



**FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992**

PROYECTO DE GUÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO SNP

**Elaborado por la Secretaría del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la
contaminación por hidrocarburos 1992**

Junio 2005

ÍNDICE

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | INTRODUCCIÓN | 1 |
| 2 | VISIÓN DE CONJUNTO DEL CONVENIO SNP | 2 |
| 3 | ¿CUALES SON LAS SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS (SNP)? | 4 |
| 3.1 | Definición de SNP | 4 |
| 3.2 | Qué sustancias se incluyen en la definición de SNP? | 5 |
| 4 | EL PROPIETARIO DEL BUQUE Y SU ASEGURADOR | 6 |
| 4.1 | Definiciones de "Buque", "Propietario" y "Estado de matrícula del buque" | 6 |
| 4.2 | Seguro obligatorio | 6 |
| 4.3 | Certificados de seguro obligatorio | 7 |
| 5 | EL FONDO SNP | 9 |
| 5.1 | Establecimiento del Fondo SNP | 9 |
| 5.2 | Funcionamiento del Fondo SNP | 9 |
| 5.3 | Secretaría y Director del Fondo SNP | 9 |
| 5.4 | Contribuciones al Fondo SNP | 10 |
| 6 | LA CARGA SUJETA A CONTRIBUCIÓN Y EL RECEPTOR | 12 |
| 6.1 | Definición de carga sujeta a contribución | 12 |
| 6.2 | Las SNP transportadas en determinados buques no cuentan como carga sujeta a contribución | 13 |
| 6.3 | Definición de "Receptor" y relación entre Agente y Principal | 13 |
| 6.4 | Definición de "Persona asociada" | 15 |
| 7 | CUENTAS Y SECTORES | 16 |
| 7.1 | Cuentas independientes | 16 |
| 7.2 | La Cuenta General | 16 |
| 7.3 | Contribuciones a las cuentas independientes | 17 |
| 7.4 | Contribuciones a la cuenta general | 18 |
| 7.5 | Resumen de los límites | 18 |
| 8 | INFORMACIÓN SOBRE LA CARGA SUJETA A CONTRIBUCIÓN | 19 |
| 8.1 | Requisito de informar acerca de la recepción de la carga sujeta a contribución | 19 |
| 8.1.1 | Antes de entrar en vigor el Convenio | 19 |
| 8.1.2 | Después de entrar en vigor el Convenio | 19 |
| 8.2 | Sistema de cálculo de la Carga sujeta a Contribución del Convenio SNP ("CCSC SNP") | 20 |
| 8.2.1 | Elaboración del sistema | 20 |
| 8.2.2 | Base de datos SNP | 21 |
| 8.2.3 | Utilización del sistema | 21 |
| 9 | IMPLEMENTACIÓN POR LOS ESTADOS | 23 |
| 9.1 | Ratificación del Convenio | 23 |
| 9.1.1 | Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión | 23 |
| 9.1.2 | Información sobre la carga sujeta a contribución | 23 |
| 9.2 | Implementación del Convenio en la legislación nacional | 23 |
| 9.2.1 | Implementación en la legislación nacional | 23 |
| 9.2.2 | Opciones para los Estados al ratificar el Convenio o en cualquier momento después | 24 |
| 9.3 | Entrada en vigor | 25 |
| 9.4 | Obligaciones de los Estados Partes | 25 |
| 10 | FUENTES DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA | 27 |
| 11 | GLOSARIO | 28 |

1 INTRODUCCIÓN

En una Resolución de la Conferencia que adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP), se invitó a la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992 (Fondo de 1992) a asignar al Director del Fondo de 1992, además de las funciones que le correspondan en virtud del Convenio del Fondo, 1992, las tareas administrativas necesarias para la constitución del Fondo internacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Fondo SNP) de conformidad con las disposiciones del Convenio SNP. En 1998, la Asamblea del Fondo de 1992 dio instrucciones al Director para llevar a cabo las tareas pedidas por la Conferencia SNP, en la inteligencia de que todos los gastos que se pudieran producir serían reembolsados por el Fondo SNP.

En 1999, el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) creó un Grupo de trabajo por correspondencia para supervisar la implementación del Convenio SNP, con el Reino Unido como coordinador del mismo. El Grupo celebró una reunión consultiva especial en Ottawa en junio de 2003 (la reunión de Ottawa) y las conclusiones de la misma se presentaron en el documento LEG 87/11 de la OMI. Cuando dichas conclusiones fueron debatidas en una reunión del Comité Jurídico en octubre de 2003, dicho Comité convino en que se había completado la labor fundamental del Grupo. En la 90ª sesión del Comité Jurídico en marzo de 2005, la delegación del Reino Unido, como coordinadora del Grupo, sugirió que el Fondo de 1992 asumiera un papel más activo y colaborase con la OMI en lo que se refiere a la responsabilidad de coordinar la implementación del Convenio SNP.

En la sesión de la Asamblea del Fondo de 1992 en marzo de 2005, varias delegaciones propusieron que la Secretaría del Fondo de 1992 organizase un taller para ayudar a los Estados en la implementación del Convenio SNP. Por consiguiente se celebrará un taller en Londres los días 28 y 29 de junio de 2005 para facilitar los preparativos de los Estados para la ratificación del Convenio SNP y abordar la necesidad de la interpretación y aplicación uniformes del Convenio.

Esta guía ha sido elaborada por la Secretaría del Fondo de 1992 para que forme la base de ese taller. Se tiene intención de que la guía sea refinada después del taller, teniendo en cuenta las observaciones que se hagan durante el debate en el taller y las conclusiones que se extraigan. Si el taller lo considerase útil, la guía revisada se podría publicar en formato electrónico, inicialmente en el sitio en la Red de los FIDAC y después en un sitio en la Red dedicado a la implementación del Convenio SNP que la Secretaría tiene intención de crear durante el verano de 2005.

La guía se centra en una serie de cuestiones específicas que un Estado tendría que considerar al decidir si ha de ratificar el Convenio SNP y, en caso afirmativo, cómo plantear esas cuestiones. Por consiguiente, no trata en detalle de cuestiones tales como la responsabilidad del propietario del buque, su asegurador y/o el Fondo SNP en virtud del Convenio, los tipos de daños cubiertos, la tramitación de reclamaciones de indemnización, la jurisdicción respecto a las acciones judiciales o el funcionamiento interno del Fondo SNP.

Cabe observar que esta guía está concebida para ayudar a los Estados en la implementación del Convenio SNP dando una visión de conjunto de las cuestiones afines. No aborda cuestiones jurídicas en detalle y no debe verse como una interpretación autorizada del Convenio SNP.

2 VISIÓN DE CONJUNTO DEL CONVENIO SNP

El Convenio SNP fue adoptado por una Conferencia Diplomática celebrada en mayo de 1996 bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI). El Convenio tiene por finalidad garantizar la indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños a las personas y bienes, los costes de limpieza y las medidas de restauración y las pérdidas económicas, causados por el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP).

Las SNP comprenden las materias sólidas a granel, las sustancias líquidas incluidos los hidrocarburos, los gases licuados tales como el gas natural licuado (GNL) y el gas de petróleo licuado (GPL), y sustancias transportadas en bultos. Se excluyen algunas materias sólidas a granel tales como el carbón y el mineral de hierro porque entrañan poco peligro. Quedan cubiertas las pérdidas o los daños ocasionados por hidrocarburos no persistentes, así como los daños sin contaminación ocasionados por hidrocarburos persistentes. Se excluyen los daños de contaminación ocasionados por hidrocarburos persistentes porque esos daños ya quedan cubiertos por el régimen existente sobre responsabilidad e indemnización por daños de contaminación procedentes de los petroleros, esto es el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario. Se excluyen también las pérdidas o los daños ocasionados por materias radioactivas.

El Convenio SNP establece un régimen de indemnización de “dos niveles”. El primer nivel lo proporcionan el propietario particular del buque y su asegurador, y el segundo nivel lo proporciona el Fondo internacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Fondo SNP), al que contribuyen los receptores de SNP tras su transporte marítimo en todos los Estados Partes en el Convenio. El propietario del buque es responsable hasta los siguientes límites: 10 millones de DEG^{<1>} (US\$15 millones) para los buques de hasta 2 000 unidades de arqueo bruto (AB)^{<2>}, elevándose a 100 millones de DEG (US\$150 millones) para los buques de 100 000 AB o superior. El Convenio SNP proporciona indemnización adicional hasta un máximo de 250 millones de DEG (US\$370 millones), incluida la suma pagada por el propietario del buque y su asegurador.

El Convenio SNP tendrá hasta cuatro cuentas: cuentas independientes para los hidrocarburos, GNL y GPL y una cuenta general para materias sólidas a granel y otras SNP. Cada cuenta sólo atenderá a reclamaciones resultantes de siniestros en que intervengan las cargas respectivas, es decir que no habrá subvención cruzada.

Las contribuciones de cada receptor a las cuentas independientes guardarán proporción con las cantidades de SNP recibidas, siempre que las cantidades recibidas sean superiores a los límites siguientes:

| | |
|--|---------------------|
| hidrocarburos persistentes ^{<3>} | 150 000 toneladas |
| hidrocarburos no persistentes ^{<3>} | 20 000 toneladas |
| GNL | sin cantidad mínima |
| GPL | 20 000 toneladas. |

No obstante, hasta que las cantidades de SNP recibidas en todos los Estados Partes alcancen los límites siguientes, se aplazará el funcionamiento de la cuenta independiente pertinente, y la cuenta se convertirá en un nuevo sector dentro de la cuenta general:

^{<1>} El DEG (Derecho Especial de Giro) es una unidad monetaria creada por el Fondo Monetario Internacional. Al 1 de junio de 2005, 1 DEG = US\$1.470. El procedimiento para convertir DEG a la moneda nacional se indica en el artículo 9.9 del Convenio en lo que se refiere a la responsabilidad del propietario del buque y en el artículo 14.5 d) en lo que se refiere al Fondo SNP.

^{<2>} Conforme al artículo 9.10 del Convenio, a los efectos de calcular el límite de la responsabilidad del propietario del buque, el arqueo del buque será el arqueo bruto calculado de conformidad con la reglamentación sobre determinación del tonelaje que consta en el anexo I del Convenio Internacional sobre arqueo de buques, 1969.

