FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992

SEGUNDO GRUPO DE
TRABAJO INTERPERIODOS
Punto 4 del orden del día

92FUND/WGR.2/3/1
15 marzo 1999
Original: INGLÉS

CONVENIOS DE 1992: DEFINICIÓN DEL TÉRMINO "BUQUE"

Documento presentado por la delegación del Reino Unido

Resumen:	Con el propósito de asistir en los debates del Grupo de trabajo, la delegación del Reino Unido presenta en este documento sus puntos de vista sobre la interpretación de la definición del término "buque" en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
Medidas que han de adoptarse:	Véase los párrafos 33 y 34.

Introducción

1 Durante su 1ª sesión en octubre 1998, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 examinó la definición del término "buque" contenida en el Artículo 1(1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992<1><2>.

<1> Documento 92FUND/EXC.1/7

<2> El incidente que inspiró este debate fue la varada del buque tanque *Santa Anna* (17 134 TRB) en Thatcher Rock, al norte de Torbay (Devon, Reino Unido), el 1 de enero de 1998. Los fuertes vientos reinantes hicieron que el buque tanque garreara, mientras se encontraba anclado en la bahía. Si bien a últimas horas del día 1 de enero se consiguió sacarlo de las rocas. Un buceo de inspección estableció la presencia de cuatro perforaciones, cierta deformación del casco y daños en la hélice. Valga señalar que, aunque en el momento del suceso el buque tanque se encontraba en condición de lastre, llevaba a bordo unas 270 toneladas de fueloil pesado y 10 toneladas de diesel-oil. Afortunadamente, no se produjo ningún derrame. Al parecer, el buque tanque había transportado hidrocarburos no persistentes en todos sus tanques de carga durante los seis viajes que precedieron a este suceso, lo cual hizo que se pusieran de relieve cuestiones de principio generalmente aplicables, que poseían mayor importancia que las presentadas por el suceso mismo.

2 El Comité decidió que las circunstancias en las que un buque tanque sin carga caía dentro de la definición de "buque" requerían nuevo estudio. Subsiguientemente, la Asamblea aprobó una propuesta para que un Grupo de trabajo estudiara este tema en abril de 1999[3].

3 En este documento se presentan los puntos de vista de la delegación del Reino Unido sobre la interpretación de la definición de "buque" contenida en el Artículo 1(1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, a fin de que se tengan en cuenta durante los debates del Grupo de trabajo.

Objetivo

4 Este documento tiene como objetivo promover un debate sobre este tema. La delegación del Reino Unido confía que, una vez debatido ese punto, el Grupo de trabajo llegará a un acuerdo sobre las circunstancias en que los Convenios de 1992 tienen aplicación a los buques y embarcaciones que no se encuentran transportando hidrocarburos a granel como carga.

5 Dicho acuerdo reportará beneficios para todos: propietarios de los buques tanques, aseguradores, contribuyentes al Fondo de 1992, el Secretaría del Fondo, Estados Miembros y demandantes. Sin dicho acuerdo, ninguna de las partes interesadas sabrá cómo hacer frente a reclamaciones resultantes de un derrame o amenaza de derrame procedente de los combustibles de un buque tanque sin carga.

Antecedentes

6 Aunque la definición del término "buque" en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es idéntica a la originalmente aprobada en el Protocolo de 1984 al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, posee, al mismo tiempo, un carácter más restrictivo y más amplio que la definición original del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

7 El Artículo 1(1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 dispone que:

> "buque" significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, que esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga.

8 El Artículo 1(1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 dispone que:

> "buque" significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel 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.

9 La restricción introducida por la nueva definición consiste en que un "buque" deberá ahora ser construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. En su 57ª sesión, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 decidió que el *Pontoon 300* caía dentro de la definición de "buque" en el

---

[3] Documento 92FUND/EXC.1/9, párrafos 4.6.6 - 4.6.15.

Convenio de Responsabilidad Civil de 1969[4]. El *Pontoon 300* era una gabarra que, si bien no había sido ni construida ni adaptada para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, era utilizada (probablemente, de forma ilegal) para dicho fin, siendo probable que el *Pontoon 300* no constituya un "buque" para los fines del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

10 La definición del Convenio de 1992 es más amplia que la del Convenio de 1969 debido a que, bajo determinadas circunstancias, se extiende a buques y embarcaciones que no se encuentran transportando hidrocarburos a granel como carga. Las deliberaciones del Grupo de trabajo tendrán como objetivo tratar de establecer con exactitud cuáles son dichas circunstancias.

Cuestiones

11 El Comité Ejecutivo examinó tres puntos relacionados con la interpretación de la definición del término "buque" contenido en el Artículo 1(1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, a saber:

(a) ¿Cómo debería interpretarse la palabra "cualquier" en la frase "cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte"?

