

transporte marítimo de materiales nucleares

Representantes de Francia, Italia, Portugal, Reino Unido, República Federal de Alemania, Suecia y Yugoslavia firmaron el 17 de diciembre del año pasado una nueva Convención internacional sobre la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares.

La Convención había sido adoptada al principio del mismo mes por una Conferencia diplomática internacional celebrada en Bruselas bajo el patrocinio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), de la Agencia Europea para la Energía Nuclear (AEEN) de la OCFE y del OIEA, a la que asistieron unos 50 países; para que la Convención entre en vigor tienen que ratificarla cinco de los Estados signatarios.

Las convenciones que versan sobre la responsabilidad civil de los explotadores de instalaciones nucleares (es decir, el Convenio de París acerca de la Responsabilidad Civil en Materia de Energía Nuclear de 1960, y la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares de 1963) se aplican no sólo a los accidentes nucleares que pueden producirse en una instalación terrestre, sino también a los accidentes que se produzcan durante el transporte de materiales nucleares procedentes de una instalación de ese tipo o destinados a ella. Con arreglo al régimen de las citadas convenciones, el explotador de una instalación nuclear es considerado, por lo general, objetivamente responsable (es decir, no es necesario demostrar su culpa o negligencia) de los daños ocasionados por un accidente nuclear en el que intervengan materiales nucleares que se transporten desde dicha instalación, hasta el momento en que el explotador de otra instalación nuclear se haya hecho responsable de esos materiales o sean descargados éstos en el territorio de un Estado que no es Parte Contratante. Esta responsabilidad es limitada y tiene que quedar cubierta necesariamente mediante un seguro u otra garantía financiera. La responsabilidad recae exclusivamente en el explotador de la instalación de que se **trate**, sin que ninguna otra persona pueda ser considerada responsable de los daños ocasionados por un accidente nuclear. No obstante, tanto el Convenio de París como la Convención de Viena prevén una excepción al principio de la responsabilidad exclusiva, y es cuando, en virtud de una convención internacional de transporte, se pueda considerar responsable a otra persona, por ejemplo, un armador, un transportista, etc. Esta excepción no elimina la responsabilidad del explotador nuclear, sino que simplemente mantiene además una posible responsabilidad del transportista en virtud de convenciones internacionales de transporte.

Parte de una remesa de 222 toneladas de hexafluoruro de uranio que, procedente de Springfields (Reino Unido), se carga en Liverpool para su envío a los Estados Unidos. Foto: AEA del Reino Unido/Copyright Ace Films Ltd.



Necesidad de una nueva Convención

En la práctica, el régimen jurídico instituido por el Convenio de París y por la Convención de Viena ha motivado diversas dificultades graves en la esfera del transporte marítimo, en particular, el que los transportistas marítimos exijan al explotador nuclear una garantía de indemnización ilimitada o cuando menos sumamente elevada antes de convenir en transportar la mayoría de las diversas clases de materiales nucleares y, especialmente, los combustibles nucleares. Tales garantías de indemnización tienen por objeto, entre otras cosas, proteger a los transportistas frente a la posible responsabilidad que pueda derivar para ellos de las convenciones marítimas. El hecho de que, conforme a las convenciones nucleares, los transportistas queden facultados para obtener del explotador nuclear, por subrogación, el reembolso de cualquier indemnización que hayan tenido que abonar en virtud de las convenciones marítimas, hasta el límite mismo de la cuantía de la responsabilidad del explotador nuclear, no ha sido considerado suficiente para evitar que se pidan tales garantías de indemnización. Como consecuencia de esta petición, el transporte de sustancias nucleares por vía marítima se ha visto gravemente dificultado y, en la actualidad, se encuentra prácticamente interrumpido, pese al hecho de que, en el caso del combustible nuclear irradiado, y debido al tamaño y peso de los contenedores especiales en los que se le transporta, es frecuente que no exista más posibilidad económica que la de transportarlo por vía marítima. En la práctica, las garantías de indemnización exigidas han sido tan altas que los explotadores se han visto obligados, a su vez, a pedir a los Gobiernos que las den. En los casos en que no se pueden obtener tales garantías, no queda más solución que emplear medios más onerosos o incluso recurrir al transporte en un buque de guerra.

