

Junio de 1998

## RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN

### Introducción

La OMI se ocupa fundamentalmente de la seguridad de los buques y de la prevención de la contaminación del mar, pero la Organización también ha establecido normas sobre la responsabilidad y la indemnización de daños, tales como los de contaminación, ocasionados por los buques.

El desastre del **Torrey Canyon**, ocurrido en 1967, no sólo hizo que se intensificaran los trabajos técnicos de la OMI en relación con la prevención de la contaminación sino que, también actuó de catalizador de la labor sobre responsabilidad e indemnización. Para resolver las cuestiones jurídicas planteadas por el primer desastre importante de un buque tanque en el mundo se constituyó un comité jurídico especial, que pronto se convirtió en órgano auxiliar permanente del Consejo de la OMI, y que se reúne dos veces al año para resolver toda cuestión jurídica que se plantee en la Organización.

Las principales cuestiones planteadas por el desastre del **Torrey Canyon** fueron las siguientes: quién ha de hacerse responsable de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de qué base ha de partirse para determinar la responsabilidad y cuál debe ser la cuantía de la indemnización por tales daños.

Existían ya procedimientos bien establecidos para liquidar, por ejemplo, reclamaciones derivadas de un abordaje entre dos buques. En términos generales, son ellos los únicos responsables; y sólo ellos, la carga y quienes se encuentren a bordo sufrirán probablemente daño o lesión. Pero un gran desastre de contaminación, como el del **Torrey Canyon**, afecta a terceras partes, y los daños causados pueden ser enormes. Por ello era importante establecer un sistema que sirviera para determinar quién era el responsable y para garantizar que toda indemnización debida se hiciera efectiva.

En 1969, una conferencia convocada por la OMI adoptó un convenio sobre la responsabilidad civil del propietario del buque o de la carga por los daños causados por la contaminación resultante de un siniestro. La finalidad del **Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos** era garantizar una indemnización adecuada para las víctimas, y hacía recaer la responsabilidad en el propietario del buque.

Según algunos delegados, los límites de responsabilidad fijados por la conferencia eran demasiado bajos y, por consiguiente, cabía la posibilidad de que la indemnización pagadera fuera insuficiente en algunos casos.

Este sentir impulsó a la OMI a celebrar en 1971 una nueva conferencia, que culminó en la adopción de un Convenio por el que se constituyó el **Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos**. El Convenio entró en vigor en 1978 y el Fondo tiene su sede en Londres.

A diferencia del Convenio de Responsabilidad Civil, que hace recaer en el armador la obligación de pagar la indemnización, el Fondo se constituye con las contribuciones de los importadores de hidrocarburos. El propósito del Fondo es que, si un accidente en el mar produce contaminación cuyos daños rebasan la cuantía de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, el Fondo pagará un monto adicional haciéndose de esta manera un reparto más equitativo del gravamen de la indemnización entre el armador y el importador. Los límites de responsabilidad que figuran en los dos convenios fueron objeto de un incremento sustancial mediante enmiendas aprobadas por una conferencia celebrada en 1992.

La fructífera labor realizada por la OMI con respecto a la indemnización por daños debidos a la contaminación animó a los Estados Miembros a remitir a la Organización otras cuestiones jurídicas. En 1971 la OMI, en asociación con el Organismo Internacional de Energía Atómica y con la Agencia Europea de Energía Nuclear de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, convocó una conferencia en la que se adoptó el **Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares**, que regula la responsabilidad derivada de daños resultantes del transporte marítimo de sustancias nucleares.

En 1974, la OMI centró su atención en el problema de los pasajeros y sus equipajes y adoptó un convenio que establece un régimen de responsabilidad derivada de los perjuicios ocasionados a pasajeros transportados en buques de navegación marítima. El **Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar** declara al transportista responsable de los daños o pérdidas sufridos por los pasajeros si el suceso se debe a culpa o negligencia del transportista. El límite de la responsabilidad se fija en 46 666 derechos especiales de giro (DEG)<sup>1</sup>(unos 63 000 dólares de los Estados Unidos) por transporte. En 1990 se adoptó un protocolo al Convenio de Atenas por el que se elevó la cuantía de la indemnización pagadera. Así, por ejemplo, el límite en caso de muerte o lesiones corporales se elevó a 175 000 DEG (unos 235 000 dólares).

El problema general de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo había sido tratado en un convenio adoptado en 1957, antes de que se constituyera la OMI. Con el transcurso del tiempo, sin embargo, se puso de manifiesto que los límites establecidos para determinar la responsabilidad eran demasiado bajos y, en 1976, la OMI aprobó un nuevo convenio que elevó los límites fijados anteriormente, en algunos casos en un 300%. El **Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo** establece límites para dos tipos de reclamaciones: las que se derivan de muerte o de lesiones corporales y las relacionadas con cosas tales como daños causados a buques, bienes u obras portuarias. Dichos límites fueron aumentados mediante un protocolo adoptado en 1996.