^{<3>} Para la expresión "hidrocarburos persistentes" en el contexto de las contribuciones, véase la sección 7.3.

| | |
|---------------|---------------------------|
| hidrocarburos | 350 millones de toneladas |
| GNL | 20 millones de toneladas |
| GPL | 15 millones de toneladas. |

La cuenta general tendrá al menos dos sectores: uno para materias sólidas a granel y otro para otras SNP; hasta cinco, si se aplaza el funcionamiento de una o más de las tres cuentas independientes. Las contribuciones a cada sector de la cuenta general también guardarán proporción con las cantidades de SNP recibidas, siempre que las cantidades recibidas sean superiores a los límites de 20 000 toneladas para materias sólidas a granel y 20 000 toneladas para otras SNP, pero las contribuciones totales a la cuenta general se dividirán entre los sectores según la experiencia de las reclamaciones de cada sector.

El Convenio SNP entrará en vigor 18 meses después de la ratificación de por lo menos 12 Estados, con sujeción a las siguientes condiciones: que en el año civil anterior un total de al menos 40 millones de toneladas de carga consistente en materias sólidas a granel y otras SNP sujetas a contribución a la cuenta general se reciba en los Estados que han ratificado el Convenio; y que cuatro de esos Estados tengan cada uno buques con un arqueo total de por lo menos 2 millones AB.

Al 1 de junio de 2005, ocho Estados (Angola, Chipre, Eslovenia, Federación de Rusia, Marruecos, Samoa, Saint Kitts y Nevis, y Tonga) habían ratificado el Convenio.

3 ¿CUALES SON LAS SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS (SNP)?

3.1 Definición de SNP

En el artículo 1.5 del Convenio SNP se definen las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP) como sigue:

- a) toda sustancia, materia y artículo transportados como carga a bordo de un buque a que se haga referencia en i) a vii) *infra*:
 - i) hidrocarburos transportados a granel enumerados en el apéndice I del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), enmendado;
 - ii) sustancias nocivas líquidas transportadas a granel a que se hace referencia en el apéndice II del Anexo II del MARPOL 73/78, enmendado, y las sustancias y mezclas clasificadas provisionalmente en las categorías de contaminación A, B, C o D de conformidad con lo dispuesto en la regla 3 4) de dicho Anexo II;
 - iii) sustancias peligrosas líquidas transportadas a granel enumeradas en el capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, 1983 (Código CIQ), enmendado, y productos peligrosos para los que la Administración y las administraciones portuarias interesadas han prescrito condiciones preliminares adecuadas de transporte, de conformidad con el párrafo 1.1.3 del Código
 - iv) sustancias, materias y artículos peligrosos, potencialmente peligrosos o perjudiciales en bultos, incluidos en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), enmendado;
 - v) gases licuados enumerados en el capítulo 19 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, 1983 (Código CIG), enmendado, y productos para los que la Administración y las administraciones portuarias interesadas han prescrito condiciones preliminares apropiadas de transporte, de conformidad con el párrafo 1.1.6 del Código;
 - vi) sustancias líquidas transportadas a granel cuyo punto de inflamación no exceda de 60°C (determinado mediante prueba en vaso cerrado);
 - vii) materias sólidas a granel que entrañen riesgos de naturaleza química, incluidas en el apéndice B del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de cargas a granel), enmendado, siempre que a estas sustancias también les sean aplicables las disposiciones del Código IMDG cuando sean transportadas en bultos; y
- b) residuos del transporte previo a granel de las sustancias a que se hace referencia en a) i) a iii) y en v) a vii) *supra*.

☐ La OMI ha adoptado cambios en algunos de estos Códigos y Convenios que se espera entren en vigor el 1 de enero de 2007. Estos cambios probablemente repercutirán en la definición de SNP. En la sesión de octubre de 2004 de la Asamblea del Fondo de 1992, se tomó nota de que la Secretaría del Fondo de 1992 se proponía seguir la cuestión detenidamente y presentar una propuesta a la Asamblea posteriormente sobre la mejor forma de adaptar dichos cambios dentro del marco del Convenio SNP. El Director del Fondo de 1992 se propone incluir esta cuestión en el orden del día de la sesión de octubre de 2005 de la Asamblea del Fondo de 1992.

3.2 Qué sustancias se incluyen en la definición de SNP?

La definición de SNP se basa en gran medida en las listas de cada una de las sustancias que se han identificado anteriormente en varios Convenios y Códigos de la OMI para garantizar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación. Numerosas sustancias están incluidas en más de una sección de la definición. Hay una considerable superposición entre las tres diferentes definiciones de SNP líquidas, y algunos gases licuados también están incluidos en la definición de sustancias líquidas peligrosas en el Código CIQ.

Las SNP son muy variadas e incluyen tanto las cargas a granel como las mercancías en bultos. Las cargas a granel pueden ser sólidas, líquidas inclusive hidrocarburos, o gases licuados. El número de sustancias incluidas es muy elevado: el Código IMDG, por ejemplo, enumera cientos de materias que pueden ser peligrosas transportadas en bultos. En la práctica, sin embargo, el número de SNP transportadas en cantidades importantes es relativamente reducido.

Se incluyen las materias sólidas a granel si están incluidas en el apéndice B del Código de cargas a granel, es decir que entrañen riesgos de naturaleza química, y también les sean aplicables las disposiciones del Código IMDG cuando sean transportadas en bultos. Esto quiere decir que muchas de las principales materias sólidas a granel quedan excluidas, ya que o bien no entrañan riesgos de naturaleza química (por ej. mineral de hierro, cereales, bauxita y alúmina, fosfato mineral, cemento y algunos fertilizantes) o bien están clasificadas como materias potencialmente peligrosas sólo a granel (PPG) (por ej. carbón, hierro reducido y astillas de madera). Entre las materias sólidas a granel que se incluyen están algunos fertilizantes, nitratos de sodio y potasio, azufre y algunos tipos de harina de pescado.

Los líquidos a granel se incluyen si presentan riesgos de seguridad, contaminación o explosión y comprenden productos químicos orgánicos (por ej. metanol, xilenos y estireno), productos químicos inorgánicos (por ej. ácido sulfúrico, ácido fosfórico y soda cáustica) y aceites y grasas vegetales y animales (por ej. aceite de palma, aceite de soja y sebo). Se incluyen también tanto los hidrocarburos persistentes como los no persistentes de petróleo, si bien en lo que se refiere a hidrocarburos persistentes el Convenio SNP no incluye los daños ocasionados por contaminación. Los líquidos a granel no incluidos comprenden el alcohol de boca y las melazas.

Se incluyen todos los gases licuados que se transporten a granel, tales como el gas natural licuado (GNL), el gas de petróleo licuado (GPL), amoníaco, etileno, butadieno, etano y propileno.

Se incluyen las mercancías en bultos si están recogidas en el Código IMDG, que comprende una gama muy amplia de productos químicos, si bien muchos de ellos se transportan solamente en pequeñas cantidades.

4 EL PROPIETARIO DEL BUQUE Y SU ASEGURADOR

4.1 Definiciones de "Buque", "Propietario" y "Estado de matrícula del buque"

"Buque", "persona" y "propietario" se definen así en los artículos 1.1-1.3 del Convenio SNP:

- 1 "Buque": toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea.
- 2 "Persona": todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en compañía, con inclusión de un Estado o de cualquiera de sus subdivisiones políticas.
- 3 "Propietario": la persona o las personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o las personas propietarias del mismo. No obstante, en el caso del buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en ese Estado como armador del buque, por "propietario" se entenderá dicha compañía.

"Estado de matrícula del buque" se define así en el artículo 1.13 del Convenio:

"respecto de un buque matriculado, el Estado en que se halle matriculado el buque, y respecto de un buque no matriculado, el Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque."

4.2 Seguro obligatorio

El artículo 12 del Convenio trata del requisito de seguro obligatorio del propietario del buque, de modo que quede cubierta su responsabilidad por daños en virtud del Convenio SNP.

El artículo 12.1 estipula que el propietario de un buque matriculado en un Estado Parte en el Convenio y que transporte efectivamente SNP estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como una garantía bancaria o de entidad financiera similar, de modo que quede cubierta su responsabilidad por daños en virtud del Convenio, como se indica en el párrafo 1 del artículo 9. En virtud del artículo 12.12, si no se mantiene un seguro u otra garantía financiera respecto de un buque que sea propiedad de un Estado Parte, en su lugar el buque habrá de llevar a bordo un certificado de seguro obligatorio expedido por la autoridad competente de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el buque es propiedad de dicho Estado y que la responsabilidad del buque está cubierta por daños en virtud del Convenio.

En virtud del artículo 4.4, el Convenio no se aplicará a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del gobierno. Por consiguiente tales buques no precisarán un certificado de seguro obligatorio, a menos que un Estado haya decidido aplicar el Convenio a sus buques de guerra u otros buques de este tipo, de conformidad con el artículo 4.5.

En virtud del artículo 5.1, un Estado podrá declarar que el Convenio no se aplica a los buques cuyo arqueo bruto no sea superior a 200 y que transporten SNP únicamente en bultos y que realicen viajes entre puertos o instalaciones de ese Estado. En virtud del artículo 5.2 del Convenio, dos Estados vecinos podrán convenir en hacer extensivas sus declaraciones para cubrir los viajes entre ellos. Por consiguiente, tales buques no precisarán un certificado de seguro obligatorio.

☐ En la Conferencia Diplomática que adoptó el Convenio SNP se indicó que, si bien las juntas de administración de los distintos P&I Clubs no habían sido consultadas sobre la cuestión, se esperaba que, dado el precedente de los Convenios de Responsabilidad Civil, los P&I Clubs convendrían en ofrecer seguros a los propietarios de buques de conformidad con el Convenio SNP (documento LEG/87/11/1 de la OMI, Anexo 4).

4.3 Certificados de seguro obligatorio

En el artículo 12.2 se estipula que a cada buque se le expedirá un certificado de seguro obligatorio, una vez que la autoridad competente de un Estado Parte haya establecido que existe el seguro u otra garantía financiera preceptuado en el artículo 12.1. Por lo que respecta a un buque matriculado en un Estado Parte, expedirá el certificado de seguro o lo refrendará la autoridad competente de ese Estado; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte.

