

Máster en Negocio y Derecho Marítimo

2015/2016

Responsabilidad civil derivada del transporte de sustancias peligrosas en el ámbito internacional

Inmaculada García Escourido

22 de junio de 2017

El objeto de este trabajo es analizar, comparar y examinar los distintos convenios internacionales vigentes que regulan la responsabilidad civil nacida de los daños producidos por contaminación derivados del transporte por mar, entendiendo por contaminación a los efectos del presente trabajo la “introducción de contaminantes nocivos que no son habituales en un ecosistema determinado”.

CAPÍTULO I. Introducción

- I. Transporte marítimo
- II. Principales organismos internacionales
- III. Origen: Accidente del TORREY CANYON
- IV. Legislación española en materia medioambiental
- V. Ley de Navegación Marítima
 - a. Aplicación de la LNM a la responsabilidad civil por contaminación marina
 - b. Régimen de responsabilidad civil derivado de la contaminación marítima

CAPÍTULO II. Principios reguladores en materia de contaminación marina

- I. El que contamina, paga. Responsabilidad objetiva
- II. Naturaleza de las víctimas
- III. Indemnización razonable
- IV. Seguro obligatorio
- V. Limitación de la responsabilidad.
- VI. Acción directa frente al asegurador

CAPÍTULO III. Sustancias nucleares

- I. Definición de sustancias nucleares
- II. Tratados internacionales sobre responsabilidad civil por daños nucleares
- III. Ley 12/2011, de 27 de mayo, sobre responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radiactivos

CAPÍTULO IV. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos

- I. Origen del Convenio CLC
- II. Ámbito de aplicación
 - a. Responsabilidad del propietario del buque
 - b. Limitación de responsabilidad
- III. Convenio del Fondo
 - a. Indemnización del Fondo
 - b. Reclamaciones
 - c. Límite de indemnización
 - d. Competencia de los tribunales
 - e. Financiación del Fondo de 1992
- IV. Fondo Complementario.
- V. Acuerdos STOPIA y TOPIA 2006

Capítulo V. Convenio Bunkers

- I. Introducción
- II. Ámbito de aplicación
- III. Responsabilidad por daños
- IV. Limitación de responsabilidad
- V. Seguro o garantía financiera obligatoria
- VI. Acción de responsabilidad

Capítulo VI. Convenio SNP/HNS

- I. Definición de sustancias nocivas y peligrosas.
- II. Origen, entrada en vigor y ratificación.
- III. Ámbito de aplicación del Convenio.
- IV. Responsabilidad objetiva del propietario del buque.
- V. Seguro obligatorio del propietario del buque.
- VI. Sistema de responsabilidad e indemnización.
- VII. Fondo SNP

VIII. Acción de reclamación.

Capítulo VII. Legislación europea.

- I. Normativa de la Unión Europea
- II. Paquetes ERIKA
 - a. Antecedentes.
 - b. Accidente del ERIKA.
 - c. Paquete ERIKA I.
 - d. Paquete ERIKA II.
- III. Control por el Estado Rector del Puerto (*Port State Control*)

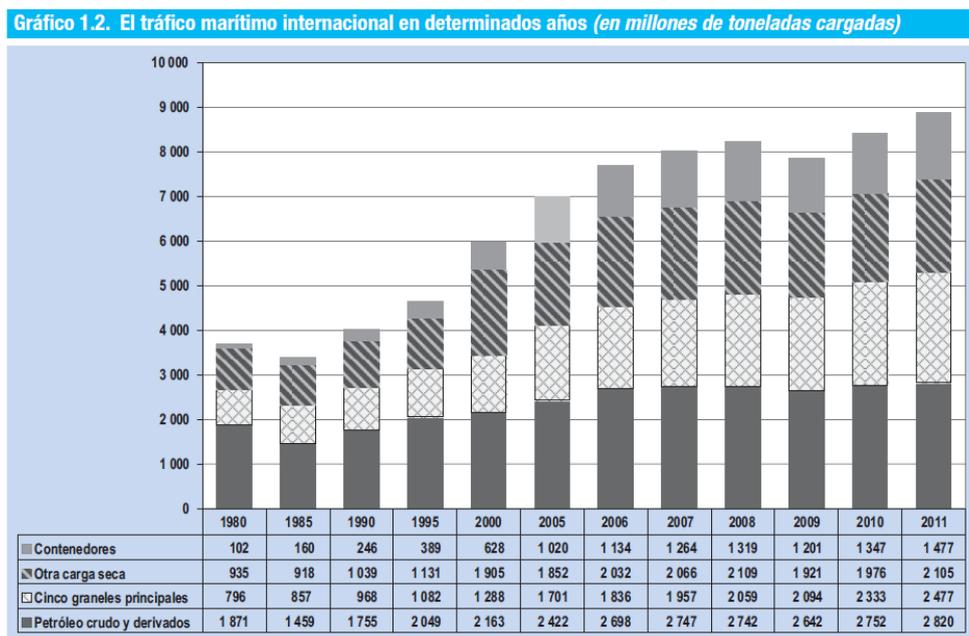
VIII. Conclusiones.

CAPÍTULO I Introducción

I. Transporte marítimo.

El transporte marítimo es la acción de desplazar por mar a personas y/o mercancías de cualquier tipo a bordo de un buque desde un punto geográfico a otro.

Con el paso de los años, el comercio internacional de mercancías por mar se ha incrementado llegando a constituir el medio más usual y rentable para su traslado. Según datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Transporte (UNCTAD), aproximadamente un 90% del comercio mundial se transporta por mar.



1

Son varios los factores que han contribuido a este aumento del tráfico, siendo los avances en la navegación, así como la especialización en las regiones costeras, los más destacados. Todo ello sin olvidar el importante papel que ha jugado el fenómeno de la globalización y que ha convertido al transporte marítimo en la solución más adecuada para el comercio.

Prácticamente, se pueden transportar todo tipo de mercancías por mar. En función de su tipología, las condiciones del transporte varían. Las mercancías peligrosas, es decir, aquellas materias u objetos que entrañan un riesgo para la salud y la seguridad y que pueden producir daños en el medio ambiente, así como en las personas, están sujetas a una regulación especial debido a los riesgos que entraña su transporte. De ello deriva

¹ UNCTAD, «El Transporte Marítimo, varios números. 2011»

que su transporte pueda estar prohibido, condicionado y/o autorizado a realizarse cumpliendo una serie de requisitos.

Como todo, el transporte marítimo presenta ventajas y desventajas:

Entre sus ventajas nos encontramos con que se trata de un transporte barato y seguro que permite una gran capacidad de almacenaje y variedad de carga y que se mueve en un mercado con mucha competencia, lo que dar lugar a fletes competitivos.

En cuanto a sus desventajas, podemos decir que dicho transporte necesita de unas adecuadas infraestructuras en puerto, no es un medio rápido y, en caso de accidente, sus consecuencias suelen ser graves y estar acompañadas de episodios contaminantes.

El 1 de enero de 2017, la flota mundial de buques mercantes estaba compuesta por 57.800 unidades con 1.182.782.237 GT y 1.772.086.506 toneladas de peso muerto.²

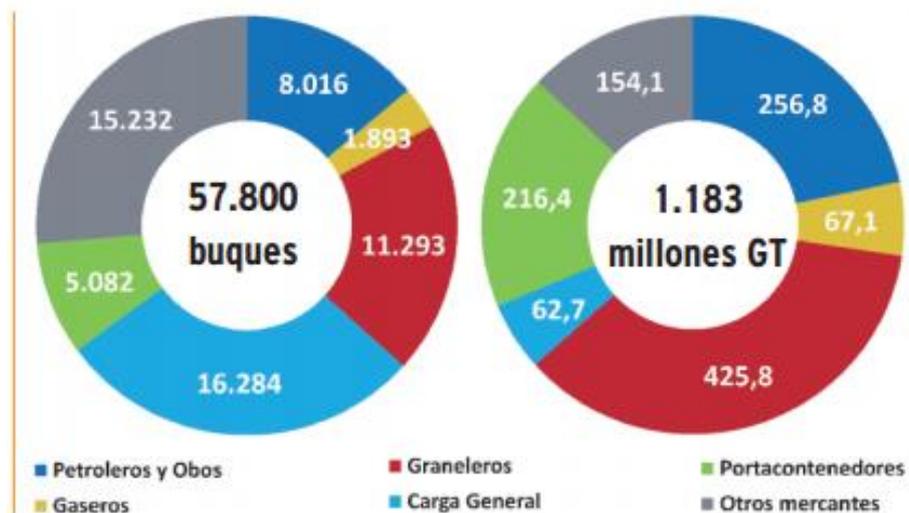


Figura 1: Distribución de la flota mercante mundial a 1 de enero de 2017

3

Teniendo en cuenta todo lo anterior, cabe poner de manifiesto una cuestión derivada del transporte marítimo y que está dentro de las desventajas enumeradas: La contaminación entendida de la forma en que ha quedado definida al comienzo.

² Datos extraídos de ANAVE http://www.anave.es/images/tribuna_profesional/2017/tribuna_bia0517.pdf

³ Tabla extraída de ANAVE http://www.anave.es/images/tribuna_profesional/2017/tribuna_bia0517.pdf

II. Principales organismos internacionales

La Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo de Naciones Unidas que tiene como principal cometido velar por la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino. Fue creada, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, en virtud de un convenio adoptado el 17 de marzo de 1948 en Ginebra y se reunió por primera vez en enero de 1959. A día de hoy, forman parte de la OMI 171 Estados.



4

International Maritime Organization:

- Member states
- Associate members

Los objetivos de la OMI se encuentran claramente enumerados en su lema: “una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios”.⁵

Teniendo en cuenta que el transporte marítimo es una actividad en la que se ven implicados muchos países es necesario buscar mecanismos para facilitar las relaciones entre ellos y homogeneizar lo máximo posible la regulación de las consecuencias que derivan del transporte. Es aquí donde la OMI juega un papel fundamental llevando a cabo una importante labor para intentar que los convenios y códigos aprobados bajo sus auspicios sean ratificados por la mayoría de países.

El principal órgano de la OMI es la Asamblea, formada por todos sus Estados Miembros y con una periodicidad de reuniones de carácter bianual. Entre sus principales cometidos destaca la aprobación del presupuesto, así como la elaboración, y posterior aprobación de instrumentos internacionales de todo tipo.

⁴ Tabla actualizada de Estados Miembros de la OMI

⁵ <http://www.imo.org/es/Paginas/Default.aspx>

El trabajo entre Asambleas lo realiza el Consejo, compuesto por 40 miembros elegidos por ella. El Consejo es el encargado de elaborar la propuesta de presupuesto.

En último lugar, encontramos los comités y los subcomités, órganos encargados de realizar el trabajo técnico. Actualmente la OMI cuenta con 5 comités principales (Comité de seguridad marítima, Comité de protección del medio marino, Comité jurídico, Comité de cooperación técnica y Comité de facilitación)

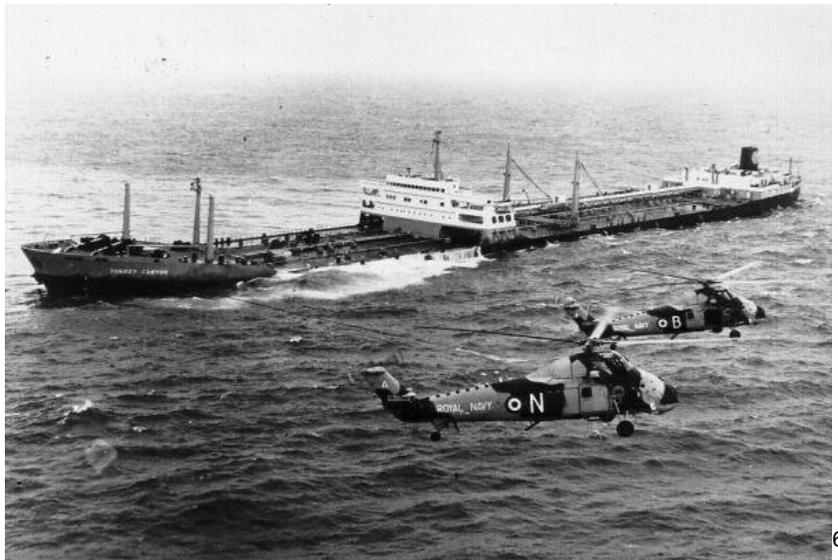
En este caso, merece una especial atención el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), creado por la Asamblea General en el año 1973, y encargado de coordinar las actividades de la Organización encaminadas a la prevención y contención de la contaminación, siendo la aprobación del convenio MARPOL uno de sus grandes logros.

III. Origen: Accidente del TORREY CANYON.

Podemos situar el origen de la regulación de la responsabilidad por contaminación marina en el accidente del buque petrolero TORREY CANYON el 18 de marzo de 1967 en la costa inglesa.

El TORREY CANYON, de bandera liberiana, fue uno de los primeros superpetroleros capaz de transportar una carga de 120 000 toneladas. Debido a un error en la navegación, el buque impactó en las Scilly Isles y, posteriormente, se hundió. Hasta el momento, no se había registrado ningún accidente de ese calibre, por lo que no había ningún protocolo a seguir. Los intentos para reducir las consecuencias del accidente resultaron inútiles y se produjo un gran desastre ecológico que afectó, sobre todo, a la costa inglesa y francesa.

Los métodos para combatir la contaminación fueron muy diversos. Por un lado, se utilizaron productos químicos para intentar contener el petróleo en el mar y, por otro, el gobierno británico optó por bombardear el buque en un intento desesperado de evitar las consecuencias del desastre.



6

La inoperatividad de las medidas hizo que el resultado del accidente fuera devastador:

- Derrame de 120.000 toneladas de crudo al medio marino.
- Costas contaminadas.
- Muerte de más de 20.000 aves marinas.
- Hundimiento del sector pesquero de la zona.
- Vertido de más de 10.000 toneladas de sustancias químicas en el mar.

El desastre del TORREY CANYON condujo a una profunda reestructuración de las normas internacionales de navegación, sobre todo en lo referente a la responsabilidad civil de las compañías y a la prevención de desastres ambientales del mismo tipo.

La comunidad internacional se percató de las grandes lagunas existentes en la normativa vigente en aquella época y comenzó a dar los primeros pasos hacia una normativa internacional uniformada. Asimismo, se propició la formación de un Comité Jurídico Especial dentro de la OMI.

El TORREY CANYON comenzó una tradición jurídica que, por desgracia, sigue vigente a día de hoy. Después de que se produce un gran accidente, se revisa la legislación aplicable y se introduce en ella aquellas cuestiones no reguladas y que se echaron en

⁶ <https://www.shipwrecklog.com/uk/infamous-shipwrecks/torrey-canyon/>

falta. Dicho de otra manera, el derecho marítimo internacional ha evolucionado “a remolque de grandes accidentes y siniestros marítimos”⁷

IV. Legislación española en materia medioambiental.

La Constitución Española, en adelante CE, dispone en su artículo 45 lo siguiente:

"Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva."

La CE fue una de las primeras que incluyó preceptos relativos al medio ambiente y a su conservación motivada por la creciente preocupación existente por la ecología, el entorno y los daños al mismo que se causen.

Encontramos la definición de medio ambiente en la STC 102/1995 que dispone que se trata de *“recursos naturales y elementos artificiales que rodean la vida humana”*.

A raíz de lo establecido en el artículo 45 de la Constitución se han dictado un número relevante de normas convirtiendo la protección del medio ambiente en una materia transversal.

Dichas normas van desde la creación de un dominio público natural (convirtiéndose esto en una de las técnicas más efectivas para la protección del entorno) hasta la evaluación del impacto ambiental, pasando por medidas legislativas orientadas a proteger los recursos naturales.

La protección del medio llega hasta a tal punto que existen medidas punitivas de naturaleza administrativa y penal destinadas a castigar las conductas que lo dañan.