En 1984 la OMI convocó una conferencia para estudiar la adopción de un nuevo instrumento que tratara de la indemnización por los accidentes ocurridos en el transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP) pero el tema se reveló de una complejidad tal que el intento tuvo que ser abandonado. Debido al gran volumen de trabajo del Comité Jurídico tuvo que esperarse hasta 1996 para examinar nuevamente el asunto, pero esta vez el intento tuvo éxito. El **Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas** (Convenio SNP) permite indemnizar a las víctimas de tales siniestros con un equivalente de hasta 250 millones de DEG (unos 335 millones de dólares para las víctimas de desastres relacionados con SNP, por ejemplo productos químicos).

### **Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969**

---

<sup>1</sup> El derecho especial de giro es una unidad monetaria utilizada por el Fondo Monetario Internacional. El tipo de cambio con respecto a las divisas principales fluctúa diariamente. El utilizado en este documento es 1 DEG = 1,34445 dólares EE.UU. (el tipo de cambio vigente al 13 de abril de 1998).

**Fecha de aprobación:** 29 de noviembre de 1969

**Entrada en vigor:** 19 de junio de 1975

El objetivo del Convenio de Responsabilidad Civil es garantizar que se otorgue indemnización adecuada a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos resultante de siniestros marítimos en que intervienen petroleros.

El Convenio hace responsable de esos daños al propietario del buque que haya derramado o desde el que se haya descargado el hidrocarburo contaminante.

A reserva de un cierto número de excepciones específicas, la responsabilidad es objetiva; el propietario del buque está obligado a demostrar, en cada caso, que debe aplicarse alguna de las excepciones. No obstante, salvo en la eventualidad de que sea culpable de hecho, el propietario puede limitar su responsabilidad de un suceso a 133 DEG (unos 179 dólares al cambio actual) por cada tonelada de arqueo bruto del buque, con una responsabilidad máxima de 14 millones de DEG (unos 18,9 millones de dólares) por cada suceso.

El Convenio exige que los buques a los que se aplica mantengan un seguro u otra garantía financiera por sumas equivalentes a la responsabilidad total del propietario en un suceso.

El Convenio se aplica a todos los buques de navegación marítima que transporten hidrocarburos a granel como carga, pero sólo los que transporten más de 2 000 toneladas de hidrocarburos deberán mantener un seguro de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

Esto no se aplica a los buques de guerra ni a otras naves propiedad de un Estado o explotadas por éste y que se empleen por el momento en servicios gubernamentales sin fin comercial. Ahora bien, el Convenio se aplica respecto de las disposiciones de responsabilidad y jurisdicción a los buques propiedad de un Estado que se exploten para fines comerciales. La única excepción en este caso es que tales buques no tienen obligación de estar asegurados a tal efecto. En cambio, deben llevar un certificado expedido por la autoridad correspondiente del Estado de matrícula en el que se declare que está cubierta la responsabilidad del buque prevista en el Convenio.

El Convenio cubre los daños por contaminación resultante del derrame de hidrocarburos persistentes ocurrida en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el Convenio, y es aplicable a los buques que transportan hidrocarburos a granel como carga, es decir, a los buques tanque con carga en general. Los derrames procedentes de buques tanque en lastre y los derrames de combustible líquido de buques que no sean buques tanque no están cubiertos por el Convenio. Tampoco es posible resarcirse del coste de las medidas preventivas que son tan eficaces que impiden que se produzca un derrame. El propietario del buque no puede valerse de la limitación de la responsabilidad si el siniestro se ha producido por su culpa.

## **El Protocolo de 1976**

**Fecha de aprobación:** 9 de noviembre de 1976

**Entrada en vigor:** 8 de abril de 1981

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 utilizó como unidad de cuenta aplicable el "franco Poincaré", basado en el valor "oficial" del oro. Ahora bien, la experiencia ha demostrado que la conversión de ese franco oro a monedas nacionales era cada vez más difícil. Por ello, en 1976 se adoptó un Protocolo relativo al Convenio que establece una nueva unidad de cuenta, basada en los derechos especiales de giro (DEG) utilizados por el Fondo Monetario Internacional (FMI). No obstante, para atender a los países que no sean miembros del FMI y cuyas leyes no permitan la utilización de los DEG, el Protocolo prevé otra unidad monetaria, basada, como antes, en el oro.

## **El Protocolo de 1984**

**Fecha de aprobación:** 25 de mayo de 1984

**Entrada en vigor:** 12 meses después de haber sido aceptado por 10 Estados, entre los cuales haya seis con flotas petroleras de al menos un millón de arqueo bruto

**Estado jurídico:** Ha sido sustituido por el Protocolo de 1992

Aunque el sistema de indemnización establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 había resultado muy útil, a mediados del decenio de 1980 se convino en general que los límites de responsabilidad eran demasiado bajos para proporcionar indemnización adecuada si se producía un suceso importante de contaminación.

El Protocolo de 1984 estableció unos límites de responsabilidad más elevados pero poco a poco se vio que este Protocolo nunca reuniría las condiciones de aceptación necesarias para su entrada en vigor y fue sustituido por la versión de 1992 (véase a continuación).