(b) ¿Quién debe probar la ausencia de residuos a bordo, a fin de que la salvedad tenga aplicación?

(c) ¿Tiene únicamente aplicación la salvedad de la definición de "buque" a buques de carga combinados?

(a) La expresión "cualquier viaje", ¿significa realmente cualquier viaje?

12 El texto preparado por el Comité Jurídico de la OMI y presentado a la Conferencia Diplomática de 1984[5] contenía el siguiente proyecto de definición:

> "buque" significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel y durante [el] [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] [si aún hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte].[6]

13 La Conferencia decidió utilizar la palabra "cualquier", en vez de la palabra "el" como calificativo de "viaje"[7]. Las intervenciones de las delegaciones de Francia[8] y del Reino Unido[9] indican que se

---

[4] Documento 71FUND/EXC.57/15, párrafo 3.11.4.

[5] Documento LEG/CONF.6/4

[6] El único cambio realizado por dicha Conferencia Diplomática en esta definición fue elegir entre las opciones indicadas entre corchetes.

[7] Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.18, párrafos 27 - 32

[8] Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.2, párrafo 16

[9] Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.3, párrafo 2

consideró que esta decisión estaba de acuerdo con la decisión adoptada por cuanto a las otras palabras entre corchetes (es decir, colocar sobre el propietario del buque la carga de la prueba por cuanto a la ausencia de residuos del transporte anterior de hidrocarburos a granel como carga). En ambos casos, la Conferencia prefirió el texto que proporcionaba un alcance de aplicación más amplio.

14 Desde el punto de vista de la delegación del Reino Unido, los *travaux préparatoires* claramente indican que la frase "cualquier viaje" deberá tener una interpretación literal. Consiguientemente, cualquier buque o nave a los que la salvedad tiene aplicación y que en algún momento ha transportado hidrocarburos a granel como carga constituye un "buque" durante dicho transporte y en todos los viajes subsiguientes, hasta que se demuestre que no existen residuos de dicho hidrocarburo a bordo.<10>

(b) ¿Quién deberá probar la ausencia de residuos?

15 Una vez más, tanto los *travaux préparatoires* como la redacción de la disposición sobre este tema indican claramente cuál es la interpretación correcta. La intención de la Conferencia Diplomática de 1984 fue colocar sobre el propietario del buque (o el Fondo FIDAC) la carga de la prueba, por cuanto a la ausencia de residuos del transporte anterior de hidrocarburos a granel como carga a bordo del buque.

16 Esta sería también la interpretación de la disposición bajo el Derecho inglés (en el que, en general, es la persona que reclama el beneficio de una excepción y es capaz de establecer los hechos quien debe probarlos). Así, pues, en opinión de la delegación del Reino Unido, cualquier buque al que la salvedad tiene aplicación y que ha realizado el transporte de hidrocarburos a granel como carga, sigue siendo un "buque" en todos los viajes subsiguientes, hasta que el propietario (o el Fondo) demuestren que no existen a bordo residuos de dicho transporte de hidrocarburos a granel como carga.

(c) La salvedad de la definición de "buque", ¿tiene únicamente aplicación a los buques de carga combinados?

Significado de "en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas"

17 La salvedad en la definición de "buque" (es decir, las palabras que siguen a la coma) tienen aplicación a buques "en los que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas". Literalmente interpretado, de conformidad con la definición de "hidrocarburos" en el Artículo 1(5), esto significa buques capaces de transportar cualquier hidrocarburo y otras cargas *persistentes*. Y puesto que cualquier buque tanque en el que se pueden transportar hidrocarburos persistentes es capaz de transportar hidrocarburos no persistentes, deberá deducirse de esta interpretación literal que la salvedad tiene aplicación a todos los buques tanque. Sin embargo, esto parece hallarse en desacuerdo con el objetivo de la definición.

18 En el documento sometido por el Director durante la 1ª reunión del Comité Ejecutivo<11>, se afirmaba que los debates de la Conferencia Diplomática de 1984 no proporcionaban orientación clara sobre la interpretación de la salvedad en la definición de "buque". Tras haber examinado el resumen de la Conferencia, la delegación del Reino Unido no ha llegado a la misma conclusión.

19 Al final del debate principal de la Conferencia sobre la definición del término "buque", el Presidente concluyó que, al parecer, la mayor parte de las delegaciones estaban de acuerdo sobre el

---

<10> Esto no debería incrementar los gastos de seguro de los propietarios de buques. Los miembros del Grupo Internacional de Clubes P&I imponen una prima de reaseguro más elevada a propietarios de buques que transportan cargas de hidrocarburos persistentes. En aquellos casos en que un buque no transporta dicha carga de manera regular, su propietario deberá pagar dicha prima por un trimestre, aun cuando únicamente lo haga una sola vez.

