



Asociación Chilena de Derecho Marítimo

Miembro del Comité Maritime International

Regulación internacional de la responsabilidad civil por contaminación del medio marino

Rodrigo Ramírez Daneri

- 1. La contaminación proveniente del derrame de hidrocarburos persistentes transportados como carga;**
- 2. La contaminación proveniente del derrame de hidrocarburos empleados como combustible; y**
- 3. La contaminación proveniente del derrame de otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas transportadas como carga.**

La responsabilidad civil por los daños ocasionados por la contaminación proveniente del derrame de hidrocarburos persistentes transportados por carga.

1. El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969, enmendado por los Protocolos de 1976 y 1992 (Convenio CLC); y
2. El Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1971, enmendado por los Protocolos de los años 1976 y 1992 (Convenio del Fondo).

El Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969, enmendado por los Protocolos de 1976 y 1992.

1. **Ámbito de aplicación**
2. **“Encauzamiento” de la responsabilidad hacia el propietario del buque.**
3. **Responsabilidad objetiva y limitada**
4. **Seguro obligatorio y acción directa**
5. **Prescripción y competencia**

CLC 1992

Artículo I, párrafo 1:

"Buque: toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte".



CLC 1992

Artículo I, párrafo 8:

“**Suceso:** todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños”.

Artículo I, párrafo 5:

“**Hidrocarburos:** todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque”.

CLC 1992

Artículo I, párrafo 6:

“Daños ocasionados por contaminación:

- a) Pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas, si bien indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse;
- b) El costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas”.

Corte Suprema – Estado-Físico de Chile con Minimal Enterprises Company y Elmira Shipping and Trading, 2 de junio de 2014, Rol N° 14.209-2013.

Considerando Décimo sexto, párrafo 4: “De lo recién expresado surge que, a diferencia de los sostenido por los recurrentes, el tribunal sentenciador dio aplicación al concepto normativo de daño por contaminación, circunscribiéndolo al costo de las medidas razonables-tomadas después del siniestro-con el objeto de restaurar el medio ambiente marino. En otras palabras, el fallo no amplía ni modifica la definición y, ciertamente, no ha incorporado -ni fáctica ni jurídicamente-como indemnización la proveniente del menoscabo del atractivo natural o bien otras pérdidas no comprendidas en la norma del texto del Convenio”.

CLC 1992

Artículo II:

“El presente Convenio se aplicará exclusivamente a:

- a) Los daños ocasionados por contaminación:
 - i) En el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial, y
 - ii) En la zona económica exclusiva de un Estado Contratante establecida de conformidad con el derecho internacional, o , si un Estado Contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de doscientas millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado;
- b) Las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños”.

CLC 1992

El Convenio **NO** cubre:

- Los daños ocasionados por los hidrocarburos derramados por buques de carga general, naves especiales, instalaciones costa afuera, instalaciones costeras y oleoductos;
- Los daños ocasionados por el derrame de hidrocarburos no persistentes (diesel liviano, gasolina, kerosén);
- El daño emergente, en tanto no consista en el costo de medidas de restauración del medio ambiente marino efectivamente adoptadas o que vayan a adoptarse en el futuro;
- El menoscabo del atractivo natural del medio ambiente marino;
- El daño emergente consistente en el costo de medidas de restauración del medio ambiente marino, en tanto no respondan a un criterio de razonabilidad, en cuanto a la necesidad de adoptarlas, su valor y/o extensión;
- El lucro cesante, en cuanto no pueda establecerse un vínculo causal directo y necesario entre él y el derrame de hidrocarburos;
- El costo de medidas preventivas o de restauración, que no respondan a un criterio de razonabilidad, en cuanto a la necesidad de adoptarlas, su valor y/o extensión;
y
- El perjuicio extrapatrimonial

CLC 1992

Artículo III, párrafo 1:

“Salvo en los casos estipulados en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso”.

CLC 1992

Artículo III, párrafo 4:

“No podrá promoverse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación que no se ajusta al presente Convenio. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 5 del presente artículo, no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, ajustada o no al presente Convenio, contra:

- a) Los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes;
- b) El practico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque;
- c) Ningún fletador (comoquiera que se le describa, incluido el fletador del buque sin tripulación), gestor naval o armador;



- 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;
- f) Ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los subpárrafos c), d) y e);

A menos que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, y éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños”.

