

Tribuna Profesional

Próxima entrada en vigor del Convenio Internacional Bunkers 2001 Gabinete de Seguridad y Medio Ambiente de ANAVE

El ya próximo día 28 de noviembre de 2008, se dará un nuevo e importante paso adelante en la regulación medioambiental del transporte marítimo con la entrada en vigor el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos utilizados como combustible en los buques, comúnmente conocido como BUNKERS 2001.

Este convenio se rige, en muchos aspectos, por los mismos parámetros que el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación por Hidrocarburos, CLC 1992. En el presente artículo se resumen sus prescripciones más importantes y se identifican las principales diferencias en relación con el CLC.

Antecedentes

Este Convenio fue adoptado el 23 de marzo de 2001, tras una Conferencia Diplomática de cinco días expresamente convocada a este efecto por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Su objetivo es asegurar una indemnización adecuada, pronta y efectiva a las personas que sufran daños causados por fugas o descargas de hidrocarburos utilizados como combustible procedentes de los buques.

El pasado 21 de noviembre de 2007, Sierra Leona presentó el instrumento de ratificación a este Convenio, cumpliéndose así los requisitos para su entrada en vigor (un año después de su aceptación por 18 Estados, 5 de ellos al menos con 1.000.000 de GT cada uno). En consecuencia, las disposiciones del Convenio se aplicarán a partir del 21 de noviembre de 2008.

Ya durante las negociaciones que dieron lugar al CLC-1969⁽¹⁾ se reconoció que existía un vacío en el régimen de responsabilidad y compensación por derrames accidentales de hidrocarburos.

El Convenio CLC se aplica únicamente a buques tanque y daños producidos por contaminación por hidrocarburos tanto si se transportan como carga como si lo hacen como combustible, pero inicialmente sólo si el buque se encontraba cargado en el momento del incidente.

El principal motivo de esta limitación fue que en todo momento se contemplaba que el Convenio CLC (que

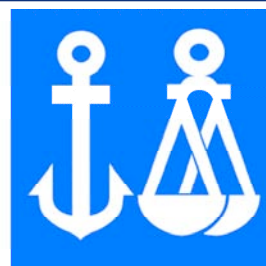
prevé una indemnización financiada con aportaciones de los armadores) sería complementado por el Convenio del Fondo⁽²⁾ (que establece una indemnización financiada con aportaciones de la industria petrolífera). Como consecuencia, el Convenio CLC tuvo que tener también en cuenta los intereses del sector refinero

Durante las discusiones, éste aceptó contribuir a los daños ocasionados por el derrame total o parcial de crudo o productos del petróleo durante su transporte como carga, incluyendo el combustible del buque tanque, pero no cuando un buque de cualquier tipo sufriese un derrame de hidrocarburos que utiliza como combustible.

⁽²⁾ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage - 1971

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DET NORSKE VERITAS
ESPAÑA, S.L.
C/Almansa, 105 - 1ª Planta
Oficina 2
28040 Madrid



⁽¹⁾ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - 1969

El Protocolo de 1992 al Convenio CLC incluyó también en su ámbito de aplicación a los buques tanque en el viaje inmediatamente siguiente a un viaje en carga. Pero, en todo caso, sigue siendo únicamente aplicable a buques tanque.

Como consecuencia, la compensación por daños ocasionados por combustible de otros buques fue una laguna pendiente en el marco regulador del comercio marítimo internacional, que se llenó, como se ha indicado, con la adopción del Convenio Bunkers 2001, que va a entrar próximamente en vigor.

Así, por ejemplo, accidentes como los del *Sierra Nava* o el *New Flame*, ambos ocurridos cerca de Algeciras en 2007, habrían sido potencial objeto de aplicación del Convenio Bunkers 2001.

Principales aspectos del Convenio Bunkers 2001

1. **Finalidad.** Establecer medidas para garantizar el pago de una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños debidos a la contaminación de hidrocarburos utilizados como combustible por los buques.
2. **Ámbito de aplicación.** Daños por contaminación ocasionados en el territorio de un Estado Parte (incluido su mar territorial y su zona económica exclusiva (art. 2 del Convenio), incluyendo, en su caso, las medidas preventivas.
3. **Responsable.** Con carácter general, el Propietario del buque (definido como se indica en el apartado siguiente) al tiempo en que los daños se ocasionan (art. 3).
4. **Definición de Propietario.** Incluye tanto el propietario inscrito como el fletador a casco desnudo (*bareboat charterer*), el gestor naval (*manager*) y el armador del buque (*operator*) (art. 1.3).

