



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Secretaría



COMISIÓN DE ASUNTOS
INTERNACIONALES

REPARTIDO N° 542
SETIEMBRE DE 2016

CARPETA N° 1365 DE 2016

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO

Aprobación

XLVIIIa. Legislatura

PODER EJECUTIVO
MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE
ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE
DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO
TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE

Montevideo, 23 de agosto de 2016

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 85 numeral 7 y 168 numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de someter a su consideración el proyecto de ley adjunto, mediante el cual se aprueba el CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO, suscrito en la ciudad de Londres el 28 de abril de 1989.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El creciente desarrollo tecnológico aplicado a la navegación, así como el mayor tamaño de los buques, la naturaleza de las cargas, la multiplicación de siniestros y la gravedad que ellos alcanzan, son fuente de serios riesgos en materia de seguridad en la navegación y contaminación del medio marítimo.

La consecuencia de dicha realidad es que los temas de asistencia y salvamento escapan a la mera órbita privada y comienzan a afectar intereses públicos, principalmente el medio ambiente, integrante de los llamados derechos de tercera generación.

Es así que surgido el interés público, en cuanto a la seguridad en la navegación y la prevención de la contaminación marítima, el tema de asistencia y salvamento requiere un tratamiento especial.

En materia internacional, los problemas legales que puede plantear una operación de asistencia y salvamento, son numerosos. Es por eso que se llegó tempranamente a un tratado internacional sobre el tema: la Convención de Bruselas de 1910 para la Unificación de Ciertas Reglas sobre Asistencia y Salvamento Marítimo, ratificada por nuestro país por Ley N° 5.152, de 18 de agosto de 1914.

La Convención de 1910 dio por asumido un número importante de tópicos y dejó otros de suma importancia sin tratar: por ejemplo, no contiene ninguna definición de salvamento, tampoco regla alguna sobre quiénes deben contribuir al pago del salario del salvamento.

La Convención de 1910, fiel a los principios que inspiraron la institución del salvamento y fiel a la regla del Derecho Anglosajón conocida como "no cure no pay" ("no hay pago a menos que haya un resultado positivo"), no prevé ningún tipo de salario de asistencia o salvamento a aquellas personas o empresas que acuden a asistir a un buque en peligro y no logran salvar dicho buque de carga. Por esa razón, aun cuando las operaciones de salvamento logren prevenir o disminuir un daño al medio ambiente de grandes proporciones, si no se salva la carga no se está habilitado ni siquiera a recuperar los costos de esa operación.

Cabe destacar que los costos de una operación de asistencia o salvamento en el mar, suelen ascender a millones de dólares. Por otra parte, quienes ejecutan las tareas mencionadas deben de tener un alto grado de profesionalismo, contar con equipo altamente sofisticado y costoso, y a menudo arriesgar sus propias vidas.

Siendo así la Convención de 1910 no sirve de estímulo a ningún tipo de "rescate medioambiental", y no estimula suficientemente a las empresas a invertir en estos emprendimientos.

A pesar de ello, la Convención de 1910 funcionó bien por casi 80 años. Recién en la última parte del Siglo XX se pensó en enmendarla, y así fue que se impulsó la aprobación de un texto sustitutivo. Dicho texto fue obra del Comité Marítimo Internacional (CMI), organismo que lo aprobó en la Conferencia de Montreal en 1981, con la recomendación de que fuese remitido a la Organización Marítima Internacional (OMI) para su análisis y aprobación. Dicho texto se convirtió finalmente en el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989, firmado en Londres el 28 de abril de 1989 y entrado en vigor el 14 de julio de 1996. Al día de hoy, son parte de ella 61 Estados, entre ellos Alemania, Australia, Bélgica, Canadá, China, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Holanda, Italia, México, Noruega, Reino Unido, Rusia, Sudáfrica y Suecia.

