



MEDIDAS NO TÉCNICAS PARA FOMENTAR LOS BUQUES DE CALIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBUROS

PROCESO POR EL QUE SE EXPIDEN CERTIFICADOS CRC EN ALEMANIA

Presentado por Alemania

Resumen:	En este documento informativo se presentan los procedimientos que sigue la Administración Marítima de Alemania al conceder certificados que atestigüen que existe un seguro de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (certificados CRC).
Medida que ha de adoptarse:	Tomar nota de la información.

1 Introducción

- 1.1 El cuarto Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1992 fue constituido a fin de estudiar las 'medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos'.
- 1.2 En la 1ª reunión del Grupo de Trabajo en mayo de 2006, la Presidenta manifestó que, en interés de promover los buques de calidad, sería beneficioso que todos los Estados tuvieran normas comunes y adoptasen los mismos controles y procedimientos a seguir cuando se extienden certificados de seguro. Alentó además a los Estados a compartir la información sobre las prácticas (documento 92FUND/A.11/28, 92FUND/WGR.4/3, párrafo 7.2.5).
- 1.3 Se indican a continuación las prácticas de Alemania a este respecto.

2 Proceso de Certificación

- 2.1 El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) estipula que el propietario de un buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes a granel como carga, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, de modo que quede cubierta su responsabilidad de daños ocasionados por contaminación (artículo VII 1) del CRC de 1992). La autoridad competente de cada Estado Contratante extenderá un certificado que atestigüe que existe un seguro u otra garantía financiera de conformidad con las disposiciones del CRC de 1992 (artículo VII 2) del CRC de 1992).
- 2.2 En Alemania, el CRC de 1992 entró en vigor el 30 de mayo de 1996. Fue implementado mediante la Ley de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Ölschadengesetz) y el

Reglamento de certificación de responsabilidad por hidrocarburos (Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung). Conforme a esta legislación, los certificados CRC extendidos por la "Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie" (BSH) (Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico), parte del Departamento de Transporte, Construcción y Desarrollo Urbano del Gobierno.

- 2.3 Las solicitudes de un certificado CRC a la BSH se formularán por escrito y contendrán ciertos detalles con respecto al propietario del buque (nombre, dirección del lugar comercial principal) así como al buque (nombre, puerto de matrícula, arqueo que consta en el registro). Además, el solicitante deberá facilitar prueba de la garantía financiera, por lo general en forma de una tarjeta azul. En la tarjeta azul, el asegurador confirma que existe una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface los requisitos del CRC de 1992. Para los buques que no enarbolan el pabellón de Alemania, el consignatario del buque residente en Alemania deberá adjuntar asimismo un poder de representación del propietario del buque. La BSH cobra una comisión de €25 por la expedición inicial de un certificado CRC. La comisión por cada certificado CRC siguiente es €85. En los Anexos I y II respectivamente se facilitan detalles del proceso de certificación, así como un modelo de certificado CRC.
- 2.4 El certificado CRC es extendido por un plazo máximo de 12 meses. No excederá del plazo de validez de la garantía financiera. La BSH podrá retirar el certificado CRC si ocurre que ya no se cumplen los requisitos obligatorios para su expedición o si el solicitante ha facilitado información incorrecta o incompleta en la solicitud.
- 2.5 El artículo VII 2) del CRC de 1992 estipula que los certificados CRC los extenderá únicamente un Estado Parte por lo que respecta a buques que estén matriculados en ese Estado Parte o en un Estado no Contratante. No podrán expedirse certificados CRC a buques que estén matriculados en otros Estados Partes del CRC de 1992.
- 2.6 En 2006, la BSH extendió 29 certificados CRC a buques matriculados en Alemania.

3 Sanciones

- 3.1 Si el propietario de un buque está en contravención de las disposiciones de la Ley de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, que requiere que exista una garantía financiera adecuada, cometerá un delito penal. A consecuencia de ello, podrá ser multado o incluso encarcelado hasta dos años. Es más, la "See-Berufsgenossenschaft" retirará el certificado de seguridad del buque.
- 3.2 Si el propietario del buque no cuenta con un certificado CRC para su buque o si el capitán no lleva a bordo un certificado CRC o no lo presenta previa solicitud, deberán abonar, en caso de condena, una multa no superior a €5 000. Además, se podrá prohibir el transporte de más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel o el transbordo de hidrocarburos.
- 3.3 Un buque no podrá entrar o salir de un puerto o terminal de Alemania a menos que tenga en vigor un certificado CRC válido. La Policía Marítima lleva a cabo comprobaciones obligatorias a bordo de los buques que transportan más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel.
- 3.4 Desde 1999, ningún buque alemán ha sido retenido en puerto extranjero por no presentar un Certificado CRC. Desde 1993, ningún buque de pabellón extranjero inspeccionado en Alemania en virtud del régimen de supervisión por el Estado rector del puerto ha sido retenido por no presentar un Certificado CRC.

4 Medida que ha de adoptar el Grupo de Trabajo

Se invita al Grupo de Trabajo a tomar nota de la información que consta en el presente documento.

