

COMITÉ JURÍDICO  
106º periodo de sesiones  
Punto 3 del orden del día

LEG 106/3/1  
22 enero 2019  
Original: INGLÉS

## FACILITACIÓN DE LA ENTRADA EN VIGOR E INTERPRETACIÓN ARMONIZADA DEL PROTOCOLO SNP DE 2010

### Implantación nacional del Convenio SNP de 2010

#### Nota presentada por Canadá

#### RESUMEN

|  |  |
|--|--|
| <i>Sinopsis:</i>                                   | En el presente documento se facilita una visión general de las cuestiones y consideraciones clave para los Estados con respecto a la implantación nacional del Convenio SNP de 2010, basada en la experiencia de Canadá. |
| <i>Principios estratégicos, si son aplicables:</i> | 6  |
| <i>Resultados:</i>                                 | 6.12   |
| <i>Medidas que han de adoptarse:</i>               | Véase el párrafo 18.   |
| <i>Documentos conexos:</i>                         | LEG 104/3 y LEG 105/3.   |

#### Introducción

1 Desde su adopción en abril de 2010 en el orden del día del Comité jurídico ha figurado un punto sobre la facilitación de la entrada en vigor y la interpretación armonizada 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).

2 Desde entonces el Comité jurídico, con el apoyo de los Estados y las delegaciones observadoras que representan al sector interesado, por ejemplo, propietarios de buques, aseguradores y partes interesadas en la carga, ha realizado varias actividades clave para proporcionar información importante y práctica a fin de facilitar el proceso de implantación y ratificación/adhesión. Algunas de estas actividades fueron las siguientes:

- .1 un cursillo impartido en 2012 y organizado en colaboración con los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) para adoptar las Directrices de notificación sobre la presentación de datos de la carga sujeta a contribución SNP (LEG 100/3).

Esta Directrices se adoptaron en el 100º periodo de sesiones del Comité jurídico;

- .2 la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia SNP de 2014 a 2017;
- .3 la publicación en febrero de 2016 del folleto *El Convenio SNP: Por qué es necesario*;
- .4 la publicación en octubre de 2017 de la presentación sobre los supuestos de sucesos relacionados con SNP;
- .5 la adopción en diciembre de 2017 de la resolución A.1123(30) de la Asamblea para instar a los Estados a que se constituyan en Partes en el Protocolo SNP de 2010 y lo implanten; y
- .6 la celebración en abril de 2018 de un cursillo de dos días en colaboración con los FIDAC.

3 Los Estados constantemente señalan que la cuestión o el obstáculo principal para la implantación temprana y efectiva del Convenio SNP de 2010 es la notificación de las cargas SNP sujetas a contribución, pese a las enmiendas introducidas en el Protocolo SNP de 2010 que eliminaban la necesidad de notificar la recepción de SNP en bultos o contenedores y a los esfuerzos de la OMI y de los FIDAC por simplificar el proceso de notificación con la adopción de las Directrices de notificación en 2013.

4 En el presente documento Canadá desea ofrecer a los Estados que están trabajando para la implantación y ratificación o adhesión algunas soluciones posibles a las cuestiones más comunes que se plantean durante la etapa de notificación, basándose en su experiencia con el Convenio hasta la fecha.

#### **Notificación de las cargas SNP sujetas a contribución**

5 Aunque la adopción del Convenio SNP de 2010 eximió de tener que notificar las SNP en bultos o contenedores, con lo cual se simplificó significativamente el proceso de notificación, la implantación de las obligaciones de notificación quizás aún plantee un problema a las autoridades de los Estados. El proceso de implantación de Canadá se prolongó varios años y planteó las cuestiones siguientes:

- .1 ¿A qué partes interesadas debe consultarse y cuál es el mejor modo de dirigirse a ellas?
- .2 Si ha de excluirse a los buques de arqueo bruto inferior a 200 que transporten mercancías en bultos y naveguen en aguas costeras (artículo 5 del Convenio SNP de 2010).
- .3 ¿Cómo recopilar información de los receptores físicos, los agentes y los principales?
- .4 ¿Cómo manipular las SNP transbordadas?
- .5 ¿Cuál es el medio más efectivo para recopilar informes?

---

## Consulta a las partes interesadas

6 En el caso de Canadá, las consultas a las partes interesadas nacionales se centraron principalmente en las obligaciones de notificación y contribución con respecto al futuro Fondo SNP. Dada la gama más amplia de productos abarcados por las prescripciones de notificación, era necesario informar a las partes interesadas de las prescripciones y los principios políticos en que se basaban. El hecho de que las prescripciones son similares a las del Convenio del Fondo de 1992, ya que se limitan a la recepción y transporte a granel de SNP solamente, eximía a un gran número de partes interesadas de las obligaciones de notificación.

