

A RESPONSABILIDADE CIVIL NASCIDA DOS DANOS DEVIDO À CONTAMINAÇÃO POR ÓLEO COMBUSTÍVEL DE NAVIOS NO BRASIL

CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE IN BRAZIL

LA RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES EN BRASIL

Norman A. Martínez Gutiérrez

RESUMO

A responsabilidade civil nascida dos danos devido à contaminação por óleo combustível de navios é essencialmente regulada em nível internacional por dois convênios: o CLC 1969 (reformado) e o Convênio Combustíveis. O Brasil é parte do CLC (em sua versão original de 1969), mas não ratificou o Convênio Combustíveis, deixando assim que grande parte da responsabilidade civil nascida dos danos devido à contaminação por óleo combustível de navios seja regulada apenas pela legislação nacional, o que causa grande insegurança jurídica. Assim, este artigo oferece um esboço dos principais elementos do CLC em relação ao derramamento ou descarga de óleo combustível e um esboço geral do Convênio Combustíveis, visando explicar o marco normativo internacional nesta importante área do direito ambiental marítimo, identificando assim os possíveis benefícios que uma eventual adesão ao Convênio Combustíveis traria ao direito marítimo brasileiro.

PALAVRAS CHAVE: Ação direta. Aplicação territorial. Canalização de responsabilidade. CLC. Combustíveis. Convênio LLMC. Danos por contaminação. Entrada em vigor. Óleo combustível. Jurisdição. Limitação de responsabilidade. Medidas preventivas. Pessoas responsáveis. Prazos, reconhecimento e tomada de decisão. Responsabilidade objetiva. Responsabilidade civil. Seguro obrigatório.

ABSTRACT

Civil liability for bunker oil pollution damage from ships is essentially regulated at international level by two Conventions: the CLC 1969 (as amended) and the Bunkers Convention. Brazil is a Party to the CLC (in its original version of 1969), but did not ratify the Bunkers Convention, thereby leaving much of the civil liability for bunker oil pollution damage from ships to be regulated exclusively by the national legislation, causing severe legal insecurity. This article therefore outlines the main elements of the CLC pertaining to spills or discharges of bunker oil, and outlines the Bunkers Convention, seeking to explain the international regulations in this important area of marine environmental law, thereby identifying the possible benefits that accession to the Bunkers Convention would bring to Brazilian maritime law.

KEYWORDS: Direct action. Territorial application. Channelling of liability. CLC. Bunkers. LLMC Convention. Pollution damage. Entry into force. Bunker oil. Jurisdiction. Limitation of liability. Preventive measures. Persons liable. Time limits. Recognition and enforcement of judgments. Strict liability. Civil liability. Compulsory insurance.

RESUMEN

La responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques está esencialmente regulada a nivel internacional por dos Convenios: el CLC 1969 (reformado) y el Convenio Combustibles. Brasil es parte del CLC (en su versión original de 1969) pero no ha ratificado aún el Convenio Combustibles, dejando así una gran parte de la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques regulada exclusivamente por legislación nacional, lo cual causa una gran inseguridad jurídica. Así, este artículo ofrece un bosquejo de los elementos esenciales del CLC en relación a los derrames o descargas de hidrocarburos para combustibles y ofrece un bosquejo general del Convenio Combustibles con el fin de explicar el marco normativo internacional en esta importante área del derecho marítimo ambiental, identificando de esta manera los posibles beneficios que una posible adhesión al Convenio Combustibles brindaría al derecho marítimo brasileño.

PALABRAS CLAVE: Acción directa. Aplicación territorial. Canalización de la responsabilidad. CLC. Combustibles. Convenio LLMC. Daños debidos a contaminación. Entrada en vigor. Hidrocarburos para combustible. Jurisdicción. Limitación de la responsabilidad. Medidas preventivas. Personas responsables. Plazos. Reconocimiento y ejecución de fallos. Responsabilidad objetiva. Responsabilidad civil. Seguro obligatorio.

1 CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Los daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques tienen esencialmente dos fuentes: (a) derrames o descargas de combustibles de buques petroleros y (b) derrames o descargas de combustibles de buques que no son petroleros. Esta distinción es esencial al momento de determinar la responsabilidad del propietario del buque de acuerdo a los convenios internacionales aplicables. Los derrames o descargas de hidrocarburos para combustibles de buques petroleros están esencialmente regulados a nivel internacional por el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969 (CLC), reformado por el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (CLC 1992),³ mientras que los derrames o descargas de hidrocarburos para combustibles de buques que no son petroleros están regulados por el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio Combustibles).⁴

El propósito de este estudio es explicar algunos elementos importantes del CLC en su versión original (versión aplicable en Brasil),⁵ que son de importancia en relación a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques petroleros y presentar un bosquejo general de las disposiciones del Convenio Combustibles para identificar después los posibles beneficios que una posible adhesión al Convenio Combustibles brindaría al derecho marítimo brasileño.

2 EL CLC

Consciente de los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel, el 29 de noviembre de 1969 una Conferencia Diplomática aprobó en Bruselas el CLC para crear un marco normativo internacional a fin de garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños debidos a contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques. El Convenio entró en vigor el 19 de junio de 1975.

2.1 Ámbito de Aplicación

El Artículo II del CLC establece que el Convenio se aplicará exclusivamente:

[...] a los daños por contaminación causados en el territorio, inclusive el mar territorial, de

un Estado Contratante⁶¹ y a las medidas preventivas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.⁷

Los daños por contaminación⁸ referidos en el Artículo II son daños causados por hidrocarburos procedentes de buques. En este sentido, el Artículo I(5) define los hidrocarburos como:

[...] todo hidrocarburo persistente, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado, aceite lubricante y aceite de ballena, ya sean estos transportados a bordo de un barco como cargamento o en los depósitos de combustible de ese barco.

