

# El Convenio SNP de 2010



Septiembre de 2014



# ¿QUÉ ES EL CONVENIO SNP DE 2010?

Adoptado originalmente en 1996 en una Conferencia internacional organizada por la Organización Marítima Internacional (OMI), y enmendado por un Protocolo en 2010, el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas tiene por objeto garantizar que se dispone de la indemnización adecuada por los daños derivados del transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP).

## > ¿QUÉ SON LAS SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS (SNP)?

Las SNP constituyen un amplio abanico de sustancias químicas de diferentes propiedades y riesgos que incluyen tanto las cargas a granel como las mercancías en bultos. Las cargas a granel pueden ser sólidos, líquidos, incluidos los hidrocarburos persistentes y no persistentes, y gases licuados tales como el gas natural licuado (GNL) o el gas de petróleo licuado (GPL). La definición de SNP establecida en el Convenio SNP se basa en las listas de las sustancias determinadas en una serie de convenios y códigos de la OMI, destinadas a garantizar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación. El Convenio abarca un número elevado de sustancias, como las que se recogen en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), que enumera cientos de sustancias que pueden ser peligrosas cuando se transportan en bultos.

## > ¿CÓMO FUNCIONA EL CONVENIO?

El Convenio SNP se basa en un modelo anterior que ha funcionado con excelentes resultados, el de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo, que abarcan los daños por contaminación causados por derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque (véase [www.fidac.org](http://www.fidac.org)). Al igual que el régimen original de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, el Convenio SNP establecerá un sistema de dos niveles de indemnización pagadera en caso de accidentes en el mar que impliquen, en este caso, sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, como los productos químicos.

El primer nivel estará cubierto por un seguro obligatorio suscrito por los propietarios de buques, quienes podrán limitar su responsabilidad. En los casos en que el seguro no cubra un siniestro, o sea insuficiente para pagar la reclamación, se pagará un segundo nivel de indemnización con cargo a un Fondo (el Fondo SNP), constituido por las contribuciones de los receptores de SNP transportadas a granel. Las contribuciones se calcularán en función de la cantidad de SNP a granel recibidas en cada uno de los Estados Miembros en el año civil precedente.

## > ¿QUÉ TIPOS DE DAÑOS ESTARÁN CUBIERTOS POR EL CONVENIO SNP?

El Convenio SNP cubre los daños ocasionados en el territorio o en el mar territorial de un Estado Parte en el Convenio. También cubre los daños ocasionados por contaminación en la zona económica exclusiva (ZEE), o zona equivalente, de un Estado Miembro y los daños (distintos de los daños causados por contaminación) ocasionados por SNP transportadas a bordo de buques registrados en el pabellón del Estado Miembro fuera del mar territorial de cualquier Estado.

Están cubiertos los siguientes tipos de daños:

- La muerte o las lesiones corporales a bordo o fuera del buque que transporta las SNP
- La pérdida de bienes o los daños sufridos por bienes fuera del buque
- Las pérdidas económicas debidas a la contaminación, por ejemplo, en los sectores de la pesca, la maricultura y el turismo
- Los costes de las medidas preventivas, por ejemplo, las actividades de limpieza en el mar y en tierra
- Los costes de las medidas razonables de restauración del medio ambiente

Las reclamaciones en virtud del Convenio SNP se evaluarán según los criterios que establezcan los gobiernos de los Estados Partes.

## > ¿CUÁL ES LA CUANTÍA DE INDEMNIZACIÓN DISPONIBLE?

En virtud del Fondo SNP se dispondrá de una cuantía máxima de indemnización de 250 millones DEG (aproximadamente USD 380 millones), cifra que incluye toda cuantía pagada por el propietario del buque y su asegurador. Si el daño es causado por SNP a granel, el propietario del buque normalmente podrá limitar su responsabilidad financiera a una cuantía que oscila entre 10 millones y 100 millones DEG (aproximadamente de USD 15 millones a USD 150 millones)\*, dependiendo del arqueo bruto del buque. Si el daño es causado por SNP en bultos, la cuantía máxima de responsabilidad del propietario del buque es de 115 millones DEG (aproximadamente USD 175 millones). En cualquier caso, una vez alcanzado el límite del propietario del buque, el Fondo SNP intervendrá con el nivel adicional de indemnización.