7 El proceso seguido por Canadá con respecto a la consulta a las partes interesadas comprendió las etapas siguientes:

- .1 publicación en 2010 de un documento de trabajo general en el que se recomendaba la adopción y ratificación del Convenio;
- .2 deliberaciones con partes interesadas clave de sectores específicos, a saber, derecho marítimo, seguro marítimo, petróleo y gas y productos químicos;
- .3 tras la adopción de la legislación de implantación, la publicación en 2015 de un segundo documento de trabajo dirigido a los sectores que podían verse afectados por las prescripciones de notificación, a saber, petróleo y gas (exploración y producción/refinado y venta), productos químicos, gas natural licuado, gas de petróleo licuado, minería, fertilizantes, aluminio, productos forestales, generación de electricidad y terminales de almacenamiento independientes. Esto se hizo principalmente a través de la consulta a asociaciones nacionales de los sectores interesados que representaban a la mayoría de compañías. Estas asociaciones a menudo han constituido comités que tratan de cuestiones comunes u horizontales, como la gestión de mercancías peligrosas, y la consulta a estos comités resultó sumamente eficaz; y
- .4 continuación de las consultas durante el proceso reglamentario formal anterior a la publicación y la publicación de las reglas que contienen las prescripciones de notificación.

8 Canadá está dispuesta a compartir sus dos documentos de trabajo (que se encuentran disponibles en francés y en inglés) con cualquier autoridad estatal interesada para ayudarle en la implantación.

9 Las preguntas más comunes planteadas durante la etapa de consulta y las respuestas a las mismas son las siguientes:

- .1 Pregunta 1: ¿Hay más Estados trabajando para constituirse en Partes?  
Respuesta 1: Sí, hasta la fecha cuatro Estados se han constituido en Partes y unos pocos más están avanzando en su implantación nacional. Cabe observar que en abril de 2017 el Consejo Europeo publicó una decisión en la que encargaba a sus Estados Miembros que se constituyeran en Partes en el Convenio en un plazo de cuatro años;
- .2 Pregunta 2: ¿Cuándo se iniciará el pago de las contribuciones y cuánto nos costará?

Respuesta 2: No se prevé que el Convenio entre en vigor hasta 2022-2023 como muy pronto. Es difícil calcular el importe de las contribuciones en este momento, sin embargo se estima que serán más bien bajas puesto que numerosos receptores compartirán la carga financiera. También hay algunos ejemplos de sucesos relacionados con SNP que requirieron el pago a las víctimas de importantes sumas en concepto de indemnización;

.3 Pregunta 3: ¿Cómo se sabe qué sustancias están incluidas?

Respuesta 3: El buscador SNP en línea (<http://www.hnsconvention.org/hns-finder/>) es una herramienta muy útil que se actualiza constantemente. En particular, permite a las partes interesadas averiguar qué SNP a granel han de notificarse; y

.4 Pregunta 4: ¿Es un régimen internacional más ventajoso que un régimen nacional?

Respuesta 4: Este ha sido el caso de la contaminación por hidrocarburos causada por buques tanque, dado que, al compartir el riesgo y la carga financiera, se han podido pagar importantes sumas en concepto de indemnización a un costo relativamente bajo para el sector nacional. La reproducción de dicho régimen a escala nacional entrañaría costes mucho más altos para el sector.

### **Formulación de una declaración en virtud del artículo 5**

10 El artículo 5 del Convenio SNP de 2010 da a los Estados la opción de excluir a determinados buques de la aplicación del Convenio. Estos buques tienen un arqueo bruto igual a 200, transportan SNP únicamente en bultos y solo realizan viajes entre puertos o terminales de un Estado. Aunque hacer dicha declaración no tiene ningún efecto en las prescripciones de notificación, sí que lo tendría en la aplicación general del Convenio a esos buques. Si bien no son muchos los buques dedicados exclusivamente al cabotaje en Canadá, si se hace esta declaración se elimina un posible obstáculo a la implantación efectiva del Convenio. Estos buques más pequeños se dedican al abastecimiento de comunidades locales y quizás no puedan cumplir las prescripciones de seguro obligatorio debido a un mercado limitado.

11 Los Estados podrán hacer dicha declaración en el momento de la ratificación o adhesión o en cualquier momento posterior. No obstante, la decisión de hacer la declaración es principalmente política y quizás sea más pertinente para los Estados con vías de navegación interiores o litorales más extensos y buques pequeños que puedan transportar SNP en bultos. Por tanto, sería importante la consideración temprana de esta cuestión durante las etapas legislativas y de examen del tratado.

### **Recopilación de informes de los receptores físicos, los agentes y los principales**

12 Las Directrices de notificación sobre la presentación de datos de la carga sujeta a contribución SNP de 2013 alientan a los Estados a que se centren en recopilar informes de los receptores físicos antes de la ratificación o adhesión. Al mismo tiempo, las Directrices instan a los Estados a que recopilen información de los receptores que sean agentes y principales. En el caso de Canadá, la recopilación de informes de los receptores físicos de SNP a granel es sencilla una vez identificados los posibles receptores. Las disposiciones jurídicas son muy similares a las del Convenio del Fondo de 1992 relativas a los hidrocarburos persistentes. En el momento de la implantación y durante la etapa de consultas en particular las autoridades canadienses optaron por recopilar información de los agentes y principales, lo cual será obligatorio una vez que el Convenio SNP de 2010 entre en vigor.

