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

ASAMBLEA
4ª sesion
Punto 24 del orden del día

92FUND/A.4/21
26 junio 1999
Original: INGLÉS

SEGUNDO GRUPO DE
TRABAJO INTERPERÍODOS
Punto 4 del orden del día

92FUND/WGR.2/4

INFORME DEL SEGUNDO GRUPO DE TRABAJO INTERPERÍODOS

Nota presentada por el Director

Resumen:	Se presenta un análisis de la definición de "buque" en el Artículo I.5 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Grupo de trabajo concluyó que un buque tanque sin carga caía dentro de la definición durante cualquier viaje realizado después del transporte de una carga de hidrocarburos persistentes, pero que caía fuera de la definición si llegaba a demostrarse que no había a bordo residuos de dicho transporte. El Grupo de trabajo consideró que las unidades móviles mar adentro solamente caían dentro de los Convenios de 1992 cuando realizaban el transporte de hidrocarburos como carga, en un viaje a/desde un puerto o terminal situados fuera del campo petrolífero en el que normalmente operan.
Medidas que han de adoptarse:	Considerar las conclusiones del Grupo de trabajo sobre: a) las circunstancias bajo las que un buque tanque sin carga debería caer dentro de la definición de "buque" en los Convenios de 1992 y b) si los Convenios de 1992 tienen aplicación a las unidades mar adentro y, en caso afirmativo, en qué grado.

1 Introducción

1.1 Durante su 3ª sesión, la Asamblea estableció el Segundo Grupo de trabajo interperíodos para que examinara determinados aspectos relativos a la definición de "buque", tal como aparece en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992. El Grupo celebró reuniones los días 26 y 27 de abril del año en curso.

1.2 De conformidad con la decisión de la Asamblea, el Grupo de trabajo estuvo abierto a todos los Estados Miembros del Fondo de 1992, habiéndose invitado asimismo, en calidad de observadores, a todos los Estados y organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales con carácter internacional, que contaban con la condición de observador con el Fondo de 1992. La sesión tuvo lugar en público.

1.3 El Grupo de trabajo pidió al Director que presentara ante la Asamblea un informe sobre la labor y conclusiones del Grupo.

1.4 Este informe --del que forma parte un resumen de los temas debatidos y de las conclusiones del Grupo de trabajo-- ha sido redactado tras consulta con el Presidente del Grupo de trabajo.

2 Participación

2.1 Estuvieron presentes los siguientes Estados Miembros:

Australia	Letonia	Singapur
Bahamas	Liberia	España
Chipre	Islas Marshall	Suecia
Dinamarca	México	Túnez
Finlandia	Mónaco	Emiratos Árabes Unidos
Francia	Países Bajos	Reino Unido
Alemania	Noruega	Uruguay
Grecia	Filipinas	
Japón	República de Corea	

2.2 Los siguientes Estados no miembros estuvieron representados como observadores:

Argelia	Fiji	Perú
Argentina	Gabón	Polonia
Bélgica	Georgia	Portugal
Brasil	Islandia	Federación Rusa
Canadá	Italia	Arabia Saudita
Chile	Malasia	Sierra Leona
China	Marruecos	Estados Unidos
Colombia	Nueva Zelanda	Vanuatu
Ecuador	Nigeria	Venezuela
Estonia	Panamá	

2.3 También participaron en el Grupo de trabajo como observadores las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales internacionales:

Organizaciones intergubernamentales
Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos 1971
(Fondo de 1971)
Organización Marítima Internacional (OMI)

Organizaciones no gubernamentales internacionales:
Comité Marítimo Internacional
Cámara Naviera Internacional (ICS)
Grupo Internacional de Clubes P & I
Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF)
Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (IUCN)
Foro Marino Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF).

