

Reseña del 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)

Nota explicativa

1 En su 84º periodo de sesiones, celebrado en abril de 2002, el Comité jurídico de la OMI aprobó la Reseña original del Convenio SNP 1996. En 2010 una Conferencia internacional adoptó un Protocolo relativo al Convenio de 1996 para solucionar los problemas prácticos que impedían ratificar el Convenio a numerosos Estados. La presente Reseña es una revisión del documento original y tiene en cuenta los cambios introducidos por el Protocolo de 2010.

2 Estos tratados constituyen, juntos, el Convenio SNP de 2010. La presente Reseña facilita información clara y esencial sobre las cuestiones clave que entran en el ámbito de aplicación del Convenio SNP de 2010. También debería proporcionar un punto de partida útil para responder a las preguntas de las partes interesadas, además de explicar los efectos generales del Convenio y su objetivo. La Reseña es simplemente explicativa y, por tanto, no contiene ninguna recomendación que se considere que da lugar a una obligación jurídica con respecto a la implantación del Convenio SNP de 2010.

3 La Reseña es coherente con lo dispuesto en la resolución A.932(22), adoptada por la Asamblea de la OMI en su 22º periodo de sesiones, la cual, entre otras cosas, instaba a los Estados Miembros a que otorgaran una alta prioridad a la labor de implantación del Convenio y a la resolución de toda dificultad de índole práctica que plantee el establecimiento del nuevo régimen, con miras a la ratificación, aceptación o aprobación del Convenio SNP de 2010, o la adhesión al mismo. También responde a la resolución 4 de la Conferencia internacional de 2010, en la cual se pide la revisión de la Reseña original a fin de tener en cuenta el Protocolo de 2010.

Razones principales de los cambios introducidos en el Convenio de 1996 por el Protocolo de 2010

4 La siguiente explicación breve de las causas subyacentes que impiden la entrada en vigor del Convenio SNP 1996 y de las soluciones adoptadas en el Protocolo de 2010 puede ayudar a comprender el Convenio SNP de 2010:

- i) la pesada carga que representa para los Estados el tener que notificar la amplia gama de sustancias en bultos que reciben. La solución adoptada consiste en la distinción entre las SNP a granel y en bultos y en la exclusión de las mercancías en bultos de la definición de la carga sujeta a contribución y la exención de los Estados receptores de la obligación de pagar contribuciones por las mismas al Fondo SNP. Sin embargo, el seguro obligatorio del propietario del buque sigue cubriendo los daños causados por las mercancías en bultos, y con el Fondo SNP se hace frente a todo exceso. A fin de mantener el sistema de dos estratos, en vista de la exclusión de las contribuciones al Fondo,

también se incrementó la cuantía de limitación del propietario del buque por transportar mercancías en bultos;

- ii) en el caso de cargas de gases naturales licuados (GNL), el Convenio SNP de 1996 estipulaba que la persona responsable de pagar las contribuciones debía ser el titular, el cual, sin embargo, podía no quedar sujeto a la jurisdicción de un Estado Parte, en cuyo caso, por tanto, las contribuciones no eran siempre recuperables. El Protocolo ahora atribuye la responsabilidad del pago al receptor, a menos que el titular haya acordado asumir esa responsabilidad; y
- iii) la falta de presentación de los informes sobre las cargas sujetas a contribución, al ratificar el Convenio SNP de 1996 y anualmente a partir de la ratificación, también constituye un serio obstáculo. La solución consiste en exigir a los Estados que presenten informes sobre las cargas sujetas a contribución como condición para constituirse en Estados Contratantes del Convenio y anualmente a partir de entonces, y en caso de no presentarlos se les privará temporalmente de su condición de Estado Contratante. Los Estados Partes que no presenten los informes anuales después de la entrada en vigor del Convenio no podrán reclamar una indemnización hasta que no hayan presentado los informes pendientes. La única excepción serán las reclamaciones por muertes y lesiones corporales.

Introducción sobre el Convenio SNP de 2010

5 La indemnización de los daños causados por el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP) está regida por el Convenio SNP de 2010.

6 El régimen establecido por el Convenio SNP de 2010 se basa en gran medida en el régimen existente con respecto a la contaminación por hidrocarburos ocasionada por buques tanque creado en virtud del *Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992* (Convenio de Responsabilidad Civil) y del *Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992* (Convenio del Fondo), que cubre los daños debidos a la contaminación por derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque.