Este Artículo claramente establece que el CLC *se aplica no solo al derrame de hidrocarburos transportados como carga, sino que también a los derrames o descargas de hidrocarburos para combustibles de los buques a los cuales se aplica el CLC*. A fin de determinar esto es necesario hacer referencia a la definición de "barco" contenida en el Artículo I(1) del Convenio, el cual prescribe que: "Barco" significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar que esté transportando hidrocarburos a granel.

En virtud de lo anterior puede aseverarse que el CLC es aplicable a derrames o descargas de hidrocarburos para combustibles de los buques, siempre y cuando estos hidrocarburos sean persistentes y procedan de un buque que esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga.

2.2 Personas Responsables

El CLC canaliza la responsabilidad exclusivamente al propietario "matriculado"⁹ y requiere que toda acción contra él sea interpuesta en virtud del Convenio.¹⁰ Además, el Artículo III(4) del CLC previene que cualquier reclamación basada en los daños por contaminación pueda interponerse (en virtud del Convenio o de otro modo) contra los dependientes o agentes del propietario. Curiosamente, este Artículo, aunque efectivamente protege a los dependientes y agentes del propietario, no brinda protección a otras personas potencialmente responsables de daños por contaminación. Por ejemplo, en caso de que el propietario esté exento de responsabilidad de acuerdo al Convenio y no sea posible interponer una reclamación contra él, las víctimas de los daños por contaminación pueden, bajo el CLC, interponer sus reclamaciones contra otras personas responsables.¹¹

2.3 Fundamentos Legales de la Responsabilidad Civil del Propietario

La responsabilidad civil del propietario en virtud del CLC es objetiva,¹² pero está sujeta a un número de excepciones de responsabilidad.¹³ Estas excepciones, originalmente introducidas por el CLC, han sido utilizadas como modelos para los convenios marítimos modernos, incluyendo el Convenio Combustibles.¹⁴

2.4 Limitación de la Responsabilidad

EL CLC establece un régimen independiente de limitación de la responsabilidad. El Artículo V (1) establece que:

El propietario de un barco tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud de este Convenio, con respecto a cada siniestro, a una cuantía total de 2.000 francos por tonelada de arqueo¹⁵ del barco. Esta cuantía no excederá en ningún caso de 210 millones de francos.¹⁶

El propietario gozará de este derecho siempre y cuando el siniestro no haya sido causado por su falta concreta o culpa.¹⁷ En tal caso, el propietario no podrá valerse del derecho a la limitación prevista en el Artículo V(1).¹⁸ Es igualmente importante mencionar que para poder beneficiarse de la limitación prevista en el Artículo V(1), el propietario tendrá que constituir un fondo cuya cuantía ascienda al límite de su responsabilidad.¹⁹

2.5 El Seguro Obligatorio y el Derecho de Acción Directa

El CLC introdujo el requisito del seguro obligatorio. De acuerdo con el Artículo VII (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 banco 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.

Este requisito, así como el del certificado del seguro obligatorio, el reconocimiento del derecho de acción directa, etc. están detalladamente elaborados en los siguientes párrafos del Artículo VII.²⁰

3 EL CONVENIO COMBUSTIBLES

No obstante el éxito del CLC (reformado), quedaba a nivel internacional una laguna importante en el sistema de compensación por daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques: la referida a los daños ocasionados por la contaminación causada por derrames o descargas de hidrocarburos para combustible de buques no cubiertos por el CLC (reformado). Con esa preocupación, tras largas discusiones, la OMI convocó una Conferencia Diplomática que aprobó el Convenio Combustibles en el año 2001.

La importancia del Convenio Combustibles debe ser resaltada, sobre todo porque casi la mitad del total de las reclamaciones por contaminación son ocasionadas por derrames o descargas de hidrocarburos para combustibles.²¹ Además, debido al carácter altamente viscoso y persistente de muchos tipos de combustibles, los derrames de hidrocarburos para combustibles son más difíciles y más costosos de limpiar que los derrames de petróleo crudo.²²

3.1 Adopción y Entrada en Vigor

El Convenio Combustibles, que está en gran parte inspirado en el CLC 1992, y el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP), fue aprobado por una Conferencia Diplomática el 23 de marzo de 2001.²³ El Convenio entró en vigor a nivel internacional el 21 de noviembre de 2008, y ya, el 5 de septiembre de 2011, el Convenio cuenta con 60 Estados Partes que representan un 88.97 por ciento del tonelaje mundial. Sin embargo, Brasil no ha ratificado este Convenio.

3.2 Ámbito de Aplicación

El ámbito de aplicación del Convenio Combustibles puede ser estudiado desde un punto de vista geográfico o dependiendo del tipo de daño debido a contaminación por hidrocarburos para combustible.

3.2.1 Aplicación territorial

De conformidad con el Artículo 2 del Convenio Combustibles, este se aplica a los daños ocasionados por contaminación causados en el territorio de un Estado Parte, incluido su mar territorial y su zona económica exclusiva. Si el Estado Parte en cuestión no ha declarado una zona económica exclusiva, el Convenio puede aplicarse a un área establecida de conformidad con el derecho internacional que no se extienda más de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base desde las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado.²⁴

En el caso de medidas preventivas, el Convenio Combustibles se aplica sin tomar en cuenta el lugar donde se tomen dichas medidas.²⁵

3.2.2 Tipos de daño cubiertos por el Convenio

El Artículo 2 establece que el Convenio Combustibles se aplica exclusivamente a los "daños debidos a contaminación" y a las "medidas preventivas". Por lo tanto, es importante entender el significado de estos términos.

La definición de "daños debidos a contaminación" que aparece en el Convenio Combustibles fue tomada casi literalmente de la definición contenida en el CLC 1992, el cual establece en el Artículo I(6) que se entiende por "[d]años 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 la 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.