CLC 1992

Artículo III, párrafo 2:

“No podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si prueba que los daños por contaminación:

- a) Resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o
- b) Fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o
- c) Fue totalmente causada por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces y otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

CLC 1992

Artículo III, párrafo 3:

”Si el propietario prueba que los daños por contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad frente a esa persona”.

CLC 1992

A partir del 1° de noviembre de 2003 (en Chile, a partir del 11 de julio de 2015) , los límites de responsabilidad se alzaron como sigue:

4.510.000 DEG, para los buques cuyo arqueo bruto no exceda de 5000 toneladas.

4.510.000 DEG más 631 DEG por cada tonelada de arqueo adicional, para los buques cuyo tonelaje fluctúa entre 5000 toneladas y 140.000 toneladas.

89.770.000 DEG, para los buques cuyo tonelaje sea igual o superior a las 140.000 toneladas.

CLC 1992

Artículo VII, párrafo 1:

“El propietario de un barco que esté matriculado en un Estado contratante y transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, como la garantía de un barco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad previstos en el Artículo V, párrafo 1, para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación con arreglo a este Convenio”.

CLC 1992

Artículo VII, párrafo 8:

“Podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación. En tal caso podrá, aún cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el Artículo V, párrafo 2, valerse de los límites de responsabilidad que prescribe el Artículo V, párrafo 1. Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que pudiera invocar el mismo propietario. Además el demandado podrá invocar la defensa de que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario....»



Asociación Chilena de Derecho Marítimo

Miembro del Comité Maritime International

CLC 1992

Artículo VIII:

“Los derechos a indemnización previstos en este Convenio prescribirán si la acción intentada en virtud del mismo no es interpuesta dentro de los tres años a partir de la fecha en que ocurrió el daño. Sin embargo, no podrá interponerse ninguna acción después de transcurridos seis años desde la fecha del siniestro que causó el daño. Cuando este siniestro consista en una serie de acontecimientos el plazo de seis años de contará desde la fecha del primer acontecimiento”.

CLC 1992

Artículo IX, párrafo 1:

“Cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el artículo II, de uno o más Estados Contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes. El demandado será informado de ello con antelación suficiente.”

El Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1971, enmendado por los Protocolos de los años 1976 y 1992.

Objetivo: indemnizar a las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, que no han podido obtener una indemnización plena, en virtud del Convenio CLC, por alguno de los siguientes motivos:

1. El propietario del buque está exento de responsabilidad, al haber podido acogerse a alguna de las causas de exención previstas en el Convenio CLC;
2. Siendo responsable, el propietario del buque es financieramente insolvente para cumplir con las obligaciones indemnizatorias que le impone el Convenio CLC y su seguro es insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización de los daños por contaminación;
3. La cuantía de los daños excede la responsabilidad del propietario en virtud del Convenio CLC; y
4. El demandante no logra identificar a la nave que ha provocado el derrame.

FONDO 1992

El Fondo podrá exonerarse de o atenuar su responsabilidad si:

1. Los daños ocurrieron en un Estado que no es Miembro del Fondo, al momento de su acaecimiento;
2. Los daños fueron consecuencia de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o de insurrección;
3. Los daños fueron ocasionados por un derrame procedente de un buque de guerra o de otro buque cuya propiedad y explotación corresponda a un Estado y que esté destinado, exclusivamente, a fines no comerciales; y
4. El demandante no puede demostrar que el daño sea consecuencia de un siniestro relacionado con uno o más buques.
5. Logra probar que los daños ocasionados por contaminación se debieron, total o parcialmente, a la acción o a la omisión, dolosa o culposa, de la persona que los padeció.

FONDO 1992

- **Límite de la responsabilidad del Fondo:** A partir del 1° de noviembre de 2003, el límite se aumentó a 203 millones de DEG.
- **Financiamiento del Fondo:** Los pagos de las indemnizaciones así como los gastos administrativos del Fondo, se financian mediante las contribuciones que se exigen a toda persona que durante un año haya recibido más de 150.000 toneladas de petróleo crudo y/o fuel oil pesado (hidrocarburos sujetos a contribución), en los puertos o instalaciones terminales de un Estado Miembro, tras haber sido transportados por mar.

Oficio N° 3480

VALPARAISO, 14 de agosto de 2001.

Tengo a honra comunicar a V.E., que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

A S. E. EL
PRESIDENTE
DE LA
REPUBLICA

PROYECTO DE ACUERDO:

"Artículo único.- Apruébase el "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971", adoptado en Londres el 27 de noviembre de 1992."

