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
29 marzo 1999
Original: INGLÉS

DEFINICIÓN DE 'BUQUE' EN LOS CONVENIOS DE 1992

Nota presentada por el Director

Resumen:	En este documento se presentan los antecedentes de la definición de 'buque' contenida en los Convenios de 1992 y, en particular, los debates de la Conferencia Diplomática de 1984. También se refleja en el mismo el estudio de este tema en la 1ª sesión del Comité Ejecutivo.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de la información.

1 Introducción

1.1 Dentro del contexto de su estudio del suceso del *Santa Anna*, ocurrido a la altura de la costa de Devon (Reino Unido) el 1 de enero de 1998, el Comité Ejecutivo examinó durante su 1ª sesión si el *Santa Anna* caía dentro de la definición de 'buque' contenida en el Artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. La consideración del Comité estuvo basada en una nota presentada por el Director (documento 92FUND/EXC.1/7).

1.2 El Comité Ejecutivo decidió que sería de utilidad si un Grupo de trabajo estudiara la interpretación de la definición de 'buque' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Comité opinó que este tema podía ser examinado por el Grupo de trabajo establecido por la Asamblea para estudiar la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a unidades mar adentro e invitó a la Asamblea a otorgar al Grupo de trabajo el mandato correspondiente (documento 92FUND/EXC.1/9, párrafo 4.6.14).

1.3 Durante su 3ª sesión, la Asamblea decidió que el Grupo de trabajo al que se ha hecho referencia en el párrafo 1.2 anterior debería estudiar también la interpretación de la definición de 'buque' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, por cuanto respecta a su aplicabilidad a los buques tanque sin carga (documento 92FUND/A.3/27, párrafo 20.14).

1.4 Este documento reproduce los antecedentes contenidos en el documento 92FUND/EXC.1/7 y presenta un resumen de los debates de la 1ª sesión del Comité Ejecutivo. También se incluyen nuevas consideraciones del Director.

2 Disposiciones pertinentes de los Convenios de 1992

2.1 El Artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 define el término 'buque' de la manera siguiente:

> "Buque" es 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 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.

2.2 El Artículo 1.2 del Convenio del Fondo de 1992 incorpora la definición del párrafo 2.1 anterior.

3 Consideración en la Conferencia Diplomática de 1984

3.1 El tema de la definición de 'buque' fue debatido en varias sesiones de la Conferencia Diplomática, que aprobó los protocolos de 1984 al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971[<1>]. Durante su 2ª reunión, el Presidente de la Comisión Plenaria resumió el debate de la manera siguiente[<2>]:

> El Presidente tomó nota de que, en líneas generales, la Comisión se hallaba a favor de la extensión de la aplicación del Convenio de 1969 a buques tanque y buques de carga combinados, con la posibilidad de un punto límite. Las propuestas presentadas por las delegaciones del Reino Unido y de la URSS recibieron un apoyo inferior al del texto propuesto por el Comité Jurídico[<3>]. Parecía asimismo que la mayor parte de las delegaciones estaban de acuerdo con el principio de extender la definición a los buques tanque sin reservas y a los buques de carga combinados bajo ciertas condiciones. En conexión con la carga de la prueba, la mayor parte de las delegaciones consideraron que debería recaer sobre el propietario del buque.

3.2 El tema volvió a debatirse durante la 18ª reunión de la Comisión Plenaria, en relación con las propuestas de la URSS y del Reino Unido[<4>]. La Comisión consideró si, de conformidad con la propuesta de la URSS, el alcance de la aplicación del término 'buque' debería extenderse a los buques tanque sin carga y a los buques de carga combinados en determinadas circunstancias. La delegación de la URSS afirmó que, si bien, en su opinión, el alcance del Convenio solamente debería extenderse a los buques tanque sin carga, cuando dichos buques

---

<1> Este tema no fue debatido en la Conferencia Diplomática que aprobó los Protocolos de 1992 a dichos Convenios. La definición de 'buque' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es idéntica a la del Protocolo de 1984.