Sin embargo, considerando la naturaleza del Convenio Combustibles, la referencia a "hidrocarburos" en el CLC 1992 fue sustituida en el Convenio Combustibles por "hidrocarburos para combustible". Esta mínima enmienda lingüística hace que el ámbito de aplicación del Convenio Combustibles sea muy diferente del ámbito de aplicación del CLC 1992. Esto se debe a que el Artículo 1(5) del Convenio Combustibles define "hidrocarburos para combustible", como

(...) **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.²⁶

Esta definición resalta dos puntos importantes. El primero es que el factor decisivo para determinar si los hidrocarburos relevantes caen dentro del ámbito de aplicación del Convenio Combustibles es precisamente su finalidad. Es decir, tales hidrocarburos deben ser los "utilizados o que se vayan a utilizar para la explotación o propulsión del buque".²⁷ El segundo es que, a diferencia de la definición de "hidrocarburos" en el CLC 1992, la definición de "hidrocarburos para combustible" en el Convenio Combustibles no se limita a los hidrocarburos persistentes, incluyendo así combustibles más ligeros, como el diesel marino y los aceites lubricantes.

El Convenio Combustibles también es aplicable a las "medidas preventivas", las cuales son definidas en el Artículo 1(7) como

(...) todas las medidas razonables que con posterioridad a un suceso tome cualquier persona con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación.

3.2.3 Exclusiones

El Convenio Combustibles no es aplicable a los daños ocasionados por contaminación, según se definen en el CLC (reformado), sea o no pagadera una indemnización con respecto a ellos en virtud de dicho Convenio.²⁸ Esto significa que el Convenio Combustibles no puede aplicarse a un derrame de hidrocarburos para combustible de un buque petrolero cargado (siempre y cuando los hidrocarburos derramados sean "persistentes"), aunque el Estado en cuestión sea Parte del Convenio Combustibles y no del CLC. Se arribaría al mismo resultado si el Estado es Parte del CLC, pero no del CLC 1992 (como es el caso de Brasil) y el buque petrolero en cuestión se encuentra en lastre y tiene residuos de hidrocarburos transportados como carga en el viaje anterior. En tal caso, aunque el CLC no es aplicable porque solo cubre daños causados por buques que efectivamente estén transportando hidrocarburos a granel como carga, el Convenio Combustibles tampoco puede aplicarse porque tal daño estaría cubierto por la definición contenida en el CLC 1992.²⁹

Como regla general, el Convenio Combustibles tampoco puede aplicarse a buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno.³⁰

3.3 Personas Responsables

A diferencia del CLC (reformado), que canaliza la responsabilidad exclusivamente al propietario "matriculado",³¹ el Convenio Combustibles impone responsabilidad en el "propietario del buque", un término que se define como "el propietario, incluido el propietario inscrito, el fl etador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque".³² Asimismo, el Convenio Combustibles no excluye las reclamaciones contra terceros, como lo hace el Artículo III(4) del CLC 1992.

Parece ser que la no inclusión de disposiciones de canalización de la responsabilidad en el Convenio Combustibles se acordó para permitir que las partes perjudicadas puedan reclamar indemnización de diferentes fuentes.³³ Esto es de fundamental importancia en el caso de un buque que no esté sujeto a la obligación del seguro obligatorio, ya que no habría acción directa contra el asegurador. En tales circunstancias el demandante podría pedir indemnización por cualquier reclamación insatisfecha de cualquiera de las personas comprendidas en la definición de "propietario del buque", establecida en el Artículo 1(3) del Convenio Combustibles.

3.3.1 Inmunidad de las personas responsables de medidas preventivas

El Convenio Combustibles no ofrece protección jurídica a las personas que adoptan medidas preventivas en respuesta a un derrame de hidrocarburos para combustible. Esta protección legal es sumamente importante porque estimula a las personas a tomar medidas para evitar o minimizar los daños por contaminación sin temor a enfrentar posibles reclamaciones por daños causados en el curso de tales medidas. Por lo tanto, la Conferencia Diplomática que aprobó el Convenio Combustibles, a fin de "evitar cualquier freno que pudiera impedir una acción pronta y eficaz para reducir al mínimo los efectos de la contaminación por hidrocarburos", también aprobó una Resolución que insta a los Estados a que, al implantar el Convenio, "examinen la necesidad de introducir disposiciones legales para la protección de las personas que tomen medidas destinadas a prevenir o reducir al mínimo los efectos de la contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques".

La Resolución recomienda que las personas que adopten medidas preventivas estén exentas de responsabilidad "a menos que la responsabilidad en cuestión se deba a una acción u omisión de dichas personas, y que éstas hayan actuado así con la intención de causar daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños". La Resolución recomienda además, que los Estados utilicen como modelo para su legislación las disposiciones del Artículo 7(5) del Convenio SNP.

A raíz de esta Resolución, varios Estados han promulgado disposiciones relativas a la inmunidad de las personas responsables de medidas preventivas.³⁴ En virtud de lo anterior es posible mencionar que si Brasil decide acceder al Convenio Combustibles, es importante que al implantar el Convenio en la legislación nacional introduzca, como sugiere la Resolución, disposiciones legales para la protección de las personas que tomen medidas preventivas.

3.4 Fundamentos Legales de la Responsabilidad Civil del Propietario

El Artículo 3 prescribe los fundamentos legales para la imposición de responsabilidad civil en el propietario del buque. Este Artículo señala que:

Salvo en los casos estipulados en los párrafos 3 y 4, 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, con la salvedad de que, si un suceso está constituido por una serie de acaecimientos que tienen el mismo origen, la responsabilidad recaerá sobre el que fuera propietario del buque en el momento de producirse el primero de esos acaecimientos.³⁵

Por lo tanto, la responsabilidad civil del propietario del buque, en virtud del Convenio Combustibles, es objetiva. Sin embargo, esta responsabilidad no es absoluta ya que el propietario del buque no será responsable por daños ocasionados por contaminación si prueba que:

- a) los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o
- b) los daños se debieron totalmente a la acción u omisión de un tercero con la intención de causar daños; o
- c) los daños se debieron totalmente a la negligencia o una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función.³⁶