13 En el caso de Canadá la recopilación de informes de los agentes y principales era importante en una etapa temprana para evitar pasos reglamentarios adicionales. También se consideró necesaria antes de la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010 para poder modificar el mecanismo de notificación según fuera necesario, lo cual se facilitó en gran medida con lo siguiente:

- .1 una comunicación directa y constante con las compañías y terminales independientes de almacenamiento que serían los agentes o principales;
- .2 reglas claras para los agentes y principales sobre sus obligaciones y la información que deben facilitar; y
- .3 un mecanismo de notificación fácil con una carga administrativa mínima.

### **Transbordo de SNP**

14 La notificación de la recepción de SNP tiene por objeto excluir las SNP transbordadas según la definición de "carga sujeta a contribución" del artículo 1 10). Esta exclusión se aplica a las SNP que son transbordadas de buque a buque o a través de un tanque o terminal de almacenamiento en tierra. Es importante recordar que esta exclusión no se aplica a los hidrocarburos persistentes (es decir, "hidrocarburos sujetos a contribución", definidos en el Convenio del Fondo de 1992), dado que los hidrocarburos se notificarán al Fondo SNP tal como se notifican actualmente a los FIDAC (artículo 19 1) a) i)). Algunos de los Estados que están implantando el Convenio SNP de 2010 han expresado incertidumbre con respecto a cómo debería implantarse esta exclusión. De hecho, las Directrices de notificación de 2013 recomiendan que la Asamblea del Fondo SNP determine cómo deberían tratarse las SNP transbordadas, en caso de ser necesario.

15 Canadá ha implantado esta disposición y está recopilando informes que incluyen las SNP transbordadas en tanto que se hayan transbordado en Canadá. Se ha informado a las partes interesadas nacionales de que solo deberían contabilizar las SNP transbordadas en su destino final. En caso de que ese destino esté fuera de Canadá, no se incluirán en la cantidad total de SNP notificadas en el año civil de que se trate. Canadá no ha impuesto ningún límite en el tiempo que las SNP pueden permanecer transbordadas, es decir, como en un tanque de almacenamiento, y, por tanto, no exige la notificación de las SNP transbordadas en caso de que no hayan llegado a su destino final antes de que termine el año civil. No obstante, el principio fundamental es que las SNP tendrán que haberse recibido con la intención de transbordarse y que las SNP que se almacenen y revendan o transformen, como en una refinería, han de notificarse como si se hubieran recibido en ese puerto o terminal.

### **Medios de notificación más efectivos**

16 Es fundamental hallar los medios más efectivos de facilitar la notificación para que una autoridad estatal gestione la recopilación fiable de datos. En el caso de algunos Estados con pocos receptores que notifican cargas sujetas a contribución, es suficiente el uso de los modelos de formularios que figuran en el sitio web del Convenio SNP. En el caso de otros Estados con múltiples receptores, incluidos los que recopilan información sobre los agentes y principales, un sistema de notificación electrónica podría ser más efectivo. Algunas autoridades estatales quizás ya tengan sistemas para la recopilación de informes sobre hidrocarburos para los FIDAC o para fines aduaneros que puedan utilizar para la notificación de las cargas SNP.

17 Durante el proceso reglamentario, cuando estaban elaborándose las obligaciones de notificación, las autoridades canadienses crearon un sistema de notificación electrónica que se utiliza con la doble finalidad de notificar hidrocarburos a los FIDAC y al Fondo SNP. La creación de este sistema de notificación electrónica fue clave para la implantación satisfactoria y sin incidencias de las obligaciones de notificación. Desde la publicación en diciembre de 2016 de las reglas de notificación y el plazo límite para notificar las cargas sujetas a contribución del año civil 2017 (28 de febrero de 2018), el sistema se ha probado y mejorado teniendo en cuenta las opiniones de las partes interesadas. Dicho sistema permite a los receptores físicos, agentes o principales notificar varias veces al año o una vez al final del año. En el caso de Canadá, es esencial la comunicación constante con las compañías y terminales que están obligadas a notificar, así como la elaboración de materiales claros y concisos que resuman las obligaciones de notificación. Esto se logró a través de seminarios en línea y consultas individuales a las partes interesadas. Canadá se ofrece a compartir estos materiales y a demostrar su sistema de notificación electrónica a todo Estado interesado para ayudarle en su implantación.

### **Medidas cuya adopción se pide al Comité**

18 Se invita al Comité jurídico a que tome nota de la información facilitada en el presente documento y adopte las medidas que estime oportunas.

---