Una de las razones principales de que el Protocolo de 1984 no entrara en vigor fue la resistencia de los Estados Unidos, gran importador de hidrocarburos, a aceptarlo. Los Estados Unidos preferían un régimen de responsabilidad ilimitada que introdujeron en su Ley de 1990 sobre la contaminación por hidrocarburos. Por ello, el Protocolo de 1992 se redactó de tal forma que no fuera necesaria la ratificación de los Estados Unidos para garantizar su entrada en vigor.

## **El Protocolo de 1992**

**Fecha de aprobación:** 27 de noviembre de 1992

**Entrada en vigor:** 30 de mayo de 1996

Con este Protocolo se modificaron las condiciones de entrada en vigor al reducirse de seis a cuatro el número requerido de países con grandes flotas petroleras. Los límites de indemnización son los inicialmente acordados en 1984:

- para los buques de arqueo bruto no superior a 5 000, la responsabilidad queda limitada a tres millones de DEG (unos 4,1 millones de dólares);
- para los buques de arqueo bruto comprendido entre 5 000 y 140 000, la responsabilidad queda limitada a tres millones de DEG más 420 DEG (unos 567 dólares) por cada unidad de arqueo

adicional;

- para los buques de arqueo bruto superior a 140 000, la responsabilidad queda limitada a 59,7 millones de DEG (80 millones de dólares).

El Protocolo de 1992 también amplió el ámbito de aplicación del Convenio a los daños por contaminación ocasionados en la zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente de los Estados Partes. El Protocolo cubre los daños ocasionados por contaminación que ya cubría el Convenio, pero la indemnización por deterioro del medio ambiente está limitada al costo de las medidas razonables de restauración del medio contaminado. También permite resarcirse de los gastos realizados en medidas preventivas aun cuando no se produzca ningún derrame de hidrocarburos, siempre que hubiere una amenaza grave e inminente de daños por contaminación.

Con este Protocolo también se amplió el ámbito de aplicación del Convenio a los derrames procedentes de buques de navegación marítima construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, de modo que el Protocolo se aplica a los buques tanque tanto cargados como sin carga, y abarca también los derrames de combustible líquido de dichos buques.

En virtud de este Protocolo, el propietario de un buque no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

El 16 de mayo de 1998, las Partes en el Protocolo de 1992 dejaron de ser Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 por un mecanismo de denuncia obligatoria del "antiguo" régimen establecido en el Protocolo de 1992. No obstante, por el momento coexisten los dos regímenes, ya que hay varios Estados que son Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y todavía no han ratificado el instrumento de 1992, que está concebido para que sustituya, con el tiempo, al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

El Protocolo de 1992 permite a los Estados Partes en él expedir certificados a buques matriculados en Estados que no son Partes en él, de modo que el propietario de un buque puede obtener certificados correspondientes tanto al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 como al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, incluso en los casos en que el buque está matriculado en un país que no ha ratificado todavía el Protocolo de 1992. Esto es importante puesto que los buques que sólo dispongan de los certificados correspondientes al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 pueden tener dificultades para operar en un país que haya ratificado el Protocolo de 1992, dado que éste establece unos límites de responsabilidad más elevados.

### **Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971**

**Fecha de aprobación:** 18 de diciembre de 1971

**Entrada en vigor:** 16 de octubre de 1978

Aunque el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 resultó un mecanismo útil para garantizar el pago de indemnización en caso de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, no resolvía satisfactoriamente todas las cuestiones jurídicas, financieras y de otra índole planteadas en el curso de la conferencia.

Algunos Estados pusieron objeciones al régimen establecido, ya que se basaba en la responsabilidad objetiva del propietario del buque por daños que él no podría prever y, en consecuencia, representaba un apartamiento tajante del derecho marítimo tradicional que basaba la responsabilidad en la culpa. Por otra parte, algunos Estados consideraban que las cifras de limitación adoptadas resultarían probablemente insuficientes en casos de daños debidos a contaminación por hidrocarburos ocasionada por grandes petroleros. Por consiguiente, esos Estados deseaban que no se pusiera límite al nivel de indemnización o que se fijara una cifra muy elevada.

A la luz de esas reservas, la Conferencia de Bruselas de 1969 examinó una propuesta de avenencia encaminada a establecer un fondo internacional, que financiarían los intereses relacionados con la carga y estaría disponible para la doble finalidad de, por un lado, aliviar al propietario del buque de la carga que le imponían las prescripciones del nuevo Convenio y, por el otro, proporcionar indemnización adicional a las víctimas de daños debidos a contaminación, en los casos en que la indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 fuese insuficiente o no pudiera obtenerse.

La Conferencia recomendó que la OMI se encargase de organizar un sistema de esa naturaleza. En consecuencia, el Comité Jurídico redactó un proyecto de articulado y el Convenio fue adoptado en una Conferencia celebrada en Bruselas. Este instrumento es complementario del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969.