A estas excepciones debe agregarse la eventualidad de que el propietario del buque pueda probar "que los daños debidos a contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o de la negligencia de esa persona". Con esa prueba, el propietario del buque podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.³⁷

También es importante tener en cuenta que cuando más de una persona sea responsable de los daños, la responsabilidad es solidaria.³⁸ En este sentido, el Convenio permite que el propietario del buque pueda dirigirse en vía de regreso contra las otras personas responsables, ya que establece claramente que el Convenio no irá en perjuicio del derecho del propietario del buque a interponer los recursos que pueda tener a su disposición independientemente del Convenio.³⁹

3.5 Seguro Obligatorio

Siguiendo el modelo de los convenios de responsabilidad modernos, el Convenio Combustibles incluye el requisito del seguro obligatorio. De acuerdo con el Artículo 7(1), el propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1.000 matriculado en un Estado Parte tiene la obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o entidad financiera similar, para cubrir la responsabilidad potencial por daños debidos a contaminación.

3.5.1 La cuantía de seguro obligatorio

El Artículo 7(1) del Convenio Combustibles exige que el propietario inscrito mantenga un seguro u otra garantía financiera por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad establecidos por el régimen de limitación nacional o internacional aplicable, pero en ningún caso superior a la cuantía calculada de conformidad con el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Convenio LLMC), enmendado por el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Protocolo de 1996).⁴⁰

3.5.2 El certificado de seguro obligatorio

Los buques de arqueo bruto superior a 1.000 y matriculados en un Estado Parte tienen la obligación de obtener un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor para cubrir cualquier posible responsabilidad, conforme a lo dispuesto en el Artículo 7(1).⁴¹ El certificado debe ser expedido por un Estado Parte, en la forma del modelo que figura en el anexo del Convenio. Sin embargo, un Estado Parte puede delegar esta función a una institución u organización reconocida por él para este fin.⁴² En tal caso, dicho Estado debe garantizar plenamente la integridad y exactitud del certificado así expedido,⁴³ y debe notificar dicha delegación al Secretario General de la OMI.⁴⁴

El certificado deberá expedirse en el idioma o idiomas oficiales del Estado de emisión. Sin embargo, si dicho idioma no es el español, ni el francés, ni el inglés, el texto debe ir acompañado de una traducción a cualquiera de estos idiomas. El Estado Parte que expida el certificado también puede optar por omitir el texto en su idioma oficial y expedir el certificado exclusivamente en uno de los idiomas antes mencionados.⁴⁵

Una vez emitido, el certificado debe ser llevado a bordo del buque y una copia debe ser depositada en poder de las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque.⁴⁶ Certificados expedidos o refrendados con la autoridad de un Estado Parte deben ser aceptados por

otros Estados Partes y serán considerados como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos.⁴⁷

El Convenio también obliga a los Estados Partes a garantizar que, de conformidad con su legislación nacional, los buques de arqueología superior a 1.000 que entren o salgan de puertos en sus territorios estén cubiertos por un seguro u otra garantía financiera vigente.⁴⁸ En cumplimiento de esta disposición, un Estado podrá notificar al Secretario General de la OMI que no exigirá que los buques lleven el certificado pertinente a bordo al visitar sus puertos, siempre que el Estado que expida el certificado haya notificado al Secretario General de la OMI que mantiene un registro de formato electrónico accesible a todos los Estados Partes, el cual demuestra la existencia del certificado.⁴⁹

Un buque propiedad de un Estado Parte que no mantenga el seguro u otra garantía financiera requerida por el Artículo 7, debe llevar a bordo un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el buque es propiedad de dicho Estado y que la responsabilidad del buque está cubierta conforme a lo dispuesto en el Artículo 7(1).⁵⁰

3.5.3 El seguro obligatorio y los buques petroleros

Un área controvertida en relación al requisito del seguro obligatorio se refiere a si los buques petroleros están obligados a obtener el certificado requerido por el Convenio Combustibles. En relación a este punto hay que mencionar que, considerando que el CLC (reformado) cubre la responsabilidad por los daños ocasionados por contaminación, incluyendo contaminación por descargas o fugas de hidrocarburos para combustibles procedentes de buques petroleros, existen argumentos a favor de negar esta obligación. Dichos argumentos se basan en el hecho de que el Convenio Combustibles no es aplicable a los daños ocasionados por contaminación, según se definen en el CLC (reformado), sea o no pagadera una indemnización con respecto a ellos en virtud de dicho Convenio.

Sin embargo, hay que recordar que la definición de "buque" en el Convenio Combustibles incluye a los buques petroleros.⁵¹ Además, el Convenio Combustibles cubre los derrames de hidrocarburos para combustible, ya sean persistentes o no; esto va más allá del ámbito de aplicación del CLC 1992, que se limita a los hidrocarburos persistentes. Finalmente, si un buque capaz de transportar hidrocarburos y otras cargas se encuentra en un viaje en lastre no teniendo residuos de hidrocarburos persistentes transportados a granel como carga en el viaje anterior, dicho buque no está comprendido en la definición de "buque" del CLC 1992 y por lo tanto no estará cubierto por dicho Convenio.⁵² Aún más, en el caso de Brasil como Estado Parte del CLC (en su versión original), el CLC solo cubre los daños por contaminación causados por buques petroleros que efectivamente estén transportando hidrocarburos a granel. Por lo tanto, cuando un buque petrolero esté navegando en lastre, un derrame o descarga de hidrocarburos para combustible, ya sean hidrocarburos persistentes o no, no estará cubierto por el CLC.