7 El régimen que cubre las SNP está dispuesto en el Convenio SNP de 2010, que tiene por objeto proveer una indemnización adecuada, rápida y efectiva por muertes o lesiones, la pérdida o los daños de bienes y daños para el medio ambiente ocasionados por el transporte marítimo de SNP. El Convenio cubre tanto los daños causados por la contaminación como los causados por otros sucesos, por ejemplo, los incendios y las explosiones.

8 De conformidad con el Convenio SNP de 2010, el propietario del buque es responsable de las pérdidas y daños hasta cierta cuantía, cubiertas por un seguro (primer estrato). Un fondo de indemnización (el Fondo SNP) proveerá una indemnización adicional en los casos en que las víctimas no puedan obtener una indemnización plena del propietario del buque o de su asegurador (segundo estrato). El Fondo SNP será financiado por las compañías y otras entidades que reciban en uno de los Estados Miembros cantidades de SNP, transportadas por mar, superiores a los umbrales establecidos por el Convenio.

Ámbito de aplicación

9 El Convenio SNP de 2010 cubre todo daño ocasionado por SNP en el territorio o en el mar territorial de un Estado Parte en el Convenio. Cubre, asimismo, los daños ocasionados por la contaminación del medio ambiente en la zona económica exclusiva de un Estado Parte, o en la zona equivalente, y los daños, distintos de los causados por la contaminación del medio ambiente, ocasionados por SNP transportadas a bordo de buques matriculados en un Estado Parte o que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte, fuera del territorio o del mar territorial de cualquier Estado. El Convenio también cubre los costos de las medidas preventivas, por ejemplo, las medidas para prevenir o reducir al mínimo los daños, dondequiera que éstas se tomen.

10 El Convenio SNP de 2010 no cubre los daños ocasionados durante el transporte de SNP al buque o desde éste. La cobertura comienza desde el momento en que las SNP entran en una parte cualquiera del equipo del buque o pasan su borda, al cargarlas, y termina cuando las SNP dejan de estar en una parte cualquiera del equipo del buque o pasan su borda, al descargarlas.

11 El Convenio SNP de 2010 cubre sucesos que entrañan el transporte marítimo de SNP en embarcaciones aptas para la navegación marítima de cualquier tipo, con excepción de los buques de guerra 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. El Convenio permite que un Estado excluya de la obligación de aplicar este Convenio a los buques cuyo arqueado bruto no sea superior a 200, que transporten SNP únicamente en bultos y que realicen viajes entre puertos o instalaciones de ese Estado.

12 En el Convenio SNP de 2010 el concepto de SNP se define principalmente por referencia a listas de sustancias que han sido previamente determinadas así en diversos convenios y códigos internacionales que tienen como finalidad garantizar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación. Las referencias a los códigos y reglamentos sobre las SNP se indican en el artículo 1.5 del Convenio y, con una sola excepción, reflejan las enmiendas realizadas a los mismos por los órganos de la OMI desde la adopción del Convenio SNP 1996. La excepción corresponde a las materias sólidas a granel que entrañen riesgos de naturaleza química, a las cuales les son aplicables las disposiciones, entre otros instrumentos, del *Código marítimo internacional de mercancías peligrosas* (Código IMDG), aplicable en 1996, cuando sean transportadas en bultos. A este respecto, se hace referencia a la Circular N° 3144 de la OMI, de 6 de enero de 2011, en la cual se enumeran las materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química mencionadas por nombre en el Código IMSBC y también en el Código IMDG **aplicable en 1996**, y las materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química mencionadas por nombre en el Código IMSBC, pero que *no* se mencionan por nombre en el Código IMDG aplicable en 1996.

13 Las SNP abarcan tanto las cargas a granel como las mercancías en bultos. Las cargas a granel pueden ser sustancias sólidas o líquidas, incluidos los hidrocarburos, o los gases licuados. Se incluye un gran número de sustancias: en el Código IMDG, por ejemplo, figuran cientos de sustancias que pueden resultar peligrosas cuando se transportan en bultos. Algunos materiales sólidos a granel, tales como el carbón y el mineral de hierro, están excluidos.