En la CE se permite que las Comunidades Autónomas asuman competencias en materia de protección del medio ambiente y que los Ayuntamientos, en virtud de lo

⁷ FERNÁNDEZ QUIRÓS, Tomás “Responsabilidad por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: Algunas consideraciones generales a propósito del Prestige”, 2003.

establecido en la Ley de Costas y en su reglamento, puedan contraer responsabilidades en relación con el mantenimiento de las playas y lugares.

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, es el encargado de la lucha contra la contaminación marina en nuestro país, reservando a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), adscrita al Ministerio, la ejecución de dichas operaciones.

Pese a lo anterior, y para aquellos casos en los que se produce un incidente de gran magnitud, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, dependiente del Ministerio de Agricultura, desarrolla las siguientes funciones:

- La elaboración o dirección de estudios y elaboración de propuestas y planes, en materia de prevención de la contaminación y protección del medio marino.
- La propuesta de un plan integral de contingencias en lo referido a actuaciones en el mar y de formación sobre prevención y lucha contra la contaminación.
- La colaboración con el Ministerio de Fomento para potenciar las actuaciones en materia de protección del mar.

V. Ley de Navegación Marítima.

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM) tiene por objeto regular *“las situaciones, actos y relaciones jurídicas nacidas por razón de la navegación marítima, entendiéndose como tal, aquélla que se realiza por las aguas del mar y, en su caso, también por las aguas continentales accesibles a los buques desde el mar, pero solamente hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas o, en los ríos navegables, en los tramos donde existan puertos de interés general”*

Dentro de su articulado encontramos un apartado dedicado a la contaminación marina y a la responsabilidad que dicha contaminación conlleva.

Las normas de la LNM se supeditan a la aplicación preferente de lo establecido en los tratados internacionales y en el Derecho de la Unión Europea como veremos más adelante.

En relación con la contaminación marina y su prevención, la LNM contempla un plan nacional de lucha contra la contaminación por parte de la Administración Marítima, recogido en el artículo 32, y que está relacionado con el Real Decreto 1695/2012, de

21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, la Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino y la Orden AAA/702/2014, de 28 de abril, por la que se aprueba el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación.

Dicho artículo de la LNM regula el papel de la Administración Marítima española, así como la colaboración que ésta prestará a otros Estados. Los capitanes de los buques españoles, así como los capitanes de buques extranjeros que naveguen por nuestras aguas, tienen la obligación de notificar cualquier suceso de contaminación del que tuvieren conocimiento (art. 33 LNM).

- a. Aplicación de la LNM a la responsabilidad civil por contaminación marina:

“Artículo 384. Ámbito de aplicación.

Se regirá por lo dispuesto en este capítulo la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y los espacios marítimos españoles, que proceda de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que estos se encuentren.”

Las normas del capítulo V del título VI de la LNM establecen un régimen legal autónomo en materia de responsabilidad por contaminación, cuya aplicación queda relegada, en algunos casos, por la existencia de los siguientes convenios internacionales:

- Convenio de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad civil en materia de energía nuclear y sus Protocolos de 28 de enero de 1964, 16 de noviembre de 1982 y 12 de febrero de 2004.

- Responsabilidad civil derivada de los daños por contaminación causada por sustancias radioactivas o nucleares, que habrá de regirse por lo previsto en la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre energía nuclear y en la Ley 12/2011, de 27 de mayo, sobre responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radiactivos.
- Convenio sobre responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos de 1969, tal como resultó enmendado por el Protocolo de Londres de 27 de noviembre de 1992 (Convenio CLC)
- Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992
- Convenio de Londres de 23 de marzo de 2001 sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (Bunkers Convention)

Cabe poner de manifiesto que ni el Convenio de Londres de 3 de mayo de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP) ni su Protocolo se encuentran, a día de hoy, en vigor, ya que, de estarlo, sus disposiciones prevalecerían sobre lo dispuesto en la LNM.

El hecho de que exista un régimen de responsabilidad civil específico en la LNM en materia de contaminación no excluye que no se aplique lo dispuesto en la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental, en la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino y en la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

b. Régimen de responsabilidad civil derivado de la contaminación marítima:

- Sujetos responsables:

La LNM se rige por el principio de que *“quien contamina, paga”*, atribuyéndole la responsabilidad al armador del buque, por lo que podemos hablar de responsabilidad objetiva.

Los artículos 385 y 386 hablan de la responsabilidad de *“el armador del buque o el titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación, sin perjuicio de su derecho de repetición contra las personas culpables de aquel hecho”*. La LNM considera responsable al armador de los daños *“por el mero hecho de su producción”*. Finaliza dicho artículo mencionando el principio con el que comenzamos este párrafo: *“Quien contamina paga”*.

Dicha responsabilidad será solidaria cuando sean varios buques los supuestos responsables de la contaminación.

Realmente, habría que hablar de responsabilidad “cuasi objetiva” ya que la Ley recoge una serie de motivos que, de probarse, exonerarían al armador/titular de uso y explotación. Las causas de exoneración aparecen numeradas en el artículo 387 y son las que siguen:

- Fuerza mayor inevitable.
- Negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación.
- Acción u omisión intencional de un tercero.
- Culpa del perjudicado.

La indemnización no sólo se destina a cubrir los daños causados por la contaminación, sino que también alcanza al coste de las medidas razonables que se adoptaran para prevenir o minimizar las consecuencias del vertido.

- Seguro obligatorio:

El artículo 389 LNM establece, por un lado, la exigibilidad de seguro obligatorio de responsabilidad civil *“cuyas condiciones y cobertura mínima se determinarán reglamentariamente”* (concretamente en Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre; Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre; y Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre) y por otro, legitima a los perjudicados por la contaminación a interponer una acción directa contra el asegurador *“hasta el límite de la suma asegurada”*.

La exigibilidad llega a tal punto que, la Administración marítima prohíbe la navegación a los buques, artefactos navales y plataformas fijas que no posean cobertura de seguro, llegando al punto de denegar el permiso de entrada o salida *“de los puertos nacionales, y de los fondeaderos o terminales situados en aguas interiores marítimas o mar territorial, a los buques, embarcaciones o artefactos extranjeros que carezcan de la mencionada cobertura de seguro”*

CAPÍTULO II. Principios reguladores en materia de contaminación marina.

I. El que contamina, paga. Responsabilidad objetiva.

En primer lugar, es necesario hacer una diferenciación entre la responsabilidad subjetiva y objetiva. La responsabilidad subjetiva es un tipo de responsabilidad que exige un comportamiento culpable por parte de la persona responsable; en cambio, por responsabilidad objetiva entendemos aquel tipo de responsabilidad que se produce con independencia de toda culpa por parte del sujeto.

Todos los convenios objeto de este trabajo tienen como denominador común la concepción de la responsabilidad como cuasi objetiva, tal y como iremos viendo.

El principio “quien contamina, paga” está presente en todos los convenios objeto de examen pero, junto a él, también se encuentran las exclusiones que hacen que hablemos de esa responsabilidad objetiva matizada.

- Artículo III CLC:

“El propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso.”

En este primer apartado del artículo se identifica al responsable como aquella persona encargada de resarcir los daños ocasionados al tiempo de producirse el suceso quedando establecida la responsabilidad objetiva del propietario del buque CLC («*strict liability*», como se la conoce en Derecho anglosajón).

A continuación, se establece una lista de supuestos que matizan dicha responsabilidad objetiva ya que, de producirse, pueden exonerar al propietario del buque de responsabilidad.

El apartado 2 del artículo enumera una serie de casos que si el propietario consigue probar que sucedieron lo exonerarán de responsabilidad.

“2. No se imputará responsabilidad alguna al propietario si éste prueba que los daños ocasionados por contaminación:

a) se debieron totalmente a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o

b) se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños, o

c) se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas, en el ejercicio de esa función. “

Encontramos otro motivo por el cual el propietario del buque podrá exonerarse o atenuar su responsabilidad. Si el propietario prueba que los daños por contaminación *“se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona”* podrá exonerarse *“total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.”*

Como hemos comentado al principio, la responsabilidad por los daños producidos por contaminación regulados en el CLC recae exclusivamente en el propietario del buque, el cual tendrá derecho a interponer recursos contra terceros. El principio de canalización de la responsabilidad del propietario del buque se refuerza y se confirma en el último apartado de este artículo, el cual dispone que no se podrá promover ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación contra:

“a) los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes;

b) el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque;

c) ningún fletador (comoquiera que se le describa, incluido el fletador del buque sin tripulación), gestor naval o armador;

d) ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente;

e) ninguna persona que tome medidas preventivas;

f) ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los subpárrafos c), d) y e); a menos que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales

personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.”

El objetivo es ayudar a que los perjudicados puedan reclamar a través de acciones. Lo que, aparentemente, puede resultar sencillo (ir al registro de buques y solicitar información) puede acabar resultando complicado ya que el propietario registral puede no ser el titular.

La justificación no es otra que facilitar a los perjudicados el ejercicio de sus acciones contra un sujeto que pueda resultar de fácil identificación, al menos formal o teórica. Hacemos esta salvedad porque, si bien puede resultar fácil acudir al registro de buques en cada caso particular para identificar a la compañía que consta inscrita como propietario registral, lo cierto es que habitualmente nos encontramos con una falta de vinculación absoluta entre quien formalmente aparece registralmente como propietario con quien resulta ser el verdadero titular del buque, ya sea por razones o exigencias financieras

Actualmente nos encontramos con un sistema registral opaco que dificulta en algunas ocasiones determinar quién es el propietario del buque, es decir, el encargado de pagar por las consecuencias derivadas de la contaminación.

Cierto es que el CLC no es el lugar idóneo para buscar una solución a este problema. Lo más adecuado sería llevar a cabo una revisión y actualización de la normativa internacional que regula el registro y abanderamiento de buques.

- Artículo 3 Bunkers:

El Bunkers habla de responsabilidad del propietario del buque en los mismos términos que el CLC. En el primer apartado del artículo, encontramos la referencia a la responsabilidad objetiva del propietario del buque.

“1. Salvo en los casos estipulados en los párrafos 3 y 4, el propietario del buque en el momento de producirse un suceso será responsable de los daños debidos a contaminación ocasionados por cualesquiera hidrocarburos para combustible que el buque lleve a bordo, o que procedan de dicho buque, con la salvedad de que, si un

suceso está constituido por una serie de acaecimientos que tienen el mismo origen, la responsabilidad recaerá sobre el que fuera propietario del buque en el momento de producirse el primero de esos acaecimientos”

A continuación, se enumeran las causas de exoneración de la responsabilidad, copiando de nuevo la redacción del CLC.

“3. No se imputará responsabilidad alguna por daños debidos a contaminación al propietario del buque si éste prueba que:

a) los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o

b) los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños; o

c) los daños se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función.

4. Si el propietario del buque prueba que los daños debidos a contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o de la negligencia de esa persona, el propietario del buque podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.”

A pesar de que la redacción es idéntica a la del CLC, hay que tener presente una cuestión muy importante. El concepto de “propietario del buque” que utiliza el CLC no es el mismo concepto que el que se utiliza en el Bunkers.

Mientras que en el CLC el propietario del buque es *“la persona o personas inscritas como propietarios”*, en el Bunkers va más allá y se considera “propietario del buque” al propietario inscrito, al fletador a casco desnudo, al gestor naval y al armador.

- Artículo 7 Convenio SNP:

El régimen de responsabilidad recogido en este Convenio es, de nuevo, similar al del CLC y Bunkers, dado que se le imputa, en un primer momento, responsabilidad al propietario del buque, entendiendo como tal a “la persona o personas inscritas como

propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, a la persona o personas propietarias del mismo”.

“1. El propietario en el momento de producirse un suceso será responsable de los daños ocasionados por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas durante su transporte marítimo a bordo del buque, con la salvedad de que si un suceso está constituido por una serie de acaecimientos que tienen el mismo origen, la responsabilidad recaerá sobre el que fuera propietario en el momento de producirse el primero de esos acaecimientos.”

Posteriormente pasa a enumerar aquellos casos en los que el propietario no será considerado responsable, introduciendo una novedad (punto d) respecto al régimen establecido en el CLC y el Bunkers.

“2. No se imputará responsabilidad alguna al propietario si éste prueba que:

a) los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o

b) los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños;

o c) los daños se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función; o

d) el hecho de que el cargador o cualquier otra persona no hayan suministrado información en cuanto a la naturaleza potencialmente peligrosa y nociva de las sustancias cargadas

i) ha ocasionado los daños total o parcialmente, o

ii) le ha llevado a no obtener un seguro conforme a lo dispuesto en el artículo 12; a condición de que ni él ni sus empleados o agentes tuvieran o hubieran debido razonablemente tener conocimiento de la naturaleza potencialmente peligrosa y nociva de las sustancias cargadas.”

“3. Si el propietario prueba que los daños ocasionados se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención

de causarlos, o a la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona. “

Teniendo en cuenta la consideración de propietario del buque seguida por el Convenio, es lógico que el apartado 5 de este artículo disponga que no se pueda promover *“ninguna reclamación de indemnización de daños en virtud del presente Convenio o de otro modo contra:*

a) los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes;

b) el práctico ni cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque;

c) ningún fletador (comoquiera que se le describa, incluido el arrendatario a casco desnudo), gestor naval o armador del buque;

d) ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente;

e) ninguna persona que tome medidas preventivas; “

II. Naturaleza de las víctimas.

Lo habitual, en casos de contaminación marina, es que las personas que padecen las consecuencias de los desastres sean ajenas al transporte marítimo, es decir, nada las vincula ni con el propietario del buque ni con el cargador y/o la carga.

Son muchas las ocasiones en las que las víctimas de estos accidentes se encuentran desprotegidas y es por ello que el ordenamiento jurídico se preocupa por crear mecanismos destinados a otorgarles una mayor protección. El Estado es responsable de otorgarles dicha protección ya que es el encargado de velar por la seguridad del transporte marítimo, la protección del medio ambiente y la lucha contra la contaminación.

En estos últimos años, la política marítima de los Estados ha prestado una especial atención a las medidas destinadas a prevenir la contaminación. Dentro de dichas medidas es preciso destacar las siguientes:

- Obligatoriedad de que los petroleros cuenten con un doble casco.

- Aumento de los controles de los buques de mayor antigüedad.
- Apoyo a la industria naviera para favorecer un rejuvenecimiento de la flota.
- Creación de dispositivos de separación de tráfico con el fin de controlar mejor el paso de los buques y evitar que naveguen pegados a la costa.
- Regulación de puertos o lugares de refugio a los que acudir en caso de peligro.
- Riguroso sistema de responsabilidad con la idea de que ello servirá para prestarle mayor atención a la prevención de daños por parte de los armadores. porque obligar al causante a pagar indemnizaciones reduce el riesgo en el futuro
- Especialización de la tripulación.

Retomando el tema de las víctimas, éstas son de muy variada índole. Pensemos que un desastre ecológico supone una gran inversión en medios de limpieza, contención de la contaminación y costes de salvamento.

La gente que vive de la pesca, el marisqueo, la acuicultura y el sector conservero son las principales damnificadas, más aún si tenemos en cuenta que la pérdida de ventas y de empleo no se ve recompensada, en general, de forma satisfactoria.

Sobra decir que el sector turístico también sufre graves consecuencias, a pesar de los ingentes esfuerzos que suele hacer la Administración a través de las campañas publicitarias.

Los convenios que estamos analizando no se ocupan de ofrecernos un perfil de víctimas en concreto, tan sólo se las menciona en el artículo 4 del Convenio del Fondo, el cual dispone que se indemnizará *“a toda persona que sufra daños por contaminación conforme lo establecido en el CLC. esa persona no pudo obtener una indemnización plena y adecuada”*

III. Indemnización razonable

Todos los Convenios procuran garantizar una indemnización razonable a las víctimas que cubra, en la medida de lo posible, los daños y perjuicios causados.

- CLC:

Los Estados Parte del CLC adoptaron el Convenio ya que entendían que era necesario compensar económicamente a las personas que sufrieron las consecuencias de los accidentes contaminantes (derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los barcos).

