

UK P&I CLUB 

Informe Legal

JULIO 2010

CONTAMINACIÓN MARINA

Leyes de contaminación marina en China

UK P&I CLUB
IS MANAGED
BY **THOMAS
MILLER**

Quiénes somos

Este informe es parte de una serie cuyo objetivo es compartir los conocimientos legales del Club con nuestros Miembros

Una parte importante de los expertos que trabajan en las oficinas de los Gerentes alrededor del mundo son abogados que pueden asesorar a los Miembros sobre temas generales de P&I relacionados con cuestiones legales, contractuales y documentales.

Estos abogados participan en un equipo virtual, escribiendo sobre cuestiones legales relevantes y actuales bajo el liderazgo de nuestra Directora Legal, Chao Wu.

Este equipo virtual forma parte de Thomas Miller y puede ponerse en contacto con los ejecutivos del UK Defence Club, para compartir experiencias y conocimientos que avalan a la mutua de defensa más grande del mundo, más de 3.500 buques inscritos tanto en propiedad como fletados.

Si tienen cualquier pregunta en relación a los temas incluidos en este informe contacten con nosotros a través de Chao Wu, estaremos encantados de responderles. El equipo también acepta sugerencias de los Miembros para cuestiones de P&I relacionadas con temas legales y problemas que se puedan incluir en estos informes.

Chao Wu

Directora Jurídica



Chao es Doctora en Derecho, trabaja en Londres como Directora Legal, responsable de proporcionar asesoramiento legal en general, incluyendo orientación sobre aspectos legales de documentos de Clubs de P&I, y aspectos legales de cobertura de los acuerdos contractuales a los Miembros. Representa al Club en varios subcomités y grupos de trabajo del Grupo Internacional de Clubs de P&I. Chao habla Mandarín, Francés y Chino de Shangai.

Tel. directo: +44 207 204 2157

Email: chao.wu@thomasmiller.com

LA AUTORA

Helen Huang

Ejecutiva de reclamaciones



Helen se unió a Thomas Miller en 2005 procedente de una naviera de Hong Kong. Trabajó para un corresponsal de P&I en Norteamérica y una compañía de seguros en China antes de regresar a Hong Kong. Helen es Licenciada por Dalian Maritime University, tiene un Máster en Derecho Marítimo por la Universidad de Southampton. Habla Mandarín y Cantonés.

Tel. directo: +852 2832 4436

Email: helen.huang@thomasmiller.com

Leyes de contaminación marina en China

El 1 de marzo de 2010 entró en vigor el Reglamento sobre la Prevención y Control de la Contaminación Marina por los Buques (“el Reglamento”). Se considera la piedra angular del sistema legal chino en cuestión de contaminación marina

El Reglamento está constituido de acuerdo con la Ley de Protección al Medio Ambiente Marino de la República Popular China (MEPL) y establece los principios y esquema del sistema legal chino sobre contaminación marina.

Se estima que bajo el marco establecido en el Reglamento, existen al menos dos reglamentos suplementarios relativos a los armadores actualmente elaborados por el Ministerio de Transporte y la Administración de Seguridad Marítima (MSA).¹ Además, existe un reglamento suplementario sobre la gestión del fondo de compensación de contaminación por hidrocarburos de buques que está siendo elaborado conjuntamente por el Ministerio de Hacienda y Ministerio de Transporte, y otra normativa sobre asistencia judicial para indemnización de daños por contaminación de hidrocarburos y limitación de responsabilidad, redactada por el Tribunal Supremo Chino, complementando el actual régimen de limitación de responsabilidad previsto en el Código Marítimo Chino. China es también Estado miembro del Convenio de Responsabilidad Civil 1992 y el Convenio de Combustibles 2001.

Visión General

El Reglamento cubre muchos aspectos: descarga/recepción de contaminantes del petróleo; vertidos de desechos y permisos para los mismos; planes de respuesta para contaminación por hidrocarburos; dispositivos de limpieza para derrames de hidrocarburos; presentación de informes y gestión de emergencia de incidentes de contaminación; investigación y compensación de incidentes de contaminación; supervisión de carga; iluminación, descarga de mercancías peligrosas contaminantes; sanciones por contravenir cualquiera de los requisitos del Reglamento.

Los armadores/operadores elaborarán planes de respuesta de emergencias para prevenir/controlar incidentes de contaminación. Se entiende que SOPEP, exigido por MARPOL a bordo de los buques será suficiente.

