

# El sistema internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

José Maura - Director del FIDAC

**E**l sistema internacional de indemnización se basa en la estrecha cooperación entre los gobiernos y los sectores marítimo y petrolero. Gracias a la labor conjunta de los mismos durante estos últimos 50 años, se ha logrado desarrollar un marco normativo, sistemas eficaces de preparación y respuesta a los derrames, y un paquete de indemnización adecuado para las personas afectadas por los siniestros.

El sistema internacional de indemnización ofrece a los Estados un mecanismo sólido y eficaz para responder a los derrames y hacer frente a sus consecuencias económicas.

Si bien en la actualidad la navegación es mucho más segura y el índice de accidentes es sustancialmente menor que en el pasado, el transporte marítimo de unos 1.800 millones de toneladas de hidrocarburos anuales siempre conlleva el riesgo de que ocurra un derrame de gran magnitud y complejidad. Es por ello que 114 Estados han optado por unirse al Fondo de 1992 y 31 de ellos han decidido ampliar su cobertura hasta 949 millones de euros a través del Fondo Complementario.

Se ha logrado mucho en los últimos 50 años, pero los gobiernos y los sectores deben seguir trabajando juntos para asegurar la correcta aplicación de los convenios en países con sistemas jurídicos muy distintos, afrontar los nuevos desafíos que plantea el transporte de hidrocarburos y satisfacer las necesidades de una sociedad cada vez más consciente de la importancia de velar por el medio ambiente.

En 1967 el siniestro del buque tanque *Torrey Canyon* impactó las costas de Francia y el Reino Unido y ocasionó daños por contaminación a una escala sin precedente. El daño causado por este siniestro puso de manifiesto la falta de un acuerdo internacional sobre responsabilidad e indemnización en el caso de derrames de hidrocarburos de gran magnitud. Esto motivó a la comunidad internacional a establecer, bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), un sistema para indemnizar a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos basado en la cooperación de los propietarios de los buques, la industria de hidrocarburos y los gobiernos. Esta iniciativa ha evolucionado a lo largo de los años hasta convertirse en el sistema vigente hoy en día.

## MARCO JURIDICO

En el inicio, el sistema internacional de indemnización se basó en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. Con el paso del tiempo, se hizo patente la necesidad de aumentar la cuantía de indemnización disponible para los siniestros importantes y de ampliar el ámbito de aplicación del sistema. Para ello se adoptaron dos nuevos instrumentos: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1992) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos,

1992 (Convenio del Fondo de 1992).

En 2003, tras los siniestros del *Erika* y del *Prestige*, se adoptó un tercer instrumento, el Protocolo que enmienda el Convenio del Fondo de 1992 (Protocolo relativo al Fondo Complementario). Los Estados que son parte de este Protocolo tienen a su disposición una indemnización adicional a la disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 por daños debidos a la contaminación.

El Convenio del Fondo de 1971, por su parte, quedó sin efecto el 24 de

mayo de 2002 y el Fondo de 1971 se disolvió con efecto a partir del 31 de diciembre de 2014. Asimismo, gran número de Estados ya ha denunciado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

## LOS CONVENIOS

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 determina la responsabilidad de los propietarios de buques tanque por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. El Convenio establece el principio de la responsabilidad objetiva de propietarios de buques tanque y crea un sistema de seguro de responsabilidad civil obligatorio. El

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

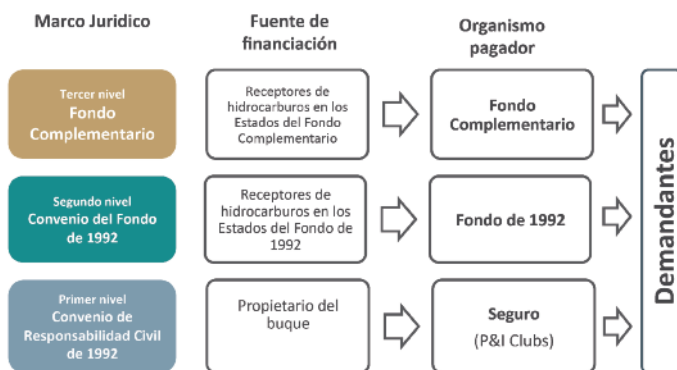


DNV-GL



## El sistema de indemnización

¿Cómo funciona?



propietario del buque está normalmente autorizado a limitar su responsabilidad a una cuantía vinculada al arqueo de su buque.