Daños

14 Entre los daños se incluyen la muerte o las lesiones corporales, tanto a bordo como fuera del buque que transporte SNP, la pérdida o los daños a bienes fuera del buque, las pérdidas o los daños debidos a la contaminación del medio ambiente, el lucro cesante por pesca y turismo, y los costos de las medidas preventivas, así como las pérdidas o daños ocasionados por esas medidas. El Convenio SNP de 2010 define como medida preventiva toda medida razonable que con posterioridad a un suceso tome cualquier persona con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños. Entre éstas se incluyen medidas tales como la limpieza o la remoción de SNP de los restos de un naufragio si éstas representan un peligro o un riesgo de contaminación.

15 El Convenio SNP de 2010 no cubre los daños debidos a la contaminación causada por hidrocarburos persistentes, puesto que tales daños pueden estar cubiertos por los regímenes internacionales existentes, establecidos mediante el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, y el Convenio del Fondo. No obstante, el Convenio sí cubre los daños que no se deban a la contaminación causada por hidrocarburos persistentes, por ejemplo, los daños causados por incendios o explosiones. El Convenio no se aplica a los daños ocasionados por materiales radiactivos.

16 La cuantía disponible para el pago de indemnizaciones por parte del propietario del buque y del Fondo SNP se distribuirá entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones probadas. No obstante, las reclamaciones por muerte y lesiones corporales tendrán prioridad sobre otras reclamaciones. Para esas reclamaciones se reserva hasta dos tercios de la cuantía disponible para las indemnizaciones.

Primer estrato – Responsabilidad del propietario del buque

a) Responsabilidad objetiva del propietario del buque

17 Tras un suceso en el que estén presentes SNP, la responsabilidad objetiva de pagar la indemnización recae sobre la persona inscrita como propietaria del buque de que se trate. Esto significa que es responsable aunque no haya cometido falta alguna. Siempre que exista un nexo causal entre los daños y las SNP transportadas a bordo del buque, el hecho de que se hayan producido daños es suficiente para probar la responsabilidad del propietario del buque.

18 De conformidad con el Convenio SNP de 2010, el propietario del buque sólo está exento de responsabilidad si prueba que:

- a) los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o
- b) los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños; o
- c) los daños se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función; o
- d) el hecho de que el cargador o cualquier otra persona no haya suministrado información en cuanto a la naturaleza potencialmente peligrosa y nociva de las sustancias cargadas
 - i) ha ocasionado los daños total o parcialmente; o
 - ii) le ha llevado a no obtener un seguro;

a condición de que ni él ni sus empleados ni agentes tuvieran o hubieran debido razonablemente tener conocimiento de la naturaleza potencialmente peligrosa y nociva de las sustancias cargadas.

19 Si el propietario del buque prueba que los daños ocasionados se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona, el propietario puede ser exonerado total o parcialmente de su obligación de indemnizar a esa persona.

20 El Convenio SNP de 2010 no atribuye la responsabilidad al propietario de las SNP presentes en el suceso.

b) Limitación de responsabilidad

21 Normalmente, el propietario del buque tiene derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del Convenio SNP de 2010, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calcula tomando como base las unidades de arqueo bruto del buque (TRB), en la forma siguiente:

- a) Cuando los daños sean causados por SNP a granel:
 - i) 10 millones de derechos especiales de giro (DEG)⁶ para buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 TRB; y
 - ii) para buques cuyo arqueo exceda de 2 000 TRB, 10 millones de DEG más:
 - 1 500 DEG por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 TRB; y
 - 360 DEG por cada unidad de arqueo por encima de las 50 000 TRB;si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de 100 millones de DEG.

⁶ Los derechos especiales de giro son una unidad monetaria establecida por el Fondo Monetario Internacional (FMI); al 30 de diciembre de 2010, 1 DEG = 0,997755 libras esterlinas o 1,54003 dólares de los Estados Unidos.

- b) Cuando los daños sean causados por SNP en bultos, o cuando los daños sean causados por SNP a granel y SNP en bultos, o cuando no sea posible determinar si los daños procedentes de ese buque han sido causados por SNP a granel o por SNP en bultos:
 - i) 11,5 millones de DEG para buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 TRB; y
 - ii) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, a la cantidad mencionada en i) se sumarán las siguientes cantidades:
 - 1 725 DEG por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 TRB; y
 - 414 DEG por cada unidad de arqueo por encima de las 50 000 TRB;si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de 115 millones de DEG.