3 Mandato

De conformidad con lo establecido por la Asamblea, el mandato del Grupo de trabajo había de ser el estudio de dos temas relativos a la definición de "buque", tal como aparece en el Convenio de

Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992 (documento 92FUNSD/A.3/27, párrafos 20.11 y 20.14):

(i) las circunstancias en las que un buque tanque sin carga debería caer dentro de la definición de "buque"; y

(ii) si los Convenios de 1992 tienen aplicación a unidades móviles mar adentro, es decir, a unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y a unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO).

4 Elección de Presidente

El Grupo de trabajo eligió como su Presidente al Sr. John Wren (Reino Unido).

5 Disposiciones pertinentes de los Convenios de 1992

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

'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 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.

5.2 El Artículo 1.2 del Convenio del Fondo de 1992 incorpora la definición del párrafo 5.1 anterior.

6 Consideración de las conferencias diplomáticas de 1984 y 1992

6.1 El Grupo de trabajo tomó nota del debate relativo a la definición de "buque" en la Conferencia Diplomática, que aprobó los protocolos de 1984 al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971 (documentos 92FUND/WGR.2/2, sección 7 y 92FUND/WGR.2/3, sección 3).

6.2 Se tomó asimismo nota de que este tema no fue debatido en la Conferencia Diplomática que aprobó los protocolos de 1992 a los antedichos convenios y que la definición de "buque" en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es idéntica a la del protocolo de 1984.

6.3 De manera similar, se tomó nota de que ni la Conferencia de 1984 ni la de 1992 debatieron la aplicabilidad de los protocolos de 1984 a las unidades móviles mar adentro.

7 Aplicabilidad de la definición de "buque" a los buques tanque sin carga

7.1 Consideración por parte del Comité Ejecutivo en su 1ª sesión

El Grupo de trabajo recordó que la cuestión sobre las circunstancias en las que un buque tanque sin carga caería dentro de la definición de "buque" se había planteado en la 1ª sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, en conexión con la consideración del Comité sobre el siniestro del *Santa Anna*. Los debates quedaron resumidos en el Acta de las decisiones de dicha sesión (documento 92FUND/EXC.2/3, párrafos 4.6.7 - 4.6.15).

7.2 Documentación considerada por el Grupo de trabajo

Las deliberaciones del Grupo de trabajo tuvieron como base los documentos presentados por el Director (documento 92FUND/WGR.2/3), la delegación del Reino Unido (documento 92FUND/WGR.2/3/1), la delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P & I (documento 92FUND/WGR.2/3/2) y la delegación de Francia (documento 92FUND/WGR.2/3/3).

7.3 Aplicabilidad de la salvedad <1>

7.3.1 El Grupo de trabajo apuntó que, en su documento, el Director concluía que, sobre la base de la labor preparatoria de la Conferencia Diplomática de 1984, la intención era extender la definición de "buque" de forma que abarcara, sin restricción alguna, los buques tanque sin carga y que la salvedad de la definición solamente debería tener aplicación a los buques de carga combinados. Se señaló asimismo que, por cuanto respecta al significado de la expresión "buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas", el Director opinaba que el pensamiento de las delegaciones de la Conferencia Diplomática parecía ir dirigido a los llamados buques mineraleros/graneleros/petroleros.

7.3.2 Varias delegaciones opinaron que la salvedad debería tener únicamente aplicación a los buques de carga combinados. De este modo se evitarían --de acuerdo con una delegación-- las zonas grises para propietarios de buques, clubes P&I, Fondo de 1992 y víctimas.

7.3.3 Algunas delegaciones manifestaron sus reservas por cuanto a restringir la aplicación de la salvedad a los buques de carga combinados. Una delegación señaló que los redactores del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 solamente tenían intención de extender el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 a los buques tanque sin carga y no de ampliar los tipos de buques tanque a cubrir. En opinión de dicha delegación, no existía justificación alguna para apartarse de la interpretación estricta de la definición de "buque", considerando que era importante conseguir cierto equilibrio entre los intereses de los contribuyentes al Fondo de 1992 y los intereses de las víctimas de los daños de la contaminación.