ANEXO I

Extracto de www.bsh.de

Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos

- 1 El Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 29 de noviembre de 1969, con el Protocolo de Enmiendas, 1992, es un tratado internacional que constituye el fundamento jurídico de las distintas reclamaciones contra personas responsables de la contaminación marítima que ha sido causada por el derrame o descarga de hidrocarburos de buques tanque. Además, entran en el Convenio los buques que puedan transportar hidrocarburos y otras cargas, que estén efectivamente transportando hidrocarburos como carga o tengan a bordo residuos de los hidrocarburos objeto de dicho transporte. En virtud del Convenio, la indemnización por el deterioro del medio ambiente se limita a los costes de medidas de restauración efectivamente emprendidas o que se vayan a emprender, y a los costes de medidas razonables para prevenir o limitar los daños debidos a contaminación. El Convenio se aplica no sólo a los daños debidos a contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, de un Estado Parte en el Convenio, sino también en su zona económica exclusiva. El propietario de un buque tanque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente (a partir del 1 de noviembre de 2003):
 - 4 510 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5 000 unidades de arqueo.
 - Para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 631 unidades de cuenta a la cantidad mencionada.
 - La responsabilidad máxima es de 89,77 millones de unidades de cuenta.

La unidad de cuenta es el Derecho Especial de Giro del Fondo Monetario Internacional. Dicha unidad se define como la suma de las cantidades fijas de cuatro monedas internacionales (tipo de cambio a principios de marzo de 2005: 1,16007 euros).

En la República Federal de Alemania, el Convenio de 1992 entró en vigor el 30 de mayo de 1996. Llegado agosto de 2004, habían pasado a ser Partes en el Convenio 101 Estados.

- 2 Si no es suficiente la cobertura de seguro en virtud del Convenio, el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC 92), establecido sobre la base del Protocolo, cubre la diferencia hasta una suma total de 203 millones de unidades de cuenta (a partir del 1 de noviembre de 2003). El Fondo es financiado por contribuciones de la industria petrolera, dependiendo la cantidad de las contribuciones del volumen de los hidrocarburos importados. Un Fondo adicional que se creará tiene por objeto garantizar la indemnización (incluida la cobertura de seguro y la cobertura suplementaria del FIDAC 92) hasta 750 millones de unidades de cuenta (aproximadamente 870 millones de euros).
- 3 El propietario de un buque apto para la navegación marítima, que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, y que llegue a las aguas territoriales de Alemania o pase por ellas, es responsable de garantizar que se lleve a bordo del buque un Certificado de Responsabilidad Civil (CRC – también denominado tarjeta azul). La tarjeta azul garantiza que se dispone de suficiente cobertura de seguro u otra garantía financiera para indemnizar por daños ocasionados por contaminación, en cumplimiento del Convenio. El propietario de un buque apto para la navegación marítima, que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, cometerá un delito penal si ese buque particular navega en la zona abarcada por la Ley de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos sin un seguro en vigor. Los buques de pabellón alemán perderán sus certificados de seguridad en tales casos. El propietario de un buque que no dote a su buque con el certificado de seguridad del buque obligatorio, ha cometido un delito administrativo. Lo mismo se aplica al capitán del buque que no lleva a bordo el certificado, o no lo presenta previa solicitud. Podrán imponerse multas no superiores a 5 000 euros por tales delitos administrativos. Además, se podrá prohibir el transporte de más de

2 000 toneladas de hidrocarburos a granel o el transbordo de hidrocarburos. La Policía Marítima lleva a cabo comprobaciones obligatorias a bordo de tales buques.

Además, los buques de Estados que no son Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, cuando navegan en aguas territoriales de Alemania, deben llevar a bordo un certificado de responsabilidad civil que cubra la suma indicada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Los buques alemanes aptos para la navegación marítima, así como los buques de Estados que no son Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que tengan previsto navegar en aguas territoriales de Alemania, requieren un certificado de responsabilidad civil.

Los buques de otros Estados Contratantes del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 requieren certificados extendidos por sus respectivos Estados.

Un certificado de responsabilidad civil que haya sido extendido por un Estado Contratante de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es reconocido por todos los demás Estados Contratantes.

Para obtener un certificado de responsabilidad civil, se necesita una denominada "tarjeta azul" extendida por el asegurador (P&I Club - de protección e indemnización) a fin de que esté asegurado el buque. En la tarjeta azul, el asegurador confirma a la autoridad administrativa competente de un Estado Contratante que existe una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface los requisitos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Para solicitar el certificado, habrá de presentarse a la BSH la tarjeta azul, que incluye una referencia a la BSH y no es transferible, completada con los datos del buque. Para los buques que no enarbolan el pabellón de Alemania, el consignatario del buque residente en la República Federal de Alemania deberá adjuntar un poder de representación del propietario del buque (muestra) con la solicitud. La BSH cobra una comisión de 125 euros por la expedición inicial de un certificado de responsabilidad civil. La validez del certificado es de un máximo de 12 meses. El año del seguro comienza el 20 de febrero de cada año. La comisión por cada certificado de responsabilidad civil siguiente es de 85 euros. Perderá su validez si cambia la propiedad o el pabellón del buque.

* * *

ANEXO II

(Traducción)

República Federal de Alemania

Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico

CERTIFICADO DE SEGURO U OTRA GARANTÍA FINANCIERA RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992.

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Nombre y dirección del propietario

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992.

Tipo de garantía _____

Duración de la garantía _____

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores)

Nombre _____

Dirección _____

Este certificado es válido hasta _____

Expedido o refrendado por el Gobierno de la República Federal de Alemania, Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico

En _____ a _____
(Fecha)

(Firma y título del funcionario que expide o refrenda el certificado)