22 Se negará al propietario del buque el derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que los daños se debieron a una acción o a una omisión suyas y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños.

c) Encauzamiento de la responsabilidad

23 Como se ha señalado anteriormente, en virtud del Convenio SNP de 2010 la responsabilidad por los daños debidos a contaminación recae sobre la persona inscrita como propietaria del buque. No puede promoverse ninguna reclamación de indemnización contra quienes se indican seguidamente, a menos que los daños se deban a una acción u omisión de dichas personas y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños:

- a) los empleados o agentes del propietario del buque ni los tripulantes;
- b) el práctico ni cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque;
- c) ningún fletador (incluido el arrendatario a casco desnudo), gestor naval o armador del buque;
- d) ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente;
- e) ninguna persona que tome medidas preventivas; y
- f) ningún empleado o agente de las personas mencionadas en c), d) y e).

d) Seguro obligatorio

24 El propietario de un buque que transporta SNP está obligado a suscribir un seguro o a mantener otra forma de garantía financiera aceptable, de modo que quede cubierta su responsabilidad por daños en virtud del Convenio SNP de 2010.

25 El Convenio SNP de 2010 obliga a los propietarios de buques a demostrar que el buque está cubierto por un seguro mediante la presentación de un certificado al entrar a un puerto de cualquier Estado Parte en el Convenio, independientemente de que el Estado de matrícula del buque sea un Estado Parte. Los certificados serán expedidos por el Estado de matrícula del buque o, si el Estado no es parte en el Convenio, por un Estado Parte. Los Estados Partes están obligados a aceptar todo certificado expedido por cualquier otro Estado Parte.

26 Podrá promoverse una reclamación de indemnización de daños directamente contra el asegurador o contra toda persona proveedora de la garantía financiera.

Segundo estrato – El Fondo SNP

27 El Fondo SNP pagará una indemnización cuando el total de las reclamaciones admisibles rebase la responsabilidad del propietario del buque, es decir, el Fondo paga una indemnización «suplementaria» cuando el propietario del buque, o su asegurador, no puede satisfacer la cuantía íntegra de la indemnización por las pérdidas o daños ocasionados por un suceso.

28 El Fondo SNP también pagará una indemnización cuando:

- el propietario del buque sea exonerado de su responsabilidad; o
- el propietario del buque, responsable de los daños, sea financieramente insolvente para dar cumplimiento a sus obligaciones.

29 Para presentar una reclamación contra el Fondo SNP, el Convenio SNP de 2010 exige que el reclamante pruebe que existe una probabilidad razonable de que los daños resulten de un suceso relacionado con uno o más buques. En tales casos, es posible que el Fondo SNP haya de hacer frente a una indemnización incluso si no pudiera identificarse qué buque en concreto causó los daños.

30 El Fondo SNP no es responsable de pagar una indemnización si los daños resultaron de un acto de guerra, hostilidades, etc., o se debieron a descargas de SNP procedentes de un buque de guerra o de otro buque cuya propiedad u utilización corresponda a un Estado y que, en ese momento, estuviese destinado exclusivamente a servicios no comerciales del Gobierno.

31 Si el Fondo SNP prueba que los daños se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona, el Fondo SNP podrá ser exonerado total o parcialmente de su obligación de indemnizar a dicha persona. No obstante, no habrá tal exoneración para el Fondo SNP con respecto a las medidas preventivas.

Límites de la indemnización pagadera por el Fondo SNP

32 La cuantía máxima pagadera por el Fondo SNP en relación con un suceso cualquiera son 250 millones de DEG, cantidad que incluye la suma pagada por el propietario del buque o su asegurador. El Convenio SNP de 2010 provee, asimismo, un procedimiento simplificado para incrementar en el futuro la indemnización máxima pagadera por el Fondo en virtud del Convenio.

33 Si la cuantía total de las reclamaciones admisibles no excede la cuantía máxima disponible para el pago de indemnizaciones, se satisfarán plenamente todas las reclamaciones. En caso contrario, se deberán prorratear los pagos, es decir, todos los reclamantes recibirán la misma proporción de sus reclamaciones admisibles.