El Reglamento también introduce en la legislación china un régimen de seguro obligatorio para todos los buques (excepto aquellos que tengan menos de 1.000 toneladas de registro bruto y no transporten hidrocarburos) para cubrir las reclamaciones por daños por contaminación. Esto también parece ofrecer la legislación de aplicación necesaria para dar efecto a las provisiones del seguro del Convenio de Combustibles 2001 (que China ratificó a finales de 2008) y el Convenio de Responsabilidad Civil de daños por contaminación de hidrocarburos 1992 (1992 CLC) (que China ratificó en 1999).

El Reglamento también prevé establecer un Fondo Nacional de Compensación por Contaminación de Hidrocarburos de los Buques que será

Guía para los reglamentos de contaminación chinos

En las páginas 6 y 7 de este informe se incluye una recopilación resumida de los artículos relacionados con el Reglamento. En las notas de pie de página se incluyen referencias a algunos de estos artículos como información complementaria.

Hasta la fecha el Club ha publicado cuatro circulares sobre este tema:

- Circular 7/10 – Abril 2010
- Circular 5/10 – Febrero 2010
- Circular 15/09 – Enero 2010
- Circular 12/09 – Noviembre 2009

¹ Proyecto de Reglamento sobre Prevención de Emergencias y Eliminación de Contaminación Marina de los buques
Proyecto de Reglamento sobre Gestión del Seguro de Responsabilidad Civil por contaminación de hidrocarburos de buques

financiado mediante contribuciones de los receptores de cargamentos de petróleo persistente transportados por vía marítima a un puerto chino. A este respecto, cabe señalar que China no forma parte del Convenio Internacional 1992 para la constitución de un Fondo de Compensación Internacional de Daños por Contaminación de Hidrocarburos (1992 IOPC Fund), aunque este último se aplica a la Región Administrativa Especial de Hong Kong.

El MSA será la autoridad designada para cumplir el Reglamento y es la administración responsable de la supervisión específica y la gestión de prevención y control de contaminación marina por buques y actividades asociadas a operaciones del buque. La responsabilidad general corresponderá a MSA de Beijing, teniendo las MSAs regionales autoridad local (según sea necesario).

Previo al contrato con OSRO (aprobada)

El Reglamento establecerá un requisito adicional muy importante para los operadores de buques, concretamente que los buques que transporten cargas peligrosas y contaminantes a granel, y otros buques de 10.000 toneladas o más, precontraten servicios con una compañía de derrames autorizada (OSRO) antes entrar o salir de un puerto chino, o realizar operaciones excepcionales.² Se establece que los operadores de buques son responsables de finalizar el contrato con una OSRO, pero todavía no existe una definición clara de “operador”. Se espera que la forma y términos del contrato sean previamente aprobados por MSA y publicados en su momento.

La lista de OSRO aprobadas aún no ha sido publicada. Se dice que las OSRO autorizadas se organizarán en cuatro niveles de capacidad. La lista puede ser diferente en cada puerto y en cada región, ya que puede ser difícil que una OSRO sea aprobada a nivel nacional, lo que puede causar problemas a los operadores cuando se produce un cambio en los puertos de escala en un plazo breve.

Ámbito de aplicación

El Reglamento cubre cualquier contaminación proveniente del buque y cualquier operación relacionada con el buque que provoque o pueda provocar daños por contaminación en las aguas internas, aguas territoriales y zonas contiguas, zona económica exclusiva y plataforma continental y

todas las demás zonas bajo la jurisdicción de la República Popular China.

Los incidentes por contaminación se refieren al derrame de hidrocarburos, mezcla de petróleo y otras sustancias tóxicas peligrosas de los buques u operaciones relacionadas.³ Sin embargo, el término “sustancias tóxicas peligrosas” no está todavía claramente definido y se espera que la lista de cargamentos potencialmente contaminantes se publique. Los incidentes de contaminación causados por buques se clasifican, generalmente, en cuatro niveles, menos graves, graves y extremadamente graves según el volumen de petróleo vertido, tamaño de la pérdida y daños que causen los incidentes de contaminación.⁴

Seguro obligatorio y establecimiento del fondo doméstico de contaminación por hidrocarburos

Según el Reglamento, todos los buques que naveguen en aguas territoriales chinas, exceptuando aquellos con menos de 1.000 toneladas brutas con cargamentos diferentes del petróleo, están obligados a mantener un seguro/garantía financiera para satisfacer los requisitos del Código Marítimo Chino (es decir, LLMC 1976) o CLC 1992 y el Convenio de Combustibles 2001 según sea el caso.⁵