Dicho Convenio trajo cambios importantes para la institución del salvamento. La más importante modificación introducida por el Convenio de 1989, se encuentra en el artículo 14, y es el abandono con carácter de absoluto del principio "no cure no pay" para reemplazarlo por el criterio de "safety net" ("red de seguridad para el asistente"). Según el criterio de "safety net", cuando estuviere en riesgo el medio ambiente, el asistente tendría asegurado, aún cuando no se alcanzara un resultado exitoso, el reembolso de los gastos incurridos y, en determinadas circunstancias, un porcentaje adicional de esos mismos gastos. De esta forma, se alienta a prestar servicios de asistencia y salvamento aún cuando no hubiera probabilidad de obtener un resultado exitoso o esa posibilidad fuese baja.

La sustitución del principio "no cure no pay" por el de "safety net", da respuesta a un tema de suma actualidad como lo es la protección del medio ambiente, otorgando así un mecanismo eficaz para minimizar los daños en casos de accidentes marítimos al prever una compensación especial.

Al ratificar este Convenio se estaría dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 47 de la Constitución de la República, cuando establece que es de interés general la protección del medio ambiente.

En atención a lo expuesto y reiterando la conveniencia de este tipo de Acuerdos, el Poder Ejecutivo solicita la correspondiente aprobación parlamentaria.

El Poder Ejecutivo reitera al señor Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

TABARÉ VÁZQUEZ
RODOLFO NIN NOVOA
DANILO ASTORI
JORGE MENÉNDEZ
VÍCTOR ROSSI
ENEIDA DE LEÓN

PROYECTO DE LEY

Artículo único.- Apruébase el CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO, suscrito en la ciudad de Londres el 28 de abril de 1989.

Montevideo, 23 de agosto de 2016

RODOLFO NIN NOVOA
DANILO ASTORI
JORGE MENÉNDEZ
VÍCTOR ROSSI
ENEIDA DE LEÓN

TEXTO DEL CONVENIO

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO, 1989

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO:

RECONOCIENDO que es aconsejable establecer mediante acuerdo reglas internacionales uniformes relativas a las operaciones de salvamento,

TOMANDO NOTA de que algunos acontecimientos importantes, en especial la preocupación creciente por la protección del medio ambiente, han demostrado la necesidad de adaptar las reglas internacionales que figuran actualmente en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de auxilio y salvamento marítimos, hecho en Bruselas el 23 de septiembre de 1910,

CONSCIENTES de la significativa contribución que las operaciones de salvamento eficaces y oportunas pueden representar para la seguridad de los buques y otros bienes en peligro, así como para la protección del medio ambiente,

CONVENCIDOS de la necesidad de garantizar incentivos adecuados para las personas que realicen operaciones de salvamento en lo que respecta a buques y otros bienes en peligro,

CONVIENEN:

CAPITULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

- a) Operación de salvamento: todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas.
- b) Buque: toda nave o embarcación, o toda estructura apta la navegación.
- c) Bienes: cualesquiera bienes no fijados de manera permanente e intencional a la costa; el término incluye el flete sujeto a riesgo.
- d) Daños al medio ambiente: daños materiales que afecten considerablemente a la salud del ser humano a la flora o la fauna marinas o a los recursos marinos que se encuentren en aguas costeras o interiores o en las aguas adyacentes a éstas, ocasionados por contaminación, impurificación, incendio, explosión u otros sucesos graves de análoga importancia.
- e) Pago: toda recompensa, remuneración o compensación pagaderas en virtud del presente Convenio.
- f) Organización: la Organización Marítima Internacional.
- g) Secretario General: el Secretario General de la Organización.

Artículo 2

Aplicación del Convenio

El presente Convenio será aplicable siempre que en un Estado Parte se inicien procedimientos judiciales o arbitrales relativos a las cuestiones objeto del Convenio.

Artículo 3

Plataformas y unidades de perforación

El presente Convenio no será aplicable a las plataformas fijas o flotantes ni a las unidades móviles de perforación mar adentro cuando tales plataformas o unidades estén en estación y realizando operaciones de exploración, explotación o producción de recursos minerales en los fondos marinos.

Artículo 4

Buques de propiedad del Estado.

1 Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, el presente Convenio no será aplicable a los buques de guerra ni a otros buques de propiedad del Estado, o utilizados por éste, que gocen de inmunidad soberana en el momento de las operaciones de salvamento, de conformidad con los principios generalmente reconocidos de derecho internacional, a menos que ese Estado decida otra cosa.