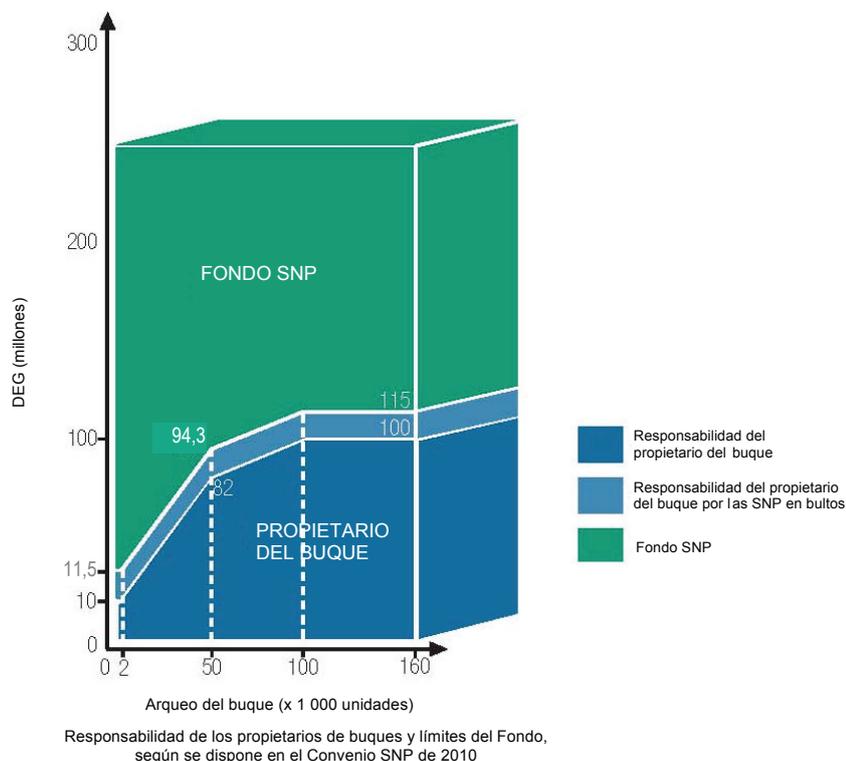


Figura 1 – Cuantías de las indemnizaciones de conformidad con el Convenio SNP de 2010

Financiación del Fondo SNP

a) Contribuciones al Fondo SNP

34 Las indemnizaciones pagaderas por el Fondo SNP se financiarán mediante las contribuciones impuestas a las personas que, en un año civil, hayan recibido dentro del territorio de un Estado Miembro cargas sujetas a contribución transportadas por mar, en cantidades superiores a los umbrales especificados en el Convenio SNP de 2010. Los gravámenes que debe satisfacer cada contribuyente serán proporcionales a la cantidad de SNP recibida por esa persona cada año.

35 A los efectos del sistema de contribuciones, no sólo se tendrán en cuenta las cargas importadas, sino también las cargas recibidas tras haber sido transportadas por mar entre puertos de un mismo Estado. A este respecto, por cargas sujetas a contribución se entienden las SNP a granel. No obstante, mientras se encuentre en tránsito una carga no se considera como carga sujeta a contribución. Es decir, siempre que la carga no se importe, consuma o transforme, su transbordo no implica que deba pagarse una contribución al Fondo SNP.

36 Las contribuciones destinadas a financiar las indemnizaciones pagaderas por el Fondo SNP se aportan con posterioridad a un suceso, es decir, los gravámenes solo deberán pagarse después de ocurrir un suceso en el que haya de recurrirse al Fondo SNP. En el caso de sucesos de mucha gravedad, los gravámenes pueden pagarse a lo largo de varios años.

37 El Convenio SNP de 2010 permite que las personas que físicamente reciben SNP en nombre de un tercero, por ejemplo, una empresa de almacenamiento, designen a ese tercero como receptor a los efectos del Convenio. Tanto la persona que físicamente recibe la carga sujeta a contribución en un puerto o terminal como un tercero designado como receptor deben estar sujetos a la jurisdicción de un Estado Parte.

38 Para los GNL, las contribuciones anuales serán pagadas por el receptor, o por el titular si así lo hubiera acordado con el receptor, pero, si el titular no efectúa los pagos, la responsabilidad por los mismos recaerá en el receptor.