China no es Estado Miembro del Convenio del Fondo 1992. El Reglamento confirma el establecimiento de un Fondo de Compensación Doméstico por Contaminación de Hidrocarburos, financiado a través de gravámenes sobre los propietarios de cargamentos de petróleo persistentes o sus agentes.⁶

Antes se ha debatido si un buque de navegación de altura puede ser considerado responsable de daños por contaminación causados por buques de cabotaje con los que este buque colisiona, al no existir requisito de seguro de responsabilidad civil obligatorio, y los buques nacionales de cabotaje no solían llevar o llevaban seguros de responsabilidad civil mínimos. No era raro que los jueces obtuviesen aportaciones e imputaran responsabilidad directamente a buques de navegación de altura por daños de contaminación reclamados por autoridades y víctimas. La implantación del seguro obligatorio para buques de cabotaje nacionales superiores a 1.000 toneladas brutas o que transportan hidrocarburos a granel y

²Artículo 33 ³Artículo 35 ⁴Artículo 36 ⁵Artículo 53 ⁶Artículo 56 ⁷Artículo 50 ⁸Artículos 50 & 51 ⁹Artículo 52 ¹⁰Artículo 55

el establecimiento de un fondo de compensación doméstico por contaminación de hidrocarburos de buques chinos próximamente eliminará dicha presión sobre los barcos de navegación de altura y conducirá a un enfoque más coherente y predecible en el tratamiento de contaminación procedente de colisión de buques. Será interesante ver que enfoque adoptará el poder judicial en virtud de lo anterior.

Responsabilidad objetiva y limitación de responsabilidad

La redacción de disposiciones de responsabilidad en el Reglamento refleja ampliamente la doctrina de responsabilidad objetiva⁷ y proporciona las mismas excepciones⁸ que se estipulan en CLC 1992 y el Convenio de Combustibles 2001.

La limitación de la responsabilidad de los petroleros es igual que el enfoque establecido en CLC 1992. Otros buques pueden limitar la responsabilidad de acuerdo con el Código Marítimo Chino, que sigue el enfoque de LLMC1976.⁹ Existe una nueva disposición por la cual los costes de MSA o gastos incurridos en sus operaciones de limpieza se verán compensados con preferencia respecto a otros reclamantes.¹⁰ No está claro cómo funcionará esta disposición, ya que puede estar potencialmente en conflicto con el CLC y el Convenio de Combustibles que disponen que todas las reclamaciones admisibles deben ser tratadas por igual y no se debe dar preferencia a las reclamaciones gubernamentales.

Acción directa contra los aseguradores

El Reglamento no hace referencia a la acción directa contra aseguradores. Según el artículo 97(1) Ley Especial de Procedimiento Marítimo de la RPC, las reclamaciones de daños por contaminación de hidrocarburos se podrán interponer directamente contra aseguradores o personas que otorgan garantía financiera para responsabilidad del armador para daños por contaminación de hidrocarburos. Por tanto, se puede demandar directamente a los aseguradores de responsabilidad obligatoria para daños por contaminación según la ley china y los Convenios CLC y Combustible.

Actualmente MSA expide certificados CLC y de Combustibles para buques de bandera china contra cartas azules emitidas por Clubs de P&I. El borrador del Reglamento elaborado por el Ministerio de

Transporte chino sobre el seguro de responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos incluye requisitos específicos sobre aseguradores que ofrecen seguro de responsabilidad por contaminación de hidrocarburos a buques de bandera china.

Resumen

Según se menciona anteriormente, el Reglamento establece únicamente el marco general de la ley de contaminación por hidrocarburos china, no pudiendo resolver todas las cuestiones iniciales. A largo plazo, algunas cuestiones difíciles, como el derecho a demandar, admisión de reclamaciones de compensación, métodos de investigación y carga de la prueba, están aún por aclarar, ya sea mediante regulación complementaria o normativa de la práctica judicial.

En la página de recursos especiales de la web del Club se puede encontrar orientación práctica y evolución reciente en este asunto – China Oil Pollution Regulations. Esta página se actualiza continuamente con información tanto del Grupo Internacional como de otros contratos del UK Club. En la página principal www.ukpandi.com se puede encontrar un enlace.



Artículos seleccionados del Reglamento

El reglamento impone los siguientes requisitos para los buques:

Artículo 10: La estructura de prevención de contaminación, equipamiento e instalaciones del buque deberán cumplir las especificaciones técnicas de la ley y Convenios, debiendo obtener y llevar a bordo los certificados y documentación legalmente requerida.