En virtud de lo anterior, si bien la obtención de un certificado de seguro obligatorio por parte de buques petroleros de acuerdo al Convenio Combustibles impondría cargas administrativas adicionales, es posible aseverar que el requisito del Convenio Combustibles que exige obtener la certificación correspondiente se extiende también a los buques petroleros.⁵³

3.6 El Derecho de Acción Directa

El Artículo 7(10) del Convenio Combustibles establece que toda reclamación de indemnización de daños debidos a contaminación podrá promoverse directamente contra el asegurador u otra persona que provea la garantía financiera de la responsabilidad del propietario inscrito por los daños ocasionados (tradicionalmente los Clubes P e I). Cuando una acción directa se dirige contra el asegurador o el proveedor de garantía financiera, el demandado puede limitar la responsabilidad a una cuantía igual al importe del seguro u otra garantía financiera que deberá mantenerse de conformidad con el Artículo 7(1), aunque el propietario del buque no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6.⁵⁴

Todas las defensas disponibles para el propietario del buque también pueden ser invocadas por el demandado. Además, el demandado puede hacer valer como medio de defensa el hecho de

que los daños resultaron de la conducta dolosa del propietario del buque. También es importante mencionar que aun cuando el demandante decide proceder directamente contra el asegurador o el proveedor de la garantía financiera, el demandado tendrá el derecho de exigir que el propietario del buque concorra en el procedimiento.⁵⁵

3.7 Plazos

Para tener derecho a obtener una indemnización en virtud del Convenio Combustibles el demandante debe interponer su acción dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se produjeron los daños.⁵⁶ Sin embargo, el Convenio establece que en ningún caso una acción podrá interponerse una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso que causó los daños.⁵⁷

3.8 Jurisdicción

Cuando un suceso resulta en daños debidos a contaminación en el territorio o cualquiera de los espacios marítimos contemplados en el Artículo 2(a) de uno o más Estados Partes, las reclamaciones de indemnización en virtud del Convenio solo podrán promoverse ante los tribunales de esos Estados Partes.⁵⁸ En este sentido, el Convenio impone en cada Estado Parte la obligación de garantizar que sus tribunales tienen jurisdicción para entender de las demandas de indemnización contempladas por el Convenio.⁵⁹

3.9 Reconocimiento y Ejecución de Fallos

El Convenio Combustibles, obliga a los Estados Partes a reconocer cualquier fallo dictado por un tribunal con jurisdicción que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen, siempre que ya no esté sujeto a procedimientos ordinarios de revisión. Sin embargo, este no será el caso cuando el fallo haya sido obtenido fraudulentamente, o si el demandado no fue informado con antelación suficiente, privándolo de la oportunidad de presentar su defensa.⁶⁰

3.10 Limitación de la Responsabilidad

A diferencia del CLC (reformado) y del Convenio SNP, el Convenio Combustibles no prescribe un régimen de limitación de responsabilidad independiente. El Artículo 6 del Convenio Combustibles establece 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 de 1976, enmendado.

Este Artículo en sí, no armoniza un régimen internacional aplicable, ya que la responsabilidad del propietario del buque será determinada por la ley del Estado donde se produce la contaminación y, como es de conocimiento general, los Estados tienen normas diferentes sobre este tema. Por esta razón, la Conferencia Diplomática de 2001 aprobó una Resolución instando a todos los Estados a ser Partes del Protocolo de 1996.

En este sentido es importante mencionar que el Convenio LLMC (reformado) contempla el establecimiento de dos fondos para satisfacer todas las reclamaciones que surjan en cada caso concreto – un fondo para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales⁶¹ y otro fondo para toda otra reclamación.⁶² Cualquier reclamación por daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques debe satisfacerse del fondo establecido en virtud del Artículo 6(1)(b) del Convenio LLMC (reformado).⁶³ Los límites de responsabilidad contemplados en el Artículo 6(1)(b) del Convenio LLMC (reformado) son los siguientes:

- i) 1 millón de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas;
- ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso (i):
de 2.001 a 30.000 toneladas, 400 unidades de cuenta por tonelada;
de 30.001 a 70.000 toneladas, 300 unidades de cuenta por tonelada, y
por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 200 unidades de cuenta.⁶⁴

En este sentido, cabe mencionar que de acuerdo al Artículo 4 del Convenio LLMC (reformado), el propietario no podrá limitar su responsabilidad:

[...] si se demuestra que la pérdida fue el resultado de una acción personal u omisión, realizada con la intención de causar tal pérdida, con temeridad y a sabiendas de que tal daño se produciría probablemente.⁶⁵

En el caso que nos concierne, Brasil es Parte del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas sobre limitación de la responsabilidad de propietarios de buques, 1924 (Convenio de 1924)⁶⁶ y aun retiene en su legislación nacional un Artículo en relación a la limitación de la responsabilidad.⁶⁷ En cuanto al Convenio de 1924, el límite de responsabilidad fue establecido de la siguiente manera:

El propietario de un buque destinado a la navegación marítima no es responsable más que hasta el límite del valor del buque, del flete y de los accesorios del buque [...] Sin embargo, respecto de los créditos comprendidos en los números 1, 2, 3, 4 y 5, **la responsabilidad establecida por las disposiciones que preceden no excederá de la cantidad total de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueo del buque.**⁶⁸

Como regla general, bajo el Convenio de 1924, el derecho de limitación de la responsabilidad no se aplica si las obligaciones nacen "de hechos o faltas del propietario del buque".⁶⁹ Por otra parte, el Artículo 494 del Código de Comercio de 1850 establece que:

Todos os proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelas dívidas que o capitão contrair para consertar, habilitar e aprovisionar o navio; sem que esta responsabilidade possa ser ilidida, alegando-se que o capitão excedeu os limites das suas faculdades, ou instruções, se os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a benefício do navio (artigo nº. 517). Os mesmos proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelos prejuízos que o capitão causar a terceiro por falta da diligência que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo (artigo nº. 519). **Esta responsabilidade cessa, fazendo aqueles abandono do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem.** Não é permitido o abandono ao proprietário ou compartes que for ao mesmo tempo capitão do navio.⁷⁰