\* La unidad de cuenta en el instrumento convencional es el derecho especial de giro (DEG) definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de monedas se ha efectuado sobre la base del tipo al 2 de septiembre de 2014 (en esa fecha 1 DEG = £0,915407 o US\$1,513710).

## > ¿CUÁNDO ES RESPONSABLE EL PROPIETARIO DEL BUQUE?

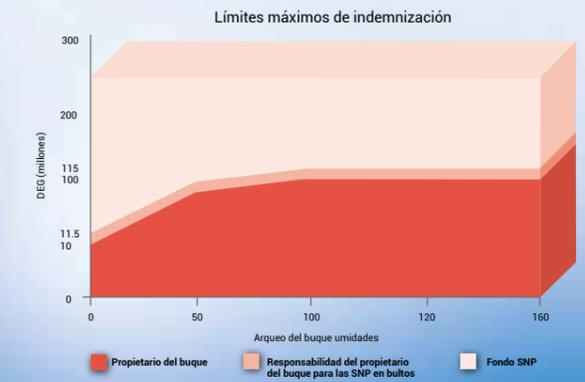
En virtud del Convenio SNP, el propietario del buque tendrá responsabilidad objetiva de todo daño ocasionado por las SNP, esto es, el propietario del buque será responsable incluso si no hubiera culpa por parte del buque o su tripulación.

El propietario del buque estará obligado a mantener un seguro para cubrir su responsabilidad en virtud del Convenio. Este seguro será normalmente proporcionado por los aseguradores de protección e indemnización (P&I).

## > ¿CÓMO FUNCIONARÁ EL FONDO SNP?

Una vez que entre en vigor el Convenio SNP, se creará el Fondo SNP. Los Estados que ratifiquen el Protocolo SNP de 2010 se constituirán en Miembros de dicho Fondo. El Fondo SNP facilitará el segundo nivel de indemnización y será administrado por una Secretaría y dirigido por un Director.

Se prevé que el Fondo SNP funcione de modo similar a los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) y se rija por una Asamblea integrada por representantes de los gobiernos de sus Estados Miembros. El Fondo SNP tendrá además un Comité para tratar las reclamaciones de indemnización, que será similar al Comité Ejecutivo de los FIDAC.



## > ¿CÓMO SE FINANCIARÁ EL FONDO SNP?

El Fondo SNP se financiará mediante contribuciones pagadas por los receptores de SNP a granel, o los titulares de la carga de GNL en ciertos casos, que hayan sido transportadas por mar a los puertos y terminales de los Estados Miembros.

El Fondo SNP tendrá hasta cuatro cuentas, con cuentas independientes para los hidrocarburos, GNL y GPL, y una cuenta general para sólidos a granel y otras SNP. No obstante, mientras las cantidades de SNP recibidas en todos los Estados Partes no lleguen a los umbrales establecidos, indicados en el cuadro que figura a continuación, todas las cuentas se administrarán a partir de la cuenta general.

Las contribuciones de cada uno de los receptores a las cuentas y sectores independientes guardarán proporción con las cantidades de SNP recibidas, siempre que dichas cantidades sean superiores a los umbrales establecidos.

En tanto que el total de contribuciones a la cuenta general se dividirá entre los sectores, según el nivel de reclamaciones en cada sector, las cuentas independientes solo atenderán a las reclamaciones derivadas de siniestros en los que intervengan las cargas respectivas, es decir, que no habrá subvención cruzada.

