

**CONVENIENCIA DE LA RATIFICACIÓN DE  
LA CONVENCION BUNKERS POR LA  
ARGENTINA. RESPONSABILIDAD POR  
DERRAMES DE HIDROCARBUROS CUANDO  
NO ES APLICABLE EL SISTEMA CLC-FUND**

por Jorge M. Radovich

**JORNADAS DE LA AADM SOBRE  
PROTECCIÓN DEL AMBIENTE MARÍTIMO  
Buenos Aires, 6 y 7 de Setiembre de 2016**



**Radovich & Porcelli**  
ABOGADOS MARITIMISTAS - MARITIME LAWYERS

# CV REDUCIDO

## de Jorge M. Radovich

- ✓ Medalla de Oro de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, 1978
- ✓ Socio del Estudio Radovich & Porcelli, de Buenos Aires, Argentina.
- ✓ Consejero Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional.
- ✓ Chairman del International Working Group del CMI on Offshore Activities
- ✓ Miembro del Comité Ejecutivo de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo.

# CV REDUCIDO

## de Jorge M. Radovich

- ✓ Presidente del Comité de Redacción de la Revista de Estudios Marítimos.
- ✓ Vicepresidente Titular de la Rama Argentina del IIDM.
- ✓ Profesor Titular de Derecho de la Navegación, Aeronáutico y Espacial en la Universidad del Museo Social Argentino.
- ✓ Autor de más de setenta artículos en el área del Derecho de la Navegación.

# CV REDUCIDO

## de Jorge M. Radovich

- ✓ Autor del libro “Curso de Seguros en el Comercio Exterior”, Buenos Aires, Ed. Astrea, 1999, 768 págs.
- ✓ Libro “Problemas Actuales de Derecho Marítimo en la Argentina”, en el cual el Dr. Radovich actuó como Director y escribió cuatro de sus doce capítulos, Buenos Aires, Editorial Quorum, 2004, 307 págs.
- ✓ Director del libro en homenaje a Arturo Ravina “Estudios Jurídicos sobre Responsabilidad y Seguridad Marítima, Registro de Buques, Sociedades de Clasificación y Riesgos de la Navegación por Agua”, Buenos Aires, Ed. Ad-Hoc, 2006.

# INTRODUCCION

- ✓ **La Convención Bunker fue aprobada en una Conferencia Diplomática llevada a cabo en la Sede de la OMI en Londres, entre el 19 y el 23 de Marzo de 2001**
- ✓ **Su nombre en castellano es “CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES”**
- ✓ **La Convención entró en vigencia el 21 de Noviembre de 2008. Su objeto es cubrir los daños por contaminación originados en un derrame de combustible de un buque**

## INTRODUCCION II

- ✓ Ya en Enero de 2010, la Convención Bunker tenía 48 ratificaciones
- ✓ En ese momento, solamente Panamá la había ratificado entre los países de América Latina, a lo que sumó Nicaragua en 2014
- ✓ Actualmente tiene 78 ratificaciones, 91,46% de la flota mercante mundial.

# RATIFICACION 1992 CLC/FONDO EN LA

- ✓ Argentina, Chile, Colombia, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela
- ✓ 12 países
- ✓ De éstos, no ratificaron la **Convención del Fondo** Chile, y El Salvador

# RATIFICACION CONV. BUNKER EN LATINOAMERICA

- ✓ Solamente Nicaragua y Panamá a 31 de Diciembre de 2015
- ✓ 2 países
- ✓ ¿Por qué?

# POR QUÉ ERA NECESARIA LA CONV. BUNKER

- ✓ “Tomando nota de que el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, garantizan la indemnización de las personas que sufren daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima,” (párr. tercero)

# POR QUÉ ERA NECESARIA LA C. BUNKER II

- “Considerando que se necesitan medidas complementarias para garantizar el pago de una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos para combustible procedentes de los buques” (párr. sexto)
- El vacío legal señalado en la Exposición de Motivos era parcial, puesto que el Convenio CLC 1992 cubre los daños por contaminación causados por “...*todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fuel oil, 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*” (Art. I.5 de la CLC) Antes no en lastre.