Es esta una diferencia fundamental que se debe subrayar: la responsabilidad por los daños se atribuye, no sólo al propietario inscrito (como es el caso de los Convenios CLC y Fund), sino que todas las empresas implicadas en la explotación del buque son solidariamente responsables de la compensación económica por los daños por contaminación causados por el combustible y también de las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo posible estos daños.

5. **Solidaridad.** El Convenio impone la regla general de solidaridad en caso de que más de una persona pudiere resultar responsable (art. 3.2). También en supuestos en los que contribuyan dos o más buques a la contaminación (art. 5).
6. **Exclusión de la responsabilidad.** El Convenio autoriza la exención de responsabilidad si se prueba que los daños se debieron totalmente a acción u omisión dolosa de un tercero, a negligencia o acción lesiva de un Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de faros y otras señales náuticas, a acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o fenómeno natural (art. 3.3) o bien si se debieron total o parcialmente a acción u omisión voluntaria de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona (art. 3.4).
7. **Limitación de responsabilidad.** Si bien el Convenio Bunkers 2001 no prevé una limitación específica de la responsabilidad, respeta el derecho del propietario del buque y/o sus aseguradores a limitar su responsabilidad en función de cualquier régimen nacional o internacional aplicable (art. 6), citando, en particular, el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, LLMC-

El *New Flame* en agosto de 2007



1976 (enmendado por su Protocolo de 1996, cuando sea aplicable)⁽³⁾.

8. **Seguro o garantía financiera.** Se obliga a la persona inscrita como propietaria de un buque de más de 1.000 GT (propietario inscrito), matriculado en un Estado Parte, o que entre o salga de un puerto situado en el territorio de un Estado Parte, a concertar un seguro o garantía financiera que cubra su responsabilidad por daños por contaminación por una cuantía igual a los de los límites de responsabilidad establecidos por la legislación nacional o internacional aplicable, pero que nunca será superior a la cuantía que resulte del Convenio LLMC-1976 enmendado (art. 7). Como ya ocurre con los certificados correspondientes al Convenio CLC, normalmente, estas coberturas las facilitarán los Clubes de Protección e Indemnización (P&I Clubs).
9. **Estados parte.** En junio de 2008, los Estados Parte eran los siguientes: Alemania, Bahamas, Bulgaria, Chipre, Croacia, Eslovenia, España, Estonia, Grecia, Hungría, Islandia, Islas Marshall, Jamaica, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Noruega, Polonia, Reino Unido, Samoa, Sierra Leona, Singapur y Tonga.
10. **Certificado acreditativo.** El art. 7.2 del Convenio obliga a la expedición a cada buque de un certificado acreditativo de que el seguro o garantía financiera está en vigor. En caso de buques matriculados en un Estado Parte, lo expedirá la Autoridad competente del Estado de matrícula. En el caso de España, será la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) - Ministerio de Fomento. Si el buque no está matriculado en un Estado Parte, el certificado lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte. En los aspectos indicados en los apartados 6 y 7, el funcionamiento de este Convenio es similar al ya bien contrastado del Convenio CLC-1969.
11. **Modelo de certificado.** El certificado se expedirá conforme a un modelo que figura anexo al Convenio Bunkers-2001, y contendrá, entre otros, los elementos siguientes (art. 7.2):
 - nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;
 - nombre y domicilio social principal del propietario inscrito;

- número IMO de identificación del buque;
 - tipo de garantía y duración de la misma;
 - nombre y domicilio social principal del asegurador o de la persona que provea la garantía y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro o la garantía, y;
 - período de validez del certificado, que no será mayor que el del seguro o de la garantía.
12. **Idioma del certificado.** El certificado se expedirá en el idioma/s oficial/es del Estado que lo expida. Si el idioma utilizado no es ni el inglés ni el francés ni el español, el mismo habrá de ir acompañado de una traducción a uno de estos idiomas (art. 7.4) o, cuando el Estado así lo decida, se podrá omitir el idioma oficial de éste. Según esto, un certificado expedido en español por la DGMM debe ser reconocido como válido en cualquier país y no precisa traducción. En todo caso, según nos han informado, la DGMM tiene previsto expedir los certificados en español y en inglés, lo cual parece una medida prudente y razonable.
 13. **Certificado a bordo.** El buque deberá llevar a bordo el certificado, debiéndose depositar una copia en poder de las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque. Si el buque no está matriculado en un Estado Parte, el certificado habrá de constar en poder de las Autoridades que lo hayan expedido o refrendado (art. 7.5).
 14. **Otros.** Entre otros aspectos que no afectan directamente a las empresas navieras cabe citar que los derechos de indemnización prescribirán a los 3 años contados a partir de la fecha en que se produjeron los daños (art. 8). Las reclamaciones habrán de presentarse únicamente ante los Tribunales del Estado Parte donde se haya causado la contaminación o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños (art. 9.1). El art. 10 impone la obligación de reconocer el fallo dictado por un Tribunal de un Estado Parte en cualquier otro Estado Parte, a salvo de la obtención fraudulenta del fallo o de que no se haya informado al demandado con la debida antelación.