<2> Anales Oficiales de la Conferencia Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización por Daños en Conexión con el Transporte de Ciertas Sustancias por Mar, 1984, y la Conferencia Internacional sobre la Revisión del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, 1992 - Volumen 2, página 336 (párrafo 41); El resumen del Presidente estuvo basado en el debate reflejado en las páginas 330-366.

<3> En el Anexo se presentan los textos propuestos por el Comité Jurídico, por la delegación del Reino Unido y por la delegación de la URSS.

<4> Un debate habido durante la 3ª reunión del Comité no proporciona orientación de ningún género sobre este tema (Anales Oficiales, Volumen 2, páginas 338-339, párrafos 1-6).

llevaran a bordo residuos de un viaje previo, una propuesta anteriormente hecha en dichos términos no había recibido gran apoyo. La delegación del Reino Unido declaró que estaba preparada a retirar su propuesta, que no había despertado suficiente interés. La delegación de la República Democrática de Alemania declaró que estaría dispuesta a prestar apoyo a la propuesta de la URSS, si la carga de la prueba recayera sobre el propietario del buque. La delegación de la URSS manifestó que se hallaba preparada a unirse a la mayoría y a aceptar que, a no ser que se demostrara que no había habido a bordo ningún residuo de hidrocarburos de un viaje anterior, la carga de la prueba recaía sobre el propietario del buque. El Presidente solicitó una votación a mano alzada sobre la propuesta de la URSS, que fue rechazada por 24 votos contra 6, con 14 abstenciones<5>.

3.3 A continuación, la Comisión Plenaria examinó el texto propuesto por el Comité Jurídico, que contaba con textos alternativos de la salvedad. La Comisión aprobó la salvedad de acuerdo con la redacción reproducida en el párrafo 3.1 anterior<6>.

4 Consideración en la 1ª sesión del Comité Ejecutivo

4.1 En la nota sobre el suceso del *Santa Anna*, presentada por el Director durante la 1ª sesión del Comité Ejecutivo, se afirmaba que el *Santa Anna* había sido claramente construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. En opinión del Director, el punto a considerar era la manera de interpretar la salvedad del Artículo I.1, es decir, que "un buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas deberá considerarse como buque solamente cuando esté efectivamente 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".

4.2 El propietario del *Santa Anna* y su asegurador adujeron que el objetivo del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era cubrir derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque que transportan hidrocarburos persistentes, habiendo señalado que la distinción presentada por el Convenio era entre hidrocarburos persistentes y todas las demás cargas, tanto si se trataba de hidrocarburos no persistentes como de otros líquidos o sólidos a granel. Por esta razón, opinaban que una embarcación no caía dentro de la definición de 'buque' a no ser que estuviera efectivamente transportando hidrocarburos persistentes a granel como carga o se encontrara en viaje en lastre inmediatamente después del transporte de hidrocarburos persistentes a granel como carga. También manifestaron que, por cuanto respecta a dicho viaje en lastre, el propietario del buque tal vez pudiera probar que no existían a bordo residuos de carga persistente durante el viaje subsiguiente en lastre. Por dichas razones, el propietario y su asegurador eran de la opinión de que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no tenía aplicación al suceso del *Santa Anna*.

4.3 En su documento, el Director hizo el análisis siguiente:

> En opinión del Director, el término 'hidrocarburos' que aparece en el Artículo I.6, debería interpretarse de conformidad con la definición de 'hidrocarburos' del Artículo I.5, a saber, "todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral...". Tal como ya se ha mencionado con anterioridad, en el momento de ocurrir su varada, el *Santa Anna* se hallaba en lastre y, durante su viaje anterior, había transportado gasoil hiposulfuroso cargado en Klaipeda y descargado en Hamburgo. El gasoil hiposulfuroso es un hidrocarburo no persistente, habiéndose declarado que el *Santa Anna* había transportado, de hecho, hidrocarburos no persistentes en todos sus tanques de carga durante los seis viajes anteriores al suceso.
>
> Debería apuntarse que, en muchos casos, tal vez resulte difícil probar que no había a bordo residuos de una carga de hidrocarburos persistentes, puesto que la limpieza general de los tanques raramente eliminaría todos los vestigios de residuos de hidrocarburos persistentes. La

---

<5> Anales Oficiales, Volumen 2, página 508 (párrafos 12-19).

