

MINISTERIO DA PRESIDENCIA

16317 *REAL DECRETO 1892/2004, do 10 de setembro, polo que se ditan normas para a execución do Convenio internacional sobre a responsabilidade civil derivada de danos debidos á contaminación das augas do mar por hidrocarburos.* («BOE» 226, do 18-9-2004.)

O Convenio internacional sobre a responsabilidade civil derivada de danos debidos á contaminación das augas do mar por hidrocarburos, subscrito en Bruxelas o 29 de novembro de 1969, e ratificado por España con data do 8 de decembro de 1975, entrou en vigor, de acordo co previsto no seu artigo 15, o día 7 de marzo de 1976.

No dito convenio establécese que os propietarios dos buques a que aquel se refire estarán obrigados a garantir unha indemnización adecuada polos danos causados por sinistros de contaminación no territorio ou no mar territorial de calquera dos Estados subscritores do convenio. Para asegurar a efectividade desa obriga, impónselle ao propietario do buque o deber de subscribir un seguro ou outra garantía financeira para cubrir a súa responsabilidade por danos causados por contaminación. Así mesmo, establécese que cada Estado contratante deberá exixir o dito seguro ou garantía financeira, non lles dará permiso para comerciar aos buques comprendidos no convenio que enarboren o seu pavillón de non iren provistos do correspondente certificado e adoptará as medidas pertinentes para que os buques, calquera que sexa o seu país de matrícula, estean provistos do certificado para entraren ou saíren en portos do seu territorio ou arribaren e partiren dun fondeadoiro ou estación terminal no seu mar territorial.

Co fin de posibilitar a execución do dito convenio, ditáronse as ordes ministeriais do 4 de marzo de 1976, e do 24 de febreiro e 31 de decembro de 1977.

Mediante o Protocolo, feito en Londres o 27 de novembro de 1992, emendouse o Convenio internacional sobre responsabilidade civil derivada de danos debidos á contaminación das augas do mar por hidrocarburos de 1969. España adheriuse ao devandito protocolo o 6 de xuño de 1995, e denunciou simultaneamente o Convenio de 1969.

A entrada en vigor do Protocolo de 1992 implicou cambios significativos respecto ao Convenio de 1969, entre os que cómpre salientar a variación dos límites de responsabilidade, a modificación das definicións contidas no artigo 1 do texto ou a posibilidade de expedición de certificados non só respecto aos buques abandeirados nun Estado contratante, senón tamén respecto dos buques que non estean matriculados neste.

Todo iso determina a necesidade de aprobar unha nova norma que estableza as regras necesarias para a execución do convenio emendado e, pola súa vez, que regule nunha única disposición os distintos aspectos relacionados coa existencia e o control por parte da Administración marítima dos certificados de seguro ou de garantía financeira emitidos.

Por outra parte, unha das novidades do Protocolo de 1992 consiste no establecemento dun sistema de emenda dos límites de responsabilidade mediante acordos adoptados no seo do Comité Xurídico da Organización Marítima Internacional. A primeira emenda, que elevou os límites aproximadamente nun 50 por cento, foi adoptada polo Comité Xurídico no seu 82. período de sesións, mediante a Resolución LEG. 1(82), aprobada o 18 de outubro de 2000 e publicada no «Boletín Oficial del Estado» o 3 de outubro de 2002.

Este novo sistema de emenda confírelles ás contías dos límites de responsabilidade un carácter temporal, circunstancia que aconsella que as normas de dereito interno non establezan unha cuantificación do límite de responsabilidade, senón que, pola contra, efectúen unicamente unha remisión ao límite de responsabilidade que corresponda en función da tonelaxe do buque, de acordo co disposto no Convenio de 1992. Esta solución permite que a norma de dereito interno non quede desfasada e poida prever as modificacións futuras nos límites que se vaian producindo conforme o sistema do convenio e que estean vixentes para o Reino de España.

Finalmente, a experiencia práctica acumulada tras os anos de aplicación do Convenio de 1969 aconsella regular de maneira expresa a obriga ben de subscribir un seguro, ben de constituir outra garantía financeira, para cubrir a responsabilidade por danos causados por contaminación, de acreditar o seu cumprimento, así como regular as consecuencias derivadas do incumprimento de tal obriga.

