

Campaña mundial por la ratificación de los Convenios Internacionales

GABINETE DE ESTUDIOS DE ANAVE

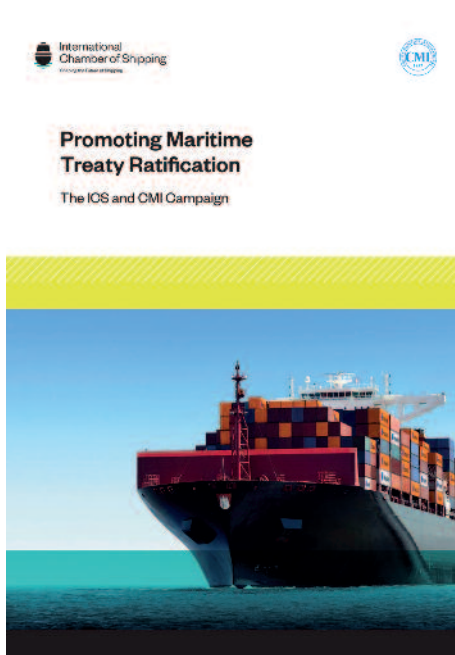
Las sentencias de los tribunales supremos de Francia y España sobre los casos Erika y Prestige se saltaron el convenio CLC y determinaron que los aseguradores de los navieros debían responder por encima de los lími-

tes de indemnización establecidos en el mismo. Dicho claramente, de este modo España y Francia incumplieron las obligaciones que asumieron al ratificar el convenio CLC.

La Cámara Naviera Internacional (ICS) y el Comité Marítimo internacional (CMI) han puesto en marcha conjuntamente una campaña de ámbito mundial pidiendo la ratificación de los convenios marítimos internacionales, bajo el título de 'Promoting Maritime Treaty Ratification'.

El argumento básico que ICS y CMI alegan es que «un sector económico de carácter inherentemente internacional, como es el transporte marítimo, necesita estar regulado por normas de carácter global aplicadas de una manera uniforme». Esto es algo tan evidente que resulta difícil entender por qué no se lleva más a la práctica.

Solo tenemos que pensar lo que sería del transporte marítimo si no existieran convenios internacionales como los que regulan la seguridad de la vida humana en la mar (SOLAS), la prevención de la contaminación del medio marino (MARPOL), la formación y organización del trabajo de los marinos (STCW), la compensación de los daños por contaminación por hidrocarburos (CLC, FUND y BUNKERS), las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques (MLC), etc. Cada país tendría sus propias reglas, seguramente



El folleto completo sobre esta campaña se puede descargar en la web <http://www.ics-shipping.org>

inconsistentes entre sí, que constituirían un galimatías imposible de cumplir. El mundo del transporte marítimo sería una inmensa Babel y mucho menos seguro.

Gracias a la existencia de esos convenios principales y al menos otros 60 adicionales, el transporte marítimo es, sin ningún lugar a duda, la actividad económica más regulada en el ámbito internacional.

Pero no basta con acordar los convenios internacionales en el seno de la OMI o la OIT, porque los convenios no son aplicables directamente. Para que lo sean, los Estados deben ratificarlos, es decir, trasladarlos a sus legislaciones nacionales respetando todo lo posible su contenido. Cuando se cumplen las condiciones establecidas para su entrada en vigor (un número determinado de Estados y casi siempre además un porcentaje de la flota mundial), los convenios entran en vigor y sus normas pasan a ser exigibles.

ICS y CMI recuerdan que los principales convenios marítimos han sido ratificados por un número elevadísimo de países: SOLAS (163 Estados con el 99,2% de la flota mundial), MARPOL (155 Estados con el 99,1%), STCW (162 Estados, 99,2%), MLC (84 Estados, 91,0%). Esto asegura que las normas fundamentales se aplican de manera uniforme en la práctica totalidad de la flota mercante mundial.

Sin embargo, algunos convenios importantes, aun habiendo entrado en vigor, cuentan con menos ratificaciones y otros incluso no han podido todavía entrar en vigor. ICS y CMI resaltan en su

campaña principalmente tres convenios que no han recibido aún suficientes ratificaciones para su entrada en vigor:

- Convenio de Hong Kong sobre reciclaje de buques, de 2009. Solamente lo han ratificado hasta ahora 6 Estados, con el 21% de la flota mundial.
- Convenio del Fondo suplementario de compensación por daños por hidrocarburos, de 2003: 31 Estados, pero solo el 17,4% de la flota.
- Convenio de 1996 sobre compensación por daños por sustancias nocivas o peligrosas (HNS): solo 14 Estados, con el 13,8% del tonelaje mundial.