# RASGOS PRINCIPALES DE LA CONV. BUNKER

- ✓ Establece la responsabilidad objetiva, limitada y obligatoriamente asegurable del propietario del buque que derrama combustible, lubricantes incluidos
- ✓ Los damnificados tienen acción directa contra el Asegurador. Aplica al propietario de cualquier buque, no sólo de buques tanque como en los Convenios CLC y Fondo
- ✓ Cubre las medidas preventivas en cualquier sitio que se tomen

# RASGOS PRINCIPALES DE LA CONV. BUNKER II

- ✓ **No tiene un sistema forfatorio incremental como las Convenciones CLC/Fondo y SNP. El límite es el de la responsabilidad general del Armador aplicable por ley o Convenio, pero para el Asegurador nunca más que lo que corresponda conforme la Convención LLMC de Londres de 1976 con el Protocolo de 1996**
- ✓ **De acuerdo a la Ley de la Navegación Argentina vigente el límite podría ser cero**

# ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS CONVENIOS CLC Y BUNKERS

- ✓ El concepto de buque es mucho más amplio que el del CLC, puesto que incluye *“toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea”*, en el Art. 1.1
- ✓ Definición de buque en el CLC: *“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...”* (Art. 1.1)



















**ULSTEIN®**



# **INSPECTION MAINTENANCE & REPAIR (IMR) VESSEL**



**Radovich & Porcelli**  
ABOGADOS MARITIMISTAS - MARITIME LAWYERS

# ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS CONVENIOS CLC Y BUNKER II

- ✓ “Propietario” de buque se define también en forma mucho más amplia que en el CLC, puesto que al titular registral se agregan el locatario, el gestor naval y el armador (Art. 1.3)
- ✓ En el CLC “Propietario” es la persona o las personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o las personas propietarias del mismo (Art. 1.3)
- ✓ El ámbito de aplicación territorial es idéntico al del CLC. Cubre los daños por contaminación producidos en el territorio de un Estado contratante, incluido su mar territorial, y en la Zona Económica Exclusiva, establecida de conformidad con el Derecho Internacional

# ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS CONVENIOS CLC Y BUNKER III

- ✓ La definición de daños por contaminación coincide en ambos Convenios" (Art. 1.9 BC and 1.6 CLC)
- ✓ Incluye *“a) las pérdidas o daños ocasionados fuera del buque por la contaminación resultante de la fuga o la descarga de hidrocarburos para combustible procedentes de ese buque, donde quiera que se produzca tal fuga o descarga, si bien la indemnización por deterioro del medio ambiente, 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, y b) el costo de las medidas preventivas y las otras pérdidas o daños ocasionados por tales medidas”* (Art. 1.9)

# NUEVA DEFINICION DE DAÑOS POR CONTAMINACIÓN

- ✓ La definición de daño por contaminación en ambos Convenios es antigua y muy limitada
- ✓ El Intersessional Consultative Group (IGC) nominado por el Comité Legal de la OMI produjo un documento relativo a la contaminación transfronteriza llamado “Zero Draft”. Su Art. 3.3. contiene una definición mucho más amplia y moderna de daño por contaminación.
- ✓ 3.3 The scope of "pollution damage" should be determined further, however it should cover loss or damage caused [from the offshore facilities] to the marine environment by introduction/contamination, directly or indirectly of substances or energy from the[offshore] exploration and exploitation...

# NUEVA DEFINICION DE DAÑOS POR CONTAMINACIÓN

- ✓ ...activities which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities.
- ✓ Puede verse mi artículo “Protecting the aquatic environment: are all costs and benefits accounted for?”, con el Dr. Aldo Brandani, en “Le Droit Maritime Français, N° 715, Octubre 2013, Wolters Kluwer France, páginas 839 to 861

# ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS CONVENIOS CLC Y BUNKER IV

- ✓ El propietario del buque en el momento de producirse un suceso será responsable de los daños debidos a contaminación ocasionados por cualesquiera hidrocarburos para combustible que el buque lleve a bordo, o que procedan de dicho buque (Art. 3.1)
- ✓ Si más de una persona fuera responsable, ambos lo serán en forma solidaria (Art 3.2)
- ✓ Cuando se produzca un suceso en el que participen dos o más buques, los propietarios de todos los buques de que se trate, a menos que estén exonerados total o parcialmente, serán solidariamente responsables respecto de todos los daños que no quepa atribuir razonablemente a nadie por separado (Art. 5)

# ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS CONVENIOS CLC Y BUNKER V

- ✓ En forma similar a lo que dispone el CLC, se contempla que no podrá promoverse contra el propietario del buque ninguna reclamación de indemnización por daños debidos a contaminación que no se ajuste al presente Convenio (Art 3.5)
- ✓ Sin embargo, debe recordarse que el concepto de propietario es mucho más amplio que en el CLC, por lo que no podemos hablar de una responsabilidad canalizada contra el titular registral, y ello podría llevar a la producción de prueba compleja en caso del locatario, del Armador o del Administrador de buques

# ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS CONVENIOS CLC Y BUNKER VI

- ✓ El Convenio establece en sus Artículos 3.2 y 3.3 tres causales de exoneración de responsabilidad de carácter objetivo y una de carácter subjetivo idénticas a las del Convenio CLC/Fondo 1992, que ya han sido expuestas, por lo que no las repetiremos en aras a la brevedad
- ✓ En caso de acción directa contra el asegurador, éste podrá oponer todas las defensas que hubiera podido utilizar el propietario del buque, a excepción de su concurso o quiebra y, además, invocar la limitación de responsabilidad aunque el propietario no lo hubiera hecho
- ✓ No resultan oponibles a la víctima, en cambio, las defensas que el asegurador hubiera podido oponer a su asegurado, salvo el dolo de éste (Art. 7.10)

# ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS CONVENIOS CLC Y BUNKER VII

- ✓ El convenio Bunker no establece, a diferencia del CLC, ninguna limitación cuantitativa de responsabilidad del propietario del buque vinculada al tonelaje del mismo.
- ✓ Simplemente contempla que *“Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al 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.”* (Art. 6)
- ✓ Ambos convenios requieren seguro obligatorio u otra garantía financiera

# ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS CONVENIOS CLC Y BUNKER VIII

- ✓ Se establece, en forma similar al CLC, que las acciones prescriben a los tres años contados desde la fecha de causación de los daños, y que en ningún caso podrán incoarse demandas después de los seis años computados desde la fecha del suceso que ocasionó los daños
- ✓ Sólo podrán iniciarse acciones ante los Tribunales del o de los Estados contratantes en cuyo territorio, mar territorial o Zona Económica Exclusiva se produjeron los daños (Art. 9)

# ¿CONVIENE RATIFICAR LA CONVENCION BUNKERS?

## PROS I

- ✓ El establecimiento de la responsabilidad objetiva y solidaria del propietario y otros sujetos, con escasas causales de exoneración, es sin duda positivo para las víctimas
- ✓ También lo es la incorporación de un obligado adicional de reconocida solvencia, el Asegurador, contra el que se concede acción directa
- ✓ El Asegurador no puede oponer a las víctimas excepciones oponibles a su asegurado

# ¿CONVIENE RATIFICAR LA CONVENCION BUNKERS?

## PROS II

- ✓ La reglamentación detallada de los certificados de cobertura que deberán poseer los buques es también positiva y coadyuvante a la indemnización de las víctimas
- ✓ La limitación de responsabilidad invocable por el propietario o armador del buque contaminante no sufre modificación alguna, puesto que continuará siendo la que correspondería según el derecho sustantivo y adjetivo aplicable

# ¿CONVIENE RATIFICAR LA CONVENCION BUNKERS?

## PROS III

- ✓ Como este instrumento no contempla un Fondo a ser integrado mediante contribuciones de los recibidores de hidrocarburos y lubricantes utilizados para la propulsión de buques, no debieran presentarse resistencias ni objeciones por parte de éstos, como ha ocurrido con los Convenios CLC y SNP
- ✓ Cubre las medidas preventivas, lo que motiva a los Armadores para aplicarlas, con el consiguiente beneficio ambiental

# CONTRAS DE LA CONVENCION BUNKER

- ✓ El único aspecto que podría considerarse negativo es que la responsabilidad del asegurador queda limitada a los montos contemplados en la Convención LLMC 1976 de Londres, con el incremento que resulta del Protocolo de 1996
- ✓ Sin embargo, debemos considerar que la mayoría de nuestros países tienen sistemas limitativos de responsabilidad para el propietario y armador de buques que se vinculan con el valor de las naves al final del viaje, que bien puede ser cero en caso de naufragio u otras modalidades de pérdida total
- ✓ Posición de la AADM sobre las 1976 LLMC con su Protocolo de 1996





# ¿QUÉ OCURRE CON LOS BUQUES FLUVIALES?

- ✓ Tanto el Convenio CLC/Fondo como el Bunker aplican exclusivamente a los buques de navegación marítima, como ya se ha expuesto
- ✓ En consecuencia, los buques de navegación fluvial y los convoyes no se encuentran amparados por los convenios
- ✓ De los países que forman parte del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, sólo ratificaron el Convenio CLC/Fondo Argentina y Uruguay, y ninguno la Convención Bunker
- ✓ Habrá que estar al Derecho Nacional que resulte aplicable