A estas finalidades obedece este real decreto, que contén as regras necesarias para a execución do establecido no Convenio internacional sobre a responsabilidade civil derivada de danos debidos á contaminación das augas do mar por hidrocarburos, actualmente en vigor.

Na súa virtude, por proposta do vicepresidente segundo do Goberno e ministro de Economía e Facenda e da ministra de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 10 de setembro de 2004,

DISPOÑO:

Artigo 1. Cobertura da responsabilidade civil por danos causados pola contaminación das augas do mar por hidrocarburos.

1. Conforme prevén o número 1 do artigo 7 do Convenio internacional sobre a responsabilidade civil derivada de danos debidos á contaminación das augas do mar por hidrocarburos de 1969, emendado polo Protocolo feito en Londres o 27 de novembro de 1992 (en diante, Convenio de Responsabilidade Civil de 1992), ao cal España se adheriu con data do 6 de xuño de 1995, os propietarios de buques que transporten máis de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento terán que subscribir un seguro ou unha garantía financeira que cubra a súa responsabilidade polos danos causados pola contaminación, conforme o establecido nese convenio.

2. Quédalle prohibida a navegación a todo buque mercante español que transporte máis de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel, como carga, se non leva a bordo o certificado acreditativo da existencia, con plena validez, do seguro ou garantía financeira a que se refire o número 1.

3. Quédalle prohibida a navegación polo mar territorial e por augas interiores españolas a todo buque mercante estranxeiro que transporte, como carga a granel, máis de 2.000 toneladas de hidrocarburos se non leva a bordo un certificado de seguro ou outra garantía financeira en vigor e expedido de conformidade co Convenio de Responsabilidade Civil de 1992 e que cubra ata o límite de responsabilidade que lle corresponda, exixible en virtude do citado convenio.

4. As capitánías marítimas poderán exixir a presentación do mencionado certificado ao realizaren o despacho de entrada ou saída dos buques aos cales lles sexan de aplicación os números anteriores, e poderán, ademais de incoar o correspondente expediente sancionador de acordo coa Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, ordenar a inmovilización e cantas medidas sexan precisas para previr calquera

derramo, dos buques infractores que incumpran as obrigas establecidas nos devanditos números.

Artigo 2. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto, enténdense incorporadas as definicións incluídas no artigo 1 do Convenio de Responsabilidade Civil de 1992 relativas a «buque», «persoa», «propietario», «Estado de matrícula do buque», «hidrocarburos», «danos ocasionados por contaminación», «medidas preventivas», «suceso», «organización» e «Convenio de Responsabilidade Civil de 1969».

Artigo 3. *Normativa aplicable ao certificado.*

O certificado acreditativo da existencia do seguro ou da garantía financeira a que se refire o artigo 7 do convenio axustarase ás normas establecidas neste real decreto.

Artigo 4. *Certificado acreditativo dun seguro.*

Cando a base do certificado sexa un seguro, este deberá estar concertado con entidades aseguradoras que obtivesen autorización do Ministerio de Economía e Facenda para operaren no ramo 12, «Responsabilidade civil en vehículos marítimos, lacustres e fluviais», dos previstos na alínea A, «Clasificación dos riscos por ramos», da disposición adicional primeira da Lei 30/1995, do 8 de novembro, de ordenación e supervisión dos seguros privados, ou que, estando domiciliadas nun país pertencente ao Espazo Económico Europeo, exerzan a súa actividade en España en réxime de dereito de establecemento ou réxime de libre prestación de servizos.

O seguro poderase formalizar ben mediante unha póliza específica, ben como unha cobertura máis das pólizas que teñan subscritas os propietarios dos buques para cubriren a súa responsabilidade civil ou outros riscos.

Artigo 5. *Certificado acreditativo dunha garantía financeira.*

Cando a base do certificado sexa unha garantía financeira, esta deberá ter sido outorgada por entidades debidamente autorizadas para iso, conforme a lexislación que resulte de aplicación.

Artigo 6. *Límites de cobertura.*

1. O seguro ou a garantía financeira cubrirán a responsabilidade civil do propietario do buque na forma, condicións e pola contía, en dereitos especiais de xiro e de acordo co arqueo do buque, que resulten a teor do establecido no Convenio de Responsabilidade Civil de 1992.

O límite da cobertura do seguro ou da garantía financeira será en cada momento o que se encontre vixente, para o cal se terán en conta as emendas das contías de limitación que se poidan adoptar por resolución do Comité Xurídico, por aplicación do procedemento de emenda establecido en virtude do artigo XII ter, «Cláusulas derradeiras», do Convenio de Responsabilidade Civil de 1992.