7.3.4 Algunas delegaciones señalaron que, si los buques tanque de productos limpios, que nunca transportan hidrocarburos persistentes, solamente representaran un reducido porcentaje de todos los petroleros, la carga económica adicional resultante de su cobertura por los convenios de 1992 podría ser aceptable para los contribuyentes, en cuyo caso todos los buques tanque sin carga podrían ser incluidos sin reserva alguna en la definición de "buque".

7.3.5 Durante el debate subsiguiente, se apuntó que una interpretación literal de la salvedad relativa a la definición de "hidrocarburos" (es decir, hidrocarburos persistentes) en el Artículo I,5, querría decir que la salvedad tendría aplicación a todos los buques tanque, puesto que cualquier buque tanque capaz de transportar hidrocarburos persistentes era asimismo capaz de transportar hidrocarburos no persistentes. Se señaló que dicha interpretación no se adecuaba al propósito proyectado de la definición de "buque" y que la salvedad "en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas" solamente hacía referencia a los buques tanque combinados según la definición del MARPOL.

7.3.6 Diversas delegaciones opinaron que la Conferencia Diplomática de 1984 jamás tuvo la intención de modificar el significado del término "hidrocarburos" en la definición de "buque" del Artículo I.5 y se insistió en que la definición de "hidrocarburos" en dicho artículo estaba restringida a los hidrocarburos persistentes y que, consiguientemente, la palabra "hidrocarburos" en la salvedad del Artículo I.1 debería interpretarse como hidrocarburos persistentes.

7.3.7 La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P&I opinó que la salvedad no debería aplicarse de manera restrictiva a los buques tanque combinados, sino que debería abarcar todos los buques

---

<1> A lo largo de este documento, el término "salvedad" hace referencia a la parte siguiente de la definición reproducida en el párrafo 5.1 anterior: " 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."

tanque de productos limpios (es decir, de hidrocarburos no persistentes) y buques tanque capaces de transportar hidrocarburos persistentes y no persistentes. Dicha delegación adujo que el término "hidrocarburos" , que aparece repetidamente en la salvedad de la definición de "buque", era un término con un significado definido, es decir, hidrocarburos persistentes. Consiguientemente, en opinión de dicha delegación, debía concluirse que otras "cargas" hacía referencia a cargas distintas de hidrocarburos persistentes y que, por lo tanto, incluía los hidrocarburos no persistentes.

7.3.8 Una delegación afirmó que, en el momento en que tuvo lugar la Conferencia Diplomática de 1984, la intención había sido simplemente sustituir en la definición de "buque" la expresión "que esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga" por "construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga". De acuerdo con dicha delegación, es posible que, en el momento en que tuvo lugar la Conferencia Diplomática, hubiera habido cierta confusión sobre el significado de "buque de carga combinado". Se señaló que en el supuesto de que "buque de carga combinado" significara un buque capaz de transportar hidrocarburos no persistentes y sólidos a granel, entonces la salvedad tendría aplicación a los buques de carga combinados.

7.3.9 Se hizo referencia al propuesto Convenio sobre combustibles, cuyo proyecto de texto quedó ya aprobado en gran parte durante el 79° período de sesiones del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional<2>. Se sugirió que, si el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 tuviera siempre aplicación a buques tanque distintos de los buques de carga combinados, los propietarios de dichos buques tanque sabrían que el propuesto convenio nunca tendría aplicación a su buques y que no tendrían que hacer frente a obligaciones adicionales de seguro. Se observó que, en el supuesto de que la salvedad tuviera aplicación a todos los buques tanque, sus propietarios deberían cumplir con las prescripciones de seguro del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 en algunos viajes y con las prescripciones de seguro del propuesto convenio sobre combustibles en otros. Se señaló que era posible que no saltara inmediatamente a la vista el régimen que tenía aplicación en cada caso especifico, lo cual no resultaría en manera alguna beneficioso ni para la industria ni para los Estados o demandantes. Consiguientemente, se opinó que era importante poner en claro la relación existente entre el propuesto convenio sobre combustibles y los Convenios de 1992.