39 A los Estados se les permite establecer su propia definición de «receptor» de conformidad con su legislación nacional. No obstante, la definición que se adopte deberá tener como resultado que la cantidad total de carga sujeta a contribución que se reciba en el Estado en cuestión sea similar a la que se hubiera recibido de haberse aplicado la definición que figura en el Convenio. Esto otorga a los Estados flexibilidad para implantar el Convenio en conjunción con la legislación nacional en vigor, sin ofrecer a los Estados la oportunidad de obtener una ventaja comercial indebida.

40 Los Estados Parte están obligados a comunicar al Director del Fondo SNP el nombre y la dirección de los receptores de cantidades de cargas sujetas a contribución que hayan excedido los umbrales durante el año precedente, además de las cantidades de carga recibidas por cada uno de ellos. El Fondo SNP no tendrá que pagar ninguna indemnización hasta haberse satisfecho estas obligaciones de notificación, excepto en el caso de muerte y lesiones corporales. Las cargas sujetas a contribución se limitan a las SNP a granel, a diferencia de la situación anterior a la adopción del Protocolo de 2010, cuando dichas cargas incluían las SNP en bultos. No obstante, el seguro obligatorio del propietario del buque sigue cubriendo los daños causados por las mercancías en bultos, haciendo frente el Fondo SNP a todo exceso.

41 Los Estados están obligados a indemnizar al Fondo SNP por las pérdidas financieras que sufra el Fondo como resultado de no haber presentado los informes correspondientes. Los Estados tienen la opción de elaborar regímenes de aplicación nacional para la recaudación de contribuciones por la recepción de cargas transportadas en tráfico nacional (es decir, el transporte marítimo desde un puerto o terminal a otro puerto o terminal situado en el mismo Estado).

42 Al manifestar su consentimiento en obligarse por el Protocolo SNP de 2010 y, por tanto, por el Convenio SNP de 2010, y anualmente desde entonces hasta la entrada en vigor del Protocolo para un Estado dado, los Estados Contratantes están obligados a remitir información a la OMI sobre las cargas sujetas a contribución que hayan recibido. Esto permitirá que el Secretario General de la OMI determine la fecha de entrada en vigor del Convenio SNP de 2010. Un Estado que no cumpla estas obligaciones de notificación será privado

temporalmente de su condición de Estado Contratante hasta que haya presentado los datos requeridos. Un Estado que no presente los informes anuales después de la entrada en vigor del Convenio no podrá reclamar indemnización alguna hasta que haya presentado los datos requeridos, excepto en el caso de reclamaciones por muerte y lesiones corporales.

43 Los Estados que decidan constituirse en Partes en el Protocolo SNP de 2010 deberían asegurarse de que depositan instrumentos sólo respecto del Protocolo, sin ninguna referencia al Convenio SNP 1996.

b) Cuentas del Fondo SNP

44 El Fondo SNP, cuando sea totalmente operativo, tendrá cuatro cuentas:

- Hidrocarburos
- Gases naturales licuados (GNL)
- Gases de petróleo licuados (GPL)
- Una cuenta general con dos sectores:
 - Sólidos a granel
 - Otras SNP

45 Con cargo a cada una de las cuentas se satisfarán las indemnizaciones por los daños causados por las sustancias que contribuyen a esa cuenta, es decir, no habrá subvenciones de unas cuentas a otras.

46 Se recurrirá a cada una de las cuentas sólo cuando la cantidad total de cargas sujetas a contribución de los Estados Miembros durante el año precedente, o el año que determine la Asamblea del Fondo SNP, supere los siguientes niveles:

- 350 millones de toneladas con respecto a la cuenta de hidrocarburos
- 20 millones de toneladas con respecto a la cuenta GNL
- 15 millones de toneladas con respecto a la cuenta GPL

47 No obstante, es posible que en los comienzos del Fondo SNP las cantidades de sustancias SNP que se reciban en los Estados Miembros no sean lo suficientemente elevadas como para establecer cuatro cuentas independientes a partir de las contribuciones. Por tanto, puede que inicialmente se **aplacen** las cuentas independientes y, consiguientemente, cabe la posibilidad de que el Fondo SNP tenga sólo dos cuentas:

- Una cuenta independiente para los hidrocarburos
- Una cuenta general que abarque cuatro sectores:
 - GNL
 - GPL
 - Sólidos a granel
 - Otras SNP

48 Asimismo, las cuentas independientes pueden **suspenderse** si el total de las contribuciones pendientes de pago excede del 10 % de la última recaudación con respecto a dicha cuenta. Como consecuencia, todas las contribuciones que tuvieran que pagarse a una cuenta independiente que haya quedado suspendida ingresarán en la cuenta general, y el pago de todas las reclamaciones pertinentes se hará a partir de dicha cuenta. Cualquier decisión de suspender o restablecer el funcionamiento de una cuenta requiere una mayoría de dos tercios de la Asamblea.