Además se consideró que el régimen del CLC no era suficiente y nació el Convenio del Fondo como convenio complementario al CLC.

Tal y como se puede leer en su exposición de motivos se considera necesaria la creación de “un sistema de compensación e indemnización que complemente al CLC” y lo que quizás sea más importante que “las consecuencias económicas de los daños por derrames o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima no deberían de ser soportados exclusivamente por la industria naviera, sino también por los intereses de la carga”.

Con el fin de garantizar que la compensación por los daños fuera plena y justa, se creó el Fondo Complementario y se firmaron los acuerdos de TOPIA y STOPIA 2006 que entraremos a analizar más adelante.

- Bunkers:

En su exposición de motivos, al igual que en el CLC, los Estados Partes reconocen la necesidad de garantizar el pago de “una indemnización adecuada por los daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos para combustible procedente de los buques”

IV. Seguro obligatorio.

Toda actividad humana genera riesgos. Con el paso de los años, han ido apareciendo nuevas formas para prevenirlos o minimizar sus consecuencias negativas.

Teniendo en cuenta que los convenios objeto de estudio establecen la responsabilidad objetiva, la lógica consecuencia es que los propietarios del buque cuenten con un seguro obligatorio. Con este sistema se pretende conseguir una mayor protección del medio, dado que las compañías aseguradoras controlarán que sus asegurados cumplan con la legislación vigente y no cometan actos que puedan derivar en episodios contaminantes.

Dichos seguros tendrán que detallarse de manera muy precisa, estableciendo un límite mínimo y máximo de cobertura, un listado de riesgos cubiertos y reconocimiento o no de la acción directa de los perjudicados.

Los convenios que estamos analizando recogen de manera muy similar dicha obligatoriedad. De hecho, podemos decir que la única variación es la consideración de propietarios del buque.

En este punto se hace necesario hablar de los Clubes de Protección e Indemnización, los denominados P&I, que cubren el seguro de responsabilidades frente a terceros. Los P&I son *“asociaciones o agrupaciones de armadores que sobre la base mutualista aseguran las responsabilidades dimanantes de la propiedad y utilización del buque”*⁸.

Nacen con dos objetivos: Por un lado, para responder a la necesidad de contar con un seguro complementario, y por otro, para asegurar una serie de riesgos que los seguros ordinarios no quieren o no pueden asegurar. Se suele decir que, mientras que las aseguradoras cubren buques, los P&I cubren las responsabilidades de los armadores.

Los Clubs se constituyen y operan de acuerdo con la legislación del país en el que se establecen.

Los armadores que desean cubrir los riesgos de P&I tienen que solicitar la inscripción de un buque/s en un Club a través de la correcta cumplimentación de un formulario en el que, además de los datos identificativos del buque (nombre, tipo de buque, GT, número IMO, bandera, año de construcción, sociedad de clasificación y nacionalidad de la tripulación), ha de que aportarse el récord de siniestralidad y la experiencia del asegurado.

Las coberturas ofrecidas por los P&I se rigen por una serie de principios generales. Sólo se cubren las responsabilidades y gastos que hayan sido expresamente establecidos en las Reglas. Dentro de estas coberturas se contemplan las indemnizaciones por daños ocasionados por contaminación causados por descargas, escapes o amenazas de escape de hidrocarburos de un buque inscrito de petróleo.

⁸DEL RÍO, Cristina. “Apuntes sobre el seguro de P&I”. Instituto Marítimo Español, 2016.

Para cotizar un buque mercante se tiene muy en cuenta el tipo de mercancía que transporta, el estado del buque y el mantenimiento. Es por ello por lo que, además del formulario, se exige el llamado "Condition Survey".

Una vez realizado lo anterior, se expide el certificado de entrada en el que aparecen los detalles del contrato, siendo la duración de este, por norma general, un año.

Ocupémonos ahora de la regulación del seguro obligatorio dentro de los convenios:

- Artículo 7 CLC:

En dicho artículo se establece la obligación que tienen todos los propietarios de buques matriculados en un estado contratante y que transporten más de 2000 toneladas de hidrocarburos están obligados de mantener un seguro u otra garantía financiera.

El certificado de seguro tendrá que ajustarse al modelo recogido en el anexo del CLC y en él deberán de constar una serie de datos entre los que destacan el nombre del buque, número de matrícula, nombre y sede comercial del asegurador y periodo de validez.

Es necesario que el certificado se encuentre a bordo del buque y en vigor y que esté expedido en inglés o francés. Así mismo se depositará una copia del mismo ante las autoridades que tengan a su cargo el registro del buque, en el caso en que éste sea un estado contratante.

- Artículo 7 Bunkers:

Los propietarios de buques con arqueo bruto superior a 1000 GT tienen la obligación de mantener un seguro obligatorio u otra garantía. El objetivo no es otro que cubrir al propietario por los daños debidos a contaminación.

A cada buque se le expedirá un certificado que verifique que dicho seguro o garantía está en vigor. El certificado tendrá que hacerse conforme al anexo recogido en el Bunkers, y deberán de constar una serie de datos identificativos del buque (nombre, número IMO, domicilio social del propietario, periodo de validez del certificado). El certificado será expedido en el idioma, o idiomas del Estado Parte en el que se expida y se llevará a bordo del buque.

- Artículo 12 SNP / HNS:

En este caso, se establece la obligación de concertar un seguro a todos los propietarios de buques que transporten mercancías o sustancias peligrosas, con independencia del tonelaje del buque. Al igual que en el CLC y en el Bunkers, a cada buque se le expedirá un certificado de seguro que deberá de incluir una serie de datos. Del mismo modo, el certificado deberá de estar a bordo del buque y de no estar expedido en inglés o francés, será necesario llevar una copia en alguno de esos idiomas.

V. Limitación de la responsabilidad.

La limitación de la responsabilidad es una prerrogativa legal existente en derecho marítimo que permite al propietario de una embarcación limitar su responsabilidad, después de un incidente o accidente, de conformidad con la norma o convenio aplicable.

El texto legislativo más importante que regula dicha materia es el Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo.

Para cifrar los límites, se utiliza como referencia el derecho especial de giro (DEG).

El DEG sirve como unidad de cuenta del FMI y de algunos organismos internacionales⁹

Representa un activo potencial frente a las monedas de libre uso de los países miembros del FMI. El DEG se conforma usando una cesta de monedas, que se revisa cada cinco años, para garantizar que las que están incluidas sean realmente las más utilizadas en las transacciones internacionales.

A día 19 de junio de 2017 el valor de canje de un DEG era de 1.234 €

- Artículo 5.1 CLC:

“El propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio respecto de cada suceso” Así, en supuestos de daños por contaminación marítima de hidrocarburos se establece un régimen específico o autónomo de limitación de responsabilidad en su artículo 5.

⁹ <https://www.imf.org/external/spanish/>

Por tanto, en este caso, no se aplica el régimen establecido en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad del 1976, es más, el artículo 3 de dicho Convenio excluye de su ámbito de aplicación los supuestos recogidos en el CLC.

Tanto en el CLC como en el Convenio del Fondo, se habla de derechos especiales de giro a la hora de cuantificar el límite de responsabilidad.

VI. Acción directa frente al asegurador.

Tanto el Convenio Bunkers como el CLC y el SNP, recogen en su articulado la posibilidad de promover una acción contra el asegurador o contra toda persona proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario del buque.

CAPÍTULO II. Sustancias nucleares

I. Definición de sustancias nucleares.

Según lo dispuesto en el Convenio de París de 1960 sobre responsabilidad civil en materia de energía nuclear, del que hablaremos más adelante, entendemos que:

- “Accidente nuclear” significa todo hecho o sucesión de hechos del mismo origen que hayan causado daños nucleares.
- “Instalación nuclear” significa los reactores, excepto los que forman parte de un medio de transporte; las fábricas de preparación o de procesamiento de sustancias nucleares; las fábricas de separación de isótopos de combustibles nucleares; las fábricas de reprocesamiento de combustibles nucleares irradiados; las instalaciones de almacenamiento de sustancias nucleares con exclusión del almacenamiento incidental de estas sustancias con ocasión de su transporte; las instalaciones destinadas al almacenamiento definitivo de sustancias nucleares, incluidos los reactores, fábricas e instalaciones que están en proceso de clausura; así como toda otra instalación en la que se contengan combustibles nucleares o productos o desechos radiactivos que sea designada por el Comité de Dirección de Energía Nuclear de la Organización (en adelante denominado “Comité de Dirección”); Toda Parte Contratante podrá decidir que serán consideradas como una instalación nuclear única varias instalaciones nucleares que tengan el mismo explotador y se encuentren en el mismo emplazamiento, así como toda otra instalación situada en ese emplazamiento que contenga combustibles nucleares o productos o desechos radiactivos.
- “Combustible nuclear” significa: los materiales fisionables, comprendiendo el uranio bajo la forma de metal, de aleación o de compuesto químico (comprendido el uranio natural), el plutonio bajo la forma de metal, de aleación o de compuesto químico, y cualquier otra materia fisionable que designe el Comité de Dirección.
- “Productos o desechos radiactivos” significa: Los materiales radiactivos producidos o convertidos en radiactivos por exposición a las radiaciones resultantes de operaciones de producción o de utilización de combustible nucleares con exclusión, por una parte, de los combustible nucleares y, por otra, de los radioisótopos que, habiendo llegado al último estadio de fabricación, se

encuentran fuera de una instalación nuclear y puedan ser utilizados con fines industriales, comerciales, agrícolas, médicos, científicos o de enseñanza.

- “Sustancias nucleares” significa: Los combustible nucleares (con exclusión del uranio natural y del uranio empobrecido) y los productos o desechos radiactivos.
- “Explotador” de una instalación nuclear significa: La persona designada o reconocida por la autoridad pública competente como el explotador de dicha instalación nuclear.

II. Tratados internacionales sobre responsabilidad civil por daños nucleares.

El uso de sustancias nucleares, tanto civil como militar, se normalizó en el siglo XX. Fue a raíz de esto cuando se adoptó el Convenio de París de 1960, teniendo en cuenta que, a pesar de las medidas de seguridad establecidas para su uso, podían causarse daños a terceros que habría que indemnizar.

- a. Convenio de París de 29 de julio de 1960, sobre responsabilidad civil en materia de energía nuclear, bajo los auspicios de la Agencia de Energía Nuclear de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE-NEA).

Este Convenio se firmó en 1960 y ha sido objeto de varias modificaciones, siendo la última en 2004. España es Estado Parte.

El propósito principal es establecer la responsabilidad objetiva del explotador de la instalación origen del incidente nuclear, el cual tendrá que suscribir obligatoriamente un seguro o garantía financiera para hacer frente a dicha responsabilidad.

Sus artículos también recogen reglas para el transporte de material nuclear, las limitaciones de responsabilidad del explotador y el establecimiento de un único tribunal competente para fijar las indemnizaciones.

El ámbito de aplicación del Convenio del artículo 2 establece que *“se aplica a los daños nucleares sufridos en el territorio, o en toda zona marítima establecida según el derecho internacional o, excepto en el caso de un Estado no Contratante no mencionado en los*

apartados (ii) a (iv) del presente párrafo, a bordo de un buque o aeronave matriculados por, i) Una Parte Contratante; ii) Un Estado no Contratante que, en el momento del accidente nuclear, sea Parte Contratante en el Convenio de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963”

Tras el accidente de Chernóbil se hizo necesario revisar el texto e introducir unas modificaciones, siendo la más importante el aumento de la cuantía máxima por la que respondería el operador en caso de incidente nuclear. Inicialmente, el operador respondería con una cantidad máxima de 150 millones de DEG, pero a partir de dicha modificación, el operador tendrá que responder por una cantidad mínima de 700 millones de DEG.

Otra modificación a la que hay que prestar atención es a la ampliación del ámbito de aplicación del Convenio ya que, en un principio, tan sólo se podía aplicar a los Estados Parte, pero ahora también se aplicará a alta mar.

Ya por último destacar que el límite temporal para presentar reclamación estaba fijado en 10 años, sin diferenciar entre daños personales y otros daños. La modificación del Convenio amplió hasta 30 años el límite para presentar reclamación por daños personales.

- b. Convenio de Bruselas de 31 de enero de 1963, bajo los auspicios de la OCDE-NEA, sobre responsabilidad civil en materia de energía nuclear.

Estamos ante un Convenio complementario al de París de 1960 que también ha sido objeto de múltiples revisiones, siendo la última, también, en 2004.

Este Convenio nació para fijar compensaciones complementarias a las establecidas en el Convenio de París. Estas compensaciones complementarias deben ser aportadas por los Estados, utilizando fondos públicos, en aquellos casos en los que las establecidas en el Convenio de París no sean suficientes para compensar a las víctimas.

De este modo, los tramos de responsabilidad quedarían de la siguiente forma:

Responsabilidad del operador	150 millones DEG	700 millones DEG
Fondos públicos del Estado del operador	150-175 millones DEG	700-1200 millones DEG
Fondos públicos de todas las partes contratantes	175-300 millones DEG	1200-1500 millones DEG

III. Ley 12/2011, de 27 de mayo, sobre responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radiactivos.

Esta ley nace con un objetivo claro, el de regular la responsabilidad civil por daños nucleares en consonancia con las modificaciones hechas en el Convenio de París y en el de Bruselas en el año 2004.

La redacción de esta Ley también sirvió para introducir en nuestro régimen jurídico la responsabilidad civil derivada de daños por materiales radioactivos distintos de las sustancias nucleares, entendiéndose como tal “*aquel que contenga sustancias que emitan radiaciones ionizantes*”

CAPÍTULO IV. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992.

I. Origen del Convenio CLC:

Tal y como avanzamos en la introducción, el accidente del TORREY CANYON marcó un antes y un después. La comunidad internacional decidió actuar y de ahí surgió en 1969 el Convenio CLC.

El CLC establece la responsabilidad de los propietarios de los buques tanque por daños causados por contaminación de hidrocarburos, englobando este concepto tanto al combustible del barco como a los transportados a granel como carga.

El régimen de indemnización tiene su origen en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) y el Convenio del Fondo de 1971. A grandes rasgos, el Convenio de 1992 es similar al originario del 1969, siendo el límite de responsabilidad del propietario del buque distinto (más bajo en el Convenio del 1969 que en el de 1992).

El Convenio de Responsabilidad Civil fue aprobado en Bruselas en noviembre de 1969, y dos años más tarde, en 1971, se aprobó el Convenio de Constitución de un Fondo Internacional para la indemnización de los daños causados por contaminación complementario al CLC, que fijaba el límite máximo de indemnización en 60 millones de DEG por cada siniestro. El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 y por consiguiente no se aplicó a siniestros que ocurrieron después de esa fecha.

En 1976, se aprobaron dos Protocolos con el único fin de reemplazar la unidad monetaria en la que se expresaban las distintas indemnizaciones. De este modo, se pasó de cifrar las indemnizaciones en franco- oro a cifrarlas en derechos especiales de giro.

Finalmente, en el año 1992, la Conferencia Diplomática de la OMI, aprobó los protocolos relativos al CLC y al Convenio del Fondo.

II. Ámbito de aplicación

Como hemos avanzado, el CLC se aplica a los daños por contaminación de hidrocarburos a granel (*“pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese*

buque”) causados, tanto en el territorio de un Estado contratante como en su mar territorial y en su zona económica exclusiva, y a las *“medidas preventivas tomadas por cualquier persona para prevenir o minimizar esos daños, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo los daños”*.

Una vez determinado el ámbito de aplicación, tema al que volveremos en breve, conviene aportar la definición de hidrocarburos, entendiendo como tal a todos aquellos compuestos resultantes de la combinación del carbono con el hidrógeno.

El término “hidrocarburo” utilizado en el CLC engloba a *“todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque”*

En relación con el “ámbito geográfico” de aplicación del CLC, es necesario acudir al artículo 2, en el que se dispone lo siguiente:

- i) en el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial, y*
- ii) en la zona económica exclusiva de un Estado Contratante establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado;*

Por mar territorial entendemos aquel espacio comprendido desde las líneas de base determinadas de conformidad a la Convención de Derechos del Mar hasta un límite que no exceda de las 12 millas marinas.