7.3.10 Aunque les era posible apreciar los méritos de restringir la salvedad a los buques de carga combinados, desde el punto de vista de los propietarios de buques y de las víctimas, algunas delegaciones no estaban de acuerdo con que se dispusiera de compensación con respecto a los daños de contaminación resultantes de derrames de combustibles persistentes de buques que transportaban hidrocarburos no persistentes como carga.

7.3.11 Una delegación declaró que no debería considerarse que los buques de carga de productos limpios (es decir, buques tanque que transportan exclusivamente hidrocarburos no persistentes) caían dentro del alcance de los Convenios de 1992, debido a que no se requería que dichos buques mantuvieran un seguro apropiado.

7.3.12 El Grupo de trabajo señaló que, en cualquier caso, los Convenios de 1992 tenían únicamente aplicación a daños de contaminación causados por hidrocarburos *persistentes*. También se apuntó que solamente se imponían contribuciones al Fondo de 1992 por recibos de hidrocarburos persistentes.

7.3.13 El Grupo de trabajo estudió también la cuestión de si la expresión "buque de carga combinado" hacía referencia a un buque capaz de transportar hidrocarburos persistentes y cargas sólidas a granel o si se refería a un buque en el que se puedan transportar hidrocarburos persistentes y no persistentes. La mayor parte de las delegaciones opinaron que la expresión se refería a un buque en el que pueden transportarse hidrocarburos persistentes o no persistentes. Sin embargo, una delegación opinó que el problema no tenía nada que ver con la definición de "buque de carga combinado", sino más bien si permanecían a bordo de dicho buque residuos de hidrocarburos persistentes.

<2> Proyecto de Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por combustibles para buques (documento de la OMI LEG79/11).

7.4 Interpretación de "cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte"

7.4.1 El Grupo de trabajo consideró el significado de la expresión "cualquier viaje", es decir, si hacía referencia a cualquier viaje efectuado a continuación del transporte de hidrocarburos persistentes o solamente al primer viaje realizado después de dicho transporte.

7.4.2 Se hizo referencia a la decisión adoptada en la Conferencia Diplomática de 1984 de optar por la expresión "cualquier viaje" efectuado a continuación del transporte de hidrocarburos persistentes, en contraposición a "el viaje".

7.4.3 La mayor parte de las delegaciones consideraron que la expresión "cualquier viaje" debería tener un significado literal y que los Convenios de 1992 deberían tener aplicación a cualquier viaje (es decir, no solamente al primer viaje) efectuado a continuación del viaje en que el buque transportó hidrocarburos persistentes a granel como carga, hasta que hubiera dejado de existir a bordo residuos de dicha carga.

7.4.4 Varias delegaciones llamaron la atención sobre la cuestión primordial de si permanecían residuos a bordo. Una delegación opinó que, en muchos casos, no quedarían residuos a bordo durante los viajes efectuados a continuación del transporte de hidrocarburos, mientras que otra delegación consideró que, como resultado de la inexistencia de instalaciones receptoras en algunas partes del mundo, los buques podían transportar residuos durante varios viajes.

7.4.5 Una delegación llamó la atención sobre una posible falta de coherencia con respecto a la cobertura de seguro en aquellos casos en que se requeriría que un buque cumpliera con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 en un viaje con carga, pero que tal vez no requiriera dicha cobertura en un viaje subsiguiente, aun cuando llevara a bordo residuos de un hidrocarburo persistente como carga. Otras delegaciones no consideraron que esto era un problema, puesto que si un buque cambiara del transporte de hidrocarburos persistentes a no persistentes, por regla general, la cobertura de seguro de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 continuaría en vigor bajo la póliza original por un período mínimo de tres meses.