Los objetivos del Convenio del Fondo son:

- .1 proporcionar indemnización por daños debidos a contaminación en la medida en que sea inadecuada la protección que dispensa el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969;
- .2 prestar ayuda a los propietarios de buques respecto de la carga financiera adicional que les impone el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, quedando sujeta esa ayuda a condiciones encaminadas a garantizar la observancia de la seguridad en el mar y otros convenios;
- .3 llevar a la práctica los propósitos conexos establecidos en el Convenio.

En virtud del primero de esos objetivos, el Fondo estará obligado a pagar indemnización a los Estados y personas que sufran daños debidos a contaminación, en el caso de que tales personas no puedan obtener indemnización del propietario del buque que haya derramado los hidrocarburos o en el caso de que la indemnización que haya de pagar dicho propietario no sea suficiente para cubrir los daños sufridos.

En virtud del Convenio del Fondo, las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos pueden recibir indemnización por encima del nivel de la responsabilidad del propietario del buque. No obstante, las obligaciones del Fondo están limitadas de tal forma que la suma total pagadera a las víctimas por el propietario del buque y el Fondo no deberá ser superior a 30 millones de DEG (unos 40 millones de dólares) en cada suceso. Así, pues, de hecho, la responsabilidad máxima del Fondo para cada suceso se limita a 16 millones de DEG.

Ahora bien, cuando no haya propietario de buque responsable de los daños o el propietario del buque responsable no pueda cumplir su responsabilidad, el Fondo deberá satisfacer el total de la indemnización debida. En ciertas circunstancias, la responsabilidad máxima del Fondo podrá aumentar hasta un máximo de 60 millones de DEG (unos 81 millones de dólares) por cada suceso.

Con la excepción de unos cuantos casos, el Fondo estará obligado a pagar indemnización a las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos que no puedan obtener indemnización adecuada o cualquier otra indemnización, del propietario del buque o de su garante en virtud del Convenio de 1969.

La obligación del Fondo de pagar indemnización se limita a daños debidos a contaminación sufridos en los territorios de los Estados Contratantes, incluido el mar territorial. El Fondo está también obligado a pagar indemnización por las medidas adoptadas por un Estado Contratante fuera de su territorio.

El Fondo también puede proporcionar asistencia a los Estados Contratantes que estén amenazados o afectados por la contaminación y deseen tomar medidas al respecto. Tal asistencia puede prestarse con personal, materiales, facilidades de crédito u otras ayudas.

En relación con su segunda función principal, el Fondo está obligado a indemnizar al propietario del buque o a su asegurador respecto de una parte de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad. Esa parte es equivalente a 100 DEG (unos 134 dólares) por tonelada o 8,3 millones de DEG (unos 11,2 millones de dólares), si esta última cantidad es inferior.

El Fondo no está obligado a indemnizar al propietario si los daños han sido causados por su conducta dolosa o si el accidente ha sido consecuencia, aunque sea parcialmente, de que el buque no cumpliera lo dispuesto en ciertos convenios.

El Convenio contiene disposiciones acerca del procedimiento para presentar reclamaciones, los derechos y obligaciones, y la jurisdicción.

Habrán de hacer aportaciones al Fondo todas las personas que reciban hidrocarburos por mar en los Estados Contratantes. La Organización del Fondo está compuesta por una Asamblea de Estados, una Secretaría encabezada por un director designado por la Asamblea, y un Comité Ejecutivo.

### **El Protocolo de 1976**

**Fecha de aprobación:** 19 de noviembre de 1976

**Entrada en vigor:** 90 días después de haber sido aceptado por ocho Estados que hayan recibido un total de 750 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución durante el año civil precedente

**Estado jurídico:** se han recibido 22 aceptaciones (que representan aproximadamente un 80% del total exigido de hidrocarburos sujetos a contribución)

El Convenio del Fondo, 1971, aplicaba la misma unidad de cuenta que el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, a saber, el "franco Poincaré". Por razones análogas, el Protocolo establece una unidad de cuenta basada en los derechos especiales de giro (DEG) utilizados por el Fondo Monetario Internacional (FMI).

### **El Protocolo de 1984**

**Fecha de aprobación:** 25 de mayo de 1984

**Entrada en vigor:** 12 meses después de ser aceptado por al menos ocho Estados cuyo total combinado de hidrocarburos sujetos a contribución representaran al menos 600 millones de toneladas durante el año civil precedente

**Estado jurídico:** Ha sido sustituido por el Protocolo de 1992

El Protocolo tenía como finalidad primordial elevar los límites de responsabilidad previstos en el Convenio y, por consiguiente, permitir que se pagará una indemnización mayor a las víctimas de sucesos de contaminación por hidrocarburos.

Sin embargo, al igual que en el caso del Protocolo de 1984 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil, se vio que este Protocolo nunca reuniría las condiciones de aceptación necesarias para su entrada en vigor y fue sustituido por la versión de 1992 (véase a continuación).

