

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 19 de abril de 2012  
Ref.: Varios 21/2012/EC

### Asunto: Convenio LLMC 1996 - Enmienda de los límites de responsabilidad

Muy Sres. nuestros:

El pasado día 16 de abril, tuvo lugar la 99ª reunión del Comité Jurídico de la OMI, en la que se ha decidido **eleva en un 51% los límites de responsabilidad** establecidos en el Capítulo II (arts. 6 y 7) del Convenio sobre limitación de la responsabilidad por créditos marítimos de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996 (LLMC 1996).

Esta elevación de los límites fue propuesta por Australia tras los daños sufridos, en marzo de 2009, por un vertido de combustible, cuyos importes y las reclamaciones subsiguientes, excedían los límites establecidos en el LLMC 1996. La propuesta inicial suponía un aumento del 127'5 % de los límites.

Tanto la Cámara Naviera Internacional (ICS), como el Grupo Internacional de Clubes de P&I (IG), consideraron este incremento excesivo y elaboraron un informe en el que evaluaban los factores que, según el art.8.5 del LLMC 1996, el Comité Jurídico de OMI debía considerar para enmendar los límites (experiencia adquirida de los incidentes, cuantía de los daños, fluctuaciones en el valor de las monedas y el efecto de las enmiendas sobre los costes del seguro).

Asimismo, Japón remitió a OMI otro informe sobre los citados factores, analizando de forma exhaustiva las fluctuaciones sufridas por las monedas de los Estados parte en el LLMC 1996. Japón concluyó que la inflación sufrida por las monedas de los Estados parte entre 1996 y 2010, no excede del 45%, y que por tanto, los límites no debían ser elevados en más de un 45%, postura que tanto ICS como el IG apoyaron en la OMI.

Finalmente, el Comité Jurídico de la OMI ha considerado que el enfoque de la propuesta de Japón era el correcto y contrastó que, efectivamente, las monedas se habían devaluado en aproximadamente un 45% desde 1996. No obstante, el análisis de Japón se extendía sólo hasta 2010, por lo que, al ampliar el período de análisis hasta abril de 2012, se ha fijado el aumento de los límites en un 51%. Por tanto, dadas las circunstancias, hay que valorar este resultado como razonable y mucho menos lesivo para el sector naviero que las propuestas iniciales.

Esta elevación será oficialmente adoptada mediante una resolución del Comité Jurídico, y se espera que **entre en vigor en un plazo de tres años**.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier  
Director General