2 Cuando un Estado Parte decida aplicar el Convenio a sus buques de los mencionados en el párrafo 1 lo notificará al Secretario General especificando las modalidades y condiciones de dicha aplicación.

Artículo 5

Operaciones de salvamento supervisadas por autoridades públicas

1 El presente Convenio no afectará a ninguna disposición establecida en leyes nacionales o en cualquier convenio internacional relativo a operaciones de salvamento efectuadas por las autoridades públicas o bajo su supervisión.

2 No obstante, los salvadores que efectúen tales operaciones de salvamento podrán hacer valer los derechos y excepciones contemplados en el presente Convenio respecto de las operaciones de salvamento.

3 La medida en que una autoridad pública obligada a efectuar operaciones de salvamento pueda hacer valer los derechos y excepciones contemplados en el presente Convenio será determinada por la ley del Estado en que esté radicada dicha autoridad.

Artículo 6

Contratos de salvamento

1 El presente Convenio será aplicable a todas las operaciones de salvamento, salvo en la medida que un contrato disponga otra cosa expresa o implícitamente.

2 El capitán estará facultado para celebrar contratos de operaciones de salvamento en nombre del propietario del buque. El capitán y el propietario del buque estarán facultados para celebrar tales contratos en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo del buque.

3 Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio de la aplicación del artículo 7 ni de la obligación de evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.

Artículo 7

Anulación y modificación de los contratos.

Un contrato o cualesquiera de sus condiciones podrán anularse o modificarse si:

- a) en la conclusión del contrato intervino una presión indebida o se concertó bajo la influencia del peligro y sus condiciones no son equitativas, o
- b) el pago pactado en el contrato es excesivamente alto o excesivamente bajo en relación con los servicios efectivamente prestados.

CAPITULO II - EJECUCION DE LAS OPERACIONES DE SALVAMENTO

Artículo 8

Obligaciones del salvador y del propietario y el capitán

1 El salvador tendrá obligación para con el propietario del buque o de otros bienes en peligro:

- a) de efectuar las operaciones de salvamento con la debida diligencia;
- b) de actuar, en el cumplimiento de la obligación especificada en a), con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente;
- c) de recabar, cuando las circunstancias razonablemente lo exijan, el auxilio de otros salvadores; y
- d) de aceptar la intervención de otros salvadores cuando razonablemente así lo pidan el propietario o el capitán del buque o el propietario de otros bienes en peligro; no obstante, la cuantía de su recompensa no resultará afectada si se demuestra que tal petición no era razonable.

2 El propietario y el capitán del buque o el propietario de otros bienes en peligro tendrán obligación para con el salvador:

- a) de colaborar plenamente con él mientras se desarrollen las operaciones de salvamento;
- b) de actuar, cuando presten su colaboración, con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente; y
- c) de aceptar, una vez llevados a lugar seguro el buque u otros bienes, la entrega de éstos, cuando así lo pida el salvador y ello sea razonable.

Artículo 9

Derechos de los Estados ribereños

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho del Estado ribereño interesado a tomar medidas, de conformidad con los principios generalmente reconocidos de derecho internacional, para proteger sus costas o intereses conexos contra la contaminación o la amenaza de contaminación resultante de un siniestro marítimo o de actos relacionados con dicho siniestro, de lo que quepa prever razonablemente que tendrán graves consecuencias perjudiciales, incluido el derecho de un Estado ribereño a dar instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento.

Artículo 10

Obligación de prestar auxilio

1 Todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en la mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo.

2 Los Estados Partes adoptarán las medidas necesarias para dar efectividad al deber enunciado en el párrafo 1.

3 El propietario del buque no incurrirá en responsabilidad en caso de incumplimiento por el capitán del deber estipulado en el párrafo 1.