49 También es posible que los receptores de SNP tengan que contribuir a más de una cuenta. Los gravámenes que corresponden a los receptores se calcularán conforme a las cantidades de cargas sujetas a contribución recibidas y, en el caso de la cuenta general, conforme a las reglas que figuran en el anexo II del Convenio. Un

receptor dado contribuirá al Fondo SNP sólo cuando las cantidades de SNP que reciba superen los siguientes umbrales:

	Apertura de la cuenta	Contribuciones a la cuenta/sector
Cuenta general	40 millones de toneladas*	
• Sólidos a granel		20 000 toneladas
• Otras SNP	No existe una cantidad mínima	20 000 toneladas
Cuentas independientes (o sectores dentro de la cuenta general)		
Cuenta de hidrocarburos	350 millones de toneladas	
• Hidrocarburos persistentes		150 000 toneladas
• Hidrocarburos no persistentes		20 000 toneladas
Cuenta GNL	20 millones de toneladas	No existe una cantidad mínima
Cuenta GPL	15 millones de toneladas	20 000 toneladas

* Condición para la entrada en vigor.

Tribunales competentes

50 Normalmente, los reclamantes sólo pueden incoar una acción judicial en un tribunal del Estado Parte en cuyo territorio o en cuyas aguas se produjeron los daños. En este contexto, por aguas se entiende el mar territorial⁷ o la zona económica exclusiva (ZEE)⁸, o una zona equivalente, del Estado Parte. Esto se aplica también a las acciones que se entablen contra el asegurador o cualquier otra persona proveedora de garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario, es decir, el asegurador del propietario del buque.

51 Si se ocasionan daños, distintos de los causados por la contaminación del medio ambiente, solamente fuera de los mares territoriales de los Estados Partes, se aplican otras reglas.

52 Las acciones judiciales contra el Fondo SNP deben interponerse ante el mismo tribunal que las acciones que se entablen contra el propietario del buque. No obstante, si el propietario del buque está exento de responsabilidad, o por alguna otra razón el propietario del buque no es responsable, la acción judicial contra el Fondo SNP deberá iniciarse en el tribunal que habría sido competente si el propietario del buque hubiese sido responsable. En los casos en que no se haya identificado al buque involucrado en un suceso, la acción judicial contra el Fondo SNP sólo puede interponerse en los Estados Partes donde se produjeron los daños.

Administración

53 El Fondo SNP tendrá una Asamblea, una secretaría y un director, es decir, una estructura similar a la de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC).

54 La Asamblea estará constituida por todos los Estados Partes en el Convenio SNP de 2010 y, entre sus diversas funciones, se incluirán aprobar la liquidación de las reclamaciones promovidas contra el Fondo SNP y decidir la cuantía de las contribuciones fijadas.

⁷ En el artículo 3 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) se establece que la anchura del mar territorial puede extenderse «a un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención». La línea de base normal es la línea de bajamar a lo largo de la costa (artículo 5 de la CONVEMAR).

⁸ La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial que, de conformidad con el artículo 57 de la CONVEMAR, no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Entrada en vigor del Convenio SNP de 2010

55 El Convenio SNP de 2010 entrará en vigor 18 meses después de la ratificación del Protocolo SNP de 2010 por al menos 12 Estados, siempre que se hayan cumplido las siguientes condiciones:

- i) cuatro Estados deberán tener un mínimo de dos millones de TRB cada uno; y
- ii) las personas obligadas a pagar contribuciones en los Estados que han ratificado el Convenio durante el año civil precedente deberán haber recibido, entre ellas, un mínimo de 40 millones de carga de sólidos a granel y otras SNP sujetas al pago de contribuciones a la cuenta general.