Dios guarde a V.E.

LUIS PARETO GONZALEZ
Presidente de la Cámara de Diputados

CARLOS LOYOLA OPAZO
Secretario de la Cámara de Diputados

3.- PETROLEO CRUDO PROCESADO EN Aconcagua Año 2014.

	PETROLEO CRUDO (m3)			GAS NATURAL (Mm3)
	Nacional	Importado	Total	
Primer Trimestre	-	1.224.460	1.224.460	-
Segundo Trimestre	19.537	1.183.038	1.202.575	-
Tercer Trimestre	340	1.235.348	1.235.688	-
Cuarto Trimestre	21.793	1.089.056	1.110.849	-
TOTAL	41.670,10	4.731.902,13	4.773.572,23	-

4.- PETROLEO CRUDO PROCESADO EN Bío-Bío Año 2014.

	PETROLEO CRUDO (m3)			GAS NATURAL (Mm3)
	Nacional	Importado	Total	
Primer Trimestre	8.438	1.232.147	1.240.585	-
Segundo Trimestre	17.856	1.315.427	1.333.283	-
Tercer Trimestre	1.753	1.267.402	1.269.156	-
Cuarto Trimestre	45.423	1.213.708	1.259.131	-
TOTAL	73.470,59	5.028.684,14	5.102.154,74	-

5.- PETROLEO CRUDO Y GAS NATURAL PROCESADO EN Gregorio. Año 2014.

	PETROLEO CRUDO (m3)			GAS NATURAL (Mm3)
	Nacional	Importado	Total	
Primer Trimestre	83.029	0	83.029	262.087
Segundo Trimestre	73.277	2.307	75.583	233.721
Tercer Trimestre	61.063	1.784	62.847	233.570
Cuarto Trimestre	3.202	112	3.314	267.890
TOTAL	220.570,69	4.202,67	224.773,36	997.268

Fuente: Informe mensual ENAP.



**Contribuciones a los FIDAC
(Fondo de 1992 y Fondo Complementario)**

HOJA INFORMATIVA

Noviembre de 2015.

«El Consejo Administrativo del Fondo de 1992 decidió:

Recaudar contribuciones de 10,4 millones respecto del Fondo General, con 4,4 millones pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2016 y 6 millones para diferirse;
Contribuciones a pagar a más tardar el 1 de marzo de 2016:

	Total de contribuciones a pagar a más tardar el 1 de marzo de 2016	Año de recepción de hidrocarburos	Cantidad total de hidrocarburos (toneladas) (notificada y calculada)	Cantidad a pagar por tonelada
Fondo General	4. 400. 000	2014	1. 514. 046. 565	0,0029061

Recaudación diferida.

Se autorizó al Director a facturar la totalidad o parte de la recaudación diferida de 6 millones respecto del Fondo General para pago durante el segundo semestre de 2016, si fuese necesario y en la medida en que lo sea, respecto del siniestro del Alfa I y del siniestro del Nesa R3.»


Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución notificados en 2013 (toneladas)	% del total
Japón	226 383 140	15,32%
India	190 499 974	12,89%
República de Corea	125 774 551	8,51%
Países Bajos	116 251 781	7,87%
Italia	111 116 821	7,52%
Singapur	100 985 115	6,84%
España	68 399 049	4,63%
Francia	62 554 522	4,23%
Reino Unido	58 688 722	3,97%
Canadá	51 705 504	3,50%
Malasia	36 716 409	2,49%
Australia	28 265 338	1,91%
Grecia	25 294 385	1,71%
Alemania	25 146 701	1,70%