El Convenio del Fondo de 1992, que es complementario al Convenio de Responsabilidad Civil, establece un régimen para indemnizar a las víctimas cuando la indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable es insuficiente. El Fondo de 1992 es una organización intergubernamental establecida con el objeto de administrar el régimen de indemnización creado por el Convenio del Fondo de 1992. Al constituirse en Parte en el Convenio del Fondo, un Estado pasa a ser Miembro del Fondo de 1992. La Organización tiene su sede en Londres.

Al 6 de febrero de 2017, 135 Estados han ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 o se han adherido a éste, y 114 Estados han ratificado el Convenio del Fondo de 1992 o se han adherido a éste último. Los Estados Partes de ambos Convenios figuran en el Anexo.

### CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE 1992

#### Ámbito de aplicación

El Convenio de Responsabilidad Civil se aplica a los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultantes de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque. Abarca los daños debidos a la contaminación sufridos en el territorio, mar territorial, o zona económica exclusiva (ZEE), o zona equivalente de un Estado Parte en el Convenio. El Estado de abanderamiento del buque tanque y la nacionalidad del propietario del buque son irrelevantes para determinar el ámbito de aplicación.

En el caso de los daños ambientales, el Fondo paga las medidas razonables de restauración del medio ambiente contaminado.

A los fines de indemnización, la noción de "daños ocasionados por contaminación" incluye medidas, dondequiera que se tomen, para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación

en el territorio, mar territorial o ZEE, o zona equivalente de un Estado Parte en el Convenio ('medidas preventivas'). Los gastos contraídos por las medidas preventivas son recuperables aún cuando no ocurra derrame de hidrocarburos, siempre y cuando haya una amenaza grave e inminente de daños por contaminación.

El Convenio comprende los derrames de hidrocarburos de la carga o de combustible, procedentes de buques aptos para la navegación marítima cargados, y en ciertas circunstancias sin carga, construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga (pero no buques de carga seca).

Los daños ocasionados por hidrocarburos no persistentes, tales como gasolina, aceite diésel ligero, queroseno, etc. no están comprendidos dentro del ámbito del Convenio.

#### Responsabilidad objetiva

El propietario de un buque tanque tiene la responsabilidad objetiva (es decir, es responsable aun cuando no haya culpa atribuible al buque o a su tripulación) de los daños resultantes del derrame de hidrocarburos procedente de su buque. Queda exento de responsabilidad en virtud del Convenio solamente si demuestra que:

- los daños se debieron a un acto de guerra o a un desastre natural grave, o
- los daños se debieron totalmente al sabotaje de terceros, o
- los daños se debieron totalmente a la negligencia de las autoridades públicas respecto al mantenimiento de faros u otras ayudas a la navegación.

#### Limitación de la responsabilidad

El propietario de un buque tanque tiene derecho a limitar su responsabilidad en virtud del Convenio. Los límites que se aplican a los siniestros son:

- para un buque que no exceda de 5.000 unidades de arqueo bruto, 4.510.000 Derechos Especiales de Giro (DEG) (5,7 millones de euros);
- para un buque cuyo arqueo esté comprendido entre 5.000 y 140.000 unidades de arqueo 631 DEG por cada unidad de arqueo adicional; y
- para un buque cuyo arqueo sea igual o superior a 140.000 unidades, 89.770.000 DEG (113,6 millones de euros)<sup>(1)</sup>.

El propietario del buque perderá el derecho a limitar su responsabilidad si se demuestra que los daños por contaminación fueron resultado de la actuación u omisión personales del propietario del buque, cometidas con intención de causar daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños. Esto equivale en el derecho español a juzgar si el propietario se comportó con dolo o dolo eventual.