### **El Protocolo de 1992**

**Fecha de aprobación:** 27 de noviembre de 1992

**Entrada en vigor:** 30 de mayo de 1996

Al igual que en el caso del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil (véase más arriba), el propósito principal de este Protocolo fue modificar las condiciones de entrada en vigor y aumentar las cuantías de indemnización. El ámbito de aplicación se amplió como en el Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil.

Con este Protocolo se estableció un fondo independiente: el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, que gestiona en Londres una Secretaría, como en el caso del Fondo de 1971. En la práctica, el Director del Fondo de 1971 es ahora también el Director del Fondo de 1992.

En virtud del Protocolo de 1992, la cuantía máxima de indemnización pagadera por el Fondo en relación con un suceso, incluido en ella el límite establecido por el Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil, es de 135 millones de DEG (unos 182 millones de dólares). Ahora bien, si tres Estados contribuyentes al Fondo reciben más de 600 millones de toneladas de hidrocarburos al año, esa cuantía máxima se eleva a 200 millones de DEG (unos 267 millones de dólares).

El 16 de mayo de 1998, las Partes en el Protocolo de 1992 dejaron de ser Partes en el Convenio del Fondo de 1971 por un mecanismo de denuncia obligatoria del "antiguo" régimen establecido en el Protocolo de 1992.

No obstante, de momento funcionan dos fondos (el de 1971 y el de 1992), dado que hay algunos Estados que todavía no se han adherido al Protocolo de 1992, cuya finalidad es sustituir por completo al régimen de 1971.

La OMI y la Secretaría del Fondo IOPC están recomendando activamente a los gobiernos que todavía no se han adherido a los protocolos de 1992 que lo hagan y denuncien los regímenes de 1969 y 1971. Los Estados Miembros que permanezcan en el Fondo de 1971 estarán en situación de desventaja, ya que la carga financiera se reparte en ese caso entre menos contribuyentes. Tanto en el caso del Fondo de 1971 como en el del Fondo de 1992, las contribuciones anuales se basan en los pagos de indemnización previstos y los gastos administrativos estimados para el año siguiente.

## Resumen sobre el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo

| <b>Convenio de Responsabilidad Civil, 1969<br/>Convenio del Fondo, 1971</b>  | <b>Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil<br/>Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo</b>   |
|--|---|
| Los convenios se aplican a los daños ocasionados por contaminación en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte.  | Se amplía el ámbito de aplicación a los daños ocasionados por contaminación en la zona económica exclusiva (EEZ) o zona equivalente de un Estado Parte.   |
| Los Convenios cubren los daños ocasionados por contaminación, definidos como la pérdida o los daños causados por la contaminación.   | Los protocolos cubren los mismos daños ocasionados por contaminación que los convenios pero la indemnización por deterioro del medio ambiente (aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro) queda limitada al costo de las medidas razonables de restauración del medio ambiente contaminado.  |
| Los convenios se aplican a los daños causados o a las medidas tomadas después de haberse producido un escape o descarga de hidrocarburos. No se aplican a las medidas preventivas que son tan eficaces que impiden que se produzca un derrame.   | Los gastos realizados en medidas preventivas son resarcibles incluso cuando no se produzca ningún derrame de hidrocarburos, siempre y cuando hubiera una amenaza grave e inminente de daño por contaminación.   |
| Los convenios se aplican a los buques que transporten efectivamente hidrocarburos a granel como carga, es decir, en general, a los buques tanque cargados. Los derrames procedentes de buques tanque en lastre o los derrames de combustible líquido de buques que no sean buques tanque no están cubiertos por los convenios. | Los protocolos se aplican a los derrames procedentes de buques de navegación marítima construidos o adaptados para transportar hidrocarburos a granel como carga; es decir, se aplican a los buques tanque tanto cargados como sin carga y también a los derrames de combustible líquido de tales buques.   |
| Según el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque no puede limitar su responsabilidad si el siniestro ha sido causado por una falta concreta o culpa suya.  | Según el Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil, el propietario del buque no puede limitar su responsabilidad si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así con la intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños. |
| Límites de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969: por cada tonelada de arqueo del buque: 133 DEG (unos 179 dólares)<br>Máximo: 14 millones de DEG (unos 18,9 millones de dólares)   | Límites de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992: Buques de arqueo bruto no superior a 5 000 toneladas: 3 millones de DEG (unos 4,1 millones de dólares)<br>Buques de arqueo bruto comprendido entre 5 000 y 140 000 toneladas: 3 millones de DEG más  |

|  |  |
|--|--|
|  | 420 DEG (unos 567 dólares) por cada unidad de arqueo adicional<br>Buques de arqueo bruto superior a 140 000 toneladas: 59,7 millones de DEG (unos 80 millones de dólares)                                  |
| Indemnización máxima disponible por suceso: Fondo 1971 (que incluye la indemnización pagadera en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969): 60 millones de DEG (unos 81 millones de dólares) | Indemnización máxima disponible por suceso: Fondo 1992 (que incluye la indemnización pagadera en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992): 135 millones de DEG (unos 182 millones de dólares) |

