

COMITÉ JURÍDICO
108º periodo de sesiones
Punto 3 del orden del día

LEG 108/3
21 mayo 2021
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones:

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

**Análisis de datos sobre reclamaciones de la lista de sucesos relacionados con SNP
en los que estuvieron involucrados buques inscritos en un club miembro del
Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización
en el periodo 2010-2019**

**Nota presentada por el Grupo Internacional de Asociaciones
de Protección e Indemnización (Clubes P e I)**

RESUMEN

Sinopsis:

Tal como solicitó el Comité en su 106º periodo de sesiones, en este documento se presenta un análisis de los datos sobre reclamaciones recopilados por los Clubes P e I acerca de sucesos relacionados con el transporte de SNP en el periodo comprendido entre enero de 2010 y septiembre de 2019. Estos datos se presentan adicionalmente a los datos sobre reclamaciones presentados en la Conferencia internacional de 2010 sobre la revisión del Convenio SNP con respecto a reclamaciones derivadas de sucesos en el periodo comprendido entre 2002 y 2010. También se comparan en el presente documento las dos series de datos. Este documento constituye una versión actualizada del documento LEG 107/3/1.

*Principio estratégico,
si es aplicable:*

6

Resultados:

6.12

Medidas que han de adoptarse:

Véase el párrafo 21.

Documentos conexos:

LEG 106/16, LEG 107/3/1 y LEG/CONF.17/6.

Introducción

1 En respuesta a una petición formulada por el Comité en su 106º periodo de sesiones (LEG 106) en el sentido de actualizar las estadísticas presentadas en la Conferencia internacional de 2010 sobre la revisión del Convenio SNP, los Clubes P e I compilaron datos sobre reclamaciones correspondientes al periodo entre enero de 2010 y septiembre de 2019. Los Clubes P e I reconocen que la presentación de tales datos ayudará a los Estados Miembros a ratificar el Protocolo SNP de 2010 y a que este entre en vigor lo antes posible. Se presentaron datos en el 107º periodo de sesiones del Comité (véase el documento LEG 107/3/1), si bien su difusión se postergó hasta el LEG 108. Se han presentado los datos en este documento junto con los correspondientes al periodo comprendido entre 2002 y 2010 con fines comparativos, y constituye una versión ligeramente actualizada con respecto a los datos incluidos en el documento LEG 107/3/1.

Sucesos relacionados con SNP

Datos sobre reclamaciones correspondientes al periodo entre 2010 y 2019 – Número de sucesos y coste total de las reclamaciones

2 Los 13 clubes miembros principales de los Clubes P e I respondieron a la solicitud formulada en el LEG 106 con datos sobre reclamaciones relativas a sucesos relacionados con el transporte de SNP por buques inscritos en su club en el momento en el que se produjo el suceso, con el coste total de las reclamaciones en el que se había incurrido (incluida la estimación bruta que puede seguir teniendo el club que exceda de la cuantía que ya se ha pagado) por daños derivados del suceso que habría estado regido por el Convenio si este hubiese estado en vigor en el momento del suceso. Por consiguiente, los Clubes P e I han distinguido entre reclamaciones por daños que entran dentro del ámbito de la definición de "daños" de conformidad con el Convenio SNP de 2010 y las reclamaciones por daños que quedan fuera del ámbito de esta definición, es decir, reclamaciones de los intereses de la carga, reclamaciones por abordaje, etc.

3 En total, se presentaron datos sobre reclamaciones con respecto a 220 sucesos en el periodo comprendido entre enero de 2010 y septiembre de 2019, en los casos en los que el buque pertinente estaba inscrito en un club miembro de los Clubes P e I.

4 El coste total de las reclamaciones hasta la fecha en los 220 sucesos por "daños" que habrían estado regidos por el Convenio si este hubiese estado en vigor en el momento en que se produjo cada suceso, rondaba la cifra de aproximadamente 154,73 millones de derechos especiales de giro (SDR) o 213,77 millones de dólares de los Estados Unidos.

