FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS 1992

ASAMBLEA
5ª sesión
Punto 23 del orden del día

92FUND/A.5/19
31 agosto 2000
Original: INGLÉS

SEGUNDO GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES

92FUND/WGR.2/7

INFORME DE LA SEGUNDA REUNIÓN DEL SEGUNDO GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES

Nota del Director

Resumen:	Se emprende un nuevo análisis de la definición de 'buque' en el artículo I.5 del Convenio de responsabilidad civil de 1992. Tras la reunión inicial del Grupo de Trabajo en abril de 1999 se decidió volver a convocar el Grupo en abril de 2000. En esta última reunión el Grupo de Trabajo confirmó su conclusión de que un buque tanque sin carga está comprendido dentro de aquella definición durante cualquier viaje después del transporte de una carga de hidrocarburos persistentes pero queda fuera de la definición si se prueba que no hay a bordo residuos de dicho transporte.
Medidas que han de adoptarse:	Estudiar las conclusiones del Grupo de Trabajo sobre las circunstancias en que un buque tanque sin carga estaría comprendido dentro de la definición de 'buque' en los Convenios de 1992.

1 Introducción

1.1 Mandato

En su 3ª sesión, la Asamblea creó el 2º Grupo de Trabajo Intersesiones para estudiar ciertas cuestiones relativas a la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, a saber:

i) las circunstancias en las que un buque tanque sin carga estaría comprendido dentro de la definición de 'buque'; y

ii) si los Convenios de 1992 se aplican a las unidades móviles mar adentro, a saber las unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSOU), y en caso afirmativo en qué medida.

El Grupo de Trabajo celebró reuniones los días 26 y 27 de abril de 1999 bajo la Presidencia del Sr John Wren (Reino Unido). El Informe del Grupo de Trabajo consta en el documento 92FUND/A.4/21.

1.2 Debate en la 4ª sesión de la Asamblea

1.2.1 En su 4ª sesión, de octubre de 1999, la Asamblea examinó el Informe del Grupo de Trabajo.

Unidades móviles mar adentro

1.2.2 La Asamblea refrendó las conclusiones del Grupo de Trabajo en cuanto a la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro (documento 92FUND/A.4/32, párrafos 2.4.3 y 2.4.10).

Buques tanque sin carga

1.2.3 La Asamblea tomó nota de que el Grupo de Trabajo extrajo las siguientes conclusiones en cuanto a las circunstancias en las que un buque tanque sin carga estaría comprendido dentro de la definición de 'buque':

i) la palabra 'hidrocarburos' en la estipulación del artículo I.1 del Convenio de responsabilidad civil de 1992 significa hidrocarburos persistentes de origen mineral, como se define en el artículo I.5 del Convenio;

ii) la expresión 'otras cargas' en la estipulación debe interpretarse que significa hidrocarburos no persistentes así como cargas sólidas a granel;

iii) a consecuencia de ello, la estipulación del artículo I.1 debe aplicarse a todos los buques tanque y no sólo a los buques mineraleros/graneleros/petroleros (OBO);

iv) la expresión 'cualquier viaje' debe interpretarse literalmente y no limitarse 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 fuera de la definición si se probase que no hay a bordo residuos de dicho transporte; y

(vi) El peso de la prueba de que no hay residuos del transporte previo de una carga de hidrocarburos persistentes debe recaer normalmente en el propietario del buque.

1.2.4 La Asamblea también tomó nota de un documento sobre esta cuestión presentado por Australia, Canadá, los Países Bajos y el Reino Unido (documento 92FUND/A.4/21/1). La Asamblea tomó nota de las opiniones expresadas en el documento en el sentido de que:

(i) un buque tanque especializado (es decir un buque tanque en el que se puedan transportar hidrocarburos persistentes y no persistentes) es siempre un 'buque' a los efectos del Convenio de responsabilidad civil de 1992; y

(ii) la estipulación en la definición de 'buque' se aplica sólo a naves y unidades móviles en las que se puedan transportar hidrocarburos, incluidos los hidrocarburos no persistentes, y otras cargas.

1.2.5 Al examinar las conclusiones del Grupo, varias delegaciones manifestaron que apoyaban la interpretación propuesta por el Grupo de Trabajo. Algunas delegaciones expresaron la opinión de que no estaban de acuerdo con las conclusiones del Grupo de Trabajo pero apoyaban las opiniones que figuran en el documento, presentadas por las cuatro delegaciones a que se refiere el párrafo 1.2.4 supra.