La responsabilidad instituida en las convenciones internacionales de transporte por vía aérea o terrestre tampoco se ve afectada por las disposiciones de las convenciones nucleares, pero en este caso no se han registrado hasta ahora exigencias de garantías análogas de indemnización por parte de los transportistas aéreos y terrestres, debido sin duda a que las estipulaciones relativas a la responsabilidad civil incluidas en esas convenciones son distintas de las que figuran en las convenciones marítimas, y también a que las condiciones que en la práctica concurren en estas otras modalidades de transporte son también distintas. Esta es la razón de que no surjan en este caso las mismas dificultades que en el caso del transporte por vía marítima.

Resolviendo las dificultades

El problema anteriormente expuesto lo vienen estudiando desde 1968 expertos en derecho nuclear y marítimo por iniciativa de la AEEN y del OIEA, con la colaboración de la OCGMI y del CMI (Comité Marítimo Internacional). La labor realizada se ha basado en un estudio amplio y detenido efectuado en el Simposio internacional sobre responsabilidad civil y seguro

en la esfera del transporte marítimo de sustancias nucleares, celebrado en Mónaco en octubre de 1968 y en el que estuvieron representados todos los sectores interesados. En dicha reunión se examinaron todos los aspectos del problema, tanto los de carácter jurídico como los de índole práctica, así como los correspondientes a la esfera del seguro*.

Según la Convención que acaba de adoptarse, toda persona que, en virtud de una convención internacional o de la legislación nacional aplicable en la esfera del transporte marítimo, pudiera ser considerada responsable de los daños causados por un accidente nuclear, quedará exonerada de tal responsabilidad: a) cuando el explotador de una instalación nuclear sea responsable de tales daños en virtud del Convenio de París o de la Convención de Viena, o b) cuando el explotador de una instalación nuclear sea responsable de tales daños en virtud de la legislación nacional que rija la responsabilidad por tales daños, a condición de que esta legislación sea desde todos los puntos de vista tan favorable para las personas que puedan sufrir daños como el Convenio de París o la Convención de Viena.

La nueva Convención reforzará uno de los principios fundamentales de las convenciones nucleares, que es la canalización total de la responsabilidad hacia el explotador de la instalación nuclear de que se trate, con exclusión de la responsabilidad de cualquier otra persona, y eliminará uno de los principales obstáculos con que tropieza el comercio internacional de materiales nucleares. No hay que olvidar que, para que la nueva Convención llegue a alcanzar su máxima eficacia, el ámbito geográfico de aplicación del régimen jurídico especial establecido por las convenciones nucleares propiamente dichas debe ser ampliado más aún mediante nuevas ratificaciones de dichos instrumentos en un futuro próximo. La adopción de la nueva Convención por la Conferencia de Bruselas es, sin lugar a dudas, un importante paso adelante.

El Organismo y la AEEN, en colaboración con el Foratom, han convocado otro simposio sobre el transporte marítimo de materiales nucleares, que se celebrará en Estocolmo del 18 al 22 de junio de este año. El simposio tendrá lugar en dos partes consecutivas, la primera consagrada a los problemas técnicos y legislativos y la segunda al seguro y a la responsabilidad civil en la esfera nuclear. Su finalidad será examinar y explicar los efectos prácticos y jurídicos de la nueva Convención.

*

Al término de todos estos trabajos se llegó a la conclusión de que la manera más satisfactoria de resolver el problema sería concluyendo una corta convención en cuya virtud la responsabilidad recayera exclusivamente en el explotador de una instalación nuclear cuando los daños fuesen causados por un accidente nuclear ocurrido durante el transporte marítimo.