2. Para os efectos deste artigo, o arqueo de buques será o arqueo bruto calculado conforme as regras relativas á determinación do arqueo que figuran no anexo I do Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969.

Para efectos da definición de dereito especial de xiro e a súa conversión, observarase o previsto polo número 9 do Convenio de Responsabilidade Civil de 1992.

Artigo 7. *Duración da cobertura.*

1. A duración do seguro ou da garantía financeira será por un período de tempo concreto non superior a un ano e entenderase sempre referida ao horario de España.

2. Os efectos do seguro ou da garantía financeira regularanse de conformidade co previsto no artigo 7.5 do Convenio de Responsabilidade Civil de 1992.

3. O previsto no número anterior resultará aplicable a toda modificación que teña por efecto alterar o seguro ou a garantía de modo que non satisfaga os termos do convenio.

Artigo 8. *Solicitud de certificado.*

1. O certificado acreditativo da existencia de seguro solicitaranlla á Dirección Xeral de Seguros e Fondos de Pensións os propietarios dos buques ou as entidades aseguradoras que os cubran. No suposto de existencia de coaseguro, a solicitude realizaraa a entidade abridora que teña a representación de todas elas.

O certificado acreditativo da existencia de garantía financeira solicitaranlla á autoridade baixo cuxa supervisión se encontre a entidade que outorgue a garantía financeira os respectivos propietarios dos buques ou as entidades financeiras que outorguen a garantía.

A solicitude deberase efectuar cunha antelación non inferior a 20 días desde a data en que se pretenda que teña efectos o certificado, salvo casos excepcionais debidamente xustificadas, en que a autoridade expedidora do certificado poderá reducir o prazo.

2. Á solicitude xuntaráse o documento acreditativo do seguro (carta azul) ou da garantía financeira e, debidamente cubertos, os cuestionarios que requira a Dirección Xeral de Seguros e Fondos de Pensións ou a autoridade supervisora correspondente ao propietario do buque, a entidade ou entidades aseguradoras ou os garantes.

3. O certificado axustarase ao modelo uniforme anexo ao convenio, e remitiráse unha copia daquel á Dirección Xeral da Mariña Mercante.

4. A súa duración non poderá ser superior á do seguro ou garantía financeira en que se basea a súa expedición.

5. O certificado a que se refiren os números anteriores poderase expedir tanto para buques matriculados en España como para buques matriculados nun Estado non contratante.

Artigo 9. *Modificacións da cobertura durante a vixencia do certificado.*

1. Se, durante a vixencia do certificado, o contrato de seguro ou a garantía financeira reducen ou perden a súa eficacia, a autoridade expedidora daquel procederá, tan pronto como teña coñecemento diso, á anulación e retirada do dito certificado, comunicándollo á Dirección Xeral da Mariña Mercante e, de ser o caso, publicará os oportunos avisos.

2. O propietario do buque, a entidade aseguradora ou o garante están obrigados a lle comunicar inmediatamente á autoridade expedidora do certificado calquera circunstancia que produza a extinción, a perda ou a redución de eficacia do seguro ou da garantía financeira.

3. O propietario, ademais, está obrigado a devolverlle o correspondente certificado á autoridade expedidora deste.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto neste real decreto e, en particular, as disposicións seguintes:

a) A Orde do 4 de marzo de 1976, pola que se ditan normas para a execución do establecido polo Convenio internacional sobre a responsabilidade civil derivada de danos debidos á contaminación das augas do mar por hidrocarburos.

b) A Orde do 24 de febreiro de 1977, sobre despacho e navegación de buques que transporten como carga hidrocarburos a granel.

c) A Orde do 31 de decembro de 1977, pola que se dan normas para a aplicación da Orde do 24 de febreiro de 1977, sobre despacho e navegación de buques que transporten como carga hidrocarburos a granel.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación para ditar instrucións.*

A Dirección Xeral da Mariña Mercante e a Dirección Xeral de Seguros e Fondos de Pensións ditarán, no ámbito das súas respectivas competencias, as instrucións de servizo que resulten necesarias para a aplicación deste real decreto.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 10 de setembro de 2004.

JUAN CARLOS R.