Artículo 11

Cooperación

Todo Estado Parte, al dictar reglas o adoptar decisiones acerca de cuestiones relacionadas con operaciones de salvamento, tales como la admisión en puerto de buques necesitados de socorro o la prestación de servicios a los salvadores, tendrá en cuenta la necesidad de que exista cooperación entre los salvadores, las otras partes interesadas y las autoridades públicas con el fin de asegurar la ejecución eficaz y satisfactoria de las operaciones de salvamento encaminadas a salvar vidas humanas o bienes en peligro, así como a evitar daños al medio ambiente en general.

CAPITULO III - DERECHOS DE LOS SALVADORES

Artículo 12

Condiciones para que haya derecho a recompensa

1 Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa.

2 Salvo que se disponga otra cosa, no nace obligación de pago alguno en virtud del presente Convenio si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil.

3 Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables aun cuando el buque salvado y el buque que emprenda las operaciones de salvamento pertenezcan al mismo propietario.

Artículo 13

Criterios para determinar la recompensa

1 La recompensa se determinará con miras a alentar las operaciones de salvamento, teniendo en cuenta los siguientes criterios sin atender al orden en que aparecen enumerados:

a) el valor del buque y otros bienes salvados;

b) la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente;

c) la medida del éxito logrado por el salvador;

d) la naturaleza y el grado del peligro;

e) la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o vidas humanas;

f) el tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores;

g) el riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los salvadores o su equipo;

h) la prontitud con que se hayan prestado los servicios;

i) la disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento;

j) el grado de preparación y la eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo.

2 El pago de una recompensa determinada con arreglo al párrafo 1 se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores. No obstante, un Estado Parte podrá estipular en sus leyes nacionales que el pago de una recompensa ha de ser efectuado por uno de esos intereses, a reserva del derecho de ese interés a repetir contra los otros intereses por sus respectivas partes. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio del derecho a oponer excepciones.

3 La recompensa, excluidos los intereses y las costas judiciales exigibles en virtud del fallo, no excederá del valor del buque y demás bienes salvados.

Artículo 14

Compensación especial

1 Cuando el salvador haya efectuado operaciones de salvamento en relación con un buque que directamente o por la naturaleza de su carga constituía una amenaza de daños al medio ambiente y no haya logrado obtener, en virtud de lo dispuesto en el artículo 13, una recompensa al menos equivalente a la compensación especial calculable de conformidad con el presente artículo, tendrá derecho a recibir del propietario de ese buque una compensación especial que sea equivalente a sus gastos, tal como estos se definen en el presente artículo.

2 Cuando, en las circunstancias indicadas en el párrafo 1, el salvador haya logrado mediante sus operaciones de salvamento evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, la compensación especial pagadera por el propietario al salvador en virtud del párrafo 1 podrá incrementarse hasta un máximo del 30% de los gastos efectuados por el salvador. No obstante, el tribunal, si lo considera equitativo y justo y teniendo presente los criterios pertinentes establecidos en el párrafo 1 del artículo 13, podrá aumentar aún más esa compensación especial, sin que en ningún caso el aumento total sea superior al 100% de los gastos efectuados por el salvador.

3 A efecto de lo dispuesto en los párrafos 1 y 2, por gastos del salvador se entenderá los gastos personales que razonablemente haya tenido el salvador en la operación de salvamento y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectiva y razonablemente se hayan empleado en la operación de salvamento, tomando en consideración los criterios establecidos en el artículo 13, párrafo 1 h), i) y j).

4 La compensación especial total calculada en virtud del presente artículo se pagará solamente en el caso de que ésta exceda de cualquier recompensa que el salvador pueda exigir en virtud del artículo 13, y en la medida de ese exceso.

5 Si el salvador ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, se le podrá privar total o parcialmente de cualquier compensación especial debida en virtud del presente artículo.

6 Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio del derecho de repetición que pueda amparar al propietario del buque.

Artículo 15

Reparto entre los salvadores

1 El reparto entre los salvadores de la recompensa contemplada en el artículo 13 se hará con arreglo a los criterios establecidos en dicho artículo.

2 El reparto entre el propietario, el capitán y las demás personas que haya al servicio de cada uno de los buques salvadores se regulará por la ley del país cuyo pabellón enarbole el respectivo buque salvador. Si el salvamento no se ha efectuado desde un buque, el reparto se regulará por la ley que rija el contrato celebrado entre el salvador y sus empleados.

