

Tribuna Profesional

POR LA RATIFICACIÓN DE LOS CONVENIOS MARÍTIMOS INTERNACIONALES

En 2007, la International Chamber of Shipping (ICS) y la International Shipping Federation (ISF) lanzaron una campaña mundial destinada a sensibilizar a los gobiernos sobre la importancia de ratificar y poner en práctica los convenios marítimos adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT). El presente informe resume los motivos principales para desarrollar esta campaña, enumera los Convenios que consideran prioritario adoptar y describe la situación actual de los mismos: ratificaciones recibidas, obstáculos que dificultan su ratificación, etc.

Introducción

Las asociaciones nacionales de armadores, miembros de ICS e ISF (entre las que se encuentra ANAVE), desean hacer el máximo hincapié en recordar a sus Gobiernos que el sector marítimo es intrínsecamente internacional y depende de un sistema regulatorio global para poder operar de manera eficiente.

Es fundamental que las normas que regulan materias como la seguridad, la protección medio ambiental, la responsabilidad civil o las condiciones de trabajo de los marinos, sean las mismas y se apliquen de la misma manera a todos los buques que operan en tráficos internacionales y a todos los tramos del viaje. La alternativa sería una maraña de reglas y normas contradictorias, que comprometerían la eficiencia del comercio mundial, aproximadamente el 90% del cual se realiza por mar.

Por eso es muy importante que los gobiernos sean conscientes de que la no ratificación de los convenios internacionales que ellos mismos han aceptado en las Conferencias Diplomáticas de la OMI y la OIT, o el retraso en hacerlo, ponen en peligro el correcto funcionamiento de un régimen normativo marítimo global.

Adicionalmente, la falta de entrada en vigor de nuevos Convenios o de su ratificación generalizada, fomenta la aparición de normativas regionales o unilaterales no deseables, especialmente en un sector tan internacional.

ICS e ISF han señalado en concreto aquellos Convenios de la OMI y la OIT cuya ratificación por todos los gobiernos consideran prioritaria. Son sólo los más importantes, ya que existen otros convenios que también requieren una amplia ratificación para entrar en vigor e incluso Convenios esenciales, que aunque ya han entrado en vigor hace años, todavía no han sido ratificados por un número significativo de países marítimos.

Convenios de la OIT que requieren una amplia ratificación con la mayor urgencia

Convenio Internacional sobre el Trabajo Marítimo, 2006

Este “superconvenio” refunde, consolida y actualiza todos los convenios de la OIT sobre trabajo marítimo, en materias como condiciones de trabajo, jornada, protección social, repatriación o la acomodación de la tripulación. El control de su cumplimiento puede exigirse en el ámbito internacional tanto por el Estado de Bandera del buque como por el Estado rector del puerto. Representa el “cuarto pilar” de la regulación marítima mundial, junto con los convenios SOLAS, MARPOL y STCW de la OMI. Su entrada en vigor proporcionaría un alto estándar al empleo marítimo internacional y, al mismo tiempo, las “reglas de juego” equiparables que necesitan tanto los armadores como los marinos.

A finales de 2007, se alcanzó un acuerdo entre los interlocutores sociales marítimos en Europa (ECSA y ETF) para la puesta en práctica de este

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



Convenio	Entrada en vigor	ratificado por	
		nº países	% GT
Convenios OIT			
Trabajo Marítimo, 2006	Doce meses después de que haya sido ratificado por 30 Estados que, en conjunto, posean como mínimo el 33% del arqueo bruto de la flota mercante mundial.	3	20,1%
Documentos de identidad de la gente del mar, 2003 (ILO 185)	9 de febrero de 2005	12	7,7%
Convenios OMI medioambientales			
Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los buques, 2004	Doce meses después de que haya sido ratificado por al menos 30 Estados que representen el 35% del GT mundial.	12	3,3%
Control de los Sistemas Anti-incrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001	17 de septiembre de 2008	78	43,8%
Protocolo de 1997 al Convenio MARPOL (Anexo VI Reglas para Prevenir la Contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques)	19 de mayo de 2005	48	76,5%
Convenios OMI compensación por daños			
Protocolo de 1996 al Convenio sobre Limitación de Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976 (LLMC-96)	13 de mayo de 2004	77	73,3%
Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos" (CLL 92)	30 de mayo de 1996	120	95,9%
Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación por Hidrocarburos" (FUND 92)	30 de mayo de 1996	107	93,0%
Responsabilidad por daños a pasajeros y sus equipajes (Atenas 76)	30 de abril de 1989	25	40,1%
Responsabilidad e Indemnización de daños en el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (HNS-1996)	18 meses después de la ratificación por 12 Estados que hayan recibido, durante el año precedente, al menos 40 mill. de tm de cargas sujetas a contribución. La flota de al menos 4 de estos Estados debe superar los 2 mill. de GT.	10	3,7%
Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos para Combustible, 2001 (BUNKERS 2001)	21 de noviembre de 2008	70	73,7%