# ¿Y CON LOS MARÍTIMOS NO TANQUEROS?

- ✓ **El Convenio CLC/Fondo, aunque ratificado por la Argentina, no les resultará aplicable**
- ✓ **Tampoco el Convenio Bunker, puesto que no ha sido ratificado por la Argentina**
- ✓ **Nos remitimos a lo que expondremos sobre el régimen de responsabilidad aplicable en la Argentina cuando no lo es el Convenio CLC/Fondo**



# ¿Y CON LAS PLATAFORMAS COSTA AFUERA?

- ✓ No existe un Convenio Internacional que regule la responsabilidad por contaminación producida por la industria petrolera y gasífera Costa Afuera
- ✓ Ni siquiera con respecto a la Contaminación Transfronteriza, aspecto que Indonesia llevó sin éxito al Comité Legal de la OMI tras el desastre del pozo MONTARA
- ✓ Sí existen tratados regionales o bilaterales. El Tratado del Río de la Plata contempla el tema pero no establece un régimen de responsabilidad concreto







# ¿QUE APLICAMOS EN ARGENTINA CUANDO NO OPERA LA CONVENCION CLC/FONDO?

- ✓ El Art. 14 de la Ley 22.190 establece que los propietarios y armadores de los buques o artefactos navales que hubieren ocasionado la contaminación, serán responsables, en forma solidaria y objetiva, se haya configurado o no una infracción administrativa, del pago de los gastos que por la limpieza de las aguas o por cualquier otro servicio que como consecuencia del hecho se haya debido realizar. En los convoyes, cuando no se pueda determinar el buque que directamente ocasionó el daño, la responsabilidad recaerá sobre el propietario o armador del buque que comande el mismo. Todas las mencionadas personas serán, asimismo, responsables solidarias de las multas a que hubiere lugar.

# ¿QUE APLICAMOS EN ARGENTINA CUANDO NO OPERA LA CONVENCION CLC/FONDO II?

- ✓ La Ley General del Ambiente –N° 25.675- fue promulgada en Noviembre de 2002, y entre otros temas regula la responsabilidad por daño ambiental de incidencia colectiva, o derechos difusos
- ✓ Establece la responsabilidad objetiva e ilimitada de la parte responsable (Artículo 28). Quid de la LN
- ✓ Las únicas causales de exoneración admisibles son la culpa exclusiva de la víctima o un tercero por quien no se deba responder, y siempre que la parte responsable hubiera desplegado todas las medidas razonables para prevenir el daño ambiental (Art. 29). La responsabilidad es obligatoriamente asegurable (Art. 22).

# ¿QUE APLICAMOS EN ARGENTINA CUANDO NO OPERA LA CONVENCION CLC/FONDO III?

- ✓ ¿Y qué aplica cuando el daño ambiental no es de incidencia colectiva?
- ✓ Si lo produce un residuo peligroso será de aplicación la Ley 24.051, que en materia de responsabilidad establece un régimen muy similar al de la Ley General del Ambiente
- ✓ En los demás casos, la doctrina y jurisprudencia mayoritarias han considerado aplicable el antiguo Art. 1113 del Código Civil, considerando la contaminación un riesgo de la cosa

# ¿QUE APLICAMOS EN ARGENTINA CUANDO NO OPERA LA CONVENCION CLC/FONDO IV?

- ✓ El Armador podrá limitar su responsabilidad en un caso de contaminación centralmente al valor del buque al final del viaje, que bien puede ser nulo si el navío se pierde (Art. 175 L.N.)
- ✓ La Cámara Federal en lo Civil y Comercial de la Capital Federal, en la Causa N° 1402/93 “Y.P.F. s/Incidente Shell Cia. Arg. de Petróleo S.A.”, decidió el 16 de Diciembre de 1993, que la carga que produjo la contaminación no tenía derecho a limitación de responsabilidad, ni siquiera aunque fuera de propiedad del Armador
- ✓ Consideramos que estos principios serían de aplicación con el Art. 1757 del Nuevo Código Civil y Comercial

# ¿QUE APLICAMOS EN ARGENTINA CUANDO NO OPERA LA CONVENCION CLC/FONDO V?

- ✓ La responsabilidad por contaminación proveniente de cualquier fuente que no fuera un buque sería objetiva e ilimitada
- ✓ La injusticia de que la responsabilidad del buque pueda ser nula se soluciona siguiendo el consejo de la AADM al Estado Argentino de ratificar la Convención LLMC 1976 de Londres, con el incremento que resulta del Protocolo de 1996

**Muchas gracias**