Artículo 16

Salvamento de personas

1 Las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración, pero nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a las disposiciones de las leyes nacionales sobre esta materia.

2. El salvador de vidas humanas que haya participado en los servicios prestados con ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento tendrá derecho a una parte equitativa del pago adjudicado al salvador por salvar el buque u otros bienes o por haber evitado o reducido al mínimo los daños al medio ambiente.

Artículo 17

Servicios prestados en virtud de contratos existentes

No nace obligación de pago alguno en virtud de lo dispuesto en el presente Convenio a menos que los servicios prestados excedan de lo que razonablemente quepa considerar como el debido cumplimiento de un contrato celebrado con anterioridad a la aparición del peligro.

Artículo 18

Efectos de la mala conducta del salvador

El salvador podrá ser privado total o parcialmente del pago debido en virtud del presente Convenio en la medida en que la necesidad o la dificultad de las operaciones de salvamento fueran resultado de culpa o negligencia suyas o si ha sido culpable de fraude u otra forma de conducta ilícita.

Artículo 19

Prohibición de efectuar operaciones de salvamento

Los servicios que se presten no obstante la prohibición expresa y razonable del propietario o del capitán del buque, o del propietario de cualesquiera otros bienes en peligro que no estén ni hayan estado a bordo del buque, no darán lugar a pagos en virtud del presente Convenio.

CAPITULO IV - RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 20

Privilegio marítimo

1 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio del privilegio marítimo de que sea acreedor el salvador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional.

2 El salvador no podrá hacer valer su privilegio marítimo si, en debida forma, se le ha ofrecido o ha sido constituida en su favor fianza bastante respecto de su reclamación, incluso intereses y costas.

Artículo 21

Obligación de constituir fianza

1 A petición del salvador, toda persona responsable de un pago en virtud del presente Convenio habrá de constituir fianza bastante respecto de la reclamación del salvador, incluidos intereses y costas.

2 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1, el propietario del buque salvado hará todo lo posible para asegurarse de que los propietarios de la carga constituyan fianza bastante respecto de las reclamaciones presentadas contra ellos, incluidos intereses y costas, antes de que la carga sea liberada.

3 Sin el consentimiento del salvador, el buque y otros bienes salvados no podrán ser retirados del primer puerto o lugar al que hayan llegado tras la terminación de las operaciones de salvamento hasta que se haya constituido fianza bastante respecto de la reclamación del salvador presentada en contra del buque o bienes de que se trate.

Artículo 22

Pagos provisionales

1 El tribunal competente para entender de la reclamación del salvador podrá, mediante resolución, ordenar provisionalmente que al salvador se le pague a cuenta la cantidad que se juzgue equitativa y justa, en las condiciones incluidas, cuando corresponda, las relativas a fianza, que sean también equitativas y justas según las circunstancias del caso.

2 Cuando se haga un pago provisional en virtud del presente artículo se reducirá proporcionalmente la fianza constituida en virtud del artículo 21.

Artículo 23

Prescripción de las acciones

1 Toda acción relativa a los pagos que se originen en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha iniciado un procedimiento judicial o arbitral en el plazo de dos años. El plazo de prescripción comenzará a correr el día en que hayan concluido las operaciones de salvamento.

2 La persona contra la cual se haya presentado una reclamación podrá, en cualquier momento mientras corre el plazo de prescripción, prorrogar éste mediante declaración dirigida al reclamante. Ese plazo podrá prorrogarse nuevamente de esta misma manera.

3 La persona en quien recaiga responsabilidad podrá incoar una acción de repetición incluso después de transcurrido el plazo de prescripción estipulado en los párrafos precedentes, siempre que la acción se interponga dentro de los plazos señalados por la ley del Estado en que se haya iniciado el procedimiento.

Artículo 24

Intereses

El derecho del salvador a percibir intereses respecto de todo pago que se origine en virtud del presente Convenio se determinará de conformidad con la ley del Estado en que tenga su asiento el tribunal que entienda del caso.