A vicepresidenta primeira do Goberno
e ministra da Presidencia,

MARIATERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

MINISTERIO DE TRABAJO E ASUNTOS SOCIAIS

16443 *CORRECCIÓN de erros do Real decreto 1415/2004, do 11 de xuño, polo que se aproba o Regulamento xeral de recadación da Seguridade Social.* («BOE» 229, do 22-9-2004.)

Advertidos erros no Real decreto 1415/2004, do 11 de xuño, polo que se aproba o Regulamento xeral de recadación da Seguridade Social, publicado no «Boletín Oficial del Estado», suplemento número 8 en lingua galega, do 1 de xullo de 2004, procédese a efectuar as oportunas rectificacións:

Na páxina 1438, segunda columna, no segundo parágrafo do preámbulo, onde di: «... modificaron parcialmente o Regulamento xeral de recadación», debe dicir: «... modificaron parcialmente o Regulamento xeral de recadación do 6 de outubro de 1995».

Na páxina 1449, primeira columna, no artigo 33.4.b), onde di: «... ingrese polo menos un terzo da débeda antes...», debe dicir: «... ingrese polo menos un terzo desta última antes...».

Na páxina 1466, segunda columna, no número 5 do artigo 102, onde di: «... para a súa anotación preventiva no rexistro da localidade correspondente», debe dicir: «... para a súa anotación preventiva no Rexistro de Bens Mobles correspondente á localidade».

Na páxina 1466, segunda columna, no parágrafo cuarto do número 6 do artigo 102, onde di: «... libro de buques do Rexistro Mercantil...», debe dicir: «... a sección primeira do Rexistro de Bens Mobles...».

Na páxina 1467, segunda columna, no primeiro parágrafo do número 2 do artigo 105, onde di: «... no libro especial correspondente...», debe dicir: «... no libro de inscricións correspondente...».

XEFATURA DO ESTADO

16642 *REAL DECRETO LEI 7/2004, do 27 de setembro, polo que se concede un crédito extraordinario por importe de 2.500.034.925 euros para atender ao pagamento da liquidación do sistema de financiamento para o período 1997-2001 correspondente á Comunidade Autónoma de Andalucía, e se adoptan disposicións sobre a débeda de Renfe e o aval do Estado ao préstamo outorgado á República Arxentina.* («BOE» 224, do 28-9-2004.)

Este real decreto lei ten como finalidade a adopción de medidas de natureza diversa encamiñadas a resolver determinadas situacións con incidencia orzamentaria ou nas finanzas públicas, asociadas á liquidación definitiva do sistema de financiamento da Comunidade Autónoma de Andalucía, o aval do Estado ao préstamo á República Arxentina e o recoñecemento polo Estado de débeda da Rede Nacional de Ferrocarrís Españóis, que requiren unha solución urxente.

A Comunidade Autónoma de Andalucía non adoptou como propio o sistema de financiamento aplicable ao quinquenio 1997-2001, aprobado polo Consello de Política Fiscal e Financeira o 23 de setembro de 1996.

Para atender de forma provisional durante ese quinquenio ás necesidades de financiamento dos servizos asumidos pola comunidade autónoma, a Administración xeral do Estado aboou, de conformidade co establecido nas leis de orzamentos xerais do Estado de cada un dos anos, unhas entregas á conta da liquidación definitiva do sistema.

Finalmente, a Comisión Mixta Estado-Comunidade Autónoma de Andalucía alcanzou un acordo, subscrito o 10 de xuño de 2004, polo que se determinan as bases do sistema de financiamento do quinquenio 1997-2001 que lle corresponde á Comunidade Autónoma de Andalucía, así como a correspondente liquidación.

A dita liquidación presenta un saldo a favor da Comunidade Autónoma de Andalucía de 2.500.034.925 euros, como diferenza entre o financiamento definitivo que resulta dos criterios recollidos no acordo e as entregas á conta pagadas á comunidade autónoma.

O indicado importe debe ser satisfeito pola Administración do Estado á Comunidade Autónoma de Andalucía neste exercicio.

En efecto, tras a publicación das sentenzas da Audiencia Nacional e do Tribunal Superior de Xustiza de Madrid relativas ao financiamento da Comunidade Autónoma de Andalucía para o quinquenio 1997-2001 e tras as sucesivas negociacións coa comunidade autónoma que foron impulsadas recentemente, alcanzouse finalmente unha