La Zona Económica Exclusiva es un área que no supera las 200 millas marinas y que se comienza a medir desde el mar territorial. Está sujeta a la jurisdicción del estado ribereño.

Años después, los Estados contratantes adoptaron un convenio que ampliaba los límites geográficos, el más conocido como Convenio de Montego Bay de 1982, para garantizar la protección de sus poblaciones en caso de que se produjera un derrame.

El 29 de noviembre de 1969 en Bruselas se adoptó el Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen o puedan causar una Contaminación por Hidrocarburos para permitir que se llevaran a cabo actuaciones en alta mar para prevenir la contaminación o atenuar sus efectos, siempre y cuando, las medidas adoptadas no atentaran contra el principio de libertad de alta mar.

Dicho Convenio fue firmado por España el día 7 de octubre de 1970 en Londres.

En el artículo 1 se establece que se podrán tomar *“las medidas necesarias para prevenir, atenuar o eliminar los peligros graves e inminentes que representan para sus costas o intereses conexos una contaminación o una amenaza de contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos, a consecuencia de un accidente de mar u otros actos relacionados con tal accidente, que puedan con toda probabilidad tener consecuencias dañosas muy importantes”*. Estas medidas deberán de ser proporcionales al daño causado o previsto.

Para la adopción de dichas medidas, el Estado Ribereño tendrá que cumplir con una serie de requisitos que establece el artículo III:

- Deber de consulta al estado de pabellón del buque siniestrado y todos aquellos estados interesados en dicho accidente.
- Previa adopción de las medidas, el estado ribereño tendrá la obligación de consultarle dichas propuestas a expertos independientes (incluidos en una lista hecha por la Organización).
- Deber de notificar de forma inmediata a las personas interesadas las medidas previstas. En casos urgentes, no será necesario notificar de esta forma.
- Deber de velar por la seguridad de las vidas humanas de forma prioritaria, incluyendo la vida de la tripulación del buque.
- Deber de notificación al resto de Estados del Convenio.

Estas medidas no se aplican a los buques de guerra, así como otros buques pertenecientes al Estado.

a. Responsabilidad del propietario del buque.

“El propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos,

será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso.”

En este primer apartado del artículo queda establecida la responsabilidad objetiva (o “*strict liability*” como se la conoce en el Common Law) identificando al propietario del buque como único responsable, es decir, como el encargado de resarcir los daños ocasionados al tiempo de producirse el suceso.

Dicha responsabilidad objetiva es matizable ya que contamos con unos supuestos de exoneración, enumerados en el CLC, que la convierten en “cuasi objetiva” y que, por lo tanto, en el caso de existir eliminarían de responsabilidad al propietario.

Si el propietario prueba que los daños se produjeron debido a unos determinados hechos, no se le imputará responsabilidad:

“2. No se imputará responsabilidad alguna al propietario si éste prueba que los daños ocasionados por contaminación:

a) se debieron totalmente a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o

b) se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños, o

c) se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas, en el ejercicio de esa función. “

Por otro lado, puede eliminarse o atenuarse la responsabilidad del propietario , si el mismo prueba que los daños por contaminación “*se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona*” podrá, también, exonerarse “*total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.*”

Como hemos comentado al principio, la responsabilidad por los daños producidos por contaminación regulados en el CLC recae exclusivamente en el propietario del buque, el cual tendrá derecho a interponer recursos contra terceros. En el último apartado de este artículo, se establece la imposibilidad de promover reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación contra:

“a) los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes;

b) el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque;

c) ningún fletador (comoquiera que se le describa, incluido el fletador del buque sin tripulación), gestor naval o armador;

d) ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente;

e) ninguna persona que tome medidas preventivas;

f) ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los subpárrafos c), d) y e); a menos que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.”

b. Limitación de responsabilidad.

Como hemos visto, el propietario del buque es responsable de todos los daños producidos por contaminación, salvo que se produzca alguna de las excepciones contempladas en el CLC. Ello no impide que el Convenio le otorgue el derecho (no obligación) de limitar su responsabilidad respecto de cada siniestro, siempre y cuando, tal y como establece el artículo 5.2, no se pruebe que el propietario es responsable de los daños por una acción u omisión suya o que actuó con intención de causarlos ya que, de ser así, perdería el derecho a limitar su responsabilidad.

La cuantía se calculará del siguiente modo:

- a) Buque que no exceda de 5 000 unidades de arqueo bruto: 4 510 000 Derechos Especiales de Giro (DEG)
- b) Buque cuyo arqueo esté comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo: 4 510 000 DEG más 631 DEG por cada unidad de arqueo adicional; y
- c) Buque cuyo arqueo sea igual o superior a 140 000 unidades: 89 770 000 DEG

El derecho de limitar la responsabilidad cuenta con un requisito esencial para poder operar: La constitución de un fondo por parte del propietario del buque, cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad conforme establece el apartado 3 del citado artículo 5 CLC. Podrá constituirse el fondo depositando la suma en efectivo o mediante aval bancario, o mediante otra forma de garantía válida y aplicable por la legislación del Estado en que se constituye.

La constitución del Fondo es también una garantía de ejecución de cualquier sentencia que se pudiera dictar en el futuro.

En lo que respecta a su constitución, tenemos que distinguir dos posibles escenarios en función de si se han iniciado acciones judiciales o no.

- Si las acciones de reclamación ya se han iniciado: El fondo tiene que constituirse forzosamente ante el tribunal u otra autoridad competente del Estado o Estados que sufrió los daños del derrame,
- Si las acciones aún no se han iniciado: El fondo podría constituirse ante cualquier tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados contratantes que sufrieran daños derivados de la contaminación.

El CLC se refiere a “*tribunal o autoridades competentes*” pero no dispone cuales son, dejando al derecho interno de cada Estado Contratante determinarlos.

En el caso concreto de España, y debido a que esta cuestión no ha sido contemplada específicamente en nuestra legislación, entendemos que, en el caso de que se hubieran iniciado acciones de reclamación en nuestro país, parece que lo precedente sería que el fondo se constituyera ante el mismo tribunal que está conociendo de esas reclamaciones.

La principal duda sería determinar el concepto de “*autoridad competente*”. Lo más sensato, en base a lo dispuesto en el Real Decreto que contempla la constitución de depósitos a favor de las Administraciones Públicas y de particulares a favor de particulares, sería entender que dicha autoridad competente se trataría de la Caja General de Depósitos, creada por Real Decreto 161/1997, de 7 de febrero, dependiente de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera.

En relación con la distribución del fondo, éste será distribuido entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones que respectivamente les hayan sido reconocidas.

Si antes de que se produzca la distribución del fondo, el propietario o cualquier otra persona que le provea de seguro u otra garantía financiera haya pagado una indemnización por los daños producidos, esa persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, en los derechos que la persona indemnizada habría disfrutado en virtud del presente Convenio.

El CLC también legitima a terceras personas que hayan pagado una cantidad en concepto de indemnización de daños ocasionados por contaminación e ejercitar el derecho de subrogación, siempre y cuando la legislación nacional aplicable permita tal subrogación.

III. Convenio del Fondo de 1992.

El Convenio del Fondo de 1992 nace con un principio claro: el de hacer partícipe a la industria petrolera de las indemnizaciones a prestar a las víctimas y el de complementar a las mismas y asegurarles una plena compensación por los daños ofreciendo un segundo nivel de indemnización. Este segundo nivel está financiado por la industria petrolera y complementa la cantidad que debe pagar el propietario registral del buque.

Para constituirse como Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992, es necesario ser Parte del CLC.



¹⁰

Los reclamantes son de muy diversa índole ya que pueden ser particulares, asociaciones, organismos públicos, instituciones privadas e, incluso, Estados.

El Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, en adelante FIDAC, se estableció en virtud del Convenio del Fondo. Se trata de una organización intergubernamental (no de un organismo de la ONU) cuyo principal cometido es administrar el régimen de indemnización creado por el Convenio del Fondo. Los Estados que ratifican o se adhieren al Convenio del Fondo pasan a ser parte del FIDAC. El número de Estados Miembros, a día de hoy, es de 114.

El FIDAC funciona a través de:

- Asamblea: Órgano rector supremo del Fondo de 1992, celebra sesiones una vez al año. Integrada por todos los Estados miembros. En ella se decide cada año la cantidad a recaudar.
- Comité Ejecutivo: Es elegido por la Asamblea y está integrado por 15 Estados Miembros. La función principal es aprobar la liquidación de reclamaciones.
- Secretaría: Dirigida por un Director y compuesta por 26 funcionarios. Es compartida con el Fondo Complementario. El Director se encarga de emitir facturas para cada contribuyente en función de las toneladas de hidrocarburos recibidas.

¹⁰ MAURA, José. "Presentación de la jornada sobre el Régimen Internacional de Indemnización de daños por derrames procedentes de buques tanque organizada por ANAVE". Enero 2017.

a. Indemnización del Fondo

Como hemos dicho, la razón de ser del Convenio del Fondo es indemnizar a los que no obtienen una indemnización plena en virtud del CLC. Las reclamaciones serán admisibles siempre y cuando los daños debidos a la contaminación hayan generado una pérdida real económica y cuantificable.

El Convenio del Fondo entrará en juego cuando:

- Cuando el propietario del buque se ampare en una de las exenciones recogidas en el CLC, siempre y cuando, el Convenio del Fondo no lo considere también una causa de exoneración
- Cuando el propietario del buque sea financieramente insolvente para cumplir con sus obligaciones en virtud del CLC y su seguro no cubra plenamente las reclamaciones de indemnización,
- Cuando el importe de los daños por contaminación supere el límite de responsabilidad del propietario del buque establecido en el CLC.

La obligación del FIDAC de indemnizar permanece inalterada en los siguientes supuestos en que el propietario del buque puede ser exonerado de responsabilidad bajo el CLC, cuando los daños:

- Fueron causados por un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible;
- Fueron totalmente causados por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños;
- Fueron totalmente causados por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

Son conceptos indemnizables por el Convenio del Fondo los que siguen:

- Daños materiales en embarcaciones pesqueras, playas, muelles, artes de pesca, etc.

- Operaciones de limpieza en tierra y en mar.
- Pérdidas económicas o lucro cesante.
- Daños al medio ambiente: No se indemnizan los daños en abstracto, sino sólo las pérdidas económicas cuantificables, entendiendo por tales costes de las medidas necesarias para combatir la contaminación.

Los Estados Parte son los que establecen los criterios de valoración de las reclamaciones.

El Fondo de 1992 no paga indemnización si:

- los daños ocurrieron en un Estado que no era Miembro del Fondo de 1992
- Cuando los daños por contaminación fueron consecuencia de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o fueron ocasionados por un derrame o descarga de hidrocarburos procedentes de un barco de guerra o de algún otro barco perteneciente a un Estado o explotado por él, y exclusivamente afecto, en el momento del siniestro, a un servicio no comercial del Gobierno;
- el demandante no puede demostrar que los daños fueron consecuencia de un siniestro relacionado con uno o más buques tal como queda definido (es decir, naves aptas para la navegación marítima o artefactos flotantes en el mar de cualquier tipo construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga).
- Cuando se prueba que los daños se debieron total o parcialmente a la acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona.

b. Reclamaciones

Retomando el tema de las reclamaciones, en el Convenio se establece la obligación de que todos los reclamantes reciban el mismo trato. Para el caso en que el total del importe reclamado exceda la cantidad disponible en virtud del Convenio, cada reclamante recibirá la misma proporción de la pérdida.

Lo habitual es que se acuerden las reclamaciones extrajudicialmente.

En cuanto a la forma de presentación de las reclamaciones, éstas pueden hacerse vía correo ordinario o electrónico y deberá de ir acompañada de todos los medios de prueba posibles en los que se base. Suele ser habitual que las reclamaciones vayan dirigidas al asegurador del buque o directamente al FIDAC, e incluso, en caso de un siniestro con graves consecuencias y múltiples reclamantes, el P&I del buque y el FIDAC pueden establecer un lugar común para que todas las reclamaciones se destinen al mismo punto.

Los reclamantes podrán entablar acción judicial contra el Fondo dentro de un plazo de 3 años a computar desde la fecha en la que se produjo el siniestro. Si no lo hacen, podrán perder su derecho a indemnización. Otro modo de ejercitar ese derecho es notificando de manera formal al Fondo que se ha entablado acción de reclamación contra el propietario y/o la aseguradora del buque causante del siniestro.

Los Estados Parte son los que establecen los criterios de valoración de las reclamaciones.

c. Límite de indemnización

El 1 de noviembre de 2003 se aumentó un 50.7% la cuantía máxima de indemnización, pasando de 135 millones DEG a 203 millones. Dicho límite no tiene carácter retroactivo, es decir, se aplica sólo a los siniestros ocurridos con posterioridad a la fecha (máxima de 300 millones DEG)

El límite opera por siniestro con independencia del número de países afectados. La existencia de un límite máximo de indemnización obliga al FIDAC a aplicar reglas de prorrateo.

d. Competencia de los tribunales.

Serán competentes para conocer de las acciones judiciales por indemnización los tribunales del Estado Parte del Convenio del Fondo en cuyo territorio, mar territorial o ZEE, o zona equivalente, se hayan producido los daños.

En muchas ocasiones, las reclamaciones se resuelven extrajudicialmente, siendo el Director del FIDAC el autorizado para proceder al pago, siendo necesaria la aprobación del órgano rector del Fondo cuando se trate de cuantías elevadas.

e. Financiación del Fondo de 1992

El Fondo se financia a través de contribuciones pagadas por las entidades que reciben hidrocarburos por vía marítima, en concreto, por aquellas entidades que haya recibido durante un año más de 150.000 toneladas de petróleo crudo y fueloil pesado en un Estado Parte del Convenio del Fondo de 1992.

Los gobiernos de los Estados son los encargados de informar a la Secretaría del FIDAC de las cantidades de hidrocarburos recibidas por los contribuyentes, obligando, de esta forma, a contribuir a las industrias petrolíferas que operan en ellos. En los informes que envían los Estados se reflejan las cantidades de hidrocarburos que recibieron las distintas entidades, con independencia de que se traten de una autoridad gubernamental, una empresa propiedad del Estado o una empresa privada.

Los hidrocarburos sujetos a contribución se contabilizan cada vez que se reciben en los puertos o las instalaciones de un Estado Miembro, tras haber sido transportados por mar con independencia del lugar de carga. También se computan las toneladas de hidrocarburos que se reciben para su transbordo con destino a otro puerto o para su transporte ulterior a través de un oleoducto.

Durante el mes de enero, la Secretaría del FIDAC solicita a los Estados los informes del año civil anterior para poder analizarlos y procesarlos antes del 30 de abril. En octubre, los órganos rectores determinan las cuantías que los cargadores/receptores deben aportar y, un mes más tarde, emiten las facturas. Los contribuyentes pagan al Fondo directamente, eximiendo al Estado de efectuar dicho pago.

El cálculo de las contribuciones se hace de la siguiente forma:

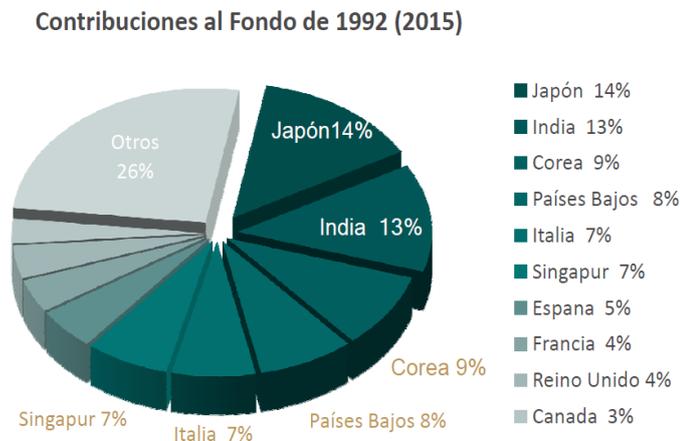
- $\text{Contribuciones totales recaudadas} / \text{cantidad de hidrocarburos sujetos a contribución} = \text{cuantía por tonelada de hidrocarburos recibidos.}$

- Cantidad de hidrocarburos recibidos por cada contribuyente x la cuantía por tonelada= Cuantía a ser pagada por ese contribuyente en libras.