⁽³⁾ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims - 1976.



	CLC 1992	BUNKERS 2001
Campo de aplicación	Hidrocarburos (carga)	Hidrocarburos (combustible)
Nº Países contratantes (% flota mundial)	120 (96,31%)	22 (28,83%)
Países miembros de la UE que NO han ratificado	0	Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Malta, Holanda, Portugal, Rumania, Eslovaquia y Suecia ⁽⁴⁾
Régimen de la responsabilidad	Objetiva: la responsabilidad surge sin necesidad de determinar si existió dolo o culpa (lo que generalmente agiliza considerablemente el proceso) pero limitada	
Buques a los que es aplicable	Buque construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos que esté efectivamente transportándolos como carga y durante el viaje efectuado inmediatamente a continuación de ese transporte.	Todo buque apto para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea.
Responsable	Propietario registral (persona o personas inscritos legalmente como propietarios del barco).	Propietario inscrito, arrendatario a casco desnudo, gestor naval y armador del buque.
Límite máximo de responsabilidad	<ul style="list-style-type: none"> - GT ≤ 5.000 - 4,51 mill. DEG - 5.000 < GT ≤ 140.000: 4,51 mill. DEG + 631 DEG × (GT-5.000) - GT > 140.000 - 89,77 mill. DEG 	Los del Convenio de Limitación de Responsabilidad LLMC-1976 enmendado

(4) El Consejo Europeo, mediante decisión de 19 de septiembre de 2002 (DOUE de 25 de septiembre), establece que "Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para ratificar los instrumentos de ratificación o de adhesión al Convenio combustible de los buques ..." (art. 3.2), por lo que es probable que a medio plazo todos estos países formen parte del mismo (Dinamarca no participó en la adopción de la Decisión y no se le aplica)

(5) DEG: Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional. A mediados de Julio 2008: 1 DEG = 1,4764 Dólares USA = 0,9233 Euro

Aplicación en España.

Actualmente se encuentra para consulta en el Consejo de Estado un Real Decreto cuyo objeto es establecer las normas necesarias para la ejecución en España del Convenio Bunkers 2001. La previsión es que esté publicado en el BOE a finales de septiembre.

Posteriormente, la DGMM sacará una resolución que incluirá un modelo de cuestionario que deberá presentarse junto con el documento acreditativo de la entidad aseguradora de que se tiene el riesgo cubierto, con vistas a la emisión del certificado por parte de Marina Mercante.



Actuaciones necesarias por parte de los armadores

Como se ha indicado, normalmente, las coberturas económicas exigidas por este Con-

venio serán cubiertas a través de los Clubes de P&I. Los miembros del Grupo Internacional de Clubes (con quien la DGMM ha estado ya en contacto) han formalizado una ampliación de su acuerdo de "pool" para coasegurarse entre sí también por ese concepto y han acordado expedir los correspondientes documentos acreditativos (conocidos como *Blue Cards*). Las empresas navieras que precisen cobertura deben ponerse en contacto con sus correspondientes Clubes.

Las empresas armadoras de buques matriculados en un Estado Parte (como es el caso de España) deben solicitar que las *Blue Cards* sean expedidas dirigidas a la autoridad competente en cada caso para la expedición de los certificados (en el caso de España: Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación - DGMM). Es inútil dirigirse a este organismo solicitando los certificados hasta que no se publique el Real Decreto que habilite a su emisión.

Aquellas empresas que sean armadoras de buques que, no estando matriculados en un Estado Parte (por ej. Panamá), tengan ya previsto o sea previsible que vayan a hacer escala en puertos situados en uno o más Estados Parte (por ej. España), deben obtener la *Blue Card* y solicitar a un Estado Parte (es suficiente con uno) que emita un certificado para su buque.