Asociación Chilena de Derecho Marítimo

Miembro del Comité Maritime International

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución notificados en 2013 (toneladas)	% del total
Suecia	20 519 003	1,39%
Turquía	18 899 503	1,28%
Argentina	16 457 390	1,11%
Irán (República Islámica del)	14 973 494	1,01%
Bahamas	14 84 9470	1,01%
Noruega	14 177 438	0,96%
Israel	13 319 963	0,90%
Finlandia	12 864 174	0,87%
Portugal	12 636 073	0,86%
Lituania	8 967 151	0,61%
Dinamarca	7 907 348	0,54%
Panamá	7 900 461	0,53%
Bulgaria	6 500 461	0,44%
Polonia	6 331 502	0,43%
México	5 803 303	0,39%
Marruecos	5 597 908	0,38%
Nueva Zelanda	5 434 762	0,37%
Federación de Rusia	4 424 985	0,30%
Bélgica	4 320 568	0,29%
China ⁽¹⁾	4 140 500	0,28%
Trinidad y Tabago	4 123 956	0,28%
Estonia	3 938 146	0,27%
Côte d'Ivoire	3 741 385	0,25%
Ecuador	3 131 756	0,21%
Túnez	2 856 812	0,19%
Irlanda	2 764 850	0,19%
Croacia	2 723 038	0,18%
Nigeria	2 652 227	0,18%
Malta	2 550 412	0,17%
Angola	2 197 913	0,15%
Uruguay	2 082 309	0,14%
Jamaica	1 978 354	0,13%
Sri Lanka	1 804 462	0,12%
Camerún	1 748 429	0,12%
Ghana	1 283 141	0,09%
Papua Nueva Guinea	1 235 233	0,08%
Mauricio	659 851	0,04%
Chipre	646 153	0,04%
Tanzania	512 113	0,03%
Argelia	489 525	0,03%
Colombia	274 917	0,02%
Barbados	226 048	0,02%
Total	1 477 428 499	100,00%



Asociación Chilena de Derecho Marítimo
Miembro del Comité Maritime International

- **EL FONDO COMPLEMENTARIO DE 2003 Y LOS ACUERDOS TOPIA Y STOPIA DE 2006.**



Asociación Chilena de Derecho Marítimo

Miembro del Comité Maritime International

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución notificados en 2013 (toneladas)	% del total
Japón	226 383 140	22,08%
República de Corea	125 774 551	12,27%
Países Bajos	116 251 781	11,34%
Italia	111 116 821	10,84%
España	68 399 049	6,67%
Francia	62 554 522	6,10%
Reino Unido	58 688 722	5,72%
Canadá	51 705 504	5,04%
Australia	28 265 338	2,76%



Asociación Chilena de Derecho Marítimo

Miembro del Comité Maritime International

Grecia	25 294 385	2,47%
Alemania	25 146 701	2,45%
Suecia	20 519 003	2,00%
Turquía	18 899 503	1,84%
Noruega	14 177 438	1,38%
Finlandia	12 864 174	1,25%
Portugal	12 636 073	1,23%
Lituania	8 967 151	0,87%
Dinamarca	7 907 348	0,77%
Polonia	6 331 502	0,62%
Marruecos	5 597 908	0,55%
Bélgica	4 320 568	0,42%
Estonia	3 938 146	0,38%
Irlanda	2 764 850	0,27%
Croacia	2 723 038	0,27%
Barbados ^{<2>}	1 000 000	0,10%
Hungría ^{<2>}	1 000 000	0,10%
Letonia ^{<2>}	1 000 000	0,10%
Eslovenia ^{<2>}	1 000 000	0,10%
Total	1 025 227 216	100%

El Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques, de 2001(BUNKERS 2001)

Diferencias con CLC 1992:

- Concepto de buque
- Concepto de hidrocarburos
- Concepto de propietario del buque (no “encauzamiento”)
- Inexistencia de segunda capa de responsabilidad
- Inexistencia de límites de responsabilidad propios (no obligación de constituir fondo de responsabilidad)

BUNKERS 2001

Artículo 1 *Definiciones*

1 «Buque: toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea».

3 «Propietario del buque: el propietario, incluido el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque».

5 «Hidrocarburos para combustible: todos los hidrocarburos de origen mineral, incluidos los lubricantes utilizados o que se vayan a utilizar para la explotación o propulsión del buque y todo residuo de los mismos».

BUNKERS 2001

Artículo 6 Limitación de responsabilidad

«Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará el derecho del propietario del buque y de la persona o personas que provean un seguro u otra garantía financiera de limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable, como el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.»

El Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosa de 1996, (Convenio SNP o HNS 1996).

Similitudes con los Convenios CLC y del Fondo:

- Un sistema compuesto por 2 capas o niveles de responsabilidad, el primero soportado por los transportadores marítimos de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y el segundo por los receptores de tales sustancias.
- El mismo ámbito geográfico de aplicación tratándose de daños por contaminación del medio marino.
- La misma noción de daños por contaminación.
- El encauzamiento de la responsabilidad hacia el propietario de la nave
- El establecimiento de una responsabilidad objetiva y limitada.
- La necesidad de constituir un fondo hasta el importe del límite de responsabilidad para poder gozar de este beneficio.
- La exigencia de un seguro o garantía financiera obligatoria a los buques que transporten estas sustancias.
- La posibilidad de accionar directamente en contra del asegurador o garante.
- La responsabilidad complementaria y limitada del Fondo.
- El financiamiento del Fondo a través de la contribución de las personas que reciban sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, en los puertos y terminales de los Estados Miembros.