#### Encauzamiento de la responsabilidad

En virtud del Convenio, sólo pueden presentarse recla-

(1) La unidad de cuenta de los Convenios de 1992 es el Derecho Especial de Giro (DEG) como lo define el Fondo Monetario Internacional. En este documento, el DEG se ha convertido a euros al tipo de cambio aplicable el 3 de febrero de 2017, es decir, 1 DEG = € 1,265280.

maciones contra la persona inscrita como propietaria del buque tanque en cuestión. Esto no impide que las víctimas puedan reclamar una indemnización a personas que no sean las propietarias del buque fuera del marco de dicho Convenio. No obstante, el Convenio prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario, miembros de la tripulación, el práctico, fletador, arrendatario a casco desnudo, naviero o armador del buque, o cualquier persona que lleve a cabo operaciones de salvamento o medidas preventivas.

### Seguro obligatorio

El propietario de un buque tanque que transporte como carga más de 2.000 toneladas de hidrocarburos está obligado a mantener un seguro que cubra su responsabilidad en virtud del Convenio. Los buques tanque deben llevar a bordo un certificado que atestigüe la cobertura del seguro. Este certificado también es obligatorio para los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio cuando entren o salgan de un puerto o instalación terminal de un Estado Parte en dicho Convenio.

Las reclamaciones en virtud del Convenio pueden presentarse directamente contra el asegurador del propietario.

### Competencia de los tribunales

Sólo pueden presentarse reclamaciones de indemnización en virtud del Convenio contra el propietario del buque o su asegurador ante los tribunales del Estado Parte en cuyo territorio, mar territorial o ZEE, o zona equivalente, se produjeron los daños.

### CONVENIO DEL FONDO DE 1992

#### Indemnización complementaria

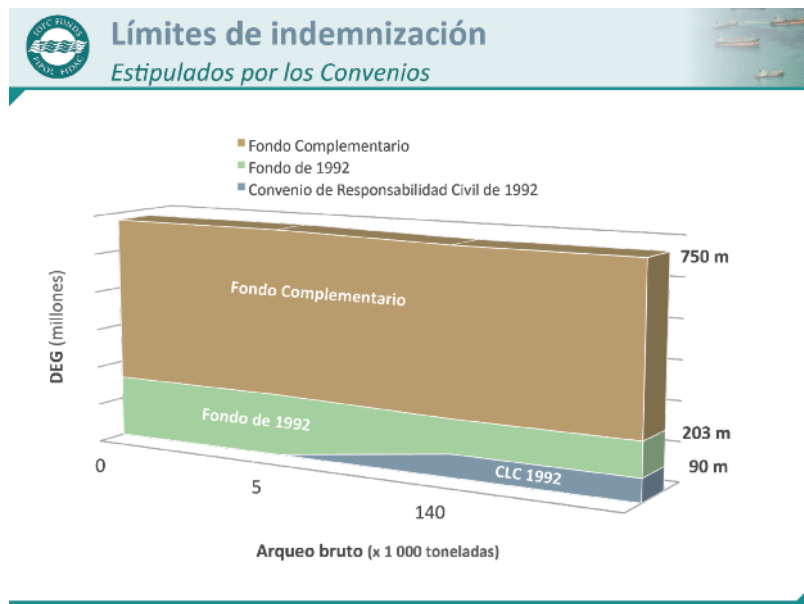
El Fondo de 1992 indemniza a los que sufren daños por hidrocarburos en un Estado Parte en el Convenio que no obtienen indemnización plena en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil en los siguientes casos:

- el propietario del buque está exento de responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil porque puede acogerse a una de las exenciones con arreglo a ese Convenio; o
- el propietario del buque es financieramente insolvente para cumplir con sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, y su seguro es insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización de los daños por contaminación; o
- la cuantía de los daños rebasa el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil.

Para constituirse en Partes en el Convenio del Fondo de 1992, los Estados deben constituirse también en Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

El Fondo de 1992 no paga indemnización si:

- los daños ocurrieron en un Estado que no era Miembro del Fondo de 1992; o
- los daños por contaminación fueron consecuencia de un acto de guerra u ocasionados por un derrame procedente de un buque de guerra; o



- 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).