Las contribuciones están destinadas a cubrir las reclamaciones previstas en caso de siniestro, además de servir para hacer frente a los costes administrativos de los Fondos.

El órgano encargado de cubrir lo anterior es el Fondo General. Para el caso de los gastos por reclamaciones, el Fondo General actúa cuando “*la cantidad global pagadera por el Fondo no exceda de una cantidad dada por siniestro (4 millones DEG)*”. Para los casos en los que un siniestro de lugar a “*pagos importantes de indemnización y gastos relativos a las reclamaciones por parte del Fondo de 1992*”, se establece un Fondo de Reclamaciones Importantes.

A grandes rasgos, el FIDAC es mantenido por la industria petrolera. Según los datos existentes a 2015, los principales contribuyentes serían: Japón (14%), India (13%), República de Corea (9%), Países Bajos (8%), Italia (7%), Singapur (7%), España (5%), Francia (4%), Reino Unido (4%) y Canadá (3%).



11

La razón por la cual Estados Unidos no aparece es porque no es Estado Parte del CLC y, por lo tanto, tampoco del Convenio del Fondo.

Las contribuciones recaudadas por el Fondo varían considerablemente dependiendo del año. Para que nos hagamos una idea del alto nivel de fluctuación, comparemos los datos del año 1996 y del 2015:

¹¹ Presentación de la jornada sobre el Régimen Internacional de Indemnización de daños por derrames procedentes de buques tanque organizada por ANAVE e impartida por José Maura, director del FIDAC. Enero 2017.

Mientras que en el año 1996, el total de contribuciones ascendía a 4.000.000 de libras y la contribución por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución a 0,0110440 libras. En el año 2015, con un total de contribuciones muy similar (4.400.000 millones de libras), la contribución por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución fue de 0,0029061 libras.

Una vez que se procede al cierre de un Fondo de reclamaciones, se reembolsa a los contribuyentes la cantidad restante tras el pago de las reclamaciones del siniestro.

Por otro lado, en el supuesto que la cuantía de las indemnizaciones que hubieran sido reconocidas contra el FIDAC excedieran de la cuantía total de indemnizaciones pagaderas bajo el Convenio del FONDO, se establece la distribución de la cuantía disponible a «*pro rata*» entre los distintos reclamantes (artículo 4.5 del Convenio del FONDO).

En todo caso, la actuación o intervención del FIDAC no es ni secundaria, por el hecho de hacer frente al segundo nivel de compensación, ni pasiva, en cuanto que se limite simplemente a efectuar los pagos de indemnizaciones que puedan corresponder. Todo lo contrario, el FIDAC juega un papel vital y protagonista en todo accidente marítimo susceptible de ser cubierto bajo el CLC y el Convenio del Fondo desde el primer momento que se tiene conocimiento de ese accidente.

Su labor resulta clave en el cumplimiento de la finalidad perseguida con estos Convenios: el rápido y ágil resarcimiento de los daños y perjuicios derivados de estos siniestros. Así, el FIDAC asume generalmente el papel de órgano fiscalizador de las distintas reclamaciones que los perjudicados pueden presentar en relación con cada siniestro, adoptando incluso un protagonismo mayor que el propio asegurador de responsabilidad civil del propietario del buque.

IV. Fondo Complementario.

El Fondo Complementario, creado el 16 de mayo de 2003, constituye el tercer nivel de indemnización a las víctimas. Al igual que el FIDAC, se financia por las contribuciones hechas por la industria petrolera. Ofrece una indemnización adicional a la disponible en

virtud del Convenio del Fondo de 1992 por daños de contaminación en los Estados que sean Parte en el Protocolo, hasta la fecha 31. La adhesión es optativa.

Con la constitución del Fondo Complementario se aumentó la cuantía de indemnización hasta 750 millones DEG, incluidas las cuantías pagaderas en virtud del CLC y del Convenio del Fondo de 1992, es decir, 203 millones DEG. En el caso de siniestro grave, 300 millones DEG.

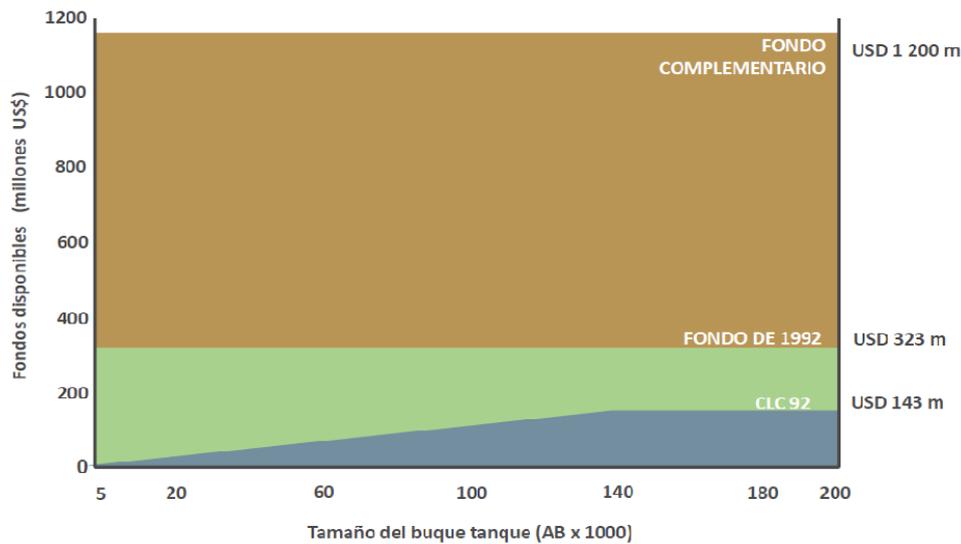
El Fondo Complementario sólo indemnizará cuando el siniestro haya ocurrido con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Protocolo para el Estado en cuestión.

Al igual que en el Convenio del Fondo, las contribuciones se pagarán anualmente por todas aquellas personas que, durante el año civil, hayan recibido hidrocarburos en cantidades que en total excedan de 150.000 toneladas tras su transporte marítimo hasta los puertos e instalaciones terminales en ese Estado. La diferencia entre ambos Fondos reside en que el Fondo Complementario considerará que cada Estado Miembro recibe cada año como mínimo un millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución, mientras que el FIDAC no se basa en esta consideración.

El Fondo Complementario cuenta con un Fondo General que cubre gastos administrativos y un Fondo de Reclamaciones que se hace cargo de los pagos por reclamaciones a los que se tenga que hacer frente.

Afortunadamente, no ha tenido lugar ningún siniestro en el que haya tenido que intervenir el Fondo Complementario.

España es Estado Miembro del Fondo desde el 2 de febrero de 2005, fecha en la que se publicó el instrumento de ratificación en el Boletín Oficial del Estado.



12

V. Acuerdos STOPIA y TOPIA 2006

El régimen internacional de responsabilidad civil por derrames de hidrocarburos al mar pretendía hacer responsable de las indemnizaciones por derrames a la industria naviera y a la petrolera a partes iguales, pero lo cierto es que, tras la entrada en vigor del Fondo Complementario, dicho reparto equitativo se vio alterado, siendo la industria petrolera la que asumía mayor responsabilidad/consecuencias económicas.

De este modo, la industria naviera respondería hasta un máximo de 89.770.000 DEG, mientras que la petrolera podría responder hasta un máximo de 750.000.000 DEG.

Con el fin de volver a una asunción igualitaria de la responsabilidad, el International Group of P&I Clubs, formado por 13 mutuas de seguros que cubren aproximadamente al 98 % de la flota mundial de petroleros, ha introducido, con carácter voluntario, un paquete de indemnización que consiste en dos acuerdos:

- Small Tanker Oil Pollution (STOPIA 2006):

Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque pequeños.

¹² MAURA, José. "Presentación de la jornada sobre el Régimen Internacional de Indemnización de daños por derrames procedentes de buques tanque organizada por ANAVE " Enero 2017.

Se trata de acuerdo voluntario entre los propietarios de pequeños buques tanque, considerando como tal a aquellos con un arqueo bruto igual o inferior a 29548 toneladas, y sus aseguradores. Además, para que se pueda aplicar, es necesario que los buques tanque pequeños estén inscritos en un P&I miembro del International Group y que estén reasegurados en virtud de los acuerdos de agrupamiento del Grupo.

Dicho acuerdo establece un incremento de 20 millones de DEG a la cuantía máxima de indemnización.

- Tanker Oil Pollution (TOPIA 2006):

Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque.

Acuerdo voluntario, que se aplica a todos los petroleros inscritos en los P&I miembros del International Group y que estén reasegurados en virtud de los acuerdos de agrupamiento de dicho grupo.

En virtud del TOPIA 2006, el Fondo Complementario obtiene un resarcimiento del 50% de cualquiera de los pagos en concepto de indemnización respecto de siniestros que involucren petroleros a los que se aplique el acuerdo.

Estos acuerdos contractualmente vinculantes entraron en vigor el 20 de febrero de 2006.

El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario seguirán siendo, respecto a los siniestros cubiertos por el STOPIA 2006 y el TOPIA 2006, responsables de indemnizar a los demandantes según lo dispuesto en el Convenio Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, respectivamente. Los Fondos serán entonces resarcidos por el propietario del buque conforme al STOPIA 2006 y al TOPIA 2006.

- En virtud del STOPIA 2006 la cuantía de limitación se aumenta con carácter voluntario a 20 millones DEG (US\$27,6 millones) para los petroleros de hasta 29 548 toneladas de arqueo bruto por daños en Estados Miembros del Fondo de 1992.

- En virtud del TOPIA 2006, el Fondo Complementario tiene derecho a resarcimiento por parte del propietario del buque del 50 % de los pagos de indemnización que haya hecho a los demandantes, si en el siniestro interviniera un buque al que se aplique el acuerdo.

El STOPIA 2006 y el TOPIA 2006 prevén además que después de 10 años se debería llevar a cabo un examen de la experiencia de las reclamaciones por daños debidos a la contaminación durante el periodo 2006 2016, y posteriormente a intervalos de cinco años.

CAPÍTULO V. Convenio Bunkers. Convenio de Londres de 23 de marzo de 2001 sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques. (Convenio Bunkers)

I. Introducción

El Convenio de Londres sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (en adelante, convenio Bunkers) fue aprobado en una Conferencia Diplomática celebrada en la OMI en el año 2001. Nació para colmar la laguna existente en materia de contaminación por hidrocarburos ya que, hasta ese momento, la legislación sólo contemplaba la contaminación procedente del bunker de los buques tanques sin tener en cuenta los daños que podría causar el vertido de los combustibles del resto de buques.

En su exposición de motivos se hace referencia al artículo 235 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar que prevé que *“a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en el ulterior desarrollo de las normas de Derecho Internacional pertinentes”*.

Podríamos decir que otro de los motivos que impulsó a la OMI a crear este nuevo instrumento jurídico fue la problemática de los derrames en las operaciones de búnker o aprovisionamiento de combustibles de los buques.



13

El martes 19 de febrero de 2008 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Instrumento de Ratificación del Convenio Bunkers, que entró en vigor el 21 de noviembre de 2008.

¹³Imagen del buque Tawe cerca de Algeciras, lugar en el que embarrancó produciendo un derrame de su propio combustible.

Según los datos proporcionados por la Organización Marítima Internacional a finales de abril de 2016, el número de Estados Parte del Convenio Bunkers ascendía a 82, lo cual equivaldría a el 92.13 % de la flota mundial ¹⁴

II. Ámbito de aplicación.

El ámbito de aplicación es igual que el del CLC. Así se establece en el artículo 2, es decir, se aplicaría lo dispuesto en el Convenio a los daños debidos a contaminación ocasionados en el territorio de un Estado Parte, incluyendo su mar territorial, zona económica exclusiva (o zona adyacente al mar territorial que no supere las 200 millas marinas contadas desde la línea de base que mide la anchura del mar territorial) y a las medidas preventivas que se tomaran para evitar y reducir las consecuencias de la contaminación.

En el artículo 4 se recogen las exclusiones de aplicación del Convenio Bunkers. Por un lado, no se aplicaría a los buques de Estado, y por otro, tampoco se aplicaría a los supuestos recogidos en el CLC.

III. Responsabilidad por daños.

Una vez más cabe hablar de responsabilidad objetiva. El propietario del buque es considerado responsable de los daños causados, así como del coste de las medidas preventivas destinadas a evitarlos. Dicho esto, y teniendo en cuenta que el Convenio Bunkers está inspirado en el CLC, es necesario hacer una aclaración que constituye una de las principales diferencias con el citado Convenio.

El Convenio Bunkers considera propietario del buque al propietario registral, al arrendatario a casco desnudo, al gestor naval y al armador. Es decir, utiliza un concepto de propietario más amplio que el del CLC. Cabe señalar que, en caso de coexistencia de estas figuras, la responsabilidad sería solidaria.

¹⁴ RUIZ – GALVEZ, Fernando. “Apuntes del máster de Negocio y Derecho marítimo”2016.

Este principio de solidaridad también entraría en juego en caso de que sean dos o más buques los que produzcan un suceso contaminante y sea difícil determinar la responsabilidad.

En lo que coincide con el CLC es en el punto relativo a las causas de exoneración del propietario. Si éste acredita o prueba que los daños se debieron a un acto de guerra o fenómeno natural extraordinario, a la acción u omisión intencionada de un tercero, a la negligencia de la autoridad responsable del mantenimiento de las luces y otras ayudas a la navegación o a supuestos en los que el o los perjudicados actuaron con dolo o negligencia contribuyendo a la producción del hecho contaminante, el propietario del buque quedará exonerado total o parcialmente.

IV. Limitación de responsabilidad.

El Convenio Bunkers no prevé un límite de responsabilidad específico, tan sólo se ocupa de reconocer el derecho del propietario del buque y su aseguradora a limitar la responsabilidad *“en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable”* haciendo referencia expresa al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976, emendado por el Protocolo de 1996 y por el incremento de los límites de indemnización llevados a cabo en el 2012 en el seno de la OMI con aplicación a partir del 2015.

De este modo, las cuantías de limitación serían las siguientes:

- Buques con arqueo inferior a 2000 GT: 1.510.000 DEG
- Buques con arqueo entre 2001 y 30000 GT: 1.510.000 DEG más 604 DEG por tonelada
- Buques con arqueo entre 30001 y 70000 GT: 1.510.000 DEG más 453 DEG por tonelada
- Buques con más de 70001 GT: 1.510.000 DEG más 302 DEG por tonelada.

V. Seguro o garantía financiera obligatoria.

De este tema se ocupa el artículo 7 del Convenio Bunkers estableciendo, en primer lugar, la obligación que tienen los propietarios de buques de arqueo bruto superior a 1000 GT de mantener un seguro o garantía financiera. Dicho seguro o garantía irá destinado a cubrir los daños por contaminación de los que sea responsable el propietario del buque. La cuantía del seguro o garantía será igual o superior a la establecida en el Convenio de Londres sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976.

A cada buque se le expedirá un certificado que verifique que cumple con lo dispuesto en el Convenio Bunkers y que deberá de llevarse a bordo. En aquellos casos en que el buque esté matriculado en un Estado Parte, dicho certificado será expedido por la Autoridad Competente. En el caso de España, será la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación de la Dirección General de la Marina Mercante dependiente del Ministerio de Fomento. En los casos en que el buque no está matriculado en un Estado Parte, el certificado lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte.