<11> Documento 92FUND/EXC.1/7, párrafo 3.13

principio de ampliar la definición [de "buque"] a los buques tanque sin reserva de ningún género y a los buques de carga combinados bajo ciertas condiciones[<12>]. Nada de lo afirmado en los debates subsiguientes sobre la definición sugiere que se alterara este punto de vista mayoritario. De hecho, la única decisión de importancia parecería ser la de rechazar una propuesta de la URSS por la que se habría restringido la definición de "buque" (extendiéndola a buques tanque sin carga solamente cuando llevaran residuos de hidrocarburos de un viaje anterior a bordo)[<13><14>].

20 Abecassis[<15>] confirma este punto de vista, al hablar sobre la definición aprobada en 1984:

> Mientras que la definición de 1969 solamente se extendía a buques que transportaban hidrocarburos a granel como carga, esta definición amplía el Convenio a buques tanque no cargados que transportan residuos o que solamente transportan combustibles. Los buques de carga combinados, que pueden transportar hidrocarburos a granel como carga, se encuentran ahora cubiertos no solamente cuando están realizando dicho transporte, sino en cualquier viaje subsiguiente, hasta que se hayan descargado plenamente los residuos.[<16><17>]

21 En opinión de la delegación del Reino Unido, la definición de "buque" debería interpretarse de manera que satisfaga de manera adecuada los objetivos de sus redactores. Consiguientemente, la referencia a buques "en los que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas" debería interpretarse de forma que haga únicamente referencia a los buques de carga combinados, según parece haber sido la intención de la Conferencia Diplomática de 1984.

Significado de "buque de carga combinado"

22 No está enteramente claro qué es lo que la Conferencia Diplomática quiso exactamente decir con el término "buque de carga combinado". Sin embargo, parece probable que un gran número de delegados habrían denominado buque de carga combinado a un buque mineralero/granelero/petrolero. En el momento de celebrarse la Conferencia, eran muchos quienes creían que estos buques poseían un brillante futuro comercial. Esto está asimismo de acuerdo con la definición del MARPOL: "buque de carga combinado" significa un buque proyectado para el transporte de hidrocarburos o de cargas sólidas a granel[<18>].

<12> Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.2, párrafo 41

<13> Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.18, párrafo 14

<14> La mayor parte del debate sobre la definición de "buque" tuvo lugar antes de que la Conferencia Diplomática hubiera decidido restringir la definición de "hidrocarburos" a los hidrocarburos persistentes. Consiguientemente, es posible que, tras haber llegado a un acuerdo sobre la definición de "hidrocarburos", la Conferencia simplemente no se percató de la necesidad de llevar a cabo las enmiendas consiguientes en la definición de "buque".

<15> Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos, párrafo 10-118

<16> El asesoramiento proporcionado por el Gobierno del Reino Unido a su parlamento durante el proceso de aprobación de la legislación que habría implantado los Protocolos de 1984 interpreta la definición de "buque" de la misma manera, declarando que la nueva definición se extendería a todos los buques en los que se puedan transportar hidrocarburos a granel como carga y que la salvedad solamente tiene aplicación a los buques de carga combinados.

<17> Aunque sin ser un comentario contemporáneo, en la obra de Colin de la Rue y Charles B Anderson *Shipping and the Environment: Law and Practice* (LLP: 1998) se interpreta la definición de la misma manera (págs. 79 - 80).

<18> Anexo I, Regla 1(5).

23 La delegación del Reino Unido considera que la salvedad de la definición de "buque" solamente tiene aplicación a los buques de carga combinados de acuerdo con la definición del MARPOL, aceptando que esto significa que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 tendrá aplicación a algunos buques tanque que nunca transportan hidrocarburos persistentes como carga[<19>]. Sin embargo, no podemos ver ninguna otra forma de implantar correctamente las claras intenciones de la Conferencia Diplomática de 1984.

Consecuencias prácticas

24 De los tres puntos a que se ha hecho referencia, el punto (c) posee mayor probabilidad de que tenga consecuencias prácticas para la industria de los buques tanque. El punto (c) se refiere a si la salvedad de la definición de "buque" tiene únicamente aplicación a los buques de carga combinados.

Propuesto Convenio sobre combustibles

25 Es posible que para la fecha en que se celebre la reunión del Grupo de trabajo, el Comité Jurídico de la OMI habrá aprobado el proyecto de texto para un "Convenio sobre combustibles". El proyecto actual estipula explícitamente que no tendría aplicación a "daños de contaminación", según se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

26 Consiguientemente, si la Asamblea del FIDAC 1992 está de acuerdo en que la salvedad de la definición de "buque" solamente tiene aplicación a los buques de carga combinados, el Convenio sobre combustibles carecería de impacto para otros buques tanque, debido a que cualquier reclamación resultante de un suceso de contaminación relacionado con un buque tanque distinto de un buque de carga combinado sería una reclamación por "daños debidos a la contaminación", según se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

27 Sin embargo, es posible que la Asamblea considere que la salvedad posee un alcance de aplicación más amplio y, en este caso, el Convenio sobre combustibles tendría aplicación a cualquier buque tanque, que careciera de residuos del transporte anterior de una carga de hidrocarburos persistentes a bordo.