### Límite de indemnización

La cuantía máxima de indemnización pagadera por el Fondo de 1992, incluida la suma pagada por el propietario del buque (o por su aseguradora) es 203 millones DEG (257 millones de euros).

### Competencia de los tribunales

Las acciones judiciales contra el Fondo sólo pueden interponerse ante los tribunales del Estado Parte en cuyo territorio, mar territorial o ZEE, o zona equivalente, se produjeron los daños.

### Organización del Fondo

El Fondo consta de una Asamblea

integrada por representantes de todos los Estados Miembros. La Asamblea es el órgano rector supremo del Fondo y celebra sesiones una vez al año. La Asamblea elige al Comité Ejecutivo integrado por 15 Estados Miembros. La función principal de este Comité es aprobar las reclamaciones.

### Financiación del Fondo

El Fondo se financia mediante las contribuciones que se imponen a toda persona que haya recibido durante un año civil más de 150.000 toneladas de petróleo crudo y fueloil pesado (hidrocarburos sujetos a contribución) en un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992.

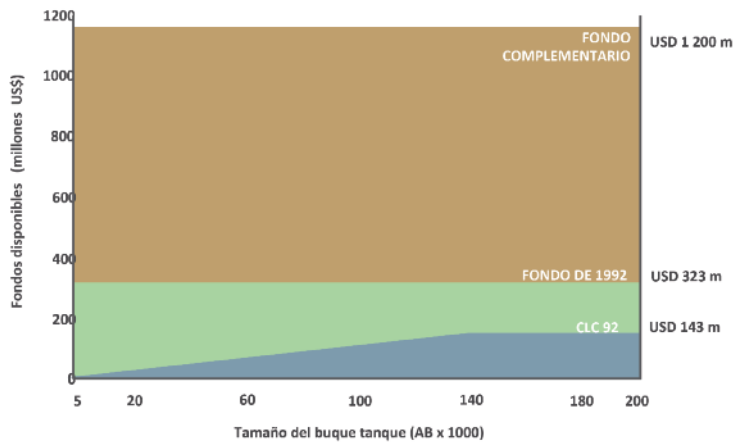
### Base de las contribuciones

La recaudación de las contribuciones se calcula a partir de informes sobre hidrocarburos recibidos por cada contribuyente. Los Estados Miembros deben informar anualmente al Fondo el nombre y el domicilio de toda persona obligada a contribuir en ese Estado, así como la cantidad de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por



## Marco jurídico

### Límites de responsabilidad



dicha persona. Esto se aplica tanto si el receptor de los hidrocarburos es una autoridad gubernamental, como si es una empresa propiedad del Estado o una empresa privada. Excepto en el caso de personas asociadas (filiales y entidades bajo control común), sólo se deberá notificar sobre personas que hayan recibido más de 150.000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución en el año pertinente.

Los hidrocarburos sujetos a contribución se contabilizan, a los efectos de determinar la contribución, cada vez que se reciben en los puertos o en tanques o depósitos de las instalaciones terminales de un Estado Miembro, inmediatamente después de su transporte por mar. En este contexto el lugar de carga es irrelevante; los hidrocarburos pueden haber sido importados del extranjero, haberse transportado desde otro puerto del mismo Estado o transportado en buque desde una plataforma de producción mar adentro. A los efectos de calcular la contribución, también se tienen en cuenta los hidrocarburos recibidos

para su transbordo con destino a otro puerto o para su transporte ulterior a través de un oleoducto.

#### Pago de contribuciones

Las contribuciones anuales son recaudadas por el Fondo para hacer frente al pago de las indemnizaciones. La Asamblea decide cada año la cantidad que se debe recaudar. El Fondo cuenta con un Fondo General que cubre los gastos administrativos. El Fondo General cubre además los pagos de indemnización y los gastos relativos a las reclamaciones en la medida en que la cantidad global pagadera por el Fondo no exceda 4 millones DEG por siniestro. Si un siniestro da lugar a pagos importantes de indemnización y gastos relativos a las reclamaciones por parte del Fondo, se establece un Fondo de Reclamaciones Importantes a fin de cubrir pagos superiores para dicho siniestro.