Para ser válido, en virtud del artículo 12.5 un seguro u otra garantía financiera deberán cumplir determinadas condiciones. El artículo 12.6 dispone que el Estado de matrícula determinará, a reserva de lo dispuesto en el artículo 12, las condiciones de expedición y validez del certificado de seguro obligatorio.

En el artículo 12.2 se estipula asimismo que el certificado de seguro obligatorio se ajustará al modelo que figura en el Anexo I del Convenio y contendrá los pormenores siguientes:

- a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;
- b) nombre y domicilio social principal del propietario;
- c) número IMO de identificación del buque;
- d) tipo de garantía y duración de la misma;
- e) nombre y domicilio social principal del asegurador o de la otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro o la garantía; y
- f) periodo de validez del certificado, que no será mayor que el periodo de validez del seguro o de la garantía.

El artículo 12.3 dispone que el certificado de seguro obligatorio será extendido en el idioma o los idiomas oficiales del Estado que lo expida y que si el idioma utilizado no es el español, ni el francés, ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas. En virtud del artículo 12.4, el certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia ante las autoridades encargadas del registro de matrícula.

El artículo 12.7 dispone que los certificados de seguro obligatorio expedidos o refrendados con la autoridad de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Partes. No obstante, un Estado podrá solicitar en cualquier momento consulta con el Estado que haya expedido o refrendado el certificado, si estima que el asegurador o el fiador que se citan en el certificado no tienen solvencia financiera suficiente para cumplir las obligaciones que le impone el Convenio.

El artículo 12.11 del Convenio SNP estipula que cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una terminal mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, está cubierto por un seguro u otra garantía.

El artículo 12.10 dispone que un Estado no permitirá comerciar a ningún buque que enarbole su pabellón y que requiera un certificado de seguro obligatorio, a menos que al buque de que se trate se le haya expedido un certificado.

 La reunión de Ottawa estaba a favor de la opinión de que:

- a) los compromisos facilitados por el International Group of P&I Clubs serían suficientes como base de los certificados SNP
- b) la disponibilidad de fondos en la jurisdicción y la solvencia de los aseguradores serían pertinentes a la hora de expedir certificados de seguro
- c) el Fondo SNP podría organizar un intercambio de información sobre los aseguradores

- d) el Fondo SNP podría organizar un sistema para seguir la pista a las autoridades expedidoras
- e) la información sobre los certificados debería facilitarse de modo similar a la información relativa a la supervisión por el Estado rector del puerto.
- f) los Estados podrían delegar la expedición de certificados a entidades privadas si estuvieran dispuestas a hacerse cargo de esta gestión.

En virtud del artículo 7.2 no se imputará responsabilidad al propietario del buque si los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección (subpárrafo a)) o si los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños (subpárrafo b)). En la reunión de Ottawa, el International Group of P&I Clubs suscitó la cuestión de la viabilidad de la excepción recogida por actos de terrorismo y los problemas de reaseguros que ello pueda plantear para los P&I Clubs. Se tomó nota de que los motivos de exoneración de responsabilidad referidos antes en este texto son idénticos a los que se indican en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. La reunión de Ottawa estuvo de acuerdo en que el International Group debiera entablar diálogo con las administraciones sobre la cuestión del terrorismo lo antes posible y adelantar esta cuestión a la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2003. Se acordó también que se prestara consideración al impacto que este problema pueda tener en el seguro obligatorio en el ámbito del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Se acordó además que la postura que adoptase la Asamblea del Fondo de 1992 proporcionaría un importante precedente para toda consideración futura de este problema en el contexto del Convenio SNP.

Cuando la Asamblea del Fondo de 1992 trató esta cuestión en octubre de 2003, el representante del International Group of P&I Clubs manifestó que los P&I Clubs continuarían aceptando los certificados que ya habían sido expedidos para el ejercicio de 2003 relativo a pólizas, es decir hasta el 20 de febrero de 2004, y que podrían prorrogar la cobertura para el ejercicio de 2004 a fin de poder seguir brindando una cobertura apropiada, aunque ello podría entrañar un cambio en las condiciones de reaseguro de los P&I Clubs. Desde entonces se ha confirmado que los P&I Clubs expiden certificados para el ejercicio de 2005 sobre la misma base. Con todo, la situación relativa al Convenio SNP será diferente porque los P&I Clubs han indicado que los propios Clubs no pueden obtener una cobertura apropiada de sus aseguradores en relación con el terrorismo.

Se están procurando diferentes soluciones a los problemas del terrorismo en relación con el Convenio de Atenas, y tal vez se encuentre un modelo apropiado en ese contexto. El Comité Jurídico de la OMI examinó la cuestión de la cobertura de seguro en el ámbito del Convenio de Atenas para actos de terrorismo en abril de 2005 y ha presentado un proyecto de resolución para su aprobación por la Asamblea de la OMI. El proyecto de resolución recomienda que los Estados ratifiquen el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, con la salvedad de que se reservan el derecho de expedir y aceptar certificados de seguro con las exenciones y limitaciones especiales que necesiten las condiciones del mercado de seguros en el momento de expedir el certificado, tales como la cláusula de bioquímica y las cláusulas relativas al terrorismo (documento LEG/90/15 de la OMI, párrafos 355-365 y Anexo 6).

En la reunión de Ottawa se acordó pedir al Comité Jurídico que a) revisase las *Directrices sobre responsabilidad de los propietarios de los buques con respecto a reclamaciones de derecho marítimo* de la OMI, con el fin de adaptarlas a los efectos del Convenio SNP, y b) presentase las Directrices con un proyecto pertinente de resolución a la Asamblea de la OMI, instando a que los Estados las implementen en relación con la ratificación del Convenio SNP para garantizar que exista una cobertura de seguro eficaz. El Comité Jurídico todavía no ha abordado esta cuestión.

5 EL FONDO SNP

5.1 Establecimiento del Fondo SNP

En virtud del artículo 13 del Convenio SNP, se establecerá el Fondo internacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Fondo SNP) cuando entre en vigor el Convenio, con el fin primordial de facilitar indemnización por daños causados por SNP en la medida en que la protección ofrecida por el propietario del buque y su asegurador en virtud del artículo 14 del Convenio sea insuficiente o no se encuentre disponible.

5.2 Funcionamiento del Fondo SNP

El Fondo SNP funcionará de modo similar al Fondo de 1992. De conformidad con los artículos 24 y 25, el Fondo SNP se regirá por una Asamblea, constituida por todos los Estados Miembros. Su primer periodo de sesiones, de conformidad con el artículo 44, lo convocará el Secretario General de la OMI y tendrá lugar dentro de un plazo no superior a treinta días contados a partir de la entrada en vigor del Convenio SNP.

En virtud del artículo 26, las funciones de la Asamblea comprenderán:

- f) examinar y aprobar, según sea necesario, toda recomendación del Director del Fondo SNP con respecto al alcance de la definición de carga sujeta a contribución; y
- m) examinar cada cinco años la aplicación del presente Convenio, prestando especial atención al funcionamiento del sistema para el cálculo de los gravámenes y el mecanismo para el pago de las contribuciones correspondientes al tráfico nacional.

☐ Habrá algunas diferencias importantes en el modo en que funcionará el Fondo SNP en comparación con el Fondo de 1992. El Fondo de 1992 se ocupa únicamente de las reclamaciones por daños ocasionados por contaminación, mientras que el Fondo SNP deberá ocuparse de una gama más amplia de daños en potencia, por ej. la muerte y las lesiones corporales. El sistema de contribuciones al Fondo SNP es mucho más complicado que el de las contribuciones al Fondo de 1992.

En virtud del artículo 26 (i), la Asamblea creará una Comisión sobre reclamaciones de indemnización (similar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992) que tendrá un mínimo de 7 miembros y un máximo de 15. La Asamblea se esforzará por lograr una distribución geográfica equitativa de dichos miembros en la Comisión y hacer que los Estados Miembros estén debidamente representados.

☐ En la reunión de Ottawa se recomendó que el Fondo SNP suscribiera un memorando de entendimiento con las organizaciones involucradas en los siniestros, similar al suscrito entre los FIDAC y el International Group of P&I Clubs. En la reunión se consideró asimismo que sería esencial que el Fondo SNP suscribiera un Memorando de Entendimiento con el Fondo de 1992 de modo que, cuando fuese apropiado, se empleasen los mismos expertos en la evaluación de las reclamaciones.

5.3 Secretaría y Director del Fondo SNP

En virtud del artículo 24, el Fondo SNP será administrado por una Secretaría, al frente de la cual habrá un Director.

☐ Los FIDAC (esto es el Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario) tienen una Secretaría común. Cuando el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea, discutió la cuestión de la Secretaría del Fondo SNP en mayo de 2003, varias delegaciones expresaron la opinión de que la solución más práctica sería que el Fondo SNP tuviera una Secretaría común con los FIDAC. Se señaló que una Secretaría común permitiría al Fondo SNP beneficiarse de la experiencia de los FIDAC y reduciría los costes administrativos tanto para los FIDAC como para el Fondo SNP. Sin embargo, una delegación expresó la opinión de que, como el Fondo SNP tendría Miembros diferentes de los FIDAC, debería contar con una Secretaría separada, para garantizar una

clara delineación de su funcionamiento y costes. El Consejo reconoció que la decisión sobre la localización del Fondo SNP sería adoptada por la Asamblea del Fondo SNP. No obstante, el Consejo encargó al Director del Fondo de 1992 que continuase de momento la labor preparatoria en el supuesto de que el Fondo SNP tuviera una Secretaría común con los FIDAC y tuviera su sede en Londres (documento 92FUND/AC.1/A/ES.7/7, párrafos 6.6-6.7).

- ☐ En la reunión de Ottawa se acordó que la cuestión de la localización de la Secretaría del Fondo SNP exigía una decisión política y pidió al Comité Jurídico de la OMI que estudiase esta cuestión con vistas a facilitar una decisión de la OMI sobre la localización del Fondo SNP. En la reunión de Ottawa se pidió al Comité Jurídico que recomendase que el Fondo SNP y los FIDAC tuvieran una Secretaría común, localizada en Londres. El Comité Jurídico todavía no ha abordado esta cuestión.