1.2.6 Una delegación manifestó que la cuestión primordial era la definición de 'hidrocarburos' en el Convenio, que se limitaba a los 'hidrocarburos persistentes', y que no sería legalmente posible ampliar la interpretación de la definición de 'buque' más allá de lo propuesto por el Grupo de Trabajo.

1.2.7 Otras delegaciones consideraron que era prematuro para la Asamblea adoptar una decisión, especialmente teniendo en cuenta el tiempo limitado de que se había dispuesto para estudiar el nuevo documento, y que convenía examinar más a fondo la cuestión.

1.2.8 La Asamblea encargó al Director que volviese a convocar el Grupo de Trabajo para una reunión de un día durante la semana de la sesión del Comité Ejecutivo en abril de 2000 e instó a todas las delegaciones interesadas a presentar documentos con suficiente antelación a dicha reunión a fin de permitir a dichas delegaciones examinar la cuestión en detalle antes de la reunión.

1.3 Nuevo examen del Grupo de Trabajo

1.3.1 El Grupo de Trabajo volvió a reunirse el 5 de abril de 2000.

1.3.2 De conformidad con la decisión de la Asamblea, la segunda reunión del Grupo de Trabajo estaba abierta a todos los Estados Miembros del Fondo de 1992, y todos los Estados y las organizaciones intergubernamentales, así como las organizaciones internacionales no gubernamentales que gozaban de la categoría de observadores en el Fondo de 1992, fueron invitados en calidad de observadores. La sesión se celebró en público.

1.3.3 El Grupo de Trabajo encargó al Director que presentase a la Asamblea un informe sobre la labor de dicho Grupo y sus conclusiones.

1.3.4 El presente informe, que comprende un resumen de las cuestiones debatidas y las conclusiones extraídas por el Grupo de Trabajo en su segunda reunión, ha sido redactado en consulta con el Presidente del Grupo.

2 Participación

2.1 Estuvieron representados los siguientes Estados Miembros:

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

2.2 Estuvieron representados en calidad de observadores los siguientes Estados no Miembros:

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

2.3 Estuvieron representadas en el Grupo de Trabajo en calidad de observadoras las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones internacionales no gubernamentales siguientes:

Organizaciones intergubernamentales:
Fondo internacional de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 1971 (Fondo de 1971)
Organización Marítima Internacional (OMI)

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

3 Aplicabilidad de la definición de 'buque' a los buques tanque sin carga

3.1 Documentación examinada por el Grupo de Trabajo en su reunión de abril de 2000

El Grupo de Trabajo basó sus deliberaciones en su reunión de abril de 2000 en documentos presentados por el Director (documento 92FUND/WGR.2/6), el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) (documento 92FUND/WGR.2/6/1) y las delegaciones de la República de Corea, Japón y Alemania (documento 92FUND/WGR.2/6/2).

3.2 Relación entre las palabras 'hidrocarburos' y 'otras cargas' en el artículo I.1 y la palabra 'hidrocarburos' definida en el artículo I.5 del Convenio de responsabilidad civil de 1992

3.2.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de que en sus documentos el OCIMF y las delegaciones de la República de Corea, Japón y Alemania habían apoyado las conclusiones adoptadas en la primera reunión del Grupo de Trabajo, como se indica en el párrafo 1.2.3 supra. Aquellas delegaciones consideraban que la definición de 'hidrocarburos' en el artículo I.5, que claramente se limita a los 'hidrocarburos persistentes de origen mineral', es primordial y se aplica siempre que se emplea la palabra 'hidrocarburos' en los Convenios de 1992. Aquellas delegaciones concluyeron que por consiguiente 'otras cargas' significa todo lo que no sea hidrocarburos persistentes, o sea hidrocarburos no persistentes, productos químicos y sólidos a granel.

3.2.2 Se señaló que la decisión final respecto a la definición de 'buque' incumbía a los tribunales nacionales de los Estados Contratantes. Por tal razón, las delegaciones de la República de Corea, Japón y Alemania opinaban que se precisaba una interpretación restrictiva de la definición de 'buque' a fin de evitar confusión.

3.3 Consecuencias prácticas

3.3.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de que el OCIMF y las delegaciones de la República de Corea, Japón y Alemania habían señalado en sus documentos que no sería equitativo que el Fondo de 1992 fuese responsable en potencia por derrames de combustible líquido de buques tanque de hidrocarburos no persistentes y productos químicos puesto que los intereses de la carga involucrados no contribuían al Fondo.