Convenio por parte de los Estados Miembros, por tanto, éstos están en posición de ratificarlo. Es esperanzador que este Convenio ya haya sido ratificado por algunos de los principales registros abiertos y que se estén también haciendo progresos para su aplicación por algunos de los principales países de origen de la gente de mar.

ISF va a continuar participando en los diversos eventos que la OIT ha organizado con el fin de promocionar este Convenio a nivel mundial y ha creado una Guía sobre el mismo.

Hasta el 26 de marzo de 2008, este Convenio ha sido ratificado por 3 países (Liberia, Bahamas y Marshall Islands) que, según las estadísticas de flota del Lloyds Register, controlan el 20,1% del tonelaje de registro de la flota mercante mundial.

Entrará en vigor 12 meses después de que haya sido ratificado por 30 Estados que, en conjunto representen el 33% del GT de la flota mercante mundial (artículo VII apartado 3). Como conse-

cuencia, la ratificación del Convenio por parte de los 27 países de la UE permitiría sobradamente su entrada en vigor a nivel internacional (estos 30 países controlarían el 42,8% del tonelaje de registro de la flota mercante mundial).

Convenio sobre los documentos de identidad de la gente del mar, 2003 (ILO 185)

El 9 de agosto de 2004 se cumplieron los requisitos para su entrada en vigor (haber sido ratificado por dos Estados) y entró en vigor seis meses después (el 9 de febrero de 2005).

A finales de marzo de 2008, ha sido ratificado por 12 países que en conjunto controlan el 7,7% del tonelaje de registro de la flota mercante mundial. Sólo dos países de la Unión Europea (Francia y Hungría) lo han ratificado.



Convenios de la OMI que requieren una amplia ratificación con la mayor urgencia

Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los buques, 2004

El sector marítimo se vería seriamente perjudicado si, la no entrada en vigor este convenio, tuviera como consecuencia la proliferación de normativas nacionales y regionales divergentes, lo que obligaría a las empresas navieras a cumplir con regulaciones diferentes, que en ocasiones podrían entrar en conflicto, en las distintas partes del viaje.

Tras el acuerdo alcanzado por la Asamblea de la OMI, en noviembre de 2007, respecto a la fecha de aplicación de la *Norma de eficacia de gestión de agua de lastre para buques construidos a partir de enero de 2009*, se ha eliminado el principal obstáculo para que los Estados ratifiquen este Convenio. Además, se han adoptado unas directrices detalladas para su aplicación práctica, eliminando otra fuente potencial de incertidumbre que podía desanimar a su ratificación.

Al mismo tiempo, el sector sigue comprometido con los Estados ribereños a llevar a cabo el intercambio de agua de lastre respetando sus normas regionales aunque no sean obligatorias, siempre y cuando sea seguro realizarlo.

Ha sido ratificado por 12 Estados (sólo España de la UE y Noruega, que pertenece al EEE), que en conjunto representan, únicamente, el 3,3% del GT de la flota mundial, muy lejos de los requisitos de entrada en vigor acordados, que fueron 30 Estados y el 35% del GT mundial. Los avances mencionados, que han eliminado los principales obstáculos por los que los Estados mostraban reticencias para su adopción, se espera que den lugar a una más rápida ratificación a partir de ahora.

Convenio Internacional sobre Control de los Sistemas Anti-incrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001

Debido a la fecha fija de aplicación de las prohibiciones contenidas en este Convenio (2003), la mayor parte de las empresas navieras ya ha dejado de aplicar pinturas con TBT que dañan el medio marino y la



fabricación de pinturas que no cumplen con los requisitos del Convenio se ha reducido considerablemente.

En el caso de la Unión Europea, una Directiva impuso su cumplimiento como obligatorio desde hace algunos años.