SNP 1996

Diferencias con los Convenios CLC y del Fondo:

- El concepto de sustancias nocivas o potencialmente peligrosas es sumamente amplio (aproximadamente 6000 sustancias).
- Se excluye del ámbito de aplicación del Convenio, a los daños ocasionados por sustancias radioactivas y los daños por contaminación de hidrocarburos transportados a granel.
- No se limita a regular la reparación de daños por contaminación, sino que también se extiende a otras clases de daños, como son: la pérdida de vidas o accidentes personales tanto a bordo como fuera del buque y los daños o pérdidas a la propiedad distintos a los que provoque la contaminación.
- Su ámbito de aplicación territorial varía según la naturaleza del daño cubierto.
- Se aplica a todo tipo de buques (excluyendo los de guerra) cualquiera que sea su tamaño y aun cuando sólo realicen cabotaje.
- Se precisa que el propietario del buque infractor es responsable con independencia de quien deba ejecutar las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba, de acuerdo al correspondiente contrato de transporte marítimo.
- El propietario del buque puede exonerarse de responsabilidad si el cargador o cualquier otra persona, no haya suministrado información en cuanto a la naturaleza potencialmente peligrosa y nociva de las sustancias cargadas.

- Los límites de responsabilidad del propietario de la nave son los siguientes: 10 millones de DEG, para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 unidades de arqueo; para buques cuyo arqueo exceda de 2.000 unidades de arqueo, a la cantidad mencionada se sumarán 1.500 DEG por cada unidad de arqueo entre 2001 y 50.000 unidades de arqueo; 360 DEG por cada unidad de arqueo por encima de las 50.000 unidades de arqueo, sin que la cuantía total pueda exceder 100 millones de DEG.
- El límite de la indemnización pagadera por el Fondo SNP, es de 250 millones de DEG.
- Con cargo a las dos terceras partes del Fondo, gozan de preferencia de pago las reclamaciones por pérdida de vidas y accidentes personales. Con cargo al tercio restante, concurren a prorrata, las reclamaciones por pérdida de vidas y accidentes personales que no se hayan alcanzado a pagar y las restantes reclamaciones.
- El método de contribución de los receptores que establece el Convenio SNP es mucho más complejo.
- El plazo de prescripción es de tres años, pero dicho término se empieza a computar en el momento en que el demandante haya tomado conocimiento o debió haber tomado conocimiento de la ocurrencia de los daños reclamados y de la identidad de dicho propietario. Asimismo, el plazo límite para la interposición de acciones se amplía de seis a diez años, contados a partir de la ocurrencia del accidente.
- Tratándose de pérdida de vidas, accidentes personales o daños a la propiedad diversos a los provocados por la contaminación, acontecidos en la zona económica exclusiva de un Estado no contratante o en el alta mar, se atribuye jurisdicción a los tribunales del Estado cuya bandera la nave enarbola; o del Estado donde el propietario de la nave tiene su residencia habitual o su domicilio social principal; o del Estado en que se haya constituido el Fondo de limitación.

SNP 2010

- SNP 1996 Entrada en vigor internacional (¿?)
- Protocolo de 2010:
 - Si bien las sustancias nocivas y peligrosas transportadas en paquetes se mantienen en la esfera de aplicación del Convenio, sólo deben contribuir al Fondo los receptores de sustancias nocivas y peligrosas transportadas a granel.
 - Establece límites de responsabilidad diferenciados dependiendo si el daño es ocasionado por sustancias nocivas y peligrosas transportadas en paquetes o a granel (En paquetes: 11,5 millones de DEG, para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 unidades de arqueo; para buques cuyo arqueo exceda de 2.000 unidades de arqueo, a la cantidad mencionada se sumarán 1.725 DEG por cada unidad de arqueo entre 2001 y 50.000 unidades de arqueo; 414 DEG por cada unidad de arqueo por encima de las 50.000 unidades de arqueo, sin que la cuantía total pueda exceder 115 millones de DEG)
 - Define de mejor manera quien ha de contribuir tratándose de GNL.



Asociación Chilena de Derecho Marítimo

Miembro del Comité Maritime International

Muchas gracias !!!!!