5.4 Contribuciones al Fondo SNP

El Fondo SNP se financiará mediante contribuciones basadas en las cantidades de carga sujeta a contribución recibidas en el territorio de un Estado Miembro en el Fondo SNP tras su transporte marítimo, como se indica en los artículos 16-23. En virtud de los artículos 18, 19 y 20, el Fondo SNP tendrá contribuciones tanto iniciales como anuales que se ingresarán en una cuenta general (que se dividirá en sectores) y en las cuentas independientes (véanse secciones 7.1 y 7.2).

En virtud del artículo 16.4, la cuenta general y las cuentas independientes se utilizarán para indemnizar los daños ocasionados por las SNP cubiertas por la cuenta respectiva, es decir que no habrá subvención cruzada. La Asamblea decidirá la cuantía total de las contribuciones destinadas a cada una de esas cuentas. El artículo 17.3 dispone que la distribución entre los sectores de la cuenta general de las contribuciones para la indemnización de daños se calculará de conformidad con las reglas del Anexo II del Convenio. En virtud del artículo 17.4, la Asamblea decidirá la distribución de las contribuciones para gastos administrativos entre los sectores de la cuenta general y las cuentas independientes.

- ☐ El Fondo de 1992 tiene dos tipos de contribuciones: las destinadas al Fondo General, que cubre tanto los gastos administrativos como las reclamaciones de indemnización en la medida en que la suma global pagadera por el Fondo de 1992 no exceda de 4 millones de DEG (US\$5,9 millones) por siniestro (artículo 12.2 a) del Convenio del Fondo de 1992); y las destinadas a los Fondos de Reclamaciones Importantes, que se establecen para los siniestros que den pie a pagos sustanciales de indemnización por el Fondo de 1992, para cubrir los pagos superiores a la suma pagadera por el Fondo General respecto a aquel siniestro (artículo 12.2 b) del Convenio del Fondo de 1992). No existen disposiciones similares en el Convenio SNP. Por ello, el Fondo SNP sólo tendrá un tipo de contribuciones que han de cubrir tanto los gastos administrativos como las reclamaciones de indemnización.
- ☐ El Director del Fondo de 1992 ha estimado que los gastos administrativos del Fondo SNP probablemente serán muy inferiores a los de los FIDAC, quizás del orden de £1,0 millón (US\$1,8 millones) al año, comparados con los £3,6 millones (US\$6,5 millones) al año para los FIDAC.
- ☐ La cuantía máxima pagadera por el Fondo SNP por un siniestro será de 250 millones de DEG (US\$370 millones). Los gravámenes de contribuciones relativas a un siniestro importante probablemente se distribuirían en varios años.
- ☐ Las reglas del Anexo II del Convenio están concebidas para distribuir las contribuciones entre los sectores de la cuenta general según los riesgos relativos presentados por cada sector, calculadas como la media aritmética ponderada de la proporción entre las reclamaciones reconocidas y el volumen de carga sujeta a contribución para cada sector en los diez años precedentes.
- ☐ El Fondo de 1971 tenía tanto contribuciones iniciales como anuales, mientras que el Fondo de 1992 tiene únicamente contribuciones anuales. En virtud del artículo 16.3 del Convenio SNP, el Fondo SNP tendrá tanto contribuciones iniciales como anuales.

- ☐ En virtud del Reglamento interior del Fondo de 1992 adoptado por la Asamblea del Fondo de 1992, las contribuciones al Fondo General del Fondo de 1992 son prorrateadas en proporción a la parte del año pertinente en el cual un Estado fuera Miembro del Fondo de 1992. En virtud del artículo 12.2 b) del Convenio del Fondo de 1992, las contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes del Fondo de 1992 sólo son pagaderas respecto a los Estados que sean Miembro del Fondo de 1992 en la fecha en que tuvo lugar el siniestro pertinente. No obstante, la Asamblea del Fondo SNP deberá considerar si las contribuciones anuales al Fondo SNP de los contribuyentes de un Estado determinado deberán ser prorrateadas en proporción a la parte del año pertinente en el cual ese Estado fuera Miembro del Fondo SNP, independientemente de si el Estado fuera Miembro en la fecha en que tuvo lugar el siniestro concreto.

- ☐ Las contribuciones al Fondo General del Fondo de 1992 se basan en las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos durante el año civil precedente, mientras que las contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes del Fondo de 1992 se basan en las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos durante el año precedente a aquel en que tuvo lugar el siniestro (artículo 12.2 del Convenio del Fondo de 1992). No obstante, en virtud de los artículos 18.1 y 19.1, todas las contribuciones al Fondo SNP se basarán en las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos durante el año civil precedente, o el año que determine la Asamblea. Parece, por tanto, que los contribuyentes de un Estado que ratifique el Convenio tal vez tengan que pagar contribuciones por siniestros que tuvieron lugar antes de entrar en vigor el Convenio respecto a ese Estado. A la inversa, los contribuyentes de un Estado que denuncie el Convenio tal vez no tengan que pagar todas las contribuciones por siniestros que tuvieron lugar cuando el Convenio estaba en vigor respecto a ese Estado. Cabe observar, con todo, que en virtud del artículo 49.4 seguirá aplicándose las obligaciones de pagar contribuciones respecto a esos siniestros después de que el Convenio deje de estar en vigor para ese Estado.

6 LA CARGA SUJETA A CONTRIBUCIÓN Y EL RECEPTOR

6.1 Definición de carga sujeta a contribución

En el artículo 1.10 del Convenio SNP se define la "carga sujeta a contribución" como:

"toda sustancia nociva y potencialmente peligrosa que se transporte por mar como carga a un puerto o terminal situados en el territorio de un Estado Parte y que se descargue en ese Estado. La carga en tránsito que sea transbordada directamente, o a través de un puerto o terminal, de un buque a otro^{<4>}, ya sea en su totalidad o en parte, durante su transporte continuo desde el puerto o terminal de carga original hasta el puerto o terminal de destino final se considerará como carga sujeta a contribución sólo con respecto a su recepción en el destino final."

- ☐ El concepto de la recepción física tras el transporte por mar se expresa en el Convenio SNP de modo similar al Convenio del Fondo de 1992. El Fondo SNP podrá, por tanto, sacar partido de la práctica y experiencia de los FIDAC a este respecto.
- ☐ En virtud del artículo 10.1 b) del Convenio del Fondo de 1992, se pagarán contribuciones por los hidrocarburos recibidos por mar en un Estado no Miembro y posteriormente transportados por tierra, por ej. por oleoducto, ferrocarril o carretera, a un Estado Miembro que esté obligado a pagar contribución. No existe ninguna disposición similar en el Convenio SNP y la carga sujeta a contribución distinta de los hidrocarburos persistentes^{<5>} debe ser recibida, por tanto, en un Estado Miembro directamente por mar. No obstante, conforme al artículo 19.1 a) i), se pagarán contribuciones por los hidrocarburos persistentes (es decir hidrocarburos sujetos a contribución conforme al Convenio del Fondo de 1992) recibidos por mar en un Estado no Miembro y posteriormente transportados por tierra a un Estado Miembro que esté obligado a pagar contribución en virtud del Convenio SNP.
- ☐ En virtud del Convenio SNP, la carga en tránsito que sea transbordada de un buque a otro durante su transporte se considerará como carga sujeta a contribución sólo con respecto a su recepción en el destino final.
- ☐ En lo que respecta a la carga en tránsito, existe una diferencia entre el Convenio SNP y el Convenio del Fondo de 1992. En virtud del artículo 10.1 a) de este Convenio, se incluye toda recepción de hidrocarburos sujetos a contribución en puertos o instalaciones terminales de un Estado Miembro tras su transporte por mar, independientemente de si ha llegado a su destino final. La Asamblea del Fondo de 1992 ha adoptado una interpretación del artículo 10.1 a) en el sentido de que el transporte por mar no incluye el movimiento dentro de la misma zona portuaria y que el transbordo de un buque a otro no constituye recepción, independientemente de si ese transbordo:
 - i. tiene lugar dentro de una zona portuaria o fuera del puerto pero dentro de las aguas territoriales,
o
 - ii. se efectúa sólo utilizando el equipo del buque o por medio de un oleoducto que pase por tierra,
o
 - iii. tiene lugar entre dos buques de navegación marítima o de un buque de navegación marítima a un buque de navegación por vía interior.
- ☐ Las SNP cuyo destino final sea un Estado no Miembro no cuentan como carga sujeta a contribución, independientemente de si las SNP han sido previamente transbordadas en el territorio o las aguas territoriales de un Estado Miembro. Cabe observar que todo daño causado durante ese transbordo está cubierto por el Convenio SNP.

<4> Esto es transbordada de buque a buque.

<5> Para la expresión "hidrocarburos persistentes" en el contexto de las contribuciones, véase la sección 7.3.

- ☐ En la reunión de Ottawa se acordó que, en lo que respecta al concepto del transbordo, era necesaria cierta precaución, pero que sería necesario que la primera Asamblea del Fondo SNP adoptase criterios en cuanto a lo que constituiría el transbordo dentro de los términos del Convenio, teniendo en cuenta las prácticas del sector.
- ☐ Las expresiones "carga en tránsito" y "durante el transporte continuo" son fundamentales, y su interpretación tal vez tenga que ser examinada por la Asamblea del Fondo SNP.

El artículo 1.14 define "terminal" como:

"todo emplazamiento destinado a almacenar sustancias nocivas y potencialmente peligrosas llegadas en un medio de transporte acuático, incluida toda instalación situada mar adentro y conectada a dicho emplazamiento por una tubería u otro medio."

6.2 Las SNP transportadas en determinados buques no cuentan como carga sujeta a contribución

El artículo 1.1 define "buque" como "toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea."

En virtud del artículo 5.1, un Estado podrá declarar que el Convenio no se aplica a los buques, cuyo arqueado bruto no sea superior a 200 y que transporten SNP únicamente en bultos, y que realicen viajes entre puertos o instalaciones de ese Estado. La carga transportada en esos buques no cuenta como carga sujeta a contribución. En virtud del artículo 5.2 del Convenio, los Estados vecinos podrán acordar hacer extensivas sus declaraciones para cubrir los viajes entre ellos.

- ☐ La Federación de Rusia hizo una declaración en virtud del artículo 5.1 excluyendo tales buques en su instrumento de adhesión al Convenio SNP.