El hecho de que el Decreto No. 350 de 1 de octubre de 1935 que promulgó el Convenio de 1924 en Brasil no derogó el Artículo 494 del Código de Comercio, crea una dualidad de regímenes aplicables a la limitación de la responsabilidad, que para evitar conflictos ha sido interpretada de la siguiente manera: el Convenio de 1924 es aplicable solamente a buques de navegación marítima extranjeros cuyos propietarios provienen de Estados contratantes a dicho Convenio, dejando todos los otros casos gobernados por el Artículo 494 del Código de Comercio.⁷¹

Como es posible observar, en ambos regímenes aplicables en Brasil el propietario del buque puede limitar su responsabilidad al valor del buque, del flete y los accesorios del buque, con la salvedad de que bajo el Convenio de 1924 la responsabilidad no puede exceder la cantidad total de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueo del buque. Aunque es difícil generalizar en relación al valor del buque después de un accidente, la cantidad máxima de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueo brinda una idea específica del límite máximo de responsabilidad del propietario bajo el derecho brasileño. Tomando en cuenta esto, es posible presentar un ejemplo para ilustrar la diferencia en los posibles límites de responsabilidad. Considerando un acaecimiento que produzca daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de un buque de 20.000 toneladas de arqueo, los límites de responsabilidad son los siguientes:

(a) bajo el derecho brasileño (en base al Convenio de 1924), el propietario puede limitar su responsabilidad al valor del buque, sus accesorios y flete o a una cantidad máxima de 160.000 libras esterlinas (es decir, ocho libras esterlinas por tonelada de arqueo); y

(b) bajo el Protocolo de 1996 el límite de responsabilidad es de 8.2 millones de DEG (aproximadamente 8.307.338 libras esterlinas).⁷²

El ejemplo anterior pone en manifiesto una gran diferencia entre los diferentes límites de responsabilidad. Esta diferencia puede tener un efecto dramático considerando que un buque de este tamaño puede dar lugar a incidentes en que los costes de limpieza sean mucho más altos que los límites prescritos.⁷³ Por lo tanto, el acceder al Convenio Combustibles sin modificar los límites de responsabilidad vigentes en el derecho brasileño puede dar lugar a una situación en la que el Estado de Brasil tendrá que cubrir la mayor parte de los costes de limpieza por cualquier derrame de hidrocarburos para combustibles. Por esta razón, es recomendable que al acceder al Convenio Combustibles, Brasil igualmente acceda al Protocolo de 1996 o modifique los límites de responsabilidad en su legislación nacional incrementándolos al menos al nivel de los límites prescritos por el Protocolo de 1996.

CONCLUSIONES

Con la entrada en vigor del Convenio Combustibles, ahora existe un marco normativo internacional que cubre la responsabilidad y la indemnización por los daños causados por contaminación por los hidrocarburos para combustible de todo tipo de buques. Sin embargo, Brasil aún es Parte del CLC y no es Parte del CLC 1992 ni del Convenio Combustibles. Por ende, puede aseverarse que la adhesión al Convenio Combustibles acarrearía muchos beneficios, incluyendo los siguientes:

1. En relación al ámbito de aplicación territorial, la adhesión al Convenio Combustibles ampliaría considerablemente el margen de cobertura, ya que el CLC solo se aplica al territorio, inclusive el mar territorial, mientras que el Convenio Combustibles se aplica también a la zona económica exclusiva.

2. En el estado actual del derecho brasileño, el CLC solo se aplica a derrames de hidrocarburos "persistentes", mientras que el Convenio Combustibles se aplicaría también a hidrocarburos para combustibles "no persistentes", aunque estos sean utilizados en buques petroleros.

3. El CLC solo cubre buques que efectivamente estén transportando hidrocarburos a granel como carga; el CLC no cubre derrames de hidrocarburos para combustibles procedentes de buques en lastre. Sin embargo, estos sí estarían cubiertos por el Convenio Combustibles.

4. Tal como lo hace el CLC, el Convenio Combustibles impone una responsabilidad objetiva en el propietario del buque. Hasta que Brasil acceda a este Convenio, la responsabilidad por daños causados por contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques que no estén cubiertos por el CLC permanecerá basada en la culpa del propietario.

5. En relación a la limitación de la responsabilidad, es necesario recalcar que los límites del Convenio de 1924 (aplicable en Brasil) son extremadamente bajos, y el derecho de limitación se pierde por la culpa del propietario. En cambio, al acceder al Convenio Combustibles, Brasil tendría que igualmente acceder al Protocolo de 1996 o fijar límites de responsabilidad más altos que los ahora prescritos. Esto mejoraría considerablemente la indemnización disponible a víctimas de daños causados por contaminación, y a la vez solidificaría la posición del propietario del buque, ya que bajo el Convenio LLMC (reformado) es más difícil prevenir el derecho del propietario a limitar su responsabilidad.

6. Por el momento, aparte de los buques sujetos al CLC, no existe en Brasil el requisito de un seguro obligatorio para cubrir daños causados por contaminación por hidrocarburos para combustibles. Al acceder al Convenio Combustibles todos los buques de arqueo bruto superior a 1.000 (incluyendo los petroleros) tendrían que mantener un seguro obligatorio para cubrir cualquier responsabilidad bajo el Convenio Combustibles.

7. Al acceder al Convenio Combustibles, Brasil reconocerá el derecho de acción directa contra los aseguradores u otras personas que provean la garantía financiera de la responsabilidad del propietario inscrito por los daños ocasionados. En el estado actual del derecho brasileño este derecho no existe (en relación a daños por contaminación por hidrocarburos para combustibles no cubiertos por el CLC), por lo que una persona que tenga una reclamación por daños por contaminación contra el propietario de un buque que ha naufragado y cuyo único patrimonio era ese buque, tendrá muchas dificultades en obtener indemnización. Por lo tanto, este sería un gran paso para asegurar una indemnización adecuada a las víctimas de daños por contaminación.