El certificado seguirá el modelo que figura en el anexo del Convenio Bunkers y contendrá datos identificativos del buque, del propietario y del asegurador. En cuanto al idioma del documento, éste será expedido en el idioma oficial del Estado que lo expida, siendo necesario contar con una copia en castellano, inglés o francés (todo ello a efectos de los controles por el Estado Rector del Puerto o Port State Control).

VI. Acción de responsabilidad

Los perjudicados por los daños producidos por el combustible de los buques, además de tener acción contra el/los propietarios, tendrán acción contra el asegurador o contra toda persona proveedora de la garantía financiera.

Dicha acción de responsabilidad ocupa varios artículos en el Convenio Bunkers. En ellos se establece un plazo de prescripción de 3 años contados desde la fecha en la que se produjeron los daños, así como un plazo de extinción de 6 años desde el incidente.

Cuando los daños se produzcan en un Estado Parte (teniendo aquí en cuenta el ámbito de aplicación), la reclamación podrá promoverse ante los tribunales de dicho Estado, siendo el Estado Parte el encargado de garantizar la jurisdicción de sus tribunales.

Asimismo, los fallos dictados por un tribunal con jurisdicción serán reconocidos en el resto de los Estados Parte siempre y cuando, como se recoge en el artículo 10, no se hayan obtenido fraudulentamente o no se haya informado al demandado con antelación suficiente para preparar su defensa.

CAPÍTULO VI. Convenio SNP. El Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP)

I. Definición de sustancias nocivas y peligrosas.

Antes de adentrarnos en el Convenio SNP y su contenido, conviene aportar una definición de sustancias nocivas y peligrosas.

Por dichas sustancias entendemos aquellos compuestos químicos que pueden producir riesgos a la salud de las personas y al medio que nos rodea.

La definición que se recoge en el artículo 1.5 del Convenio tiene su origen en textos de la OMI¹⁵ destinados a garantizar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación. Se hace referencia a todas aquellas sustancias que pueden causar perjuicios, incluyendo *“hidrocarburos, otras sustancias líquidas definidas como nocivas o peligrosas, gases licuados, sustancias líquidas con un punto de inflamación inferior o igual a 60° C, materias y sustancias peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales transportadas en bultos o en contenedores y materias sólidas a granel definidas como materias que entrañan riesgos de naturaleza química”*.

Queda patente que las SNP engloban un número muy amplio de sustancias con propiedades y riesgos distintos y que pueden ser transportadas en bultos como a granel.

II. Origen, entrada en vigor y ratificación.

El transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas es un comercio muy necesario debido al uso de estos elementos en múltiples procesos de fabricación. Su traslado por vía marítima se ha visto incrementando en los últimos años.

¹⁵ Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), Código Solid Break Cargo (SBC), Código Internacional de Gaseros (CIG), Código Internacional de Químicos (CIQ) y anexos I y II del Convenio Internacional para prevenir la contaminación de los buques (MARPOL).

EL NÚMERO DE BUQUES QUE TRANSPORTAN SNP ESTÁ AUMENTANDO A NIVEL MUNDIAL



16

La peligrosidad que entraña dicho transporte ha llevado a la OMI a redactar unas reglas para garantizar la seguridad. Así mismo, existe legislación que se ocupa de la prevención, preparación y lucha contra los sucesos marítimos, así como de la seguridad durante la carga/descarga y la lucha contra la contaminación. Lo que no existe ni se contempla es un régimen de responsabilidad e indemnización al que acogerse en caso de que se produzcan incidentes contaminantes.

La falta de legislación en este ámbito se debe a dos cuestiones principalmente. La primera de ellas es la ausencia (afortunadamente) de incidentes en los que se vieran implicadas sustancias nocivas y peligrosas (a excepción del *caso Casón* en A Coruña hace 28 años) y la segunda, a la falta de “homogeneidad” en la industria química.

¹⁶ http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/IMO-144%20HNS%20Convention_SpanishHRWWEB.pdf

POSIBLES CONSECUENCIAS DE LOS SUCESOS RELACIONADOS CON SNP

SALUD Y SEGURIDAD HUMANAS



Riesgos para la salud a corto y largo plazo (por ejemplo, escape de gas tóxico, exposición a sustancias químicas, etc.)



Muerte y lesión personal (por ejemplo, explosión)



Evacuación de población local

PÉRDIDAS ECONÓMICAS



Repercusiones en las pesquerías



Repercusiones en el turismo



Interrupción de la navegación y el tráfico portuario

COSTOS DE LIMPIEZA Y REPERCUSIONES EN EL MEDIO AMBIENTE



Medidas preventivas para reducir al mínimo los daños



Repercusiones en la fauna y la flora silvestres y toxicidad para las especies marinas



Costos de limpieza y remoción



Restauración de los hábitats sensibles

17

Para cubrir esta laguna existente, se apostó por la creación de un Convenio tomando como base el convenio CLC.

Aunque en 1984 la OMI convocó una Conferencia Diplomática que examinó un proyecto de Convenio HNS que no fue aprobado, vamos a partir de mayo de 1996, fecha de adopción del Convenio en el seno de una Conferencia Internacional en la OMI. Fueron pocos los Estados que ratificaron el texto, lo cual derivó en que el Convenio no entrara en vigor.

La Unión Europea, a través de la Decisión del Consejo de la UE de 18 de noviembre de 2002, autorizó a los Estados Miembros a ratificar dicho Convenio por considerarlo de interés comunitario.

Posteriormente, en el año 2010, se adoptó el Protocolo relativo al Convenio SNP (Protocolo SNP 2010) con el objetivo de tratar de solventar los problemas que habían impedido su entrada en vigor, siendo el principal el control y contribución de las sustancias químicas a granel¹⁸

¹⁷ http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/IMO-144%20HNS%20Convention_SpanishHRWWEB.pdf

¹⁸ GABALDÓN, José Luís" Apuntes de clase. Máster de Derecho y Negocio Marítimo" 2016.

Para facilitar la firma del Protocolo, se creó un formulario de notificación de carga sujeta a contribución para los Estados y receptores de dichas sustancias. Dicho formulario, a su vez, serviría para acompañar la manifestación de consentimiento en obligarse por el Protocolo.

Pese a ello, el Protocolo SNP 2010 aún no ha entrado en vigor ya que necesita ser ratificado por 12 Estados, de los cuales 4 deben de haber recibido una cantidad total de 40 millones de toneladas de carga sujetas al pago de contribución.

El Protocolo también introdujo un cambio en lo relativo al Gas Natural Licuado. En el caso de estas sustancias, es el receptor de las mismas el que contribuiría al Fondo.

Actualmente, se encuentra en fase de adhesión y, por el momento, tan sólo han sido ocho los Estados que han firmado el Convenio, siendo Dinamarca el primero en hacerlo.

Esta cifra tan baja ha llevado a las navieras a solicitar a través de carta a los Estados de la Unión Europea, la Cámara Internacional de Navieros y el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico que ratifiquen o se adhieran al Convenio. Principalmente, han sido dos los motivos que han suscitado la solicitud:

Por un lado, la necesidad de proporcionarles a las víctimas indemnizaciones por los daños sufridos y por otro, cubrir el vacío legal en cuanto a responsabilidad por daños causados en el transporte de sustancias peligrosas.

Una vez que los Estados ratifiquen el Protocolo, tendrán que transcurrir 18 meses para que comience a desplegar sus efectos.

El Consejo Europeo también está implicado en este asunto ya que la ratificación/adhesión de los Estados Miembros está siendo objeto de debate en el grupo de trabajo del Transporte Marítimo.

III. Ámbito de aplicación del Convenio.

El Convenio SNP tiene como finalidad indemnizar a las personas físicas y jurídicas por los daños originados como consecuencia del transporte marítimo de dichas sustancias.

Cuando el Convenio hace referencia a “daños”, se refiere a los daños enumerados en el artículo 1 y descritos a continuación:

“Daños:

- a) *la muerte o las lesiones corporales a bordo o fuera del buque que transporta las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas ocasionadas por esas sustancias;*
- b) *la pérdida de bienes o los daños sufridos por bienes fuera del buque que transporta las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas ocasionados por esas sustancias;*
- c) *las pérdidas o daños debidos a la contaminación del medio ambiente por las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, si bien la indemnización por deterioro del medio ambiente, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; y*
- d) *el costo de las medidas preventivas y las otras pérdidas o daños ocasionados por tales medidas.”*

Como podemos comprobar, la indemnización no sólo cubriría los daños personales o al medio, sino que también cubriría los costes de limpieza, las medidas de restauración y las pérdidas económicas derivadas del transporte por mar.

Tenemos que tener en cuenta que el Convenio no se aplicara en tres supuestos concretos:

- Cuando sus disposiciones sean incompatibles con las de la legislación aplicable relativa al pago de indemnización a los trabajadores o los sistemas de seguridad social.
- Cuando sea de aplicación el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

- Cuando los daños fueran ocasionados por material radiactivo de la Clase 7 incluido en el Código IMDG.

Por lo que respecta al ámbito territorial, el Convenio SNP cubrirá los daños derivados del transporte de sustancias nocivas y peligrosas que se produzcan en el territorio, en el mar territorial, en la zona económica exclusiva (o zona equivalente) de uno o varios Estados Parte.

IV. Responsabilidad objetiva del propietario del buque.

Tal y como hemos comentado, el Convenio SNP está inspirado en el régimen que establece el CLC. En ese sentido, es lógico que el Convenio SNP establezca la responsabilidad objetiva del propietario del buque eximiendo de responsabilidad al propietario de las sustancias transportadas.

De nuevo, hablamos de responsabilidad cuasi objetiva debido a que existen supuestos en los que el propietario del buque estará exento de responsabilidad. Tales casos tendrían que estar probados y serían los siguientes:

a) los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o

b) los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños; o

c) los daños se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función; o

e) el hecho de que el cargador o cualquier otra persona no haya suministrado información en cuanto a la naturaleza potencialmente peligrosa y nociva de las sustancias cargadas

i) ha ocasionado los daños total o parcialmente; o

ii) le ha llevado a no obtener un seguro; a condición de que ni él ni sus empleados ni agentes tuvieran o hubieran debido razonablemente tener conocimiento de la naturaleza potencialmente peligrosa y nociva de las sustancias cargadas.

Así mismo, el propietario del buque puede exonerarse total o parcialmente si prueba que los daños se produjeron debido a la total o parcial acción u omisión de la persona que sufrió sus consecuencias, bien sea de forma intencionada o negligente. En caso de que esto se produzca, el propietario del buque no tendría que indemnizar por las consecuencias.

V. Seguro obligatorio del propietario del buque.

Nuevamente, al igual que en el CLC, el Convenio SNP establece en su artículo 12 la obligación de disponer de un seguro u otra garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario del buque siendo, por norma general, los clubs de protección e indemnización los encargados de proporcionar dicho seguro.

En este punto se hace necesario hablar de las Blue Cards o certificados de garantía financiera que emiten los Clubs de P&I y que, en relación con el Convenio SNP, empezarán a emitirse para los buques que transporten las sustancias ya mencionadas.

Cada buque contará con un certificado de seguro que deberá llevar a bordo y será necesario depositar una copia del mismo ante las Autoridades encargadas del registro de matrícula del mismo (en caso de que se trate de un Estado Parte) o bien, ante las Autoridades que hayan expedido o refrendado el certificado.

El certificado deberá de ajustarse al modelo recogido en el Anexo I del Convenio SNP, el cual dispone todos los datos identificativos del buque que deben figurar en él.

Mencionar, también, que, en base al Convenio SNP, cabe la posibilidad de promover una reclamación de indemnización de daños directamente contra quien prestó el seguro u otra garantía financiera.

VI. Sistema de responsabilidad e indemnización.

El Convenio SNP reconoce a los propietarios de los buques el derecho a limitar su responsabilidad. La cuantía a la que ascenderá dicha limitación variará según se trate de transporte de SNP a granel o en bultos.

Así en el artículo 9 del Convenio dispone que:

“a) Cuando los daños sean causados por SNP a granel:

i) 10 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 unidades de arqueo; y

ii) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, a la cantidad mencionada en i) se sumarán las siguientes cantidades:

por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 unidades de arqueo, 1 500 unidades de cuenta; por cada unidad de arqueo por encima de las 50 000 unidades de arqueo, 360 unidades de cuenta; si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de 100 millones de unidades de cuenta.

b) Cuando los daños sean causados por SNP en bultos, o cuando los daños sean causados por SNP a granel y SNP en bultos, o cuando no sea posible determinar si los daños procedentes de ese buque han sido causados por SNP a granel o por SNP en bultos:

i) 11,5 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 unidades de arqueo; y

ii) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, a la cantidad mencionada en i) se sumarán las siguientes cantidades: por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 unidades de arqueo, 1 725 unidades de cuenta; por cada unidad de arqueo por encima de las 50 000 unidades de arqueo, 414 unidades de cuenta; si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de 115 millones de unidades de cuenta.”

Dicho de otra manera, la limitación de responsabilidad, además de variar en función del tipo de transporte, vendrá determinada también por el arqueo bruto del buque. Mientras que el propietario del buque que transporta a granel limitará su responsabilidad por una cantidad que oscilará entre 10 millones y 100 millones DEG, el propietario que transporte en bultos tendrá derecho a limitar su cuantía hasta un máximo de 115 millones DEG.

Para poder beneficiarse de la limitación, el propietario del buque deberá constituir un Fondo cuya suma total sea equivalente al límite de responsabilidad establecido en el Convenio. Su constitución podrá ser ante el tribunal o autoridad competente de cualquier Estado Parte en el que se interponga o se pueda interponer la acción de indemnización a la que se refiere el artículo 37. El Fondo se constituirá mediante el depósito de la suma o aportación de la garantía bancaria o de otra clase aceptada por la legislación vigente del Estado Parte.

El derecho de limitación de responsabilidad se perderá si se prueba que los daños causados tuvieron su origen en una acción u omisión por parte del propietario del buque con intención de causar los daños.

VII. Fondo SNP

Una vez más, volvemos a encontrarnos ante un sistema de doble escalón o “*two tiers system*”, el cual establece dos niveles de indemnización:

El primero de ellos cubierto por el seguro obligatorio del propietario del buque y, el segundo, por el Fondo de indemnización constituido por las contribuciones de los receptores de sustancias nocivas y peligrosas que operaría en aquellos casos en los que el seguro obligatorio no cubre la totalidad del siniestro o éste no está contemplado como tal.

En este segundo nivel, la indemnización puede alcanzar hasta un máximo de 250 millones DEG, incluidas las cantidades pagadas por el propietario del buque y su seguro.

Como hemos comentado, el Fondo SNP se financiará con las contribuciones de los receptores de SNP, o de los titulares de cargas de GNL en ciertos casos, que hayan sido transportadas por mar hasta los puertos y terminales de los Estados Miembros.

El cálculo de las contribuciones se hará teniendo en cuenta la cantidad de sustancias nocivas y peligrosas que hayan recibido los Estados Parte del Convenio el año anterior.