En virtud del artículo 4.4, el Convenio SNP no se aplicará a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del gobierno, a menos que un Estado haga una declaración oportuna en sentido contrario conforme al artículo 4.5.

- ☐ Las SNP transportadas en esos buques no cuentan como carga sujeta a contribución a menos que un Estado haga esa declaración.

6.3 Definición de "Receptor" y relación entre Agente y Principal

El artículo 1.2 del Convenio SNP define "persona" como:

"todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en compañía, con inclusión de un Estado o de cualquiera de sus subdivisiones políticas."

Al ratificar el Convenio, un Estado tendrá que decidir entre utilizar la definición de "receptor" del artículo 1.4 a) del Convenio o si ha de implementar, en virtud del artículo 1.4(b), una definición alternativa de "receptor" en el derecho nacional.

Conforme al artículo 1.4 a) del Convenio, "receptor" significa:

"la persona que físicamente recibe una carga sujeta a contribución descargada en los puertos o terminales de un Estado Parte".

El artículo 1.4 a) condiciona así este significado:

"con la salvedad de que, si en el momento de la recepción la persona que físicamente recibe la carga actúa como agente de otra persona sometida a la jurisdicción de cualquier Estado Parte, se considerará receptor al principal, si el agente facilita el nombre de éste al Fondo SNP".

- ☐ El concepto básico del artículo 1.4 a) es similar al del Convenio del Fondo de 1992, es decir de recepción física.
- ☐ Para que el agente (es decir el receptor físico) pueda pasar la responsabilidad por las contribuciones a su principal, éste debe estar subordinado a la jurisdicción de un Estado Miembro. Si no, el agente sigue siendo el receptor a los efectos de la responsabilidad por las contribuciones.
- ☐ El concepto de agencia no se define en el Convenio, y por lo tanto será determinado por el derecho nacional del Estado interesado.
- ☐ En la reunión de Ottawa se acordó que los Estados que implanten la legislación para el Convenio SNP necesitan cerciorarse de que la relación entre el agente y el principal esté bien definida, a fin de garantizar que estén en vigor los requisitos reglamentarios de notificar la carga sujeta a contribución.
- ☐ En la reunión de Ottawa se tomó nota de la necesidad de trabajar dentro de Europa a fin de garantizar la identificación del principal cuando los controles fronterizos difieran de los que se aplican en otras partes.
- ☐ Recae en el agente la carga de la prueba de proporcionar al Fondo SNP pruebas suficientes para determinar la relación con el principal. No obstante, una vez que el agente haya determinado la relación a satisfacción del Fondo, la responsabilidad por las contribuciones recae en el principal y no revierte al agente si el principal no paga.

En virtud del artículo 1.4 b) del Convenio, un Estado podrá aplicar un significado alternativo del término "receptor", como sigue:

"la persona que en el Estado Parte, de conformidad con la legislación nacional de dicho Estado, se considera el receptor de la carga sujeta a contribución descargada en los puertos o terminales de un Estado Parte, siempre que la cantidad total de carga sujeta a contribución recibida de conformidad con dicha legislación nacional sea sustancialmente la misma que la que se hubiera recibido en virtud del artículo 1.4 a)".

- ☐ Si un Estado implementa esa definición alternativa del término receptor en el artículo 1.4 b):
 - el receptor de la definición debe estar subordinado a la jurisdicción de ese Estado,
 - la definición debe implementarse a través de la legislación nacional, y
 - la aplicación de la definición debe traducirse en que la cantidad total de carga sujeta a contribución recibida de conformidad con dicha legislación nacional sea sustancialmente la misma que si se hubiera aplicado la definición del artículo 1.4 a), y
- ☐ Si un Estado no implementa el artículo 1.4 b) correctamente, entonces se aplica la definición del artículo 1.4(a).
- ☐ En la reunión de Ottawa, si bien se reconoció el derecho de los Estados a implementar una definición alternativa de "receptor" en virtud del artículo 1.4(b), se recomendó firmemente que no lo hiciesen. Consideró además que utilizar esta opción no debería llevar a un aumento de las contribuciones a pagar por los contribuyentes en otros Estados.
- ☐ En la reunión de Ottawa se observó que la aplicación de tal definición alternativa por un Estado presentaría complejidades adicionales y exigiría que ese Estado elaborase tanto un sistema especial de documentación como un sistema para demostrar que la cantidad total de carga sujeta a contribución es sustancialmente la misma que si se hubiera aplicado la definición del artículo 1.4(a).

En cuanto a los hidrocarburos persistentes ^{<6>}, en virtud del artículo 19.1 a) i) las contribuciones a la cuenta de hidrocarburos (véase la sección 7.3) se pagarán respecto de cada Estado Parte por

"...toda persona que recibiera en ese Estado ...una cantidad total que exceda de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución, según se definen éstos en el párrafo 3 del artículo 1 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, enmendado, y que esté o estuviera obligada a contribuir al Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de conformidad con el artículo 10 de dicho Convenio."

En el caso del GNL, en virtud del artículo 19.1 b) las contribuciones a la cuenta GNL (véase la sección 7.3) se pagarán respecto de cada Estado Parte por

"...toda persona que...fuera, inmediatamente antes de la descarga, titular de una carga de GNL descargada en un puerto o terminal de ese Estado."

- ☐ La definición de receptor en el artículo 1.4 no se aplica ni a los hidrocarburos persistentes ^{<7>}, en que el concepto de receptor es el mismo que en el Convenio del Fondo de 1992, ni al GNL, y por tanto cualquier responsabilidad respectiva no puede ser pasada por un agente a su principal. Además, los Estados no pueden utilizar el artículo 1.4 b) para aplicar una definición alternativa del término "receptor" a los hidrocarburos persistentes ^{<7>} o al GNL.
- ☐ La identidad de la persona que fuera titular de una carga de GNL inmediatamente antes de la descarga dependerá del tipo de contrato del transporte utilizado.
- ☐ Respecto a los GNL, en virtud del artículo 19.1 b), la persona responsable por las contribuciones puede o no estar subordinada a la jurisdicción del Estado en que se descarga el GNL.

6.4 Definición de "Persona asociada"

El artículo 16.6 del Convenio SNP define "Persona asociada" como:

"toda filial o entidad controlada colectivamente. La legislación nacional del Estado en cuestión determinará qué personas quedan incluidas en esta definición."

En virtud del artículo 16.5 del Convenio, deben sumarse las cantidades del mismo tipo de carga sujeta a contribución recibidas en el mismo Estado por personas asociadas, a los efectos de determinar si se han excedido los límites pertinentes (véase la sección 6.4).

^{<6>} Para la expresión "hidrocarburos persistentes" en el contexto de las contribuciones, véase la sección 7.3.

^{<7>} Para la expresión "hidrocarburos persistentes" en el contexto de las contribuciones, véase la sección 7.3.

7 CUENTAS Y SECTORES

7.1 Cuentas independientes

En virtud del artículo 16.2 del Convenio SNP, el Fondo SNP tendrá tres cuentas independientes para:

- a) los hidrocarburos definidos en el apartado a) i) del párrafo 5 del artículo 1 (**cuenta de hidrocarburos**);
- b) los gases naturales licuados de hidrocarburos ligeros cuyo componente principal sea el metano (GNL) (**cuenta GNL**); y
- c) los gases de petróleo licuados de hidrocarburos ligeros cuyos componentes principales sean el propano y el butano (GPL) (**cuenta GPL**);

a menos que se haya aplazado o suspendido la utilización de cualquiera de estas cuentas. En virtud del artículo 19.3, se aplazará el funcionamiento inicial de cualquiera de las cuentas independientes hasta que las cantidades de carga sujeta a contribución respecto de esa cuenta durante el año civil precedente, o el año que determine la Asamblea, superen los siguientes niveles:

| | |
|-------------------------|---------------------------|
| Cuenta de hidrocarburos | 350 millones de toneladas |
| Cuenta GNL | 20 millones de toneladas |
| Cuenta GPL | 15 millones de toneladas |

En virtud del artículo 19.4, la Asamblea podrá suspender el funcionamiento de una cuenta independiente si las cantidades de carga sujeta a contribución respecto de esa cuenta durante el año civil precedente son inferiores a estos niveles o si, transcurridos seis meses desde la fecha en que vencieron las contribuciones, la totalidad de las contribuciones pendientes de pago a dicha cuenta excede el 10% de la última recaudación de dicha cuenta. La Asamblea podrá, en virtud del artículo 19.5, restablecer el funcionamiento de una cuenta independiente que haya sido suspendido.

7.2 La Cuenta General

De conformidad con el artículo 16.1, el Fondo SNP tendrá además una cuenta general, que se dividirá en sectores. En virtud del artículo 18.1, la cuenta general tendrá al menos dos sectores:

- a) materias sólidas a granel a que se hace referencia en el apartado a) vii) del párrafo 5 del artículo 1 (véase la sección 3.1) ("**Materias sólidas a granel**");
- b) otras sustancias ("**Otras SNP**").

En virtud del artículo 18.2, si el funcionamiento de cualquiera de las tres cuentas independientes se ha aplazado o suspendido de conformidad con lo dispuesto en los artículos 19.3 y 19.4, cada cuenta independiente constituirá un sector independiente dentro de la cuenta general. Por consiguiente, la cuenta general podrá tener hasta cinco sectores.

☐ En el caso de las cuentas independientes, se ha sugerido que es posible que al principio no se alcancen los límites para establecer las cuentas GNL y GPL. En ese caso, al principio de las cuentas independientes sólo se establecerá la cuenta de hidrocarburos cuando entre en vigor el Convenio SNP, en tanto que el funcionamiento de las cuentas GNL y GPL se aplazará de modo que las cuentas GNL y GPL formen al principio sectores de la cuenta general.

☐ En virtud del artículo 4.3 b), el Convenio no será aplicable a los daños ocasionados por un material radiactivo de la clase 7 incluido en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas enmendado, o en el apéndice B del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel enmendado. La cuestión de si esas sustancias se deben considerar como carga sujeta a contribución no se trata en el Convenio. La Asamblea SNP tendrá que decidir cómo se debe interpretar el Convenio en este punto.