Ninguno de los tres anteriores ha sido aún ratificado por España.

Al hilo de esta campaña internacional, que ANAVE apoya plenamente, es importante insistir también en que no basta con que los Estados ratifiquen los convenios internacionales, sino que es igualmente importante que luego se apliquen de forma consistente por la Administración y los Tribunales. Hay dos ejemplos muy llamativos en los que dos países que han ratificado los convenios CLC y FUND no los han aplicado debidamente. Se trata de España, con la sentencia del Supremo de enero de 2016 sobre el caso *Prestige* (2002), y Francia con la de 2012 sobre el caso *Erika* (1999).

El protocolo de 1992 al convenio de Responsabilidad Civil por daños producidos por contaminación por hidrocarburos (CLC) ha sido ratificado por 137 Estados con el 97,7% de la flota mundial. Entre ellos, desde luego, España y Francia. Su finalidad es muy sencilla: establece la «responsabilidad objetiva» de los propietarios de los buques tanque. Responsabilidad Objetiva significa que éstos deben responder por los daños por contaminación en todo caso, aunque no sean culpables de la misma. Al mismo tiempo, el convenio CLC obliga a los propietarios de los buques a asegurar esa responsabilidad y establece un límite a dicha responsabilidad ya que, si fuese ilimitada, no se podría asegurar. Así se garantiza que todos los buques tanque cuentan con un seguro que cubre hasta ese límite de responsabilidad en caso de incidente, sea cual sea la causa del mismo. Esta cobertura obligatoria se amplía hasta 750 millones de Derechos Especiales de Giro (unos 1090 millones de dólares al cambio actual) gracias a otros convenios adicionales, con aportaciones de las empresas petrolíferas, como el FUND y el del Fondo Complementario.

Una enorme ventaja adicional del sistema de indemnización constituido por el conjunto CLC + FUND es que, al ser la responsabilidad objetiva, funciona sin necesidad de determinar quien fue (si es



Si no existieran convenios internacionales, el mundo del transporte marítimo sería una inmensa Babel, un galimatías normativo imposible de cumplir

que lo hubo) el culpable del derrame de hidrocarburos. Esa investigación puede durar más o menos, pero los perjudicados pueden ser indemnizados muy rápidamente.

Pues bien, las citadas sentencias de los tribunales supremos de Francia y España seguramente se emitieron con la mejor voluntad del mundo pero, incumpliendo el convenio CLC, determinaron que los aseguradores de los navieros debían responder por encima de los límites de indemnización establecidos en los mismos. Dicho claramente, de este modo España y Francia han incumplido las obligaciones que asumieron al ratificar el convenio CLC. Si todos los Estados hicieran lo mismo, sería imposible asegurar los incidentes de contaminación, lo que iría claramente en contra de los intereses de los perjudicados por los mismos.

Por tanto, al adherirse al mensaje de ICS y CMI, ANAVE añade: «por la ratificación y la aplicación de los convenios marítimos internacionales».

La *International Chamber of Shipping* (ICS) es la asociación internacional que representa al sector naviero en todas sus facetas. Sus miembros son asociaciones nacionales de armadores (como ANAVE en España) que representan al 80% de la flota mercante mundial. ICS participa activamente en las reuniones de los comités de la Organización Marítima Internacional (OMI), ante la que tiene reconocido carácter consultivo y contribuye así de manera significativa al desarrollo de todas las normas de la OMI. Del mismo modo, representa oficialmente a los empleadores marítimos como uno de los «agentes sociales» en la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

El *Comite Maritime International* (CMI) es una asociación internacional de Derecho marítimo, establecida en Amberes en 1897, cuyo objetivo es contribuir a la unificación del Derecho marítimo en todos sus aspectos. Con este fin, colabora estrechamente con la OMI. Los miembros del CMI son asociaciones nacionales de Derecho marítimo (como la Asociación Española de Derecho Marítimo, AEDM) que trabajan estrechamente con las asociaciones nacionales de armadores miembros de ICS.