Tras la ratificación de Panamá, en septiembre de 2007, se han cumplido los requisitos para su entrada en vigor, que se producirá el próximo 17 de septiembre de este mismo año. Sin embargo, mientras su ratificación no sea generalizada, una parte de los armadores puede continuar, de forma legal, usando estas pinturas o retrasando su retirada de los buques, dañando al medio ambiente y compitiendo deslealmente con los armadores que ya están obligados a cumplirlo.

Actualmente han ratificado el Convenio 28 Estados (13 comunitarios entre los que se incluye España) que suponen el 43,8% del tonelaje de registro de la flota mercante mundial.

Protocolo de 1997 al Convenio MARPOL (Anexo VI - Reglas para Prevenir la Contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques)

Aunque el Anexo VI de MARPOL entró ya en vigor en 2005, el número de países que lo ha ratificado es relativamente bajo, lo que podría ocasionar problemas cuando finalice la actual revisión de dicho anexo y los gobiernos se vean obligados a adoptar unas enmiendas al Protocolo con normas más estrictas. Mientras tanto, los Estados no interesados en el Anexo VI es poco probable que cumplan con sus requerimientos, tales como la necesidad de conservar las notas de entrega de combustible que confirman que la calidad de éste es la requerida por la OMI.

Con la primera revisión del Anexo VI, que previsiblemente se adoptará en otoño de 2008, la OMI espera que se adopten medidas más restrictivas que reduzcan las emisiones a la atmósfera por parte de los buques.

Sin embargo, para garantizar que esos nuevos estándares entrarán en vigor a nivel mundial lo más pronto posible (vía el procedimiento de "enmienda tácita") es necesario que más países ratifiquen el actual Anexo VI de MARPOL.

Ha sido ratificado por 48 países que representan en total el 76,5% de la flota mercante mundial.

Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre Limitación de Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976

Este Protocolo, que entró en vigor en 2004, supuso un aumento considerable de los límites de responsabilidad de numerosas reclamaciones marítimas. ICS respalda estos elevados niveles de compensación para los demandantes y valora muy favorablemente la amplia aceptación que está recibiendo por la comunidad internacional como un respaldo expreso al concepto de limitación de responsabilidad.

En particular, los armadores europeos promueven la ratificación de este Protocolo como una alternativa eficaz a la propuesta de Directiva de la UE sobre Responsabilidad Civil y garantías financieras de los armadores, ya que ésta que se separaría de los principios básicos acordados en el ámbito internacional.

Ha sido ratificado por 27 países que suponen únicamente el 23,3% del GT de la flota mercante mundial. España junto con otros doce países comunitarios lo ha ratificado.

Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (HNS), 1996

Establece un régimen internacional para la compensación de daños causados por las sustancias nocivas o peligrosas transportadas en los buques, similar al régimen internacional de responsabilidad y compensación de la contaminación por hidrocarburos, que se ha venido aplicando desde hace muchos años, y cuyas ventajas están hoy reconocidas internacionalmente.

Al igual que éste, los costes derivados de cualquier daño producido por otras sustancias nocivas es asumido por las compañías navieras y las empresas receptoras de la carga, mediante un sistema de responsabilidad objetiva, pero limitada.

El hecho de que no haya entrado en vigor está fomentado la aparición de alternativas regionales.

Tras los desastres del “Erika” y “Prestige”, la Comisión Europea ha aludido, como argumento para justificar la necesidad de normas europeas, a la falta de ratificación y entrada en vigor de este Convenio.

Una posible acción unilateral de la UE sobre este asunto afectaría muy negativamente, no sólo a los armadores comunitarios, sino también a los extranjeros. Como ejemplo cabe citar la ya citada propuesta de Directiva sobre responsabilidad civil y garantías financieras de los armadores, a la que ICS se opone.

La OMI ha apoyado la decisión que la Asamblea del FIDAC tomó, en octubre de 2007, de buscar soluciones a los problemas prácticos que han impedido hasta ahora la ratificación del Convenio HNS por parte de los distintos Gobiernos, que implicará el desarrollo futuro de un nuevo Protocolo a este Convenio.

ICS está decidida a asegurar que en este nuevo Protocolo se mantengan las proporciones respectivas de participación en la responsabilidad entre armadores e importadores de productos químicos.