Artículo 11: Los buques de bandera china establecerán gestión de seguridad y prevención de contaminación y sistema de control aprobados por MSA, y obtendrán certificados de MSA.

Artículo 14: Los armadores/operadores desarrollarán planes de acción de emergencia para prevenir y controlar incidentes de contaminación y plan de respuesta para derrames de hidrocarburos, que debería ser aprobado por MSA. Los buques llevarán a cabo regularmente simulacros de sus planes de respuesta de emergencia.

Artículo 15: La descarga de desperdicios, aguas residuales domésticas o de hidrocarburos, aguas residuales que contengan sustancias tóxicas y peligrosas, gas residual y agua de lastre se hará de forma legal. Otras sustancias contaminantes se descargarán en unidades receptoras especiales. No se permiten descargas en áreas medioambientales sensibles.

Artículo 16: Mantener un registro correcto y preciso de la descarga de agentes contaminantes. El Registro de Desperdicios Utilizados se conservará a bordo durante dos años; el Diario de Registro de aguas residuales que contienen petróleo o sustancias tóxicas y peligrosas utilizadas se conservará durante tres años.

Artículo 21: No se permite el transporte de cargamentos contaminantes en buques que no cumplan los requisitos para el transporte de tales cargamentos.

Artículos 22 y 23: Los buques con cargamentos contaminantes obtendrán primero la aprobación de MSA para entrar/salir del puerto, estancia en tránsito y operación de carga, y estancia en el muelle/terminal designado.

Artículo 26: Los buques que se dedican a descargar cargamentos líquidos contaminantes a granel deberán presentar una solicitud a MSA para su aprobación.

Artículo 28: Mantener un registro de entrega de muestras de combustible a bordo durante tres años, y conservar muestras de combustible durante un año.

Artículo 31: No se realizará ninguna transferencia de residuos peligrosos en aguas continentales y territoriales chinas. La transferencia de residuos peligrosos en otras aguas deberá aprobarse por escrito por la autoridad de protección de medio ambiente y bajo la dirección de MSA.

Artículo 32: El vertido de residuos en el mar será previamente aprobado por MSA y será registrado con exactitud. Después de la operación se entregará un informe escrito a MSA.

Artículo 33: Cualquier buque que transporte cargas contaminantes y peligrosas a granel y cualquier buque de más de 10.000 toneladas brutas pre-contratarán servicios con una compañía de derrames autorizada china (OSRO) antes de entrar en puertos chinos.

Artículo 35: El incidente de contaminación causado por buques referido en el presente Reglamento se refiere al incidente por contaminación medioambiental marina causado por el vertido de petróleo, mezclas de petróleo y otras sustancias peligrosas y nocivas de un buque y sus operaciones relevantes.

Artículo 36: Los incidentes por contaminación causados por un buque serán clasificados como sigue:

- 1) El incidente extremadamente grave por contaminación causado por un buque se refiere a uno por contaminación causado por un buque, cuyo vertido es de más de mil toneladas, o resultante en una pérdida económica directa superior a doscientos millones de yuanes;
- (2) El incidente muy grave por contaminación causado por un buque se refiere a uno por contaminación causado por un buque, cuyo vertido es superior a quinientas toneladas, pero inferior a mil toneladas, o resultante en una pérdida económica directa superior a cien millones de yuanes, pero menos de doscientos millones de yuanes;
- (3) El incidente grave por contaminación causado por un buque se refiere a uno por contaminación causado por un buque, cuyo vertido es superior a cien toneladas, pero inferior a quinientas toneladas, o resultante en una pérdida económica superior a cincuenta millones de yuanes, pero menos de cien millones de yuanes;
- (4) El incidente general por contaminación causado por un buque se refiere al incidente causado por un buque, cuyo vertido es menos de cien toneladas, o que resultante en pérdida económica directa inferior a cincuenta millones de yuanes.

Artículo 37: Cuando exista un incidente por contaminación causado por un buque que pueda provocar contaminación bajo jurisdicción China, los buques activarán el plan de acción contra el vertido de petróleo e informarán a MSA.

Artículo 38: Los ocho puntos obligatorios del informe del incidente por contaminación de buques son los siguientes:

- (1) nombre del buque, bandera, indicativo de llamada o número IMO;
- (2) nombre y dirección del armador, operador o gestor;
- (3) hora, lugar del incidente, condiciones meteorológicas y del mar en la zona;
- (4) evaluación preliminar de la causa;
- (5) tipo, volumen y estiba de los agentes contaminantes a bordo;
- (6) nivel de contaminación;
- (7) acciones de limpieza / control adoptado o por adoptar;
- (8) otro asunto del que sea necesario informar. Informe oportuno de seguimiento sobre cualquier otro acontecimiento.