7.3 Contribuciones a las cuentas independientes

A reserva de lo dispuesto sobre personas asociadas en el artículo 16.5 y 16.6 (véase la sección 6.4), en virtud del artículo 19.1, pagará contribuciones anuales a las cuentas independientes, respecto de cada Estado Parte:

- a) en el caso de la cuenta de **hidrocarburos**,
 - i) toda persona que durante el año civil precedente, o el año que determine la Asamblea, recibiera en ese Estado una cantidad total que exceda de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución, según se definen éstos en el párrafo 3 del artículo 1 del Convenio del Fondo de 1992 ("**Hidrocarburos persistentes**"), y que esté o estuviera obligada a contribuir al Fondo de 1992, de conformidad con el artículo 10 de dicho Convenio; y
 - ii) toda persona que durante el año civil precedente, o el año que determine la Asamblea, fuera el receptor en ese Estado de una cantidad total que exceda de 20 000 toneladas de otros hidrocarburos transportados a granel enumerados en el apéndice I del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), enmendado ("**Hidrocarburos no persistentes**");
- b) en el caso de la cuenta **GNL**, toda persona que durante el año civil precedente, o el año que determine la Asamblea, fuera, inmediatamente antes de la descarga, titular de una carga de GNL descargada en un puerto o terminal de ese Estado;
- c) en el caso de la cuenta **GPL**, toda persona que durante el año civil precedente, o el año que determine la Asamblea, fuera el receptor en ese Estado de una cantidad total de GPL que exceda de 20 000 toneladas.

☐ En virtud del Convenio SNP, a los efectos de la cuenta de hidrocarburos, los hidrocarburos sujetos a contribución incluyen tanto los hidrocarburos persistentes como los no persistentes. De conformidad con el Convenio del Fondo de 1992, sin embargo, la obligación de pagar contribuciones sólo se refiere al petróleo crudo y al fuel-oil pesado como se definen en el artículo 1.3 del Convenio del Fondo de 1992, esto es excluyendo algunos tipos de hidrocarburos persistentes. La obligación de contribuir al Fondo SNP en virtud del subpárrafo a) i) antes señalado corresponde en lo que se refiere a los tipos de hidrocarburos a la obligación en virtud del Convenio del Fondo de 1992, mientras que la obligación de contribuir al Fondo SNP en virtud del subpárrafo a) ii) antes indicado se refiere a otros tipos de hidrocarburos, persistentes o no, respecto a los cuales no existe obligación de contribuir en virtud del Convenio del Fondo de 1992. Aunque no técnicamente correcta, a los efectos del Convenio SNP, la expresión "hidrocarburos persistentes" se ha empleado para referirse a los tipos de hidrocarburos cubiertos por el subpárrafo (a)(i), y la expresión "hidrocarburos no persistentes" se ha empleado para referirse a los tipos de hidrocarburos cubiertos por el subpárrafo a) ii).

☐ En virtud del artículo 4.3 a), el Convenio SNP no se aplica a los daños ocasionados por contaminación definidos en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, esto es daños de contaminación causados por hidrocarburos persistentes, tanto si se ha de pagar indemnización respecto a esos daños en virtud de dicho Convenio como si no. No obstante, tanto los receptores de hidrocarburos persistentes como de hidrocarburos no persistentes tendrán que contribuir a los pagos de indemnización del Fondo SNP con respecto a los daños sin contaminación ocasionados por hidrocarburos persistentes tal como se definen en el artículo 1.5 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Tendrán que pagar contribuciones al Fondo SNP tanto los receptores de hidrocarburos persistentes como de hidrocarburos no persistentes con respecto a los daños por contaminación y a los daños sin contaminación ocasionados por hidrocarburos no persistentes.

- ☐ Los receptores de hidrocarburos a granel tendrán que contribuir a la cuenta de hidrocarburos, mientras que los receptores de hidrocarburos en bultos tendrán que contribuir a la cuenta general. Los receptores de GNL y GPL tanto a granel como en bultos tendrán que contribuir a las cuentas GNL y GPL, respectivamente.
- ☐ El límite para las descargas de GNL es cero, de modo que todas las descargas de GNL deberán abonar contribuciones.

7.4 Contribuciones a la cuenta general

A reserva de lo dispuesto sobre las personas asociadas en el artículo 16.5 y 16.6 (véase la sección 6.4), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18.1 pagará contribuciones anuales a la cuenta general, respecto de cada Estado Parte, cualquier persona que en el año civil precedente, o el año que determine la Asamblea, fuera el receptor en ese Estado de cantidades superiores en total a 20 000 toneladas de carga sujeta a contribución que corresponda a los sectores de "materias sólidas a granel" y "otras SNP" respectivamente.

Si el funcionamiento de cualquiera de las cuentas independientes se hubiera aplazado o suspendido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18.2 se pagarán contribuciones anuales a los correspondientes sectores de la cuenta general respecto de cada Estado Parte conforme a las mismas disposiciones que para las contribuciones a las cuentas independientes. En virtud del artículo 17.3, el reparto entre los sectores de la cuenta general de contribuciones para la indemnización de los daños se calculará de conformidad con las reglas del Anexo II del Convenio.

- ☐ Las reglas del Anexo II han sido ideadas de modo que las contribuciones totales a la cuenta general se dividan entre los sectores según la experiencia de las reclamaciones de cada sector, esto espera reducir al mínimo toda subvención cruzada.

7.5 Resumen de los límites

Cuentas independientes (o sectores dentro de la cuenta general):

- | | | |
|----|-------------------------------|-----------------------|
| a) | Hidrocarburos | |
| | hidrocarburos persistentes | <8> 150 000 toneladas |
| | hidrocarburos no persistentes | <8> 20 000 toneladas |
| b) | GNL | cero |
| c) | GPL | 20 000 toneladas |

Sectores dentro de la cuenta general:

- | | | |
|----|---------------------------|------------------|
| d) | Materias sólidas a granel | 20 000 toneladas |
| e) | Otras SNP | 20 000 toneladas |

<8> Para la expresión "hidrocarburos persistentes" en el contexto de las contribuciones, véase la sección 7.3.

8 INFORMACIÓN SOBRE LA CARGA SUJETA A CONTRIBUCIÓN

8.1 Requisito de informar acerca de la recepción de la carga sujeta a contribución

8.1.1 Antes de entrar en vigor el Convenio

El artículo 43 del Convenio SNP dispone que, cuando un Estado deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y anualmente desde ese momento hasta que el Convenio entre en vigor para él, dicho Estado presentará al Secretario General de la OMI datos sobre las cantidades pertinentes de carga sujeta a contribución recibida o, en el caso de los GNL, descargada en ese Estado durante el año civil precedente respecto de la cuenta general y de cada cuenta independiente.

- ☐ Por el momento, el Estado solamente está obligado a informar la cantidad total de carga sujeta a contribución respecto de cada cuenta y no cada receptor o las cantidades recibidas por cada receptor respecto de cada cuenta, si bien el Estado debe tener esta información disponible a fin de calcular la cantidad total de la carga sujeta a contribución para cada cuenta.
- ☐ Al 1 de junio de 2005, ninguno de los ocho Estados que han ratificado el Convenio hasta ahora había cumplido su obligación a este respecto (véase el documento LEG/90/9 de la OMI, párrafo 2).
- ☐ En la reunión de Ottawa se acordó que, antes de ratificar el Convenio, los Estados deben implementar reglas para establecer un sistema de información estrictamente para fines de supervisión. En la reunión se propuso además que, para los fines de los sistemas de información nacionales, se deben aplicar en las reglas nacionales límites inferiores que los que se aplican en los Convenios.

8.1.2 Después de entrar en vigor el Convenio

Una vez que haya entrado en vigor el Convenio SNP, los Estados deberán rendir informes más detallados, indicando los contribuyentes individualmente y las cantidades de carga sujeta a contribución recibida por cada contribuyente para cada cuenta y sector, como se indica en los artículos 21.1 y 21.2 del Convenio:

Cada Estado Parte se asegurará de que toda persona obligada a pagar contribuciones de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 ó 19 o en el párrafo 5 del presente artículo, figure en una lista que el Director elaborará y mantendrá actualizada de conformidad con las disposiciones del presente artículo.

A los efectos indicados en el párrafo 1, cada Estado Parte comunicará al Director^{<9>}, en el plazo y en la forma que prescriba el Reglamento interior del Fondo SNP, el nombre y la dirección de toda persona que, respecto del Estado de que se trate, deba pagar contribuciones de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 ó 19 o en el párrafo 5 del presente artículo, así como los datos relativos a las cantidades pertinentes de carga sujeta a contribución por las cuales dicha persona tenga obligación de pagar contribuciones con respecto al año civil precedente.

- ☐ El primer año civil respecto al cual un Estado debe rendir ese informe detallado es el que preceda a aquel en que entre en vigor el Convenio para ese Estado.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 21.4, cuando un Estado no cumpla con su obligación de rendir informes sobre carga sujeta a contribución a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 21, y de ello resulte una pérdida financiera para el Fondo SNP, ese Estado estará obligado a indemnizar al Fondo SNP por esa pérdida (véase la sección 9.4).

<9> Entiéndase del Fondo SNP

Con respecto al transporte nacional por mar de SNP, conforme al artículo 21.5, un Estado tendrá la posibilidad de presentar un solo informe para toda esa carga sujeta a contribución, como sigue:

Con respecto a la carga sujeta a contribución transportada desde un puerto o terminal de un Estado Parte a otro puerto o terminal situado en el mismo Estado y descargada allí, los Estados Partes tendrán la posibilidad de presentar al Fondo SNP un informe en el que figure una cantidad total anual para cada cuenta, que cubra todas las cantidades recibidas de carga sujeta a contribución, incluida cualquier cantidad respecto de la cual haya que pagar una contribución con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 16. El Estado Parte, en el momento de enviar el informe:

- a) notificará al Fondo SNP que ese Estado le pagará la cuantía total de cada cuenta por lo que respecta al año de que se trate mediante una suma global; o bien
- b) encargará al Fondo SNP que recaude la cuantía total de cada cuenta mediante el envío de facturas a cada uno de los receptores o, en el caso de los GNL, a los titulares de la carga que descarguen dentro de la jurisdicción de dicho Estado Parte, por el importe que le corresponda pagar a cada uno de ellos. La identificación de esas personas se realizará de conformidad con la legislación nacional del Estado de que se trate.