Únicamente 10 países que representan el 3,7% de la flota mundial lo han ratificado.

Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos para Combustible de los Buques (BUNKERS), 2001

Establecerá un régimen internacional de responsabilidad por daños causados por vertidos de hidrocarburos transportados en los buques como combustible y una rápida y adecuada compensación para los demandantes, basado en una responsabilidad objetiva y limitada. Una vez cumplidas las condiciones previstas para su entrada en vigor, lo hará en noviembre de 2008.

No obstante, su aplicación universal (junto con los anteriores sobre responsabilidad) permitiría crear un conjunto normativo completo y jurídicamente fiable, por lo que sería necesario que todos los países marítimos lo ratificasen.

Hasta el momento lo han hecho 20 Estados (el 23,2% de la flota mercante mundial), entre ellos doce países comunitarios.

A lo largo de 2008, ICS e ISF continuarán instando a los distintos Gobiernos a ratificar estos Convenios, con el fin de asegurar un régimen regulatorio a nivel mundial para un sector mundial.



CERRANDO EL CÍRCULO DE LA RESPONSABILIDAD

El completísimo conjunto de convenios internacionales que regulan el sector marítimo son la mejor prueba de la firme determinación de los Gobiernos y del sector para hacer del transporte por mar una actividad plenamente sostenible y socialmente responsable, reducir al mínimo su impacto sobre el medio ambiente, facilitar la vida a bordo de la gente de mar y configurar un marco práctico y seguro para la compensación por daños a terceros.

No obstante, sigue siendo motivo de preocupación que el ritmo de ratificación de algunos convenios de la OMI y OIT, incluso de los que ya están en vigor, es en ocasiones demasiado lento. Así, por ejemplo, fueron necesarios casi 8 años para que entrara en vigor el Anexo VI de MARPOL, de modo que, cuando lo hizo, ya era necesario someterlo a una revisión sustancial, que se está llevando a cabo precisamente en estos días en la OMI. Otro ejemplo es el Convenio internacional sobre el control de los Sistemas Anti-incrustantes perjudiciales en los buques, adoptado en 2001 y que no entrará en vigor hasta septiembre de este año 2008.

Por otra parte, el nivel de ratificación es desigual. Mientras los Convenios sobre compensación por daños causados por la contaminación por hidrocarburos (CLC y FUND) han sido ratificados por más de 100 países que representan más del 90% del GT de la flota mundial, el Anexo VI de MARPOL lo ha sido solamente por el 76,5%. Estos porcentajes descienden por debajo del 50% en los Convenios sobre sistemas anti-incrustantes o responsabilidad por daños a pasajeros.



De especial relevancia son los diversos conve-

nios sobre compensación por daños que, en todos los casos, se basan en 3 principios básicos:

- responsabilidad objetiva
- responsabilidad limitada
- acción directa sobre los aseguradores

Según muestra el gráfico, si bien el sector dispone de un completísimo conjunto de convenios que cubren cualquier eventualidad, algunos están aún pendientes de recibir suficientes ratificaciones para su entrada en vigor, como es el caso especialmente del Convenio sobre Sustancias Nocivas y Peligrosas (HNS-1996). Se está trabajando actualmente en un Protocolo que se espera aclare algunos aspectos técnicamente complejos, facilitando así un mayor número de ratificaciones (hasta ahora sólo 10 países, con el 3,7% del GT mundial).

Una vez entre en vigor el Convenio HNS y se generalice la ratificación del Protocolo de 1996 al Convenio de Limitación de Responsabilidad, se podrá afirmar que se ha cerrado el círculo y que el transporte marítimo dispone de un marco jurídico completo sobre su responsabilidad civil.

Si bien en algunos casos, como el citado HNS, la complejidad del Convenio puede explicar su baja ratificación, en otros no parece existir causa alguna para retrasar su entrada en vigor, lo que no sólo priva al sector de sus efectos beneficiosos, sino que puede estimular la adopción de medidas unilaterales o regionales por parte de los países más afectados, con la repercusiones negativas que ello pudiera traer consigo.

Por todo ello, la necesidad de ratificar lo antes posible los convenios adoptados debe ser reconocida sin demora por todos los países. Después de todo, estos convenios vieron la luz gracias a los esfuerzos concertados de esos mismos Gobiernos, durante prolongados periodos de tiempo, bajo los auspicios de la OMI y OIT.