El Fondo SNP estará compuesto por cuatro cuentas:

- Hidrocarburos
- Gases naturales licuados (GNL)

- Gases de petróleo licuados (GPL)
- Una cuenta general con dos sectores:
 - Sólidos a granel
 - Otras SNP

	Establecimiento de la cuenta	Contribuciones a la cuenta/sector por receptor
Cuenta general	40 millones de toneladas*	
• Sólidos a granel		> 20 000 toneladas
• Otras SNP		
Cuenta de hidrocarburos	350 millones de toneladas	
• Hidrocarburos persistentes		>150 000 toneladas
• Hidrocarburos no persistentes		>20 000 toneladas
Cuenta GPL	15 millones de toneladas	>20 000 toneladas
Cuenta GNL	20 millones de toneladas	Sin cantidad mínima

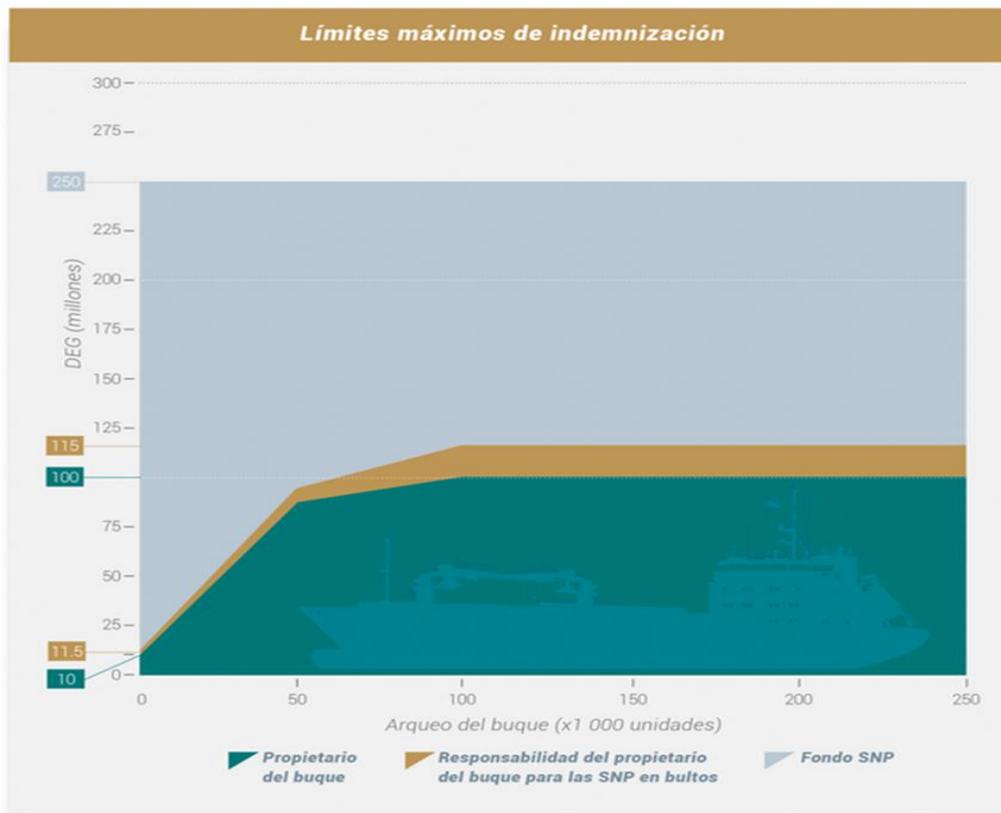
(*Condición para la entrada en vigor)

19

Hasta que las cantidades de SNP recibidas por los Estados no superen los umbrales establecidos, las cuentas serán administradas con la cuenta general. Las contribuciones serán proporcionales a las cantidades recibidas.

El total de contribuciones a la cuenta general se dividirá entre los sectores, según el nivel de reclamaciones de cada uno. El resto de cuentas entrarán en juego para satisfacer las reclamaciones derivadas de siniestros en los que intervengan hidrocarburos, gases de petróleo licuados o gases naturales licuados.

¹⁹ http://www.hnsconvention.org/fileadmin/IOPC_Upload/hns/files/HNS%20Brochure%202014_s.pdf



20

Los Estados tienen la obligación de notificar, antes de ratificar el Convenio, las cantidades de SNP recibidas en el año precedente y sujetas a contribución. Incumplir esto implica consecuencias tales como la suspensión de la categoría de un Estado Contratante o la retención de indemnización en relación con el Estado en cuestión.

Entre las tareas del Fondo, descritas en el artículo 15, se encuentran el examen de las reclamaciones y la elaboración de un presupuesto, así como contribuir con medios destinados a prevenir incidentes y dar facilidades de crédito a los Estados.

En cuanto a su organización, el Convenio dedica un apartado específico (artículos 24-31) en el que detalla pormenorizadamente la organización y administración del Fondo, el cual tendrá una estructura y funcionamiento muy similar al FIDAC. Estará compuesto por una Asamblea, una Secretaría y un Director. Los Estados Parte del Convenio serán los que constituyan la Asamblea la cual tendrá como función principal la aprobación de las liquidaciones de las reclamaciones promovidas contra el Fondo. También será la

²⁰ <http://www.hnsconvention.org/es/el-convenio/>

encargada de fijar el importe de las contribuciones que tengan que hacer los Estados. Se reunirán una vez al año. Cada miembro tendrá un voto.

VIII. Acción de reclamación.

El Convenio dedica un capítulo a las reclamaciones y acciones que puedan interponerse, siendo los Estados Parte del Convenio los encargados de establecer los criterios de evaluación de las reclamaciones.

La prescripción de dichas acciones será de 3 años contados desde la fecha en que la persona/Estado que sufrió el daño tuvo conocimiento del asunto y de la identidad del propietario del buque.

La acción se podrá presentar ante el tribunal del Estado Parte en cuyo territorio o en cuyas aguas (mar territorial, zona económica exclusiva o zona equivalente) se produjeron los daños. En el caso de que se entable reclamación contra el asegurador del buque, el procedimiento será el mismo.

Para aquellos casos en que los daños ocasionados sean distintos de contaminación fuera del mar territorial, se aplicarían otras reglas.

Hay que tener en cuenta que, si concurren determinadas circunstancias que ya hemos comentado con anterioridad, el propietario del buque puede estar exento total o parcialmente de responsabilidad. En este caso, se podrá presentar reclamación contra el Fondo SNP siendo competentes para conocer los tribunales que conocerían del asunto si el propietario del buque hubiera sido responsable.

Así mismo, también puede darse el caso de que se haya producido un incidente contaminante y haya resultado imposible determinar que buque causó el vertido supuesto para el cual, para este caso el Convenio contempla que la acción judicial contra el Fondo SNP se presente ante los tribunales de los Estados Partes donde se produjeron los daños.

La cuantía disponible para el pago de indemnizaciones por parte del propietario del buque y del Fondo SNP se distribuirá entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones probadas. No obstante, hay que tener en cuenta que las

reclamaciones por muerte y lesiones corporales tendrán prioridad sobre el resto. Para esas reclamaciones se reservaría hasta dos tercios de la cuantía disponible para las indemnizaciones.

CAPÍTULO VII. Legislación europea.

I. Normativa de la Unión Europea

Los asuntos marítimos tienen mucha relevancia dentro de la Unión Europea, en adelante UE, debido, entre otras cosas, a que el 90% del comercio exterior y el 43% del interior se lleva a cabo por la vía marítima²¹

En la actualidad, la UE está a la cabeza del comercio mundial de petróleo y derivados con un 27% del comercio total.

Desde el año 2007 se habla de “política marítima integrada” en las esferas de la UE. A través de una comunicación²², la Comisión propuso al resto de organismos de la UE una política conjunta para todos los Estados Miembros.

Tal y como dispone dicha comunicación, el objetivo de esta política es aumentar *“la capacidad de Europa de enfrentarse a los desafíos de la globalización y la competitividad, el cambio climático, la degradación del medio ambiente marino, la seguridad marítima y la seguridad y sostenibilidad energéticas”*.

Dentro de los “marcos e instrumentos de gobernabilidad para una política marítima” se hace referencia a la vigilancia marítima, en concreto, a la creación de una red europea de vigilancia destinada a garantizar el “uso seguro del mar”, siendo necesario para ello la coordinación entre los Estados Miembros así como una red de sistemas de seguimiento de buques y de navegación electrónica en las aguas comunitarias.

La Dirección General de Asuntos Marítimos y de Pesca de la UE es la encargada de supervisar y aplicar la Política Marítima Integrada. Hay que tener en cuenta que no existe base jurídica en los Tratados de la UE y que son documentos como el Libro Azul de 2007, diversas Conclusiones del Consejo de Asuntos Generales de la UE y comunicaciones de la Comisión sobre asuntos marítimos los que sirven de base para su desarrollo²³

²¹ Unión Europea, “Comprender las políticas de la UE” 2014

²² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52007DC0575>

²³ MOLINA SCHMID, Teresa. “La Política marítima integrada de la Unión Europea” Dirección General de Coordinación de Políticas Comunes y de Asuntos Generales de la UE Secretaría de Estado para la Unión Europea Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

En el seno de la UE se han adoptado diversas Directivas y Reglamentos destinados a regular asuntos marítimos. Recogemos, a continuación, los textos más destacados:

1. Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008 por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina)
2. Directiva 2006/11/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de Febrero de 2006 relativa a la contaminación causada por determinadas sustancias peligrosas vertidas en el medio acuático de la Comunidad (DOUE nº L64, de 04.03.2006)
3. Directiva 2005/35/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 7 de septiembre de 2005 relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones (DOUE nº L255, de 30.09.2005)
4. Decisión 2004/575/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa la celebración, en nombre de la Comunidad Europea, del Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo, del Convenio de Barcelona para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación (DOUE nº L261, de 06.08.2004)
5. Reglamento 415/2004 de la Comisión, de 5 de marzo de 2004, que modifica el Reglamento 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DOUE nº L68, de 06.03.2004)
6. Reglamento 1726/2003 del Parlamento y del Consejo de 22 de julio de 2003 por el que se modifica el Reglamento 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único (DOCE nº L 249, de 01.10.2003)

7. Decisión 2002/971/CE del Consejo, de 18 de noviembre de 2002, por la que se autoriza a los Estados miembros a adherirse o a ratificar, en interés de la Comunidad, el Convenio internacional de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP) (DOCE nº L337/55, de 13.12.2002)

8. Reglamento 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DOCE nº L 324 de 29.11.2002)

9. Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por la que se modifican las Directivas relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DOCE nº L324/53 de 29.11.2002)

10. Reglamento 1406/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DOCE nº L208, de 05.08.2002)

11. Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DOCE nº L208, de 05.08.2002)

12. Reglamento 417/2002 del Parlamento y del Consejo de 18 de febrero de 2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de

diseño equivalente para petroleros de casco único (DOCE nº L 64 de 07.03.2002)

13. Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto) (DOCE nº L19, de 22.01.2002)
14. Decisión 2850/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de cooperación en el ámbito de la contaminación marina accidental o deliberada (DOCE nº L 332, de 28.12.2000)
15. Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas (DOCE nº L 327, de 22.12.2000)
16. Directiva 1999/97/CEE de la Comisión de 13 de diciembre de 1999 por la que se modifica la Directiva 95/21/CE sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto) (DOCE nº L 331, de 23.12.1999)
17. Directiva 98/42/CE del Consejo de 19 de junio de 1998 por la que se modifica la Directiva 95/21/CE sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de

trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto) (DOCE nº L 184, de 27.06.1998)

18. Directiva 98/25/CE del Consejo de 27 de abril de 1998 por la que se modifica la Directiva 95/21/CE sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto) (DOCE nº L 133, de 07.05.1998)
19. Directiva 97/34/CE, de 6 de junio, por la que se modifica la Directiva 93/75/CEE, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes (DOCE nº L 158, de 17.06.1997)
20. Directiva 96/61/CE del Consejo de 24.09.96 relativa a la prevención y al control integrados de la contaminación (DOCE nº L 257, de 10.10.1996)
21. Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados Miembros (control del Estado del puerto) (DOCE nº L 157, de 07.07.1995)
22. Directiva 93/75/CEE del Consejo de 13 de septiembre de 1993 sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes (DOCE nº L 247, de 05.10.1993)

23. Resolución del Consejo, de 19.06.90, relativa a la prevención de accidentes que sean causa de contaminación marina (DOCE nº C 206, de 18.08.1990)
24. Decisión del Consejo 88/346/CEE, de 16 de junio de 1988, por la que se modifica la Decisión 86/85/CEE por la que se establece un sistema comunitario de información para el control y la disminución de la contaminación causada por el vertido de hidrocarburos y de otras sustancias peligrosas en el mar o en aguas interiores (DOCE nº L 158, de 25.06.1988)
25. Decisión 87/144/CEE, de 13.02.87, por la que se modifica la Decisión 80/686/CEE relativa a la creación de un Comité consultivo en materia de control y reducción de la contaminación causada por el vertido de hidrocarburos en el mar (DOCE nº L 57, de 27.02.1987)
26. Decisión 85/208/CEE por la que se modifica la Decisión 80/686/CEE relativa a la creación de un Comité consultivo en materia de control y reducción de la contaminación causada por el vertido de hidrocarburos en el mar (DOCE nº L 89, de 29.03.1985)
27. Resolución del Consejo, de 7.02.83, relativa a la lucha contra la contaminación de las aguas (DOCE nº C 46, de 17.02.1983)
28. Decisión 80/686/CEE de la Comisión, de 25.06.80, relativa a la creación de un Comité consultivo en materia de control y reducción de la contaminación causada por el vertido de hidrocarburos en el mar (DOCE nº L 188, de 22.07.1980)
29. Resolución del Consejo, de 26 de junio de 1978, por la que se adopta un Programa de acción de las Comunidades Europeas en materia de control y

reducción de contaminación causada por el vertido de hidrocarburos en el mar (DOCE nº C 162, de 08.07.1978)

30. Directiva 76/464/CEE del Consejo, de 4 de Mayo de 1976 relativa a la Contaminación causada por determinadas sustancias peligrosas vertidas en el medio acuático (DOCE nº L 129, de 18.05.1976)

31. Resolución del Parlamento Europeo sobre la catástrofe ocasionada por el petrolero PRESTIGE, en relación con la seguridad marítima y las medidas para paliar los efectos de la misma (DOUE nº C31, de 05.02.2004)

II. Paquetes ERIKA

a. Antecedentes.

A mediados de los 90 se adoptaron los primeros instrumentos comunitarios destinados a crear una política común de seguridad marítima y lucha contra la contaminación. El objetivo principal era conseguir una aplicación más estricta de lo dispuesto en los convenios internacionales y completarlos cuando faltase regulación expresa.

Entre las directivas de esta época encontramos las siguientes:

- Directiva 95/21/CE modificada por la Directiva 2001/106/CE, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados Miembros. Esto es lo que se conoce como control del Estado Rector del Puerto o Port State Control, del que hablaremos más adelante.

- Directiva 94/57/CE modificada por la Directiva 2001/106/CE, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

- Reglamento (CE) n° 2099/2002 por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques.

- Directiva 2000/59/CE sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga, directiva destinada a cumplir con los requisitos del Convenio MARPOL.

Dicho marco normativo se vio superado y obsoleto tras el accidente del buque petrolero ERIKA frente a las costas francesas el 19 de diciembre de 1999.

b. Accidente del ERIKA.

El petrolero ERIKA de casco único, 25 años de antigüedad y bandera maltesa, se partía en dos a 40 millas de la costa de Bretaña (Francia) contaminando 400 kilómetros de costa francesa.

La Comisión Europea vio necesario reforzar las normas de seguridad marítima y seguimiento de los buques por lo que preparó una batería de medidas destinadas a mejorar la seguridad en el transporte marítimo del petróleo y la lucha contra la contaminación. Dichas medidas, denominadas “Paquetes Erika”, se dividían en dos: Unas para aplicar a corto plazo y otras a medio



Según los datos aportados por la Comunicación hecha por la Comisión tras el accidente del ERIKA, 800 millones de toneladas eran transportadas desde los puertos de la UE o

²⁴ http://elpais.com/diario/2007/02/13/sociedad/1171321203_740215.html

con destino a ellos, siendo la mayoría de ellas transportadas entre las costas del Atlántico y las del Mar del Norte.

A lo anterior hay que sumar el tráfico de petroleros que navegan por aguas comunitarias y no hacen escala en puerto, por lo cual, su carga y combustible no computa dentro de los ya mencionados 800 millones de toneladas.

c. Paquete ERIKA I.

El llamado “paquete ERIKA I” entró en vigor el 22 de enero de 2002.

Los Estados Miembros disponían de año y medio para adoptar dichas medidas y adecuarlas a su legislación interna.

- Control de los buques en los puertos: Modificación de la Directiva 95/21/CE.

A través de ella, se propone la prohibición de acceso a puertos de la UE a buques de más de 15 años que *“hayan permanecido inmovilizados más de dos veces durante los dos años anteriores”*. Para conocer lo anterior, la Comisión publicará cada 6 meses una lista que recoja las retenciones de buques. Asimismo, aumentará el número de controles en puerto.