Esta lista de beneficios no pretende de ninguna manera ser exhaustiva, ya que hay otros beneficios en acceder al Convenio Combustibles que no han sido mencionados. Sin embargo, los beneficios mencionados son suficientes para comprender que la adhesión al Convenio Combustibles sería un gran paso adelante para el derecho marítimo brasileño.

REFERENCIAS

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. Curso de Derecho Marítimo. 2. ed. Navarra: Thomson – Civitas, 2005.

DE LA RUE, Colin. “**The Bunkers Convention – Two Years On**”. Shipping and Transport International, No. 8(3), 2011.

JACOBSSON, Máns. “**Bunkers Convention in Force**”, Journal of International Maritime Law, No. 15, 2009.

MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. **Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes**. London/New York: Routledge, 2011.

WILLIAMS, Richard y FARR, Jeremy. **Limitation of Liability for Maritime Claims**. Fourth Edition. Lloyd's of London Press Ltd., 2005.

NOTAS

- 1 Este artículo forma parte de un proyecto de investigación mayor en relación al impacto en el derecho marítimo brasileño de los convenios internacionales que regulan la limitación de la responsabilidad civil en el transporte marítimo. El proyecto de investigación cuenta con el apoyo de CAPES y está siendo realizado a través de una cooperación con el Programa de Maestría y Doctorado en Ciencias Jurídicas de la Universidad del Vale do Itajaí (www.univali.br/ppcj), coordinado por el Prof. Dr. Osvaldo Agripino de Castro Junior, de Brasil, y por el Prof. Dr. Norman A. Martínez Gutiérrez del IMO International Maritime Law Institute con sede en Malta.
- 2 Abogado, Master of Laws (LL.M.) in International Maritime Law (IMLI); Doctor of Philosophy (Ph.D.) in International Maritime Law (IMLI). Senior Lecturer, IMO International Maritime Law Institute, Malta and Senior Visiting Researcher, PPCJ, Univali, Itajaí, SC.
- 3 Es pertinente mencionar que la compensación disponible bajo el CLC (reformado) está complementada por la compensación prevista en otros convenios internacionales, por ejemplo, el Convenio internacional para la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo), reformado por el Protocolo de 1992, que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo 1992), y el Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo Complementario).
- 4 Como se discutirá luego, el Convenio Combustibles también cubre daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de buques petroleros cuando estos no estén cubiertos por el CLC (reformado).
- 5 Brasil depositó su instrumento de ratificación al CLC el 17 de diciembre de 1976 y el Convenio fue promulgado en Brasil a través del Decreto No. 79.437, de 28 de marzo de 1977.
- 6 Al contrastar el ámbito de aplicación territorial del CLC con el CLC 1992 y el Convenio Combustibles, hay que recordar que en 1969 el concepto de la “zona económica exclusiva” no existía. Este concepto fue reconocido por primera vez en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982. Brasil promulgó este Convenio por medio del Decreto No. 1.530, de 22 de junio de 1995.
- 7 Contrastar el ámbito de aplicación territorial del CLC con el CLC 1992 y el Convenio Combustibles.
- 8 Ver definición de “daños por contaminación” en el Artículo I(6) del CLC.
- 9 El Artículo I(3) del CLC define al propietario como:
[...] la persona o personas matriculadas como dueñas del barco o, si el barco no está matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, cuando un Estado tenga la propiedad de un

- barco explotado por una compañía que esté matriculada en ese Estado como empresario del barco, se entenderá que el "propietario" es dicha compañía.
- 10 Artículo III párrafos (1) y (4) del CLC.
 - 11 Esto ya no es posible bajo el CLC 1992. En este punto ver MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. **Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes**. London/New York: Routledge, 2011, p. 150.
 - 12 Artículo III(1) del CLC.
 - 13 Artículo III párrafos (2) y (3) del CLC.
 - 14 Para una discusión más detallada de estas excepciones ver la Sección 3.4.
 - 15 Según el Artículo V(10):
Para los efectos de este artículo se entenderá que el arqueo del barco es el arqueo neto más el volumen que para determinar el arqueo neto se haya deducido del arqueo bruto por concepto de espacio reservado a la sala de máquinas. Cuando se trate de un barco cuyo arqueo no pueda medirse aplicando las reglas corrientes para el cálculo del arqueo, se supondrá que el arqueo del barco es el 40 por 100 del peso en toneladas (de 2.240 libras) de los hidrocarburos que pueda transportar el barco.
 - 16 Los límites de responsabilidad del CLC fueron actualizados por el Protocolo de 1976 al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (el cual cambió la unidad de cuenta del franco al derecho especial de giro (DEG)), por el Protocolo de 1984 al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, por el Protocolo de 1992 y por enmiendas a los límites en el año 2000. Sin embargo, considerando que Brasil no ratificó ninguno de estos cambios, cualquier discusión sobre los mismos es superficial para los propósitos de este estudio.
 - 17 Artículo V(2) del CLC. La conducta requerida por este párrafo para prevenir la limitación de la responsabilidad del propietario es idéntica a la conducta prescrita por el Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, 1957 (Convenio de 1957). Para un análisis detallado del significado de cada uno de los elementos de esta conducta ver MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, pp. 54-62.
 - 18 Ibid.
 - 19 Para las reglas sobre el establecimiento y distribución del Fondo, ver el Artículo V, párrafos (3)-(11) del CLC.
 - 20 Ver Artículo VII, párrafos (2)-(12). Las estipulaciones de este Artículo han sido utilizadas como modelos para los convenios marítimos modernos, incluyendo el Convenio Combustibles. Para una discusión más detallada del seguro obligatorio y el derecho de acción directa ver las Secciones 3.5 y 3.6.
 - 21 MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, p. 158.
 - 22 Ibid.
 - 23 Ibid., pp. 158-159.
 - 24 Es importante entender que el lugar preciso donde ocurrió el suceso que causó los daños es irrelevante si el daño debido a contaminación afecta uno de los espacios marítimos contemplados en el Artículo 2.
 - 25 Artículo 2.
 - 26 Énfasis agregado.
 - 27 MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, p. 160.
 - 28 Artículo 4(1).
 - 29 En este punto consultar JACOBSSON, Måns. "**Bunkers Convention in Force**", *Journal of International Maritime Law*, No. 15, 2009, pp. 21-36, pp. 24-25.
 - 30 Artículo 4(2). Sin embargo, de acuerdo al Artículo 4(3), los Estados Partes pueden aplicar el Convenio a sus buques de guerra u otros buques mencionados en el Artículo 4(2), siempre que notifiquen su decisión al Secretario General de la OMI especificando las modalidades y condiciones de dicha aplicación.
 - 31 Para la definición de propietario consultar la nota 8.
 - 32 Artículo 1(3) del Convenio Combustibles.
 - 33 Quizás en tomar esta decisión la Conferencia Diplomática fue influenciada por el hecho de que en el CLC 1992, la canalización de la responsabilidad no afecta la indemnización disponible, ya que esta