7,5 Carga de la prueba de que no quedan residuos a bordo

7.5.1 La mayor parte de las delegaciones consideraron que las palabras "a menos que se demuestre" indicaba claramente que, para evitar que los Convenios tuvieran aplicación, la carga de la prueba de que no había residuos a bordo debería recaer normalmente sobre el propietario del buque. Sin embargo, algunas delegaciones llamaron la atención sobre las dificultades prácticas que podrían surgir al tratar de establecer si había residuos o no, si se tenía en cuenta que los Convenios no proporcionaban orientación sobre la cantidad de residuos habilitante. Una delegación señaló que el seguro de un certificado de carga seca solamente denotaba que no había cantidades bombeables de hidrocarburos a bordo y que ello no constituía prueba de la ausencia de residuos.

7.5.2 Se apuntó que se consideraba como principio general que la persona que demandaba el beneficio de una excepción y era capaz de establecer los hechos debería poder probarlos y se avanzó el punto de vista de que, por dicha razón, cualquier buque al que la salvedad tuviera aplicación y que hubiera transportado hidrocarburos a granel como carga, seguía siendo un "buque" en todos los viajes subsiguientes, hasta que el propietario o el Fondo de 1992 demostrara que no había a bordo residuos de dicho transporte de hidrocarburos a granel como carga.

7.6 Conclusiones

El Grupo de trabajo dedujo las siguientes conclusiones del debate por cuanto a las circunstancias en las que un buque tanque sin carga caería dentro de la definición de "buque" que aparece en los Convenios de 1992:

(i) la palabra "hidrocarburos" en la salvedad del Artículo I.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 significa aceite mineral hidrocarbonado, según queda definido en el Artículo I.5 del Convenio;

(ii) la expresión "otras cargas", que aparece en la salvedad, debería interpretarse como hidrocarburos no persistentes y cargas sólidas a granel;

(iii) consiguientemente, la salvedad del Artículo I.2 debería tener aplicación a todos los buques tanque y no solamente a los buques mineraleros/graneleros/petroleros;

(iv) la expresión "cualquier viaje" debería interpretarse literalmente, sin quedar restringida al primer viaje en lastre después del transporte de una carga de hidrocarburos persistentes;

(v) un buque tanque que haya transportado una carga de hidrocarburos persistentes quedaría al margen de la definición, si se demostrara que no había a bordo del mismo residuos de dicho transporte; y

(vi) la carga de la prueba de la ausencia de residuos de un transporte anterior de hidrocarburos persistentes como carga debería caer normalmente sobre el propietario del buque.

8 Aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro

8.1 Antecedentes

8.1.1 El Grupo de trabajo observó que, durante los últimos veinte años, se había experimentado un aumento en el uso de sistemas flotantes para el almacenamiento de hidrocarburos, que dichas instalaciones habían dejado de estar confinadas a los campos petrolíferos marginales y que estaban siendo utilizadas hoy día de manera generalizada en la mayor parte de las regiones petrolíferas del mundo. El Grupo tomó nota de la información objetiva contenida en las secciones 2-6 del documento 92FUND/WGR.2/2.

8.1.2 El Grupo de trabajo tomó asimismo nota de que los clubes P&I no aseguraban las unidades flotantes de almacenamiento y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga de la misma manera que los petroleros y que, consiguientemente, se obtenía un seguro especial para cada unidad, debido a que no existía un número suficiente de estas unidades para que los clubes P&I las consideraran como riesgo mutuo.

8.2 Consideración por la Asamblea en su 3ª sesión

El Grupo de trabajo recordó que, durante su 3ª sesión, la Asamblea había considerado si los Convenios de 1992 tenían aplicación a los dos tipos de unidades anteriormente mencionados, sobre la base de un documento presentado por la delegación del Reino Unido (documento 92FUND/A.3/18), habiéndose resumido los debates en el Acta de las decisiones de dicha sesión (documento 92FUND/A.3/27, párrafos 20.1 - 20.14).