Cabe mencionar aquí también el Acuerdo voluntario con las compañías petroleras para que no fletaran buques de más de 15 años, salvo que se demostrara de manera fehaciente su buen estado de navegabilidad.

- Control de las sociedades de clasificación: Directiva 2001/105/CE.

Clasificar un buque consiste en “controlar su proceso de diseño, construcción, operación y mantenimiento de acuerdo a reglas y regulaciones propias de una sociedad y a reglas internacionales”²⁵

Los buques se someten a controles e inspecciones por parte de las sociedades de clasificación que sirven para certificar el buen estado de su casco y maquinaria.

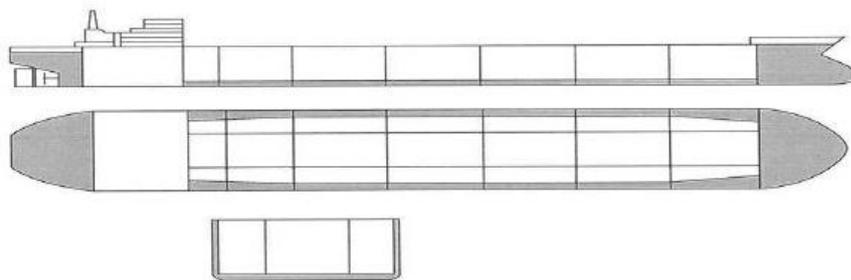
25

<http://www.jornadasdeseguomaritimoyportuario.com/archivos/Sr.%20FRANCISCO%20HOYOS.%20%20Clasificacio n%20e%20Inspecciones%20-%20Suscripcion%20del%20Riesgo.pdf>

Debido a la importancia que tienen a la hora de constatar la condición de los buques, la Comisión consideró necesario ejercer un mayor control sobre ellas, reservándose el derecho a suspender o retirar la licencia en el caso de incumplimiento de la Directiva. También se establecieron unos criterios más estrictos para aquellos casos en los que el buque cambie de clase.

- Petroleros de casco doble: Reglamento (CE) nº 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2978/94 del Consejo.

Directiva que pretende sustituir paulatinamente los petroleros monocasco por los de doble casco.



26

Como se puede observar, estas medidas, a excepción de la de doble casco, son aplicables a todo tipo de buques.

Lo anterior conlleva a un intercambio de información entre puertos y sociedades de clasificación que contribuirán a conocer el estado del buque a tiempo real y a delimitar mejor las responsabilidades en caso de accidente.

²⁶ ANAVE

d. Paquete ERIKA II:

Tal y como hemos comentado, en la comunicación inicial de medidas tras el accidente del ERIKA, se recogían iniciativas a medio plazo para completar las propuestas a corto plazo. El objetivo principal de las mismas era incrementar la seguridad en las aguas comunitarias.

- Directiva sobre el establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo:

Cerca del 90 % del comercio internacional se realiza por vía marítima. Esto, indudablemente, lleva a que ciertas zonas de la UE, como el paso de Calais o el Estrecho de Gibraltar, tengan un volumen de tráfico elevado que incremente las posibilidades de accidente. Es por ello por lo que la UE decidió establecer un mayor control de tráfico, no sólo para conocer el estado de los buques que transitan por aguas comunitarias, sino también para poder intervenir de la manera más eficaz posible en los supuestos en los que la seguridad se vea amenazada.

La Directiva iba, y va, destinada a incrementar el seguimiento de los buques obligándolos a contar con sistemas que permitan controlar lo anterior, así como establece la obligatoriedad de contar con equipos registradores de datos del viaje a todos los buques que vayan a hacer escala en puertos comunitarios.

También se pretende reforzar la intervención de los Estados ribereños, bien para casos de emergencia o amenaza de incidente contaminante, bien para impedir la salida de buques de puertos en casos de malas condiciones meteorológicas.

- Creación de una Agencia Europea de Seguridad Marítima:

El 27 de Junio de 2002 se creó la Agencia Europea de Seguridad Marítima, inspirada en la Agencia para la Seguridad Aérea, con el objetivo de prestar apoyo y colaboración a los Estados Miembros en su tarea de aplicar la legislación comunitaria en materia de seguridad marítima y lucha contra la contaminación.

Compuesta por 50 personas procedentes de las administraciones de los Estados Miembros y vinculadas con el sector marítimo, es la encargada de prestar soporte técnico y científico a los Estados Miembros para garantizar el cumplimiento de las disposiciones comunitarias.

Entre sus principales competencias destacan las siguientes:

- Asistir a la Comisión en la aplicación de la normativa comunitaria de seguridad marítima y prevención de la contaminación, así como en su actualización
- Proporcionar a los Estados Miembros asistencia para aplicar la legislación y medios necesarios en caso de contaminación.
- Transmitir a la Comisión y a los Estados Miembros información y datos sobre seguridad y tráfico marítimo.
- Vigilar el tráfico marítimo.
- Investigar los accidentes usando para ello un método común a todos los casos.

III. Control por el Estado Rector del Puerto (*Port State Control*)

La OMI define el control por el Estado Rector del Puerto como *“la inspección de buques de pabellón extranjero en los puertos nacionales con el objeto de verificar que el estado del buque y su equipo cumplan las prescripciones establecidas en los reglamentos internacionales y que el buque esté tripulado y se explota de conformidad con tales normas”*²⁷

Una vez más, la coordinación entre países es vital. La Resolución A.682(17) sobre Cooperación regional en el ámbito de la supervisión de buques y el control de descargas adoptada por la OMI tiene como objetivo establecer acuerdos regionales y facilitar el intercambio de información entre países ya que, debido al funcionamiento del tráfico, lo habitual es que un buque haga escala en varios países de la región por lo que el intercambio de información permitirá conocer el estado del buque.

²⁷ <http://www.imo.org/es/ourwork/msas/paginas/portstatecontrol.aspx>

El control por el Estado Rector del Puerto viene a reforzar la seguridad ya que, es responsabilidad del Estado de Pabellón del buque supervisar la condición de los buques.

En total, son 9 los acuerdos regionales que se han firmado, siendo el aplicable a Europa y el Atlántico Norte el Memorando de Entendimiento de París, más conocido como Paris MOU.

En este documento participan 27 Autoridades Marítimas y tiene como prioridad eliminar de la operación los buques subestándar mediante un sistema armonizado de control en los puertos. Todo ello se hace respetando lo dispuesto en los convenios internacionales.

Como mínimo, deben realizar un total de inspecciones correspondientes al 25% de la media anual de buques que entren en puerto, una cifra que puede ser aumentada en función de cada Estado. En el caso de España, esta cifra es del 30% y tiene su base legal en el artículo 5.3 del Real Decreto 91/2003.

Puede decirse que el origen del control por el Estado Rector del Puerto es la adopción del Convenio número 147 sobre marina mercante de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), convenio que llevó a que 8 administraciones marítimas europeas ²⁸ acordaran llevar a cabo el mismo modo de implantación del Convenio. Ello derivó en la firma del “Memorando de La Haya” en 1976.

Tras el accidente del AMOCO CADIZ en 1978, las Administraciones marítimas de varios Estados europeos, miembros de la OMI y la OIT vieron necesario implantar un control más exhaustivo por lo que, tras varias reuniones, se firmó el Memorando de París que entró en vigor en 1982.

El accidente del ERIKA hizo que, en el año 2003 y siguiente, se implantara, por un lado, la penalización por múltiples detenciones y, por otro, el llamado “Panel de Revisión”, organismo encargado de investigar las detenciones.

Cada mes se hace una lista de detenciones que contiene información sobre los barcos que fueron detenidos el mes anterior. Asimismo, y con carácter anual, se publica la lista “Blanco, Gris y negro” que determina la calidad de las banderas. Para su redacción se hacen un mínimo de 30 inspecciones.

²⁸ Bélgica, Dinamarca, Francia, Holanda, Noruega, Reino Unido, República Federal Alemana y Rusia

CAPÍTULO VIII. Conclusiones.

El 25 de septiembre de 2014, fecha en la que entró en vigor la Ley de Navegación Marítima, comenzó un nuevo periodo en la historia del derecho marítimo en España. Y es que su promulgación dejó sin efecto al Libro III del Código de Comercio el cual era de aplicación en el comercio marítimo.

Fueron muchas las teorías y opiniones acerca de la autonomía científica del derecho marítimo pero, pese a dicha diversidad, la realidad es que a día de hoy contamos con un texto legislativo que regula “*situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación*” tal y como dispone su artículo 1.

Un Estado costero como es el nuestro en el que el sector marítimo ocupa un papel importante (recordemos que por nuestras aguas navegan infinidad de barcos y que contamos con puertos importantes a nivel internacional) tenía que contar con una legislación específica que contemplara las diversas situaciones relacionadas con la navegación.

Es por ello que, desde mi humilde punto de vista, creo que se debería caminar hacia una autonomía jurisdiccional a través de la creación de Tribunales Marítimos civiles. Del mismo modo, creo necesario hacer efectivo el mandato recogido en la Disposición Adicional Novena de la LENMAR que habilita al Gobierno a refundir, en un plazo de tres años, la LENMAR, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante y todos aquellos convenios y tratados que pudieran estar vigentes en ese momento en España.

Cabe poner de manifiesto el carácter internacional del derecho marítimo y más teniendo en cuenta el fenómeno de la globalización. Por ello, es necesario dotarse de instrumentos jurídicos de aplicación, prácticamente, universal. El funcionamiento transparente y diligente de la OMI es de gran ayuda en esta ardua tarea de poner de acuerdo a Estados tan diversos cultural y políticamente.

La finalidad de los convenios y tratados internacionales que de ella emanan es clara: Uniformizar las reglas para las partes que participan del sector marítimo. Un objetivo que se puede ver truncado cuando los estados no ratifican el texto o hacen reservas.

En lo que respecta al derecho marítimo de la Unión Europea, existe una clara tendencia a la regulación de la responsabilidad civil por daños de contaminación marina. De

hecho, la UE está dispuesta a someter a debate el texto del Convenio HNS en el caso de que éste no sea aprobado en la OMI.

La Unión Europea no comenzó a preocuparse por la legislación en el ámbito marítimo hasta la entrada en vigor del Tratado de Roma en el cual se disponía que *“el Consejo, podrá decidir si, en qué medida y de acuerdo con qué procedimiento, podrán adoptarse disposiciones apropiadas para la navegación marítima”*

A partir de ese momento, la UE promulgó varias Directivas y Reglamentos muy importantes en materia de seguridad marítima, como la normativa de doble casco que revolucionó la construcción de petroleros.

El aumento de concienciación con el medio ambiente existente en los últimos años en nuestra sociedad se ha trasladado también a las instituciones y ha derivado en legislaciones destinadas a preservar y proteger el entorno, así como a penalizar las acciones irrespetuosas con el mismo.

Pese a todo, es de justicia valorar positivamente los ingentes esfuerzos que realizó, y realiza la UE, para que el intercambio de información entre Estados sea constante y fluido. Ejemplos de ello son el Paris MOU y la base de datos Equasis

A continuación unos breves apuntes sobre los convenios analizados en el trabajo:

- CLC:

Este convenio ha sido objeto de múltiples modificaciones y ampliaciones, provocadas en su mayoría tras accidentes contaminantes.

Una de sus mayores críticas residía en la exclusión de otros buques que no sean tanques que transporten hidrocarburos a granel, pero este problema se solventó con la entrada en vigor del Convenio Bunkers en el 2001.

Actualmente, y esperemos que así sea en los próximos años, el Fondo Complementario, cuya creación fue aprobada en el 2003, no ha tenido que entrar en juego.

El desequilibrio existente entre la industria naviera y la petrolera fue corregido gracias a los Acuerdos STOPIA y TOPIA, lo que añadió un plus al sistema indemnizatorio en términos de igualdad en las partes intervinientes.

Considero al CLC un Convenio completo que dedica una especial atención a la adecuada indemnización de las víctimas, incluso permitiendo que promuevan reclamaciones directamente contra el armador, así como a la seguridad marítima. La obligación de seguro va destinada a que los armadores, por una parte, mantengan el barco en óptimas condiciones de navegabilidad, y por otra, respondan económicamente en un momento inicial.

- Convenio HNS:

Como ya hemos dicho, este Convenio se inspira en las líneas maestras del clc en el CLC, por lo que lo ideal sería que, teniendo en cuenta los fallos comentados arriba, entrara en vigor antes de que se produjera una catástrofe (hecho que esperamos que nunca llegue a acontecer).

El Convenio SNP facilitaría la creación de un sistema internacional de indemnización de doble estrato por sucesos de SNP en el que estarían implicados todos los participantes en el transporte.

A diferencia del CLC y del Convenio del Fondo, aprobados en instrumentos separados, el Convenio HNS recoge en un único instrumento la responsabilidad del propietario del buque y la constitución de un Fondo de indemnización. Este hecho contribuye a que los Estados no ratifiquen el texto.

Pese a que la OMI lleva un tiempo buscando mecanismos que faciliten a los Estados la adopción del texto, a día de hoy, no hay nada en firme. El principal problema de su entrada en vigor reside en que son miles las sustancias HNS existentes así como empresas receptoras de las mismas.

Recientemente, el Comité Jurídico de la OMI aprobó un proyecto de resolución cuyo principal propósito es facilitar la entrada en vigor y solicitar ayuda a los Estados para identificar a los receptores de sustancias SNP. Así mismo, la definición de carga sujeta a distribución quedó limitada a las sustancias transportadas a granel, eliminando las sustancias transportadas en bultos y contenedores.

Aprendiendo del pasado, los Estados debían llegar a un acuerdo cuanto antes para conseguir que el Convenio HNS comenzara a desplegar sus efectos a la mayor brevedad posible.

Como denominador común a todos los Convenios expuestos, vuelvo a incidir sobre una idea que expuse al comienzo de este trabajo. La legislación en materia de contaminación marina ha ido a remolque de grandes accidentes, pese a ello, podemos afirmar que contamos con un régimen de responsabilidad que protege a las víctimas y se ocupa de que éstas sean indemnizadas por la totalidad de perjuicios sufridos. Un régimen que castiga a los infractores y se preocupa por la conservación y protección del medio ambiente.

Anexos

- Certificado de seguro Convenio Bunkers 2001
- Certificado de Protection and Indemnity
- Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos
- Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques
- Lista de banderas Paris MOU
- Ejemplo de ficha de detención de buques (Paris MOU)

Bibliografía

- Apuntes del Máster de Negocio y Derecho Marítimo, curso 2015/2016

- Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige. María Isabel Huerta Viescas/ Daniel Rodríguez Ruiz de Villa. Universidad de Oviedo, 2004

- La responsabilidad civil derivada de sustancias nucleares y radiactivas en España. Andrés Miguel Cosialls Ubach. Universidad de Barcelona, 2012.

- Paquetes Erika I y II, retirada de buques petroleros de casco sencillo de la flota española. F. Xavier Martínez de Osés

- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992

- Convenio del Fondo de 1992 y Protocolo relativo al Fondo Complementario

- Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001), hecho en Londres el 23 de marzo de 2001.

- Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996

- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

- Página web de la Organización Marítima Internacional (OMI):
<http://www.imo.org/es/Paginas/Default.aspx>

- Página web de la Asociación Española de Empresas Navieras (ANAVE):
<http://www.anave.es>

- Página web del Ministerio de Fomento:
https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/

- Página web de Salvamento Marítimo:
http://www.salvamentomaritimo.es/wpcontent/files_flutter/1321613759Contaminacion-emergencias-relevantes.pdf

- Página web del Paris MOU:
<https://www.parismou.org/>

- Revista náutica Naucher:
http://www.naucher.com/es/actualidad/propuestas-para-mejorar-el-regimen-de-responsabilidad-civil-por-contaminacion/_n:1626/

- Página de la Unión Europea:
europa.eu/rapid/press-release_MEMO-02-253_es.pdf