28 En la tabla siguiente se presenta un resumen del impacto de la decisión de la Asamblea sobre el alcance de la salvedad en la definición de "buque".

Alcance de la salvedad	Siempre CRC	CRC ó CC	Siempre CC
Sólo buques de carga combinados	Buques tanque dedicados	Buques tanque combinados	no buques tanque
Todos los buques tanques	Buques tanque cargados	Buques tanque sin carga y buques de carga combinados	no buques tanque

<19> De acuerdo con información suministrada por el Grupo Internacional de Clubes P&I, sus miembros proporcionan unos 145 millones de toneladas de arqueo bruto de buques tanque con la cobertura necesaria para el transporte de cargas de hidrocarburos persistentes. También proporcionan cobertura a 40 millones de toneladas de arqueo bruto de los llamados buques tanque de productos limpios, cuyos propietarios no pagan la prima adicional incurrida por el transporte de hidrocarburos persistentes).

Prescripciones de seguro

29 El punto (c) carece de efecto sobre las prescripciones de seguro de conformidad con el Artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, artículo que solamente requiere que cuenten con seguro buques que transportan más de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes como carga.

30 Los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 tienen aplicación a más buques que la prescripción de seguro de que se habla en el Artículo VII. Así, pues, al decidir que un buque tanque que no realice el transporte de hidrocarburos persistentes sigue siendo un "buque" para los fines del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, la Asamblea no colocaría ninguna nueva obligación sobre los propietarios de buques tanque por cuanto respecta a la cobertura de seguro.

Resumen de las consecuencias

31 En resumen, si la Asamblea acepta que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 tiene siempre aplicación a buques tanque que no sean buques de carga combinados, sus propietarios:

- sabrán que el Convenio sobre combustibles nunca tendrá aplicación a sus buques; y
- no tendrán que afrontar ninguna nueva obligación con respecto al seguro (al igual que en la actualidad, el seguro solamente será obligatorio para buques que transporten como mínimo 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes como carga).

32 Si la Asamblea no acepta esta interpretación de la definición de "buque", los propietarios de buques tanque deberán cumplir con lo estipulado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 en algunos viajes y con el propuesto Convenio sobre combustibles, en otros. En este caso, se impondrían sobre los propietarios de buques nuevas prescripciones de seguro. Al mismo tiempo, puede que no resulte siempre inmediatamente claro cuál es el régimen a aplicar en un momento determinado. Esta falta de certidumbre sería de escasa utilidad para la industria, para los Estados y para los demandantes.

Propuestas

33 La delegación del Reino Unido propone que el Grupo de Trabajo presente recomendaciones a la Asamblea sobre la interpretación de la definición de "buque" contenida en el Artículo 1(1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Proponemos asimismo que el Grupo de Trabajo recomiende la siguiente interpretación, a saber, que:

- en la definición de "buque", la expresión un "buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas" haga únicamente referencia a los buques de carga combinados;
- consiguientemente, la salvedad que aparece en la definición de "buque" solamente tenga aplicación a los buques de carga combinados;
- un buque de carga combinado es cualquier buque proyectado para el transporte de hidrocarburos o de cargas sólidas a granel (es decir, según se define en el MARPOL);
- cualquier nave apta para la navegación marítima o artefacto flotante en el mar, que no sea un buque de carga combinado, construido o adaptado para el transporte (tanto exclusivamente, como en caso contrario) de hidrocarburos persistentes a granel como carga es siempre un "buque" (es decir, que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 siempre tiene aplicación a dicha nave o artefacto); y

- un buque de carga combinado es un "buque" mientras transporta hidrocarburos persistentes a granel como carga y en todos los viajes subsiguientes, hasta que su propietario (o el Fondo de 1992) haya demostrado que no existen residuos de dicho hidrocarburo a bordo[<20>].

34 Consiguientemente, proponemos que el Grupo de trabajo decida que la definición de "buque" sea interpretada de la manera redactada a continuación:

> "buque" significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte (**tanto exclusivamente, como en caso contrario**) de hidrocarburos a granel como carga, con tal de que un buque **proyectado para el transporte de hidrocarburos o de cargas sólidas a granel** sea considerado como tal sólo cuando esté transportando 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.

<20> Esta es la posición jurídica. Por razones prácticas, el propietario de un buque de carga combinado no necesita considerarlo como "buque" si puede probar que no quedan residuos a bordo.