Una vez que la Asamblea adopta la decisión de recaudar contribuciones anuales, el Director emite una factura para cada contribuyente. Cada contribuyente paga una suma espe-

cífica por tonelada recibida de hidrocarburos. Existe un sistema de facturación diferida mediante el cual la Asamblea fija la cantidad total que se recaudará en contribuciones para un año determinado, pero decide que sólo se facture una cantidad para su pago a más tardar el 1 de marzo del año siguiente; la cantidad restante se facturará posteriormente en ese año si fuese necesario.

Las contribuciones son pagaderas por cada contribuyente directamente al Fondo. Un Estado no es responsable por el pago de las contribuciones impuestas a los contribuyentes de dicho Estado, a menos que haya aceptado voluntariamente tal responsabilidad.

Los pagos efectuados por el Fondo respecto a las reclamaciones varían considerablemente de un año a otro ya que dependen, entre otras cosas, de la siniestralidad.

#### FONDO COMPLEMENTARIO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

El 3 de marzo de 2005 se constituyó un tercer nivel de indemnización mediante un Fondo Complementario en virtud de un Protocolo adoptado en 2003. Hasta la fecha, 31 Estados han ratificado dicho Protocolo o se han adherido a este último.

El Fondo Complementario 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. En consecuencia, la cuantía total disponible para la indemnización de cada siniestro por daños de contaminación en los Estados que sean Miembros del Fondo Complementario asciende a 750 millones DEG (949 millones de euros), incluidas las cuantías pagaderas en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, 203 millones DEG (257 millones de euros).

Todo Estado que sea Miembro del Fondo de 1992 puede adherirse al Fondo Complementario.

Las contribuciones al Fondo Complementario serán pagadas por toda persona que durante cualquier año civil haya recibido hidrocarburos en cantidades que en total excedan las 150.000 toneladas tras su transporte marítimo hasta los puertos e instalaciones terminales en ese Estado. Sin embargo, el sistema de contribuciones para el Fondo Complementario difiere del sistema del Fondo de 1992 en que, a los efectos del pago de las contribuciones, se considerará que cada Estado Miembro recibe cada año como mínimo un millón de toneladas de hidrocarburos.

Hasta la fecha, no se han producido siniestros en los que haya intervenido el Fondo Complementario.

El Fondo Complementario tiene su propia Asamblea constituida por representantes de sus Estados Miembros.

#### GESTIÓN DEL FONDO DE 1992 Y DEL FONDO COMPLEMENTARIO

El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario com-

# DNV·GL

parten una Secretaría común que tiene al frente un Director y que, en la actualidad, está compuesta por 26 profesionales.

El objetivo principal de la Secretaría es asegurar el pago rápido de indemnización a los perjudicados. La Secretaría también tiene la responsabilidad de garantizar que el sistema funcione del modo previsto y, con ese fin, se encarga de la recogida de informes sobre la recepción de hidrocarburos, la facturación y la recaudación de contribuciones. Además, la Secretaría lleva a cabo la difusión y promoción del sistema internacional de responsabilidad e indemnización.

### FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

Para tener derecho a indemnización, los daños deben ser consecuencia de contaminación por hidrocarburos y haber ocasionado una pérdida económica cuantificable. El perjudicado debe poder demostrar la cuantía de su pérdida presentando libros de contabilidad u otras pruebas pertinentes.