3.3.2 Se señaló asimismo que en virtud del artículo VII.1 del Convenio de responsabilidad civil de 1992 el mantener un seguro u otra garantía financiera solo se requería respecto a un buque matriculado en un Estado Contratante que transportase más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga. Se afirmó que una interpretación jurídica estricta de aquel artículo llevaría a la conclusión de que no se necesitaba ningún seguro ni garantía financiera respecto a los buques tanque sin carga. Se señaló que, si tal fuese el caso, el peso de pagar indemnización por daños debidos a la contaminación con respecto a siniestros en los que interviniesen buques tanque sin carga podía recaer en el Fondo de 1992 conforme al artículo 4.1 (b) del Convenio del Fondo de 1992.

3.3.3 Se señaló además que las naves que nunca transportan hidrocarburos no persistentes, incluso si pudiesen hacerlo, pudieran no llevar siempre cobertura de seguro respecto al Convenio de responsabilidad civil de 1992, y que ello podría conducir a que el Fondo de 1992 estuviese expuesto a un mayor número de siniestros a través del requisito de pagar indemnización en virtud del artículo 4.1 (b) del Convenio del Fondo de 1992.

3.3.4 El Grupo de Trabajo tomó nota de que el Director en su documento había llamado la atención sobre el hecho de que, si la estipulación del artículo I.1 se aplicase a todos los buques tanque, como en un principio proponía el Grupo de Trabajo, ello tendría el efecto de excluir a los buques tanque sin carga, especializados en crudos, del ámbito de los Convenios de 1992 si se probase que no tenían residuos a bordo.

3.3.5 El Grupo de Trabajo tomó nota del análisis que consta en el documento 92FUND/WGR.2/3 presentado por el Director. El Grupo de Trabajo tomó nota en particular de la información sobre varios tipos de embarcación, a saber naves que transportan cargas líquidas (incluidos los hidrocarburos) y cargas sólidas, naves que transportan hidrocarburos y otras cargas líquidas y naves que transportan hidrocarburos persistentes y no persistentes.

3.3.6 Se observó que en opinión de las delegaciones de Australia, Canadá, los Países Bajos y el Reino Unido, la interpretación que refleja correctamente la intención de la Conferencia Diplomática sería considerar sólo las naves de las dos primeras categorías como buques de carga combinada (es decir buques que pueden transportar hidrocarburos y otras cargas) mientras que la tercera categoría (o sea naves que pueden transportar solamente hidrocarburos persistentes y no persistentes) eran, en su opinión, buques tanque especializados y por lo tanto siempre 'buques' a los efectos de los Convenios de 1992.

3.3.7 El Grupo de Trabajo tomó nota en particular del cuadro que se presenta en el Anexo al documento 92FUND/WGR.2/6, que indica las consecuencias de los dos enfoques, esto es la recomendación del Grupo de Trabajo y la propuesta de las delegaciones de Australia, Canadá, los Países Bajos y el Reino Unido. Se observó que los dos enfoques conducían al mismo resultado respecto a las dos primeras categorías de naves a que se refiere el párrafo 3.3.6 supra (o sea los que transportan cargas líquidas (incluidos los hidrocarburos) y cargas sólidas) y los que transportan hidrocarburos persistentes y no persistentes y otras cargas líquidas. También se observó que los dos enfoques dan diferentes resultados en tres casos, a saber con respecto a:

(i) naves que pueden transportar hidrocarburos persistentes y no persistentes cuando transportan hidrocarburos no persistentes;
(ii) naves que pueden transportar hidrocarburos persistentes y no persistentes cuando van sin carga sin residuos de hidrocarburos persistentes a bordo; y

(iii) buques tanque de crudos cuando van sin carga con residuos de hidrocarburos no persistentes a bordo.