**Estados que han ratificado el Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo:** Alemania, Australia, Bahamas, Bahrein, Croacia, Chipre, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, España, Filipinas, Finlandia, Francia, Granada, Grecia, Irlanda, Islas Marshall, Jamaica, Japón, Letonia, Liberia, México, Mónaco, Noruega, Omán, Países Bajos, Reino Unido, República de Corea, Singapur, Suecia, Túnez y Uruguay. (31 Estados al 1 de mayo de 1998)

**Estados que han ratificado el Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil:** Alemania, Australia, Bahamas, Bahrein, Croacia, Chipre, Dinamarca, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, España, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Granada, Irlanda, Islas Marshall, Jamaica, Japón, Letonia, Liberia, México, Mónaco, Noruega, Omán, Países Bajos, Reino Unido, República de Corea, Singapur, Suecia, Suiza, Túnez y Uruguay. (33 Estados al 1 de mayo de 1998)

**Número de Estados que han ratificado el Convenio del Fondo de 1971 pero no el Convenio del Fondo de 1992: 46**

**Número de Estados que han ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 pero no el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992: 68**

### **Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971**

**Fecha de aprobación:** 17 de diciembre de 1971

**Entrada en vigor:** 15 de julio de 1975

En 1971, la OMI, en colaboración con el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) y la Agencia Europea de Energía Nuclear de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), convocó una conferencia en la que se adoptó un convenio para regular la responsabilidad respecto de daños resultantes del transporte de sustancias nucleares por vía marítima.

El propósito del Convenio es resolver las dificultades y conflictos que surjan de la aplicación simultánea, a los daños de carácter nuclear, de ciertos convenios marítimos relativos a la responsabilidad de los propietarios de buques y de otros convenios que asignan la responsabilidad nacida de sucesos de carácter nuclear a la empresa explotadora de las instalaciones nucleares desde o a las cuales se transporta el material en cuestión.

El Convenio de 1971 dispone que una persona responsable de los daños causados en un suceso de carácter nuclear quedará exonerada de dicha responsabilidad si el empresario de la instalación nuclear es también responsable de dichos daños en virtud del Convenio de París de 29 de julio de 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, de la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre

responsabilidad civil por daños nucleares, o en virtud de una legislación nacional análoga por lo que respecta a la protección acordada a quienes sufrieron los daños.

### **Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974**

**Fecha de aprobación:** 13 de diciembre de 1974

**Entrada en vigor:** 28 de abril de 1987

En 1974 se celebró en Atenas una conferencia en la que se adoptó el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974.

El Convenio refunde y armoniza dos convenios de Bruselas anteriores que se referían a pasajeros y equipajes y habían sido adoptados en 1961 y 1967, respectivamente.

El Convenio establece un régimen de responsabilidad acerca de los daños sufridos por pasajeros transportados en un buque de navegación marítima. Declara al transportista responsable de los daños o las pérdidas sufridos por un pasajero si el suceso causante del daño ocurre en el curso del transporte y se debe a falta o negligencia del transportista.

No obstante, el transportista puede limitar su responsabilidad, a menos que hubiese actuado con ánimo de causar esos daños, o imprudentemente y con conocimiento de la probabilidad de que se causarían tales daños. Este límite de responsabilidad se fija en 46 666 DEG (unos 63 000 dólares respecto de la muerte o lesiones de un pasajero).

Por lo que se refiere a la pérdida o daños de un equipaje, el límite de la responsabilidad del transportista varía, según se trate de pérdidas o daños ocurridos en relación con equipaje de camarote, un vehículo y/o equipaje transportado en el interior de éste o sobre él, o respecto de otro equipaje.

### **Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974**

**Fecha de aprobación:** 19 de noviembre de 1976

**Entrada en vigor:** 30 de abril de 1989

El Convenio de Atenas utilizaba también el "franco Poincaré", basado en el valor "oficial" del oro, como unidad de cuenta aplicable.

En consecuencia se adoptó, en noviembre de 1976, un Protocolo del Convenio, con las mismas prescripciones que los protocolos relativos al Convenio del Fondo, 1971, y al Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, por el que se estableció como unidad de cuenta el derecho especial de giro (DEG).

## **El Protocolo de 1990**

**Fecha de aprobación:** 29 de marzo de 1990

**Entrada en vigor:** 90 días después de haber sido aceptado por 10 Estados

**Estado jurídico:** Se han recibido tres aceptaciones

El objetivo principal del Protocolo consiste en aumentar la cuantía de la compensación en caso de muerte o lesiones a 175 000 DEG (unos 235 000 dólares). Otros límites son 1 800 DEG (unos 2 400 dólares) por pérdida o daños del equipaje de un camarote, y 10 000 DEG (unos 14 400 dólares) por pérdida o daños de vehículos.

El Protocolo también prevé que se utilice el procedimiento de "aceptación tácita" para modificar las cuantías de limitación en el futuro.