Un siniestro puede dar lugar en general a reclamaciones por daños de cinco tipos:

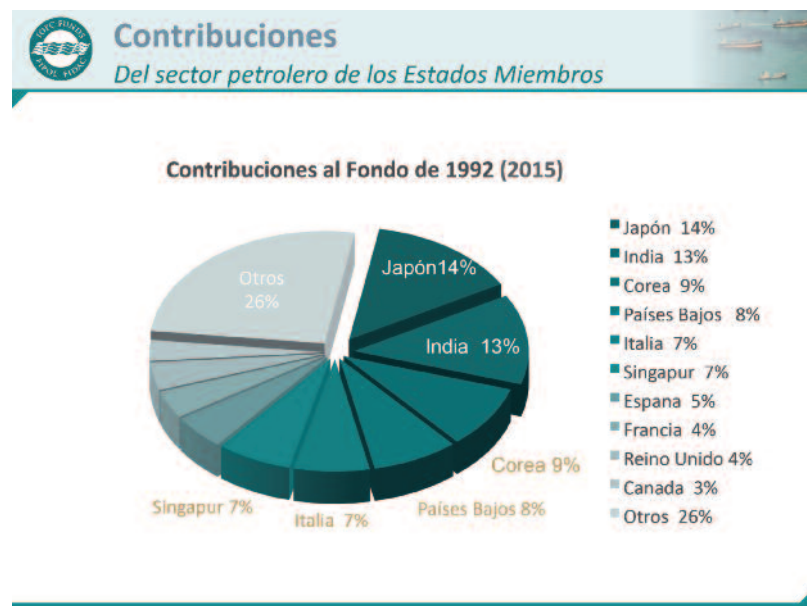
- costes de limpieza y medidas preventivas;
- daños materiales;
- pérdidas económicas de pescadores o de personas dedicadas a la maricultura;
- pérdidas económicas en el sector del turismo;
- costes por restauración del medio ambiente.

Las reclamaciones contra el Fondo se evalúan con arreglo a criterios estipulados por los gobiernos de los Estados Miembros.

### STOPIA 2006 Y TOPIA 2006

El sistema internacional de indemnización tiene por objeto conseguir un reparto equitativo entre los sectores marítimo y petrolero de las consecuencias de los derrames de hidrocarburos en el mar.

A fin de corregir el desequilibrio creado por la constitución del Fondo Complementario, que en principio es financiado por el sector petrolero, los P&I Clubs (un grupo de 13 aseguradores que, entre ellos, facilitan seguro de responsabilidad a aproximadamente 98% de la flota mundial de petroleros) han introducido, con carácter voluntario, un paquete de indemnización que consiste en dos acuerdos: el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque pequeños (STOPIA) 2006, y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (TOPIA) 2006. Ambos entraron en vigor el 20 de febrero de 2006. En virtud del STOPIA 2006 la cuantía de limitación se aumenta con carác-



ter voluntario a 20 millones DEG (25 millones de euros) para los petroleros de hasta 29.548 GT. En virtud del TOPIA 2006, el Fondo Complementario tiene derecho a indemnización por parte del propietario del buque del 50% de los pagos que haya hecho a los perjudicados.

### CONCLUSIONES

El sistema internacional de indemnización se basa en la estrecha cooperación entre los gobiernos y los sectores marítimo y petrolero.

Gracias a la labor conjunta de los mismos durante estos últimos 50 años, se ha logrado desarrollar un marco normativo, sistemas eficaces de preparación y respuesta a los derrames, y un paquete de indemnización adecuado para las personas afectadas por los siniestros.

El sistema internacional de indemnización ofrece a los Estados un mecanismo sólido y eficaz para responder a los derrames y hacer frente a sus consecuencias econó-

micas. Si bien en la actualidad la navegación es mucho más segura y el índice de accidentes es sustancialmente menor que en el pasado, el transporte marítimo de unos 1.800 millones de toneladas de hidrocarburos anuales siempre conlleva el riesgo de que ocurra un derrame de gran magnitud y complejidad.

Es por ello que 114 Estados han optado por unirse al Fondo de 1992 y 31 de ellos han decidido ampliar su cobertura hasta 949 millones de euros a través del Fondo Complementario.

Se ha logrado mucho en los últimos 50 años, pero los gobiernos y los sectores deben seguir trabajando juntos para asegurar la correcta aplicación de los convenios en países con sistemas jurídicos muy distintos, afrontar los nuevos desafíos que plantea el transporte de hidrocarburos y satisfacer las necesidades de una sociedad cada vez más consciente de la importancia de velar por el medio ambiente.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.