3.3.8 El cuadro se reproduce en el Anexo al presente Informe.

3.4 Debate

3.4.1 Varias delegaciones expresaron preocupación por que, al aceptar la recomendación original del Grupo de Trabajo, los buques tanque especializados en el transporte de hidrocarburos persistentes quedarían incluidos en la estipulación del artículo I.1. Aquellas delegaciones dudaban que esta hubiera sido la intención cuando la Conferencia Diplomática aprobó los Protocolos de 1984 al Convenio de responsabilidad civil de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971 y señalaron que, si la intención hubiera sido esta interpretación restrictiva, no hubiera habido necesidad de referirse a 'otras cargas' en el artículo I.1. Con todo, aquellas delegaciones observaron que desde un punto de vista práctico, era muy poco probable que un buque tanque de crudos no tuviese residuos de carga con hidrocarburos persistentes. Asimismo se observó que conforme al propuesto Convenio del Combustible de los Buques<1> se dispondría de indemnización por daños debidos a la contaminación derivada de buques tanque sin carga que no estén cubiertos por el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

3.4.2 Durante el debate se sugirió que la obligación de mantener el seguro con arreglo al artículo VII.1 del Convenio de responsabilidad civil de 1992 se aplicase a los buques tanque que pudiesen transportar más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, no solo para viajes en que el buque tanque de hecho transportase tal cantidad sino también para otros viajes. El Director expresó el parecer de que la obligación de mantener el seguro estipulada en el Convenio se aplica sólo a los viajes en los que el buque de hecho transporta más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga. Añadió que los buques tanque que pueden transportar tales cantidades normalmente cuentan con seguro contra contaminación por hidrocarburos también para travesías en lastre. Una serie de delegaciones apoyaron la opinión del Director.

3.4.3 La mayoría de las delegaciones apoyaron la recomendación original del Grupo de Trabajo. Las cuatro delegaciones que habían propuesto la recomendación alternativa respecto a la aplicabilidad de la definición de 'buque' a los buques tanque sin carga, indicada en el párrafo 1.2.4 supra, aceptaron aquella postura.

3.4.4 Si bien estaban de acuerdo en que una interpretación de la definición de 'buque' en el artículo I.1 tenía que basarse en la redacción de la definición de 'hidrocarburos' en el artículo I.5, algunas delegaciones proponían que el Grupo de Trabajo Intersesiones creado por la Asamblea para evaluar lo adecuado del Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 (véase documento 92FUND/A/ES.4/7, sección 5.3) prestase nueva consideración a la definición de 'buque'. Aquellas delegaciones consideraban que, si surgiese el consenso de que la definición actual es inadecuada o ambigua, la definición de 'buque' podría modificarse en algún momento futuro como parte de la revisión de los Convenios de 1992.

4 Conclusiones

4.1 Resumiendo, el Presidente recordó las conclusiones alcanzadas en la primera reunión del Grupo de Trabajo, en la que la mayoría había apoyado la opinión de que un buque tanque sin carga entraría en la definición de 'buque' en las circunstancias presentadas en el párrafo 1.2.3 supra. Observó que el Grupo de Trabajo, en su segunda reunión, había hecho suyas las continuas preocupaciones que abrigaban varias delegaciones sobre la definición, que también habían sido debatidas en la 4ª sesión de la Asamblea. Manifestó que los debates en la segunda reunión del Grupo se habían beneficiado de explicaciones adicionales y la justificación de la adopción de la interpretación más restrictiva en la mayoría de las circunstancias, y que este enfoque había sido generalmente aceptado ahora. Señaló, con todo, que habían persistido las preocupaciones respecto a la aplicabilidad de la definición a los buques tanque especializados

<1> Proyecto de Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos para Combustible de los Buques (documento LEG/CONF.12/3 de la OMI).

en crudos, y que la mayoría de las delegaciones que habían intervenido en el debate opinaban que el Convenio debería aplicarse siempre a tales buques tanque. No obstante, el Presidente observó que, en vista del hecho de que sería raro que tales buques tanque no tuviesen residuos de hidrocarburos persistentes a bordo, siempre había que suponer que tales residuos estaban presentes y que correspondería al dueño del buque probar lo contrario. El Presidente manifestó que existía acuerdo general en que, a efectos prácticos, no sería necesaria la consideración ulterior del Grupo de Trabajo. Asimismo señaló que algunas delegaciones creían que tal vez fuese necesario considerar de nuevo la definición de 'buque' en los Convenios de 1992 la próxima vez que se revisasen dichos Convenios.

4.2 El Grupo de Trabajo decidió mantener las conclusiones extraídas en su primera reunión en cuanto a las circunstancias en las que un buque tanque sin carga entraría en la definición de 'buque' consignada en el párrafo 1.2.3 supra.

5 Medidas cuya adopción se pide a la Asamblea

Se invita a la Asamblea a:

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

b) examinar las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre las circunstancias en las que un buque tanque sin carga entraría en la definición de 'buque' en los Convenios de 1992.