es complementada por la compensación adicional disponible bajo el Convenio del Fondo 1992 y el Fondo Complementario, mientras que no existe compensación complementaria a la disponible bajo el Convenio Combustibles.

- 34 Ejemplos de estos Estados incluyen Dinamarca, Finlandia, Malta, Noruega, y el Reino Unido. En este punto consultar MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, p. 164.
- 35 Artículo 3(1).
- 36 Artículo 3(3). Para una discusión detallada sobre este asunto consultar ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. **Curso de Derecho Marítimo**. 2. ed. Navarra: Thomson – Civitas, 2005, p. 759.
- 37 Artículo 3(4).
- 38 Artículo 3(2).
- 39 Artículo 3(6).
- 40 Para los límites de responsabilidad prescritos por el Protocolo de 1996 ver la Sección 3.10.
- 41 Artículo 7(2).
- 42 Artículo 7(3)(a).
- 43 Ibid.
- 44 La autorización concedida no surtirá efecto antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha de dicha notificación (Artículo 7(3)(b)).
- 45 Artículo 7(4).
- 46 Si el buque no está matriculado en un Estado Parte, el certificado deberá depositarse en poder de las autoridades que hayan expedido o refrendado el certificado.
- 47 Sin embargo, el Convenio autoriza a un Estado Parte a consultar en cualquier momento con el Estado que haya expedido o refrendado el certificado si estima que el asegurador o fiador no tiene la suficiente solvencia financiera para cumplir con las obligaciones impuestas por el Convenio (Artículo 7(9)).
- 48 Artículo 7(11). Esta obligación no se limita a los buques que enarboles el pabellón de ese Estado, sino que se aplica a todos los buques dondequiera que estén matriculados (Artículo 7(12)).
- 49 Artículo 7(13).
- 50 Artículo 7(14).
- 51 El Artículo 1(1) del Convenio Combustibles define el buque como “*toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea*” (énfasis agregado).
- 52 JACOBSSON, Måns, *op. cit.*, pp. 33-34.
- 53 DE LA RUE, Colin. “**The Bunkers Convention – Two Years On**”, *Shipping and Transport International*, No. 8(3), 2011, pp. 4-7, p. 4.
- 54 Artículo 7(10).
- 55 Ibid.
- 56 Artículo 8.
- 57 Ibid. Hay que recordar que cuando el suceso esté constituido por una serie de acaecimientos, el plazo de seis años se contará a partir de la fecha del primer acaecimiento.
- 58 Artículo 9(1). La misma regla es aplicable a medidas preventivas adoptadas en dichos espacios marítimos.
- 59 Artículo 9(3).
- 60 Artículo 10(1).
- 61 Artículo 6(1)(a) del Convenio LLMC (reformado).
- 62 Artículo 6(1)(b) del Convenio LLMC (reformado).
- 63 Estas reclamaciones deberán competir *pari passu* con todas las otras reclamaciones.
- 64 Es importante mencionar que, a petición de la delegación de Australia, el Comité Jurídico de la OMI está considerando la posibilidad de revisar los límites de responsabilidad establecidos en el Artículo 6 del Convenio LLMC (reformado) para garantizar que los límites sean adecuados para sufragar los gastos de limpieza y los daños causados por acontecimientos que resulten en el derrame de cantidades considerables de hidrocarburos para combustible. Para una discusión detallada de estas discusiones ver MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, pp. 110-112 y 214-215.

Disponível em: www.univali.br/periodicos

- 65 Para un análisis detallado del significado de cada uno de los elementos de esta conducta, ver MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, pp. 62-69.
- 66 Brasil ratificó el Convenio de 1924 el 28 de marzo de 1931 y lo promulgó en su legislación nacional a través del Decreto No. 350 de 1 de octubre de 1935. Para una descripción más detallada del derecho de limitación de la responsabilidad en Brasil ver CARBONE, Artur R. y GALANTE Luís Felipe. "Brazil" en GRIGGS, Patrick, WILLIAMS, Richard y FARR, Jeremy. **Limitation of Liability for Maritime Claims**. 4. ed. Lloyd's of London Press Ltd., 2005, pp. 191-197.
- 67 Artículo 494 del Código de Comercio de 1850, Ley No. 556 de 25 de Junio de 1850.
- 68 Artículo 1 del Convenio de 1924 (énfasis agregado).
- 69 Artículo 2(1) del Convenio de 1924. Los otros párrafos de este Artículo describen las otras circunstancias en las que el derecho de limitación de la responsabilidad no se aplica.
- 70 Énfasis agregado.
- 71 CARBONE, Artur R. y GALANTE Luís Felipe, *op. cit.*, pp. 191 y 196.
- 72 Cálculo realizado en base a la tasa de cambio del Fondo Monetario Internacional válida el 2 de septiembre de 2011.
- 73 Por ejemplo, los costes de limpieza en el incidente del *Pacific Adventurer*, un buque de un tamaño similar al del ejemplo, ascendieron a más de 25 millones de dólares. En este punto ver MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, pp. 110-112.