8.3 Documentos estudiados por el Grupo de trabajo

El Grupo de trabajo basó sus deliberaciones en documentos presentados por el Director (documento 92FUND/WGR.2/2), la delegación de Australia (documento 92FUND/WGR.2/2/1), la delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P & I (documento 92FUND/WGR.2/2/2) y las delegaciones de Francia (documento 92FUND/WGR.2/2/3) y del Reino Unido (documento 92FUND/WGR.2/2/4).

8.4 Consideraciones del Grupo de trabajo

8.4.1 El Grupo de trabajo tomó nota de que el tema de la aplicabilidad de los Protocolos de 1984 a las unidades flotantes de almacenamiento y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga u otras unidades mar adentro no fue debatido en la Conferencia Diplomática de 1984, que las consideraciones de la Conferencia giraron en torno a los buques tanque sin carga y a los buques de carga combinados y que este tema tampoco fue considerado en la Conferencia Diplomática de 1992.

8.4.2 En opinión del Grupo de trabajo, cualquier unidad mar adentro debería satisfacer dos criterios para que pudiera estar cubierta por los Convenios de 1992, a saber, que debería caer dentro de la definición de

"buque", es decir, haber sido "construida o adaptada para el transporte de hidrocarburos a granel como carga" y que debería tener a bordo hidrocarburos persistentes como carga o como combustible.

8.4.3 El Grupo de trabajo señaló que el Director había sugerido dos posibles interpretaciones de la expresión "construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga", a saber,

(i) cuando una unidad ha sido construida o adaptada de manera tal que sea *capaz* de transportar hidrocarburos a granel como carga; o

(ii) solamente cuando una unidad ha sido construida o adaptada *con el propósito* de transportar hidrocarburos a granel como carga.

8.4.4 También se tomó nota de que el Director había sugerido que era posible elegir entre una interpretación restrictiva y otra más amplia de los Convenios de 1992, a saber:

(a) Una interpretación restrictiva haría que una unidad mar adentro cayera dentro de la definición únicamente cuando, tras haber sido desconectada de las instalaciones de explotación o de producción, transportara hidrocarburos a o desde un puerto o terminal.

(b) Una interpretación más amplia ampliaría la definición de "buque" de forma que abarcara cualquier unidad, con o sin sus propios medios de propulsión, construida o adaptada de forma que fuera capaz de realizar el transporte de hidrocarburos persistentes, bien en los espacios de carga o como combustible, con tal de que la unidad se hallara en camino (es decir, desconectada de la instalación de exploración o producción) con hidrocarburos persistentes a bordo.

8.4.5 La delegación del Reino Unido hizo referencia al documento presentado en la 3ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992 (documento 92FUND/A.3/18), en el que se describían tres situaciones en las que podía considerarse que los "hidrocarburos se transportaban como carga":

(i) transporte exclusivo de hidrocarburos en viajes a y desde un puerto o terminal;

(ii) transporte de hidrocarburos en cualquier viaje entre dos puntos distintos; o

(iii) transporte de hidrocarburos en cualquier tipo de movimiento.

8.4.6 La delegación del Reino Unido hizo asimismo mención de un plan de la industria conocido bajo el nombre de Acuerdo sobre responsabilidad nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (OPOL), que cubría ciertos riesgos asociados con la exploración y producción mar adentro de gas e hidrocarburos en el Reino Unido y en otros Estados. Se señaló que el plan había sido enmendado en enero de 1999 de forma que cubriera las instalaciones mar adentro, definidas como toda instalación de cualquier género, fija o móvil, cuyo propósito fuera la exploración, producción, tratamiento o almacenamiento de hidrocarburos de los fondos marinos o de su subsuelo, cuando se sacan temporalmente de su punto de operación por cualquier razón. También se apuntó que existía una zona potencialmente gris, cuando la unidad mar adentro cambiaba de formar parte del proceso de producción a actuar a manera de buque de carga para terceros, puesto que el OPOL solamente proporcionaba cobertura con respecto a las actividades mencionadas en primer lugar.