☐ En la reunión de Ottawa se observó que la aplicación del artículo 21.5 por los Estados podría acarrear problemas similares a los derivados de implementar una definición alternativa de "receptor" en virtud del artículo 1.4(b).

8.2 Sistema de cálculo de la Carga sujeta a Contribución del Convenio SNP ("CCSC SNP")

8.2.1 Elaboración del sistema

Con la aprobación de la Asamblea del Fondo de 1992, la Secretaría de los FIDAC ha elaborado un sistema para ayudar a los Estados a cumplir la obligación de presentar informes de las cantidades recibidas de carga sujeta a contribución conforme al Convenio SNP. El sistema de cálculo de la Carga sujeta a Contribución del Convenio SNP ("CCSC SNP") está ideado para que un Estado pueda cumplir su obligación de presentar informes recopilando datos de cada receptor de la carga sujeta a contribución en ese Estado.

☐ En la reunión de Ottawa se acordó que la CCSC SNP demostraba que muchos de los pormenores administrativos que previamente habían causado preocupación se habían atendido con este sistema directo y transparente. En la reunión se acordó también que los gobiernos y el sector deberían aceptar la base de datos y promover su prueba y utilización en el sector.

El sistema está ideado para que lo utilicen los posibles contribuyentes y los Estados. Los posibles contribuyentes pueden introducir datos sobre la recepción de distintas sustancias, identificar la recepción total para cada posible cuenta o sector del Fondo SNP e informar sobre estas cantidades recibidas a la autoridad competente de su Estado. Los Estados pueden recopilar datos sobre la recepción de la carga sujeta a contribución y presentarlos a los FIDAC, a fin de poder supervisar el progreso para cumplir los requisitos de entrada en vigor del Convenio SNP.

El sistema puede utilizarse asimismo como herramienta educativa. Cualquier persona puede utilizar el sistema como si fuera un posible contribuyente y puede introducir datos de ejemplos e imprimir informes.

El sistema se presenta actualmente en forma de CD-ROM que contiene un programa para la instalación en un ordenador personal de usuario, y también se podrá disponer del sistema mediante un sitio en la Red destinado a ello, que se está actualmente en fase de desarrollo.

Se prevé que el sistema formará al final la base del sistema de facturación del Fondo SNP.

8.2.2 Base de datos SNP

La CCSC SNP incluye una base de datos de todas las sustancias que se califican como SNP. La OMI ha accedido amablemente a facilitar a la Secretaría de los FIDAC datos en formato electrónico de las sustancias cubiertas por los Convenios y Códigos pertinentes de la OMI, lo que facilitó en gran medida el desarrollo de la base de datos.

La base de datos ha sido elaborada con datos, incluidos los puntos de inflamación según proceda, sobre sustancias que figuran o no en las listas de los diversos Códigos y Convenios en que se basa la definición de SNP. Por consiguiente, la base de datos contiene datos de todas las sustancias que comúnmente se transportan por mar. La base de datos será actualizada regularmente para reflejar los cambios que se produzcan en las listas de sustancias de esos Códigos y Convenios.

La base de datos contiene información sobre si una sustancia se califica como SNP en una o varias partes de la definición de SNP en el artículo 1.5 del Convenio SNP (véase la sección 3.1). Cabe observar que las partes i)-iii) y v)-vii) de la definición se refieren a sustancias transportadas a granel, mientras que la parte (iv) de la definición se refiere a sustancias transportadas en bultos. El que una sustancia sea calificada como SNP puede depender, por lo tanto, de si es transportada a granel o en bultos. La base de datos tiene datos de las sustancias transportadas a granel separados de los datos de las sustancias en bultos, de modo que puede haber dos inscripciones de una sustancia particular, una respecto al transporte a granel y otra respecto al transporte en bultos.

Para las sustancias que se califican como SNP, la base de datos contiene además información sobre a cuál de las cuentas o sector pertenecen las sustancias a los efectos de las contribuciones (véanse las secciones 7.1 y 7.2). Cabe observar que existe una correlación limitada entre las partes de la definición de SNP y las disposiciones de los artículos 18 y 19 en cuanto a cuál cuenta independiente y/o sector de la cuenta general pertenece una sustancia a los efectos de las contribuciones. Por lo tanto, una sustancia puede reunir las condiciones para una cuenta o sector si se transporta a granel y una cuenta o sector diferente si se transporta en bultos.

Las sustancias que no se califican como SNP se enumeran como "No SNP" en "Cuenta/Sector".

La base de datos contiene información sobre sinónimos de sustancias en la medida en que esta información se indica en los Códigos y Convenios pertinentes de la OMI.

8.2.3 Utilización del sistema

Los posibles contribuyentes pueden introducir datos sobre las cantidades de cada sustancia recibida durante un año civil determinado, empleando el número o nombre NU de la sustancia. El sistema comprobará el número o nombre NU frente a la base de datos SNP e identificará si la sustancia se califica como SNP y, en caso afirmativo, a qué Cuenta/Sector corresponde. Si una carga en tránsito no se considera como carga sujeta a contribución en virtud del artículo 1.10, se puede introducir pero se marcará como excluida, siempre que se dé una razón de la exclusión. El sistema exhibe el nombre de expedición correcto de una sustancia, independientemente de si el sinónimo se ha utilizado para seleccionar la sustancia, por ejemplo, al introducir "éter de metilo" aparecerá "éter de dimetilo". Una vez que el posible contribuyente haya introducido todas las sustancias recibidas, puede presentar un informe al Estado pertinente dando el total de las cantidades recibidas para cada Cuenta/Sector e indicando si tiene personas asociadas (véase la sección 6.4).

Un Estado puede comprobar y aceptar o rechazar los informes que recibe de los posibles contribuyentes. Un Estado puede también pedir inspeccionar a efectos de auditoría la lista completa de las sustancias recibidas por un contribuyente. El Estado es responsable de cerciorarse de que los contribuyentes con personas asociadas o que actúen como agentes de un principal hayan sido marcados como tales en el sistema, de modo que se apliquen correctamente los límites a cada una de las Cuentas y Sectores. Una vez que el Estado se dé por satisfecho con los informes de todos sus posibles contribuyentes, puede presentar un informe al Fondo SNP dando el total de las cantidades recibidas para cada Cuenta/Sector, teniendo en cuenta las personas asociadas que haya (véase la sección 6.4).

El Fondo SNP, o el Fondo de 1992 actuando en su nombre, pueden comprobar y aceptar o interrogar sobre los informes que reciba de los posibles Estados Miembros. El Secretario General de la OMI podrá entonces evaluar la situación del cumplimiento de las condiciones de entrada en vigor para la recepción de carga sujeta a contribución en el artículo 46.1 b) del Convenio.

9 IMPLEMENTACIÓN POR LOS ESTADOS

9.1 Ratificación del Convenio

9.1.1 Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

En virtud del artículo 45 del Convenio SNP, los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

El Convenio SNP estuvo abierto a la firma del 1 de octubre de 1996 al 30 de septiembre de 1997 y fue firmado a reserva de ratificación por ocho Estados (Alemania, Canadá, Dinamarca, Finlandia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, y Suecia).

La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la OMI el instrumento que proceda. Al 1 de junio de 2005, ocho Estados (Angola, Chipre, Eslovenia, Federación de Rusia, Marruecos, Saint Kitts y Nevis, Samoa, y Tonga) habían ratificado el Convenio, de los cuales dos Estados (Chipre y la Federación de Rusia) tienen más de dos millones de unidades de arqueo bruto.

- ☐ En noviembre de 2002, el Consejo Europeo adoptó una decisión (2002/971/EC) que requiere que todos los Estados Miembros de la Unión Europea tomen las medidas necesarias para ratificar el Convenio SNP dentro de un plazo razonable y, a ser posible, antes del 30 de junio de 2006.

9.1.2 Información sobre la carga sujeta a contribución

En virtud del artículo 43 del Convenio SNP, cuando un Estado deposite un instrumento de ratificación, y anualmente desde ese momento hasta que el Convenio entre en vigor para él, dicho Estado presentará al Secretario General datos sobre las cantidades pertinentes de carga sujeta a contribución recibida o, en el caso de los GNL, descargada en ese Estado durante el año civil precedente respecto de la cuenta general y de cada cuenta independiente.

- ☐ Al 1 de junio de 2005, ninguno de los ocho Estados que han ratificado el Convenio hasta la fecha había cumplido su obligación a este respecto (véase el documento LEG/90/9 de la OMI, párrafo 2).

Después de que el Convenio entre en vigor, el artículo 21 requiere que los Estados presenten más informes detallados sobre la recepción de carga sujeta a contribución, como se indica en la sección 8.1.2.

9.2 Implementación del Convenio en la legislación nacional

9.2.1 Implementación en la legislación nacional

Un tratado internacional es vinculante para los Estados que lo han ratificado entre ellos. Para que los tribunales y autoridades administrativas de un Estado puedan aplicar sus disposiciones, el tratado ha de convertirse en parte de la legislación nacional del Estado interesado. Toda implementación de un tratado internacional en la legislación nacional debe hacerse siempre con la debida consideración al ordenamiento jurídico nacional, los requisitos constitucionales y la tradición legislativa.

Para algunos Estados, un tratado internacional ratificado por ese Estado se convierte automáticamente en parte de la legislación nacional; algunos Estados requieren también que el tratado sea publicado en su gaceta oficial a fin de que surta ese efecto. Si tal es el caso, la cuestión es entonces hasta qué punto las disposiciones del tratado se pueden considerar como "ejecutables de por sí", es decir hasta qué punto están

redactadas de tal manera que permitan a los tribunales y autoridades nacionales aplicarlas directamente. En la medida en que tal sea el caso, no hay necesidad de legislación adicional sobre las cuestiones cubiertas por esas disposiciones. Si las disposiciones no se pueden considerar como ejecutables de por sí, es necesaria legislación adicional. Es a veces difícil, sin embargo, determinar si los tribunales considerarían una disposición determinada como ejecutable de por sí o si es necesaria legislación nacional de implementación.