El Comité Jurídico está examinando el Convenio de Atenas con el fin de redactar enmiendas al mismo teniendo en cuenta la labor que realiza la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para enmendar el Convenio de Varsovia, que trata de la responsabilidad con respecto al transporte aéreo de pasajeros, equipajes y mercancías.

Este examen del Convenio de Atenas se centra en la introducción de una garantía financiera (seguro obligatorio) y en otros temas tales como la introducción de la responsabilidad objetiva y la actualización de los límites de indemnización. Se espera que estas enmiendas propicien una más amplia aceptación del Convenio, que han ratificado sólo 26 Estados (al 1 de junio de 1998).

## **Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976**

**Fecha de aprobación:** 19 de noviembre de 1976

**Entrada en vigor:** 1 de diciembre de 1986

El Convenio viene a sustituir al Convenio internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima, que fue firmado en Bruselas en 1957 y entró en vigor en 1968.

En el Convenio de 1976, el límite de responsabilidad por reclamaciones cubiertas se aumenta considerablemente, en algunos casos hasta un 250% o un 300%. Se especifican límites para dos tipos de reclamaciones: reclamaciones por pérdida de vida o lesiones corporales, y reclamaciones relativas a bienes (tales como daños a otros buques, bienes o instalaciones portuarias).

En este Convenio, las cuantías de limitación están expresadas en unidades de cuenta. Cada unidad de cuenta equivale en valor al derecho especial de giro (DEG) definido por el Fondo Monetario Internacional (FMI), aunque los Estados que, no son miembros del FMI y cuya legislación no permita utilizar el DEG podrán seguir usando el antiguo franco oro (denominado ahora en el Convenio "unidad monetaria").

Por lo que respecta a las reclamaciones personales, la responsabilidad relativa a buques que no pasen de 500 toneladas se limita a 330 000 DEG (equivalentes a 444 000 dólares). Respecto de buques mayores de 500 toneladas se utilizarán las sumas adicionales siguientes al calcular las reclamaciones:

- por cada tonelada de 501 a 3 000 toneladas, 500 DEG (670 dólares)

- por cada tonelada de 3 001 a 30 000 toneladas, 333 DEG (448 dólares)
- por cada tonelada de 30 001 a 70 000 toneladas, 250 DEG (335 dólares)
- por cada tonelada por encima de 70 000 toneladas, 167 DEG (225 dólares)

Respecto de otras reclamaciones, el límite de responsabilidad se fija en 167 000 DEG (224 500 dólares) para buques que no pasen de 500 toneladas. Respecto de buques de mayor tonelaje, las sumas adicionales serán:

- por cada tonelada de 501 a 30 000 toneladas, 167 DEG (225 dólares)
- por cada tonelada de 30 001 a 70 000 toneladas, 125 DEG (168 dólares)
- por cada tonelada por encima de 70 000 toneladas, 83 DEG (112 dólares)

El Convenio establece un principio prácticamente inquebrantable sobre la limitación de la responsabilidad, según el cual la persona no tendrá derecho a limitar su responsabilidad "si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción o una omisión suyas y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio".

### **El Protocolo de 1996**

**Fecha de aprobación:** 3 de mayo de 1996

**Entrada en vigor:** 90 días después de haber sido aceptado por 10 Estados

**Estado jurídico:** No se ha recibido ninguna aceptación

Este Protocolo tendrá como resultado un aumento importante de la cuantía de las indemnizaciones pagaderas en caso de accidente, y en él se ha introducido un procedimiento de "aceptación tácita" para actualizar esas cuantías.

En el caso de los buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 toneladas, el límite de responsabilidad será de dos millones de DEG (2,7 millones de dólares) para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales y de un millón de DEG (1,3 millones de dólares) para el resto de las reclamaciones.

A partir de ahí, los límites de responsabilidad van aumentando con el arqueo del buque hasta un máximo de dos millones de DEG (2,7 millones de dólares) más 400 DEG (538 dólares) por tonelada para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales y un millón de DEG (1,3 millones de dólares) más 200 DEG (269 dólares) por tonelada para las demás reclamaciones, cuando el arqueo del buque supera las 70 000 toneladas.

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

**Fecha de aprobación:** 3 de mayo de 1996

**Entrada en vigor:** 18 meses después de que se hayan cumplido las siguientes condiciones:

- por lo menos 12 Estados, incluidos cuatro Estados con un mínimo de 2 millones de unidades de arqueo bruto cada uno, hayan aceptado el Convenio; y
- las personas que en dichos Estados estarían obligadas a pagar contribuciones hayan recibido durante el año civil precedente una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga sujeta a contribución.

**Estado jurídico:** No se ha recibido ninguna aceptación

Este Convenio permitirá pagar una cantidad equivalente a 250 millones de DEG (336 millones de dólares) en indemnizaciones a las víctimas de accidentes relacionados con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, tales como los productos químicos. El Convenio SNP se basa en el sistema de dos estratos establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo (véase más arriba). Sin embargo, va más allá que esos convenios ya que cubre no sólo la contaminación, sino también los riesgos de incendio y explosión, así como los casos de muerte o lesión corporal y la pérdida de bienes o los daños sufridos por bienes.

