



EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

DEFINICIÓN DE BUQUE

Presentado por Australia, Canadá, Italia, Nueva Zelandia y el Reino Unido

Resumen:	<p>En la 7ª reunión del Tercer Grupo de Trabajo intersesiones, se consideraron propuestas para enmendar el régimen de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y se examinaron dos opciones para modificar la definición de "buque".</p> <p>La presente ponencia intenta resolver las cuestiones planteadas en el debate y propone el texto del tratado que modifica la definición.</p>
Documentos conexos:	92FUND/WGR.3/19/2; 92FUND/A.4/21/1
Medidas que han de adoptarse:	Véase la sección 4.

1 Introducción

- 1.1 El documento 92FUND/WGR.3/19/2, discutido en la 7ª reunión del Grupo de Trabajo, proponía dos opciones para modificar la definición de "buque". La primera se basaba en las opiniones expresadas en el documento 92FUND/A.4/21/1, presentado en la 4ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992, y consistía en introducir una nueva definición según la cual un petrolero especializado siempre sería un "buque". La segunda opción, reproducida a continuación, proponía suprimir la redacción que en realidad era superflua y que conduce a confusión en la interpretación del texto actual. ("Buque": toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, en el que efectivamente se transportan hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte, a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.)

- 1.2 Aunque en la 7ª reunión del Grupo de Trabajo no se llegó a un consenso sobre ninguna de estas opciones, hubo un acuerdo general de que la definición existente debía modificarse cuando se presentase la oportunidad. Este punto de vista fue compartido por la Asamblea que respaldó las conclusiones del 2º Grupo de Trabajo intersesiones (1999 - 2000), que definían la política de aplicación de la actual definición, aunque reconocían que, a la luz de la experiencia, la definición era ambigua y necesitaría modificarse cuando se examinara el régimen. En este contexto, los copatrocinadores piensan que es vital para el funcionamiento del régimen determinar los objetivos perseguidos por la definición y su cobertura a fin de considerar las enmiendas necesarias al texto del tratado.
- 1.3 La definición existente de buque, acordada en la Conferencia Diplomática de 1992, cubre los transportes combinados cuando se alude a la construcción o adaptación de un buque para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. El 2º Grupo de Trabajo intersesiones también llegó a la conclusión de que los buques tanque sin carga también estaban comprendidos en la definición durante cualquier viaje efectuado a continuación del transporte de carga de hidrocarburos persistentes, a menos que se demostrara que no había residuos a bordo. En su 5ª reunión, el 3º Grupo de Trabajo intersesiones aceptó que la interpretación de la definición de "buque" adoptada por la Asamblea podía ser motivo de problemas ya que los tribunales nacionales podrían no aceptar esta interpretación. Es una casualidad que, hasta la fecha, la ambigüedad de la actual definición no haya conducido a diferencias serias de cobertura e interpretación tras un siniestro.

2 **Objetivos**

- 2.1 Para resolver este problema, los copatrocinadores creen que es preciso establecer claramente los objetivos perseguidos por la definición. La definición debería estar más estrechamente vinculada al transporte real de 'hidrocarburos' según se definen en el artículo 1 5) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Por tanto, el ámbito de la definición debería abarcar únicamente:
- a) los petroleros especializados;
 - b) toda nave apta para la navegación marítima cuando esté transportando efectivamente hidrocarburos (según se definen en el artículo 1 del CRC de 1992) por mar; y
 - c) toda nave apta para la navegación marítima que haya transportado previamente esos hidrocarburos por mar, a condición de que haya residuos de dichos hidrocarburos a bordo y que la nave esté efectuando un viaje por mar.
- 2.2 Estos objetivos garantizarían que el régimen del CRC/FIDAC se aplique a los daños de contaminación por combustible para calderas de petroleros especializados cualesquiera sean las circunstancias. Estarían incluidos los buques tanque nuevos en su primera travesía así como los buques tanque sin carga, haya o no residuos de hidrocarburos a bordo.
- 2.3 Los daños causados por combustible para calderas estarían sólo cubiertos para otras naves cuando estén transportando hidrocarburos, según se definen en el CRC, por mar como carga o durante los viajes siguientes por mar, a condición de que haya residuos a bordo de esos hidrocarburos previamente transportados como carga.

3 **Propuesta**

- 3.1 Los copatrocinadores piensan que la definición siguiente satisface los criterios antes expuestos:

"Buque":

- a) *toda nave apta para la navegación y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte por mar de hidrocarburos a granel como carga; o*
- b) *toda nave apta para la navegación y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, cuando esté efectivamente transportando por mar hidrocarburos a granel como carga, o durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte, a menos que se demuestre que en la fecha de un siniestro no hay a bordo residuos de tales hidrocarburos.*
- 3.2 El subpárrafo a) cubre los petroleros especializados sea cual sea la situación, tal como se establece en el párrafo 2.1 que antecede. El subpárrafo b) cubre todas las demás naves aptas para la navegación y artefactos flotantes en el mar aunque no sean petroleros especializados, pero que transporten por mar hidrocarburos a granel como carga, o tengan residuos procedentes de tal transporte. Se elimina así la ambigüedad existente con respecto a los transportes combinados.
- 3.3 Esta definición excluye las unidades móviles mar adentro, a saber, las unidades de almacenamiento flotantes (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO) excepto cuando dicha unidad efectúe un viaje desde un sitio de producción de hidrocarburos hacia un Estado y esté transportando hidrocarburos a granel como carga. El 2º Grupo de Trabajo intersesiones llegó a la conclusión de que, en estas circunstancias, dichos hidrocarburos son considerados como carga sujeta a contribución a efectos de los informes y que es lógico ampliar la definición de buque para que incluya este transporte específico.
- 3.4 Aunque los debates en la 7ª reunión del Grupo de Trabajo no llegaron a ninguna conclusión sobre la adopción de las dos opciones presentadas, el Grupo se mostró de acuerdo con que existía ambigüedad en relación con los transportes combinados. En consecuencia, los copatrocinadores piensan que los principios expuestos en la sección 2 eliminan la confusión y ofrecen un enfoque más sencillo y directo de la definición de buque que las dos opciones presentadas en la 7ª reunión del Grupo de Trabajo.
- 3.5 Además, durante el 2º Grupo de Trabajo intersesiones sobre la definición de buque, se expresaron diferencias de opinión con respecto al significado de la frase '*durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte*' en la definición existente de buque. Para algunas delegaciones, se refiere al viaje efectuado inmediatamente después del transporte de hidrocarburos a granel como carga, pero la mayoría de las delegaciones convino en que se refería a cualquier viaje efectuado después de dicho transporte, y no necesariamente al viaje efectuado inmediatamente después. La definición propuesta en este documento procura aplicar la definición más allá del viaje inmediato.
- 3.6 La definición propuesta tiene en cuenta una serie de aspectos de las opciones anteriores considerados por el Grupo de Trabajo, y las definiciones existentes contenidas en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992. Los copatrocinadores piensan que la definición propuesta se aplica también a las lecciones aprendidas de los siniestros anteriores que se rigen por los regímenes de indemnización.

4 Recomendaciones

Los copatrocinadores de esta ponencia recomiendan que el Grupo de Trabajo considere los objetivos señalados en el presente documento junto con la definición propuesta.