Datos sobre reclamaciones correspondientes al periodo entre 2002 y 2010 – Número de sucesos y coste total de las reclamaciones

5 A modo de comparación, en los datos sobre las reclamaciones presentados en relación con el periodo entre 2002 y 2010 a la Conferencia internacional de 2010 sobre la revisión del Convenio SNP se dejó constancia de 192 sucesos relacionados con SNP en total en el periodo entre 2002 y enero de 2010, en los que el buque en cuestión estaba inscrito en un club miembro de los Clubes P e I.

6 El coste total de las reclamaciones en las que se habría incurrido en esos 192 sucesos por "daños" que hubieran estado regidos por el Convenio si este hubiera estado en vigor en el momento en que se produjo cada suceso ascendió a aproximadamente 182,7 millones de SDR o 276,5 millones de dólares.

Datos sobre reclamaciones correspondientes al periodo comprendido entre 2010 y 2019 – Limitación de la responsabilidad de los propietarios del buque de conformidad con el Convenio

7 Del total de los 220 sucesos notificados en relación con el periodo entre enero de 2010 y septiembre de 2019, el coste total de las reclamaciones por daños en 219 sucesos quedaba comprendido en cada caso dentro del límite de responsabilidad del propietario del buque de conformidad con el Convenio SNP de 2010 (en lo que respecta a reclamaciones que hubieran estado regidas por el Convenio, si este hubiera estado en vigor en el momento del suceso). Solo un suceso que se produjo en este periodo de la lista de sucesos dio lugar a reclamaciones por "daños" que excedían de los límites de responsabilidad del propietario del buque de conformidad con el Convenio SNP de 2010 y que, por lo tanto, habrían involucrado al Fondo SNP. Por consiguiente, en más del 99 % de los sucesos respecto de los cuales los clubes han facilitado datos sobre reclamaciones, el propietario del buque habría corrido íntegramente con los costes de la indemnización (de las reclamaciones en las que se ha incurrido hasta la fecha), de conformidad con el Convenio SNP de 2010 si este hubiese estado en vigor en el momento en que se produjo el suceso.

8 En lo que respecta al suceso anteriormente mencionado, un buque de transbordo rodado de un arqueo bruto de 22 495 encalló, con mal tiempo, en las aguas territoriales de Egipto. El límite de responsabilidad del propietario del buque de conformidad con el Convenio SNP de 2010 habría sido de 41,5 millones de SDR. El suceso dio lugar a una reclamación por daños, de conformidad con el Convenio, que se estima que asciende aproximadamente a 48,5 millones de SDR, y supone la reclamación por mayor cuantía de los 219 sucesos.

9 Del coste total de reclamaciones abonadas en los 220 sucesos por una cuantía de 154,73 millones de SDR por "daños" que habrían estado regidos por el Convenio si este hubiera estado en vigor en el momento en que se produjo cada suceso, el propietario del buque habría pagado aproximadamente 147,73 millones de SDR y el Fondo SNP solo hubiera pagado 7 millones de SDR aproximadamente.

Datos sobre reclamaciones correspondientes al periodo entre 2002 y 2010 – Limitación de la responsabilidad del propietario del buque de conformidad con el Convenio

10 A título comparativo, de los 192 sucesos registrados según los datos sobre las reclamaciones correspondientes al periodo entre 2002 y 2010, había 189 casos en los que el coste total de las reclamaciones en las que se había incurrido (en el momento del suceso) quedaba comprendido en cada caso dentro de los límites de responsabilidad del propietario del buque de conformidad con el Convenio SNP de 1996. Solo tres sucesos ocurridos en dicho periodo de la lista de sucesos presentada por los Clubes P e I dieron lugar a reclamaciones por "daños" que excedían de los límites de responsabilidad del propietario del buque de conformidad con el Convenio SNP de 1996 y que, por lo tanto, hubieran involucrado al Fondo SNP.

11 Por consiguiente, se señaló que entre un 98 % y un 99 % de los sucesos respecto de los cuales los Clubes habían presentado datos sobre reclamaciones para dicho periodo, el propietario del buque habría corrido íntegramente con la indemnización de conformidad con el Convenio SNP de 1996 si este hubiera estado en vigor en el momento en que se produjo el suceso.