Las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas se definen mediante una referencia a las listas de sustancias incluidas en distintos convenios y códigos de la OMI. Las cuales incluyen: hidrocarburos, otras sustancias líquidas consideradas nocivas o potencialmente peligrosas; gases licuados; sustancias líquidas cuyo punto de inflamación no exceda de 60°C; sustancias y materias peligrosas, potencialmente peligrosas o perjudiciales transportadas en bultos; y materias sólidas a granel que entrañen riesgos de naturaleza química. El Convenio también abarca los residuos del transporte previo de SNP, salvo las transportadas en bultos.

La definición de daños incluye la muerte y las lesiones corporales, la pérdida de bienes o los daños sufridos por bienes fuera del buque, las pérdidas o daños debidos a la contaminación del medio ambiente, el costo de las medidas preventivas y las otras pérdidas o daños ocasionados por tales medidas.

El Convenio introduce un régimen de responsabilidad objetiva para el propietario del buque y un sistema de seguro obligatorio y de certificados de seguro. La unidad de cuenta utilizada es el derecho especial de giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional (FMI). Para los buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 unidades de arqueo, el límite queda fijado en 10 millones de DEG (unos 13,4 millones de dólares). Por encima de ese arqueo, por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 unidades de arqueo se añaden 1 500 DEG, y por cada unidad de arqueo por encima de las 50 000 unidades de arqueo, 360 DEG. La cuantía total posible de la responsabilidad del propietario del buque está limitada a 100 millones de DEG (134 millones de dólares).

Los Estados Partes pueden decidir no aplicar el Convenio a los buques de arqueo bruto igual o inferior a 200 que transporten sustancias nocivas y potencialmente peligrosas únicamente en bultos y que realicen viajes entre puertos o instalaciones del propio Estado. Además, dos Estados vecinos pueden acordar, en esas mismas condiciones, no aplicar el Convenio a los buques que operen entre puertos de los dos países.

A fin de que los propietarios de buques dedicados al transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas puedan hacer frente a sus responsabilidades, el Convenio obliga a dichos propietarios a contratar un seguro. Todo buque ha de llevar a bordo un certificado de seguro, del que las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque han de guardar una copia.

Hubo acuerdo general en que no sería posible ofrecer cobertura suficiente con la sola responsabilidad del propietario del buque por los daños que podrían ocasionarse en relación con el transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Por ello, la responsabilidad del propietario del buque, que constituye el primer estrato del Convenio, se ve complementada con un segundo estrato: el Fondo SNP, financiado por los intereses de la carga.

El Fondo intervendrá cuando:

- de los daños ocasionados no nazca responsabilidad del propietario del buque. Esto podría suceder, por ejemplo, si el propietario del buque no hubiera sido informado de que la carga transportada por el buque contenía sustancias nocivas o potencialmente peligrosas o si el accidente se hubiera producido como resultado de un acto de guerra;

- el propietario responsable de los daños sea financieramente insolvente para dar pleno cumplimiento a sus obligaciones en virtud del Convenio y la garantía financiera provista no cubra las reclamaciones de indemnización de daños o sea insuficiente para satisfacerlas;
- la cuantía de los daños rebase los límites de la responsabilidad del propietario establecidos en el Convenio.

Las contribuciones al segundo estrato procederán de las personas que en las Partes Contratantes reciban una determinada cantidad mínima de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas como carga durante un año civil. Este estrato estará constituido por una cuenta general y tres cuentas independientes: una para los hidrocarburos, otra para los gases naturales licuados (GNL) y la tercera para los gases de petróleo licuados (GPL). Este sistema de cuentas separadas se considera una forma de evitar que unas sustancias subvencionen a otras.

Al igual que ocurre con el Convenio de Responsabilidad Civil y en el Convenio del Fondo, cuando se produzca un suceso que dé lugar a una indemnización pagadera en virtud del Convenio SNP, esa indemnización deberá provenir en primer lugar del propietario del buque, hasta un límite máximo de 100 millones de DEG (134 millones de dólares).

A partir de ese límite, el pago de la indemnización corresponderá al segundo estrato, es decir, al Fondo SNP, hasta un máximo de 250 millones de DEG (336 millones de dólares) (incluida la indemnización abonada por el primer estrato).

El Fondo tendrá una Asamblea, constituida por todos los Estados Partes, y una Secretaría, al frente de la cual habrá un director. La Asamblea se reunirá, normalmente, una vez al año.

### **El Convenio SNP y los convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo**

El Convenio SNP excluye los **daños ocasionados por contaminación** definidos en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos y en el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, para evitar una duplicación con respecto a esos convenios. Sin embargo, incluye otros daños (entre ellos, los casos de muerte o lesión corporal) y los daños ocasionados por incendio o explosión cuando se transportan hidrocarburos.

-----