<6> Anales Oficiales, Volumen 2, páginas 509-510 (párrafos 20-32).

cuestión era establecer si el hecho de que el *Santa Anna* había transportado hidrocarburos no persistentes en sus viajes anteriores establecía que no llevaba a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte, en el momento de producirse su varada.

En opinión del Director, y por cuanto respecta al suceso del *Santa Anna*, los debates de la Conferencia Diplomática de 1984 no proporcionan una orientación clara sobre el significado de la salvedad. No está claro si la intención era extender la aplicación sin restricciones a buques tanque sin carga y a buques de carga combinados bajo determinadas condiciones, o si debían aplicarse las mismas condiciones a los buques tanque y a los buques de carga combinados. Los debates habidos durante la 2ª reunión de la Comisión Plenaria parecen apoyar la primera interpretación, mientras que los debates de la reunión 18ª parecen prestar su apoyo a la segunda interpretación.

Tras la debida consideración, el Director opina que, por cuanto respecta a buques tanque que transportan alternativamente hidrocarburos persistentes y no persistentes, la intención de la mayor parte de las delegaciones fue restringir la aplicación a viajes en los que seguía habiendo residuos de hidrocarburos persistentes a bordo en los tanques de carga. En su opinión, la redacción de la salvedad sugiere esta interpretación. Si este supuesto es correcto, el *Santa Anna* no caería dentro de la definición de ´buque´ del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

4.4 El Comité Ejecutivo aceptó que el *Santa Anna* había sido construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. El Comité opinó que la cuestión era cómo interpretar la salvedad del Artículo I.1, es decir, que "un buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente 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".

4.5 En general, se consideró que el término ´hidrocarburos´ que aparece en la salvedad debería interpretarse de conformidad con la definición de hidrocarburos en el Artículo I.5, a saber, cualquier hidrocarburo persistente de origen mineral.

4.6 Algunas delegaciones opinaron que la frase "a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte" indicaba que los derrames debidos a buques tanque sin carga solamente estaban cubiertos cuando había a bordo residuos de hidrocarburos persistentes. Otras delegaciones insistieron en que dicha frase hacía únicamente referencia a los buques de carga combinados y que los buques tanque dedicados en condición de lastre estarían siempre cubiertos, tanto si llevaban a bordo residuos de hidrocarburos persistentes como en caso contrario.

4.7 Varias delegaciones plantearon la cuestión de la interpretación de la expresión ´cualquier viaje´ y, en particular, si dicha expresión hacía referencia a cualquier viaje efectuado a continuación del transporte de hidrocarburos persistentes o solamente al primer viaje efectuado a continuación de dicho transporte. Algunas delegaciones opinaron que la expresión se extendía únicamente al primer viaje en lastre, por lo que el suceso del *Santa Anna* no caía dentro del alcance de los Convenios.

4.8 Algunas delegaciones declararon que tal vez fuera de utilidad obtener la opinión de un Asesor Jurídico sobre la interpretación de la definición de ´buque´, mientras que otras delegaciones consideraron que, en conexión con el tema bajo estudio, los órganos del Fondo se hallaban mejor preparados para interpretar el Convenio.

4.9 Una delegación apuntó que el Convenio representaba la expresión escrita de un acuerdo entre los Estados tras una Conferencia Diplomática y que, por lo tanto, debería tenerse en cuenta la intención de los Estados que participaron en la Conferencia. Otra delegación señaló que no solamente deberían tenerse en cuenta las intenciones de los participantes en la Conferencia, sino también los deseos de las Partes Contratantes del Convenio.

4.10 Varias delegaciones opinaron que la definición de 'buque' estaba abierta a distintas interpretaciones.

5 Nuevo estudio por parte del Director

5.1 El Director ha vuelto a examinar este tema sobre la base de la labor preparatoria y a la luz de los debates del primer período de sesiones del Comité Ejecutivo, presentando las siguientes consideraciones al Grupo de trabajo.

5.2 La gran mayoría de los petroleros dedicados son capaces de transportar hidrocarburos persistentes y no persistentes a granel como carga. Si se tuvo intención de que la salvedad se aplicara también a los petroleros dedicados, tendría aplicación a la casi totalidad de los buques tanque. Sobre la base de los debates de la 2ª reunión de la Comisión Plenaria en la Conferencia de 1984, parece ser que no fue esta la intención (véase el párrafo 3.1 anterior)<7>.

5.3 El Director considera que la intención de la Conferencia Diplomática de 1984 fue extender la definición de 'buque' de manera que abarcara los buques tanque no cargados sin restricción de ningún género y que la salvedad de la definición tuviera únicamente aplicación a los buques de carga combinados. Si esta interpretación es correcta, los Convenios de 1992 tendrían aplicación a derrames de residuos de buques tanque sin carga y a derrames de los tanques de combustible de buques tanque sin carga<8>.

5.4 Otro punto distinto es establecer qué se quiere decir exactamente por "buques en los que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas" que, por regla general, se conocen con el nombre de "buques de carga combinados". Se trata de un tema no directamente tratado ni durante la Conferencia de 1984, ni en las presentaciones por Gobiernos u organizaciones ante dicha Conferencia. Parece ser, sin embargo, que el pensamiento de las delegaciones de la Conferencia de 1984 iba fundamentalmente dirigido hacia los llamados buques mineraleros/graneleros/petroleros<9>.

5.5 No cabe duda de que la salvedad debería tener ciertamente aplicación a los buques de carga combinados. El Director estima que los Convenios de 1992 deberían tener aplicación a cualquier viaje (es decir, no solamente al primer viaje) efectuado a continuación de un viaje en el que el buque transportó hidrocarburos persistentes a granel como carga, hasta que no haya a bordo residuos del hidrocarburo persistente transportado como carga, es decir, hasta que los residuos hayan quedado plenamente descargados. En su opinión, esta interpretación se ve apoyada por el hecho de que, al elegir entre las expresiones ""el viaje" y "cualquier viaje", la Comisión Plenaria se decidió a favor de la expresión "cualquier viaje". El Director opina que la redacción ("a menos que se demuestre") pone en claro que recae sobre el propietario del buque la carga de probar la no existencia de dichos residuos a bordo, para evitar que los Convenios tengan aplicación.

6 Medidas cuya adopción se pide al Grupo de trabajo

Se invita al Grupo de trabajo a que tome nota de la información contenida en este documento.

* * *

<7> Véase también el Informe del presidente de la 2ª Reunión oficiosa sobre la revisión del Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo (Documento de la OMI LE6/48/2/2), párrafos 13-15.

<8> Esta interpretación está apoyada por DW Abecassis y RL Jarashow: *Oil Pollution from Ships*, 2ª edición, Londres 1985, página 230 (párrafo 10-118). Véase también Colin de la Rue y Charles B Anderson: *Shipping and the Environment, Law and Practice*, Londres 1998, páginas 79-80.

<9> Solamente la Asociación Internacional e Armadores (INSA) hizo referencia a estos buques (documento LEG/CONF.6/10, Anales Oficiales, Volumen 2, página 3.

ANEXO

Texto preparado por el Comité Jurídico (documento LEG/CONF.6/4)

'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].

Texto propuesto por la delegación de la URSS (documento LEG/CONF.6/C.2/WP.7)

'Buque' significa toda nave apta para la navegación marítima o 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 esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga o lleve aún a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte durante su primer viaje a continuación de ese transporte.

Para los fines del Convenio, un buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas, que cumpla con la prescripción anterior, deberá ser también considerado como buque.

Texto propuesto por la delegación del Reino Unido (documento LEG/CONF.6/C2/WP.125)

'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 un buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal solamente cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte *hasta que se le haya transferido para la realización del transporte de otras cargas.*