12 La reclamación por mayor cuantía derivada de los 192 sucesos que hubiera quedado comprendida en el ámbito de aplicación del Convenio ascendió a 35,7 millones de SDR.

13 Del coste total de reclamaciones de 182,7 millones de SDR en los 192 sucesos, el propietario del buque habría pagado aproximadamente 152,8 millones de SDR y el Fondo SNP solo 29,9 millones de SDR aproximadamente.

Datos sobre las reclamaciones correspondientes al periodo comprendido entre 2010 y 2019 – Desglose de las reclamaciones y comparación con los datos correspondientes al periodo comprendido entre 2002 y 2010

14 En lo que respecta al desglose del coste total de las reclamaciones derivadas de cada uno de los 220 sucesos, y el número de sucesos en los que el coste de las reclamaciones quedaba comprendido en una gama particular de costes de las reclamaciones, se facilitan los siguientes datos, que se comparan con los correspondientes al periodo entre 2002 y 2010.

Gama de coste de las reclamaciones (SDR) por suceso	Número de sucesos (datos correspondientes al periodo entre 2010 y 2019)	Porcentaje del total del número de sucesos	Número de sucesos (datos correspondientes al periodo entre 2002 y 2010)	Porcentaje del total del número de sucesos
Igual o superior a 10 millones	3	1,4	6	3,1
1m – 9,99m	16	7,3	23	12
0 – 999,999	201	91,4	163	84,9
Total	220	100	192	100

15 El cuadro anterior pone de manifiesto que de los 220 sucesos notificados para el periodo comprendido entre 2010 y 2019, las reclamaciones relativas a tan solo tres sucesos excedían del límite mínimo de responsabilidad del propietario del buque de conformidad con el Convenio SNP de 2010 de 10 millones de SDR o 11,5 millones de SDR para mercancías en bulto.

16 Uno de estos tres sucesos guardaba relación con el transporte de mercancías en bultos y las reclamaciones conexas y, en dicho suceso, el coste de las reclamaciones excedía del límite mínimo de responsabilidad del propietario del buque por daños resultantes de mercancías en bultos pero quedaba comprendido dentro del límite de responsabilidad del propietario del buque en cuestión. Tal como se señala anteriormente, y debido al tamaño de los buques relacionados con estos tres sucesos, solo una de las reclamaciones excedía realmente del límite de responsabilidad del propietario del buque de conformidad con el régimen.

17 Ninguno de los tres sucesos señalados anteriormente guardaba relación con embarcaciones más pequeñas/embarcaciones de un arqueado igual o inferior a 2000 unidades (respecto de las cuales se aplican los límites de responsabilidad de 10 millones/11,5 millones).

18 El tamaño de los tres buques en cuestión oscila entre las 9 956 toneladas y las 50 905 toneladas de arqueado bruto.

Tipos de sucesos

19 En la medida de lo posible, los sucesos se han clasificado también en distintos sectores del Fondo SNP de conformidad con el Convenio SNP de 2010 y se han comparado de nuevo con los datos relativos a sucesos correspondientes al periodo entre 2002 y 2010, como se indica a continuación:

Sector SNP	Número de sucesos (datos correspondientes al periodo entre 2010 y 2019)	Porcentaje del total del número de sucesos	Número de sucesos (datos correspondientes al periodo entre 2002 y 2010)	Porcentaje del total del número de sucesos
Hidrocarburos	78	35,4	63	32,81
GPL	4	1,8	15	7,81
GNL	2	0,9	1	0,52
General	120	54,67	84	43,75
Desconocido/no clasificado	16	7,3	29	15,1

Resumen

20 Los datos sobre reclamaciones demuestran claramente que el coste de las reclamaciones de prácticamente todos los sucesos notificados por los Clubes P e I que dieron lugar a "daños" derivados del transporte de SNP por vía marítima habrían sido sufragados íntegramente por el propietario del buque de conformidad con el Convenio si este hubiese estado en vigor en el momento del suceso. Solo un suceso de los 220 notificados con respecto al periodo entre enero de 2010 y septiembre de 2019 habría involucrado al Fondo SNP.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

21 Se invita al Comité jurídico a que tome nota de la información facilitada en el presente documento.