Artículo 25

Carga de propiedad del Estado

A menos que el Estado propietario lo consienta, nada de lo dispuesto en el presente Convenio servirá de base para la incautación, embargo preventivo o retención, en virtud de procedimiento legal alguno ni tampoco en virtud de un procedimiento legal in rem, de las cargas no comerciales de propiedad del Estado que gocen de inmunidad soberana en el momento de las operaciones de salvamento, de conformidad con los principios generalmente reconocidos de derecho internacional.

Artículo 26

Cargas para fines humanitarios

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio servirá de base para incautar, embargar preventivamente o retener las cargas donadas por un Estado para fines humanitarios si ese Estado ha convenido en pagar por los servicios de salvamento prestados en relación con esas cargas.

Artículo 27

Publicación de laudos arbitrales

Los Estados Partes fomentarán, en la medida de lo posible y con el consentimiento de las partes, la publicación de los laudos arbitrales pronunciados en casos de salvamento.

CAPITULO V - CLAUSULAS FINALES

Artículo 28

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Convenio estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el 1 de julio de 1989 hasta el 30 de junio de 1990, y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

2 Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

Artículo 29

Entrada en vigor

1 El presente Convenio entrará en vigor un año después de la fecha en que quince Estados hayan manifestado su consentimiento en obligarse por dicho Convenio.

2 Para el Estado que manifieste su consentimiento en obligarse por el presente Convenio una vez satisfechas las condiciones para su entrada en vigor, ese consentimiento surtirá efecto un año después de la fecha en que se haya manifestado tal consentimiento.

Artículo 30

Reservas

1 Todo Estado, en el momento en que se produzcan la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, podrá hacer reserva de su derecho a no aplicar las disposiciones del presente Convenio:

a) cuando la operación de salvamento, se desarrolle en aguas interiores y todos los buques afectados sean de navegación interior;

b) cuando las operaciones de salvamento, se desarrollen en aguas interiores y no se vea afectado ningún buque;

c) cuando todas las partes interesadas sean nacionales de ese Estado;

d) cuando se trate de un bien marítimo de carácter cultural que presente un interés prehistórico, arqueológico o histórico y que se encuentre en el fondo del mar.

2 Las reservas hechas en el momento de la firma quedarán sujetas a confirmación al producirse la ratificación, la aceptación o la aprobación.

3 Todo Estado que haya hecho una reserva respecto del presente Convenio podrá retirarla en cualquier momento mediante una notificación dirigida al Secretario General. Tal retiro surtirá efecto en la fecha en que se reciba la notificación. Si en la notificación se especifica que el retiro de una reserva va a surtir efecto en una fecha dada y ésta es posterior a la fecha en que el Secretario General reciba la notificación, el retiro surtirá efecto en la fecha posterior.

Artículo 31

Denuncia

1 El presente Convenio podrá ser denunciado por un Estado Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de un año contado a partir de la fecha en que el presente Convenio haya entrado en vigor para dicho Estado.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia ante el Secretario General.

3 La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

Artículo 32

Revisión y enmienda

1 La Organización podrá convocar una conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Convenio.

2 El Secretario General convocará una conferencia de los Estados Partes en el presente convenio con objeto de revisarlo o enmendarlo, a petición de ocho Estados Partes o de un cuarto de los Estados Partes, si esta cifra es mayor.

3 Todo consentimiento en obligarse por este Convenio manifestado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se entenderá que es aplicable al Convenio, en su forma enmendada.

Artículo 33

Depositario

1 El presente Convenio será depositado ante el Secretario General.

2 El Secretario General:

a) informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adherido al mismo, y a todos los Miembros de la Organización, de:

i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y de la fecha que se produzca;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio y de la fecha en que se recibió dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;

iv) toda enmienda aprobada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 32;

v) la recepción de toda reserva, declaración o notificación formulada en virtud del presente Convenio;

b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Convenio a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3 Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el depositario remitirá un ejemplar auténtico certificado del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 34

Idiomas

El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos*, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

HECHO EN LONDRES el día veintiocho de abril de mil novecientos ochenta y nueve.

≠