En cuanto a los Estados en que un tratado no se convierte automáticamente en parte de la legislación nacional al ratificarlo, todas las disposiciones esenciales del tratado deben ser implementadas por medio de un estatuto nacional, a menos que la legislación nacional ya sea de conformidad con dichas disposiciones. En los Estados que aplican este principio, las disposiciones esenciales del tratado se reproducen normalmente en un estatuto nacional. Dichas disposiciones pueden ser idénticas a las disposiciones correspondientes del tratado o redactadas de nuevo de conformidad con la tradición legislativa del Estado interesado. En este último caso, debe garantizarse que las disposiciones oficiales reflejen plenamente el contenido esencial del tratado y que proporcionen procedimientos apropiados para la aplicación del Convenio por los tribunales y autoridades nacionales. Otra manera de implementar un tratado es por referencia en un estatuto nacional al texto del tratado que se podría anexar al estatuto, ya sea en uno o varios de los textos auténticos del tratado (es decir en el idioma o idiomas en que fue adoptado) o, si ninguno de estos idiomas es idioma oficial del Estado interesado, en una traducción a su idioma o idiomas oficiales.

En ambos casos, es normalmente necesario que un Estado adopte disposiciones que traten de las cuestiones en que el tratado deja opciones a los Estados o en puntos que no se traten en el tratado pero que tienen que ser regulados.

- ☐ En la reunión de Ottawa se acordó que los Estados tal vez desearan considerar las reglas modelo canadienses, que ofrecen un enfoque exhaustivo de un sistema de cumplimiento y verificación (documento LEG/87/11/1 de la OMI, Anexo 8).
- ☐ Ejemplos de la legislación nacional de implementación para algunos Estados pueden hallarse en el sitio en la Red del Grupo de Trabajo por Correspondencia (véase la sección 10).

9.2.2 Opciones para los Estados al ratificar el Convenio o en cualquier momento después

El Convenio SNP da a los Estados opciones en varios puntos. Al ratificar el Convenio en cualquier momento después, un Estado tendrá que decidir:

- | | |
|---------------|--|
| Artículo 1.4 | Si ha de implementar una definición alternativa de "receptor" en la legislación nacional. |
| Artículo 4.5 | Si ha de aplicar el Convenio a los buques de guerra y otros buques excluidos por el Artículo 4.4. |
| Artículo 5 | Si ha de excluir a los buques cuyo arqueo bruto no sea superior a 200 y que transporten SNP únicamente en bultos, y que realicen viajes entre puertos o instalaciones de ese Estado; los Estados vecinos pueden acordar hacer extensiva esta exclusión para cubrir viajes entre ellos. |
| Artículo 21.5 | Si ha de presentar un informe con la cantidad total para cada cuenta/sector para la carga sujeta a contribución transportada desde un puerto o terminal de un Estado Parte a otro puerto o terminal situado en el mismo Estado y descargada allí, y en caso afirmativo, si ha de asumir responsabilidad por el pago de contribuciones por dicha carga sujeta a contribución. |
| Artículo 23 | Si ha de asumir responsabilidad por el pago de contribuciones por toda carga sujeta a contribución. |

- ☐ En la reunión de Ottawa, si bien se reconoció el derecho de los Estados a implementar una definición alternativa de "receptor" en virtud del artículo 1.4, se recomendó firmemente que no lo hiciesen (véase la sección 6.3).

- ☐ La Federación de Rusia, en su instrumento de adhesión al Convenio SNP, declaró que dicho Convenio no se aplicaría a los buques cuyo arqueo bruto no sea superior a 200 y que transportasen SNP únicamente en bultos, y realizasen viajes entre puertos o instalaciones de ese Estado.

En cuanto a los límites de responsabilidad del propietario del buque, un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación nacional no permita la conversión del DEG en moneda nacional podrá, en virtud de lo dispuesto en el artículo 9.9 b) del Convenio, declarar en vez de ello que la unidad de cuenta, en vez del DEG, equivale a 15 francos oro de cierta definición ("franco Poincaré").

9.3 Entrada en vigor

En virtud del artículo 46.1, el Convenio SNP entrará en vigor dieciocho meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:

- a) Por lo menos doce Estados, incluidos cuatro Estados con un mínimo de dos millones de unidades de arqueo bruto cada uno, hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él, y
- b) el Secretario General de la OMI haya recibido información de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 de que las personas que en dichos Estados estarían obligadas a pagar contribuciones en virtud de los párrafos 1 a) y 1 c) del artículo 18 han recibido durante el año civil precedente una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga sujeta a contribución a la cuenta general.

- ☐ El requisito de entrada en vigor para la carga sujeta a contribución se refiere únicamente a la recepción de materias sólidas a granel y otras SNP (véase la sección 7.2) y no se refiere a la recepción de hidrocarburos (persistentes o no persistentes), GNL o GPL.

- ☐ Si varios de los Estados que son Miembros de la Unión Europea ratifican para la fecha prevista del 30 de junio de 2006, el Convenio probablemente entrará en vigor a principios de 2008.

Para el Estado que manifieste su consentimiento en obligarse por el Convenio una vez satisfechas las condiciones para su entrada en vigor, ese consentimiento surtirá efecto en virtud del artículo 46.2 tres meses después de la fecha en que se haya manifestado tal consentimiento, o en la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 46, si esta fecha es posterior.

9.4 Obligaciones de los Estados Partes

El artículo 6 del Convenio SNP dispone que:

"Cada Estado Parte dispondrá lo necesario para que se cumpla con toda obligación nacida del presente Convenio y tomará las medidas apropiadas de conformidad con su legislación, incluida la imposición de las sanciones que pueda estimar necesarias, para que se cumpla efectivamente con tales obligaciones."

Los Estados Partes tienen además una serie de obligaciones específicas, que se indican en los siguientes artículos, algunos de los cuales se describen con mayor detalle en las secciones pertinentes de esta guía:

- Artículo 12.2-12.6 expedir o refrendar certificados de seguro obligatorio para los buques que enarbolan su pabellón
- Artículo 12.7 aceptar los certificados de seguro obligatorio expedidos por otros Estados, incluso si han sido expedidos o refrendados respecto de un buque no matriculado en un Estado Parte
- Artículo 12.10 no permitir comerciar a ningún buque que enarbole su pabellón a menos que se le haya expedido un certificado de seguro obligatorio

- Artículo 12.11 asegurarse de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una terminal mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, está cubierto por un seguro u otra garantía
- Artículo 13.2 reconocer al Fondo SNP como persona jurídica y a su Director como representante legal del Fondo SNP
- Artículo 21.1-21.2 presentar informes sobre la carga sujeta a contribución recibida
- Artículo 35.2 tomar, siempre que sea posible, las medidas pertinentes para la remisión o el reembolso de determinados derechos e impuestos, incluidos los impuestos indirectos o impuestos sobre las ventas, pagados por el Fondo SNP cuando haga adquisiciones considerables de determinados inmuebles y servicios
- Artículo 35.1 exención al Fondo SNP de toda clase de impuestos directos
- Artículo 35.6 autorizar sin restricción alguna la transferencia y el pago de cualquier contribución al Fondo SNP y cualquier indemnización liquidada por el Fondo SNP
- Artículo 38.4 garantizar que sus tribunales tienen jurisdicción para entender en las demandas de indemnización contra el propietario del buque y su asegurador
- Artículo 39.3 garantizar que sus tribunales tienen jurisdicción para entender en las acciones interpuestas contra el Fondo SNP a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 39
- Artículo 39.5 garantizar que el Fondo SNP tenga derecho a intervenir como parte en determinados procedimientos judiciales
- Artículo 40 reconocer y ejecutar fallos dictados conforme a lo dispuesto en los artículos 38 y 39 contra el propietario del buque o su asegurador o el Fondo SNP

Cabe observar que, conforme al párrafo 4 del artículo 21, cuando un Estado no cumpla con su obligación de presentar informes sobre la carga sujeta a contribución a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 21 y de ello resulte una pérdida financiera para el Fondo SNP, ese Estado estará obligado a indemnizar al Fondo SNP por esa pérdida.

- ☐ La falta de presentación de informes por un número importante de Estados ha sido un problema que se repite para los FIDAC y puede llegar a ser un problema similar para el Fondo SNP.

10 FUENTES DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

Puede obtenerse más información sobre el Convenio SNP en la OMI o en los FIDAC, en las siguientes direcciones:

OMI
4 Albert Embankment
Londres
SE1 7SR

FIDAC
Portland House
Stag Place
Londres
SW1E 5PN

Tel: +44 (20) 7735 7611
Fax: +44 (20) 7587 3210
Correo electrónico: info@imo.org
Sitio en la Red: www.imo.org

Tel: +44 (20) 7592 7100
Fax: +44 (20) 7592 7111
Correo electrónico: info@iopcfund.org
Sitio en la Red: www.iopcfund.org

El Comité Jurídico de la OMI estableció un Grupo de Trabajo por Correspondencia para asistir al Comité en la supervisión de la implementación del Convenio SNP. La correspondencia del Grupo y otros documentos útiles que pueden ayudar a responder a cualquier pregunta sobre la implementación del régimen se pueden encontrar en su Sitio en la Red en:

<http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/hns.html>

El Comité Jurídico ha acordado también una visión de conjunto del Convenio SNP, que fue elaborada por el Grupo de Trabajo por Correspondencia, a fin de facilitar información simple pero fundamental sobre las cuestiones clave que entran dentro del ámbito del Convenio, y que puede encontrarse en el Sitio en la Red de la OMI en:

http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic_id=753

El texto del Convenio SNP puede adquirirse en la OMI en la dirección arriba citada y también está a disposición en el Sitio en la Red del Grupo de Trabajo por Correspondencia.

11 GLOSARIO

| | |
|---|---|
| Convenio SNP | Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP) |
| Fondo SNP | Fondo internacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, esto es la organización creada en virtud del Convenio SNP |
| Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 | Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 |
| Convenio del Fondo, 1971 | Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 |
| Convenio del Fondo, 1992 | Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 |
| Protocolo relativo al Fondo Complementario | Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 |
| FIDAC de 1971 (Convenio del Fondo de 1971) | Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 1971, esto es la organización creada en virtud del Convenio del Fondo de 1971 |
| FIDAC de 1992 (Convenio del Fondo de 1992) | Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 1992, esto es la organización creada en virtud del Convenio del Fondo de 1992 |
| Fondo Complementario | Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, esto es la organización creada en virtud del Protocolo relativo al Fondo Complementario |
| Los FIDAC | Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, esto es el Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario |
| Convenio de Atenas | Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar 1974, enmendado mediante el Protocolo de 2002 al respecto |