Como parte de los cambios acordados en el Protocolo SNP de 2010, las mercancías transportadas en bultos ya no se considerarán como carga sujeta a contribución al Fondo SNP. Sin embargo, la indemnización por siniestros en los que intervengan las SNP en bultos seguirá estando cubierta por la cuenta pertinente.

|                                 | Establecimiento de la cuenta | Contribuciones a la cuenta/sector por receptor |
|---------------------------------|------------------------------|--|
| <b>Cuenta general</b>           | 40 millones de toneladas*    |  |
| • Sólidos a granel              |                              | > 20 000 toneladas                             |
| • Otras SNP                     |                              |  |
| <b>Cuenta de hidrocarburos</b>  | 350 millones de toneladas    |  |
| • Hidrocarburos persistentes    |                              | >150 000 toneladas                             |
| • Hidrocarburos no persistentes |                              | >20 000 toneladas                              |
| <b>Cuenta GPL</b>               | 15 millones de toneladas     | >20 000 toneladas                              |
| <b>Cuenta GNL</b>               | 20 millones de toneladas     | Sin cantidad mínima                            |

(\*Condición para la entrada en vigor)

## > REQUISITOS DE NOTIFICACIÓN

Incluso antes de que entre en vigor el Convenio SNP, los Estados están obligados, al momento de ratificar el Convenio, y cada año a partir de entonces, a notificar las cantidades totales de carga sujeta a contribución, para cada cuenta y sector, que se hayan recibido en ese Estado en el año precedente. El incumplimiento de los requisitos de notificación puede llevar a la suspensión de la categoría de un Estado Contratante o a la retención de indemnización en relación con el Estado en cuestión.

## > ¿CUÁNDO ENTRARÁ EN VIGOR EL CONVENIO SNP?

El Convenio SNP entrará en vigor 18 meses después de la fecha en que

|                                |  |   |
|--------------------------------|--|---|
| 12 Estados lo hayan ratificado | Cuatro de los cuales con un mínimo de 2 millones de unidades de arqueo bruto | El volumen de la carga sujeta a contribución para la cuenta general debe ser de al menos 40 millones de toneladas |
|--------------------------------|--|---|

Una vez que el Protocolo entre en vigor, el Convenio de 1996, enmendado por el Protocolo de 2010, se denominará: "Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010" (Convenio SNP de 2010).

## > ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE LOS FIDAC?

Dada la larga experiencia de los FIDAC en la administración del sistema de indemnización por contaminación debida a hidrocarburos, y a petición de la Conferencia internacional que adoptó el Convenio SNP, se ha encargado a la Secretaría de los FIDAC que asista a la Secretaría de la OMI en la constitución del Fondo SNP y con los preparativos para el primer periodo de sesiones de la Asamblea SNP.

No es inusual que un tratado internacional tarde varios años en entrar en vigor y el Protocolo SNP de 2010 es relativamente nuevo. Los FIDAC siguen colaborando con la Secretaría de la OMI para prestar asistencia en la ratificación de los Estados o su adhesión al Protocolo con objeto de facilitar la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010 a la mayor brevedad. Ya se han adoptado y publicado directrices y formularios modelo de notificación para presentar datos sobre las cantidades totales de carga sujeta a contribución recibida en un Estado. Se ha elaborado una base de datos en línea (buscador SNP o "HNS Finder" en inglés) de sustancias SNP que se ajustan a la definición de carga sujeta a contribución en virtud del Protocolo SNP de 2010, que puede consultarse a través del sitio web [www.hnsconvention.org](http://www.hnsconvention.org); y ha continuado la colaboración, por medio de talleres y de otros modos, con los Estados que están considerando la posibilidad de ratificar el Protocolo y con las partes interesadas del sector que puedan verse afectadas por el Convenio.



## INFORMACIÓN ADICIONAL

Puede consultarse información adicional sobre el Convenio SNP y el Protocolo SNP de 2010 en: [www.hnsconvention.org](http://www.hnsconvention.org)

Fondo internacional de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992

Portland House  
Bressenden Place  
Londres SW1E 5PN  
Reino Unido

Teléfono: +44 (0) 20 7592 7100  
Fax: +44 (0) 20 7592 7111  
Correo electrónico:  
[info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)  
Sitio web: [www.fidac.org](http://www.fidac.org)

Puede consultarse más información sobre este y otros convenios de la OMI en: [www.imo.org](http://www.imo.org)



Las imágenes siguientes son cortesía de:  
AP/Press Association Images