Artículo 40: En caso de hundimiento del buque, se deben cerrar todas las válvulas de las tuberías de los depósitos de hidrocarburos, sellar conductos de aire y remitir informes oportunos a MSA sobre la naturaleza, volumen, tipo, estiba y otros datos de las sustancias tóxicas y acciones de limpieza llevadas a cabo.

Artículo 48: Los buques deberán cooperar en las investigaciones de MSA y facilitar información exacta.

Artículo 50: Cualquier parte que haya provocado daños por contaminación al medioambiente marino se encargará de eliminar el riesgo e indemnizar por el daño; en caso de daño por contaminación al medioambiente marino que resulte del acto intencionado o negligente de una tercera parte, ésta se encargará de eliminar el riesgo e indemnizar por los daños.

Artículo 51: La responsabilidad por compensación se eximirá si los daños por contaminación al medioambiente marino no se pueden evitar a pesar de la rápida y razonable actuación, cuando el daño por contaminación es causado por cualquiera de las siguientes circunstancias:

- (1) Guerra;
- (2) Desastres naturales;
- (3) Negligencia u otros actos imprudentes de los departamentos responsables del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de dicha función.

Artículo 52: Con respecto a limitación de responsabilidad por daños ocasionados por contaminación de buques, se aplicarán las disposiciones del Código Marítimo de la RPC relativas a limitación de responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo. Sin embargo, respecto a limitación de responsabilidad de daños por contaminación causados por buques que transportan petróleo persistente a granel a las zonas marítimas bajo la jurisdicción de la RPC, se aplicarán disposiciones de los tratados internacionales celebrados o suscritos por la RPC.

El término "hidrocarburos persistentes" al que se hace referencia en el párrafo anterior hace referencia a cualquier aceite de hidrocarburos persistentes de origen mineral.

Artículo 53: Todos los buques que naveguen en aguas territoriales de la RPC, excepto aquellos inferiores a 1.000 toneladas de registro bruto y que no transporten hidrocarburos, deberán mantener un seguro adecuado para daños por contaminación.

Artículo 54: Los petroleros de bandera china obtendrán el certificado CLC o certificado de responsabilidad por combustibles o garantía financiera del MSA.

Artículo 55: Cuando ocurre un incidente por contaminación de petróleo causado por un buque, los gastos necesarios incurridos por las unidades competentes correspondientes al Estado que lleva a cabo la gestión de las emergencias y la eliminación de la contaminación deberán ser pagados previamente.

Artículo 56: Los propietarios de la carga o sus agentes que reciban cargas de petróleo persistentes transportadas por mar en zonas marítimas bajo la jurisdicción de la RPC harán aportaciones al fondo de compensación por contaminación de petróleo causado por un buque.

Las normas específicas sobre la recogida, uso y manejo del fondo de compensación por contaminación de hidrocarburos causado por un buque serán resueltas por la autoridad financiera competente del Consejo de Estado conjuntamente con la Autoridad Competente del Transporte del Consejo de Estado.

El Estado constituirá la Vessel-Induced Oil Pollution Compensation Fund Regularly Commission quien tramitará las indemnizaciones con el Vessel-Induced Oil Pollution Compensation Fund. La Vessel-Induced Oil Pollution Compensation Fund Regularly Commission estará compuesta por los órganos administrativos competentes y los propietarios de cargas más importantes que hayan realizado aportaciones al fondo de compensación por contaminación de hidrocarburos causado por un buque.

UK P&I CLUB The logo for the UK P&I Club features a stylized blue and yellow shield with a white speech bubble inside.

UKDC
UK DEFENCE CLUB

Thomas Miller P&I Ltd – London

Tel: +44 20 7283 4646 Fax: +44 20 7283 5614

Thomas Miller (Hellas) Ltd – Piraeus H1

Tel: +30 210 42 91 200 Fax: +30 210 42 91 207/8

Thomas Miller (Americas) Inc – New Jersey

Tel: +1 201 557 7300 Fax: +1 201 946 0167

Thomas Miller (Hong Kong) Ltd – Hong Kong

Tel: + 852 2832 9301 Fax: + 852 2574 5025

www.ukpandi.com / www.ukdefence.com