8.4.7 A la luz de la aparente aceptación por parte de la industria mar adentro de que los movimientos de las unidades mar adentro eran un asunto operacional, la delegación del Reino Unido propuso que el Grupo de trabajo debería recomendar a la Asamblea que las situaciones (i) y (ii) del párrafo 8.4.5 están de acuerdo con el alcance y propósito de los Convenios de 1992. La delegación del Reino Unido propuso asimismo que, si bien la situación (iii) constituiría, en determinadas circunstancias, "transporte de hidrocarburos", en aquellos casos en que el movimiento se debiera primordialmente a consideraciones operacionales o de seguridad, por regla general, dicha situación quedaría al margen del alcance de los Convenios.

8.4.8 Se insistió que la cuestión a decidir era únicamente la interpretación de la definición de "buque" en los Convenios de 1992.

8.4.9 Una delegación declaró que, si bien el criterio de la "construcción" era esencial para establecer si la unidad mar adentro caía dentro del alcance de los Convenios de 1992, era por sí misma insuficiente y que el concepto de "transporte" era igualmente fundamental. En opinión de dicha delegación, las unidades flotantes de almacenamiento y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga solamente podían caer dentro del alcance de los Convenios mientras se hallaran empeñadas en una actividad que llevara consigo el transporte de hidrocarburos. En opinión de dicha delegación, mientras que las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga no parecerían estar cubiertas, la situación con respecto a las unidades flotantes de almacenamiento variaba más, dependiendo de si se hallaban empeñadas en el transporte de hidrocarburos a un puerto o terminal situados fuera del campo petrolífero en el que normalmente operaban.

8.4.10 Varias delegaciones llamaron la atención sobre el hecho de que, en general, las unidades mar adentro operaban en aguas nacionales o territoriales y que, por lo tanto, no se hallaban reglamentadas por convenios internacionales tales como el MARPOL o el SOLAS, sino por la normativa y legislación nacionales. Dichas delegaciones adujeron que, excepto en aquellos casos en que la unidad mar adentro se hallara empeñada en el transporte de hidrocarburos sujetos a pago de contribuciones al Fondo de 1992, dicha unidad no debería caer dentro del alcance de los Convenios de 1992. Las delegaciones en cuestión mantenían que con ello se excluirían automáticamente los movimientos de un pozo a otro o para evitar condiciones meteorológicas adversas, que deberían estar cubiertos por regímenes alternativos.

8.4.11 En opinión de una delegación, las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga que hubieran sido clasificadas como petroleros estarían cubiertas por los Convenios de 1992 en viajes a y desde instalaciones de reparación o dique seco o en viajes realizados para evitar los posibles efectos de condiciones meteorológicas rigurosas. Dicha delegación declaró que tal vez no estuviera claro si los Convenios de 1992 tenían aplicación a cualquier unidad flotante de almacenamiento o unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga mientras se hallaba conectada a un oleoducto en el modo operacional normal y que era necesario dar solución a este tema, a fin de evitar posibles conflictos en el futuro.

8.4.12 Algunas delegaciones se decidieron a favor de una interpretación muy estricta de la definición de "buque", debido a que las unidades mar adentro representaban riesgos muy distintos de los causados por los petroleros. Se sugirió que, a fin de que estuviera cubierta por los Convenios de 1992, una unidad mar adentro debía haber sido construida o adaptada para fines de transporte de hidrocarburos a granel como carga y no solamente que tuviera capacidad para hacerlo.

8.4.13 En opinión de algunas delegaciones, ni las unidades flotantes de almacenamiento ni las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga deberían caer dentro del alcance de los Convenios de 1992, puesto que no se hallaban empeñadas en el transporte de hidrocarburos en el sentido tradicional, es decir, sobre la base de un contrato comercial que exige que los buques cuenten con certificados pertinentes, tales como conocimientos de embarque.

8.4.14 Otras delegaciones consideraron que no estaba claro si los Convenios de 1992 tenían aplicación a las unidades mar adentro y, en caso de que así fuera, en qué grado, por lo que tal vez fuera necesario considerar este asunto sobre una base de caso por caso.

8.4.15 En un esfuerzo por reconciliar razonamientos conflictivos, la delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P&I trató de distinguir entre los distintos fines para los que podían construirse o adaptarse las unidades mar adentro, dejando aparte su uso para el transporte tradicional. En opinión de esta delegación, una unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga típica difería en un grado relativamente considerable de un petrolero tradicional, no solamente pro cuanto a su diseño y construcción, sino también por cuanto al uso normal para el que fue concebida. Dicha delegación declaró que las distinciones no eran tan claras en el caso del almacenamiento, que los clubes pertenecientes al Grupo Internacional no excluían del ámbito de sus medidas de reaseguro mutuo, excepto cuando existía algún elemento adicional de producción, tal como la transferencia de hidrocarburos directamente desde el pozo productor y/o la operación de equipo de separación de hidrocarburos y gas. Consiguientemente, dicha delegación propuso que, aunque los Convenios de 1992 no debían tener aplicación, en general, a las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga, las unidades flotantes de almacenamiento deberían ser consideradas como "buques", reconociendo en ambos casos la necesidad de contar con suficiente flexibilidad para hacer frente a casos excepcionales.

8.4.16 Una delegación consideró que, teniendo en cuenta la ausencia de una definición de términos tales como "unidades flotantes de almacenamiento", "unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga", "transporte" y "carga" en los Convenios de 1992, se requería la introducción de directrices similares a las propuestas por la delegación del Reino Unido. Dicha delegación estimó que la expresión "transporte" no debería quedar necesariamente restringida a viajes vinculados a un contrato comercial o guardar relación con carga sujeta a contribuciones al Fondo de 1992. Sobre la base de que cualquier viaje de un lugar a otro caería dentro del alcance de los Convenios de 1992, la delegación juzgó que, si bien las situaciones (i) y (ii) del párrafo 8.4.5 deberían estar cubiertas, la situación (iii) debería caer dentro de la legislación nacional de los estados ribereños o de planes similares al OPOL.

8.4.17 La mayor parte de las delegaciones opinaron que el caso de que se habla en el párrafo 8.4.5(i) debería caer dentro de la aplicación de los Convenios de 1992, habiéndose expresado un menor grado de apoyo para la inclusión del caso presentado en el párrafo 8.4.5(ii). No se manifestó apoyo alguno para la inclusión del caso de que se habla en el párrafo 8.4.5(iii).

8.5 Conclusiones

El Grupo de trabajo llegó a las conclusiones siguientes por cuanto a la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades mar adentro:

(i) Las unidades mar adentro solamente deberían ser consideradas como "buques" de conformidad con los Convenios de 1992 cuando realicen el transporte de hidrocarburos como carga en un viaje a o desde un puerto o terminal, que se halle fuera del campo petrolífero en el que normalmente operan.

(ii) Las unidades mar adentro caerían al margen del alcance de los Convenios de 1992 cuando abandonen un campo petrolífero mar adentro por razones operacionales o simplemente para evitar condiciones meteorológicas adversas.

9 Medidas cuya adopción se pide a la Asamblea

Se invita a la Asamblea a:

(a) tomar nota de la información contenida en este documento;

(b) considerar las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre:

(i) las circunstancias en que un buque tanque sin carga debería caer dentro de la definición de "buque" en los Convenios de 1992; y

(ii) si los convenios de 1992 deberían tener aplicación y, en caso afirmativo, en qué grado, a las unidades móviles mar adentro, es decir a las unidades flotantes de almacenamiento y a las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga.