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

TERCER GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.3/14/11
16 enero 2003
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

PROPUESTA DE REVISIÓN DE LA DEFINICIÓN DE 'BUQUE' EN EL ARTÍCULO I DE LOS CONVENIOS DE 1992

Presentada por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Resumen:	En el 2º Grupo de Trabajo Intersesiones se examinaron cuestiones relativas a la interpretación de la definición de 'buque' estipulada en los Convenios de 1992. Posteriormente la Asamblea acordó la política actual sobre la aplicabilidad a los buques tanque sin carga y unidades móviles mar adentro. En este documento se explica el alcance del tratamiento desigual de los demandantes sin la modificación de los convenios.
Medidas que han de adoptarse:	En el documento se ofrece una enmienda al Convenio de Responsabilidad Civil (CRC) para eliminar la ambigüedad actual sobre la interpretación de la definición de 'buque' y para aclarar la aplicación de los Convenios a las unidades de almacenamiento flotantes (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO). Véanse los párrafos 9 a 13.
Documentos conexos:	92FUND/A.3/27; 92FUND/A.4/21/1: 92FUND/A.5/28

1 El Reino Unido solicita que el 3º Grupo de Trabajo Intersesiones considere los beneficios de las enmiendas propuestas a los Convenios de 1992 que se presentan en este documento para tener en cuenta las deliberaciones del 2º Grupo de Trabajo Intersesiones. Con ello, el Reino Unido no se propone que el actual Grupo de Trabajo vuelva a abrir todo el debate del 2º Grupo de Trabajo Intersesiones, que se creó para estudiar dos cuestiones relativas a la definición de 'buque' estipulada en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 (documento 92FUND/A.3/27, párrafos 20.11 y 20.14). El Grupo de Trabajo consideró:

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

ii) si los Convenios de 1992 se aplican a unidades móviles mar adentro, a saber unidades de almacenamiento flotantes (FSU) y unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), y si es así, hasta qué punto.

2 El Grupo de Trabajo concluyó que:

- un buque tanque sin carga está comprendido en la definición de 'buque' estipulada en el artículo 1.5 del Protocolo del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 durante cualquier viaje efectuado a continuación del transporte de una carga de hidrocarburos persistentes pero queda fuera de la definición si se demuestra que no hay a bordo residuos de dicha carga; y

- las unidades móviles mar adentro (es decir FPSO y FSU) están comprendidas dentro de los Convenios de 1992 solamente cuando transportan hidrocarburos como carga en un viaje de ida o vuelta de un puerto o terminal fuera del yacimiento donde normalmente realizan operaciones.

3 El Grupo de Trabajo celebró dos sesiones entre abril de 1999 y abril de 2000. Las conclusiones acordadas en aquel Grupo de Trabajo fueron finalmente aprobadas por la Asamblea del FIDAC en su 5ª sesión en octubre de 2000 (véase documento 92FUND/A.5/28).

4 En el Anexo A se consignan detalles de la decisión de la Asamblea relativa a la aplicabilidad a los buques tanque sin carga. El texto completo de la definición actual de 'buque' estipulada en los Convenios de 1992 figura en el Anexo B.

Unidades móviles mar adentro

5 En su 4ª sesión 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 (véase párrafo 7.5 de 92FUND/A.4/21), esto es:

Los Convenios de 1992 se aplican como sigue:

- las unidades móviles mar adentro deben ser consideradas como 'buques' con arreglo a los Convenios de 1992 solamente cuando transportan hidrocarburos como carga en un viaje de ida o vuelta de un puerto o terminal fuera del yacimiento donde normalmente realizan operaciones.

- las unidades móviles mar adentro quedan fuera del alcance de los Convenios de 1992 cuando abandonan un yacimiento petrolífero por razones operacionales o simplemente para evitar el mal tiempo.

6 Durante los debates sobre la cuestión de los buques tanque sin carga en el 2º Grupo de Trabajo Intersesiones se reconoció que la decisión final respecto a la interpretación de los Convenios incumbe a los tribunales nacionales de los estados contratantes. Por tal razón algunas delegaciones habían estado a favor de una interpretación restrictiva de los Convenios. En vista de ello y del hecho de que haya sido necesario un debate tan detallado sobre la interpretación de los Convenios dentro de la Organización del Fondo, el Reino Unido cree que se debe reconocer que queda lugar a dudas sobre si bastarán en todas las circunstancias las decisiones de política.

7 De hecho, en el Acta de las Decisiones de la 5ª sesión de la Asamblea se anota que "cualquier ambigüedad que quedase en la definición de 'buque' en los Convenios de 1992, el 3º Grupo de Trabajo Intersesiones podía examinar sobre la idoneidad del sistema de indemnización internacional."

8 Tal vez haya que aplicar en el futuro las decisiones de política acordadas sobre la definición de 'buque'. Con arreglo a los actuales convenios, los tribunales no están obligados a tener en cuenta las decisiones, prácticas o políticas del Fondo. El Reino Unido cree que debe haber un riesgo real de que puede muy bien ser aceptada en un caso la política actual pero no en otro, con la posibilidad de que el tribunal local puede adoptar una opinión diferente sobre la interpretación de los Convenios. Ello acarrearía, por lo tanto, el riesgo del tratamiento desigual de los demandantes en diferentes estados contratantes, lo que va, desde luego, en contra de la intención de los Convenios.

Propuesta

Buques tanque sin carga:

9 El Reino Unido, por lo tanto, recomienda que el Grupo de Trabajo considere la posibilidad de enmendar apropiadamente los Convenios, particularmente la definición del Convenio de Responsabilidad Civil. En opinión del Reino Unido hay una ambigüedad inherente en la definición actual respecto de los buques tanque y claramente hay lugar a diferentes interpretaciones y tratamiento desigual de los demandantes. Por consiguiente existe un motivo para enmendar los Convenios a fin de eliminar esta ambigüedad.

10 El Reino Unido cree que **existen dos opciones factibles**:

10.1 **Opción 1**:

- enmendar apropiadamente los Convenios sobre la base de las opiniones expresadas en el documento 92FUND/A.4/21/1 presentado a la 4ª sesión de la Asamblea por Australia, Canadá, Países Bajos y Reino Unido. En opinión del Reino Unido aquel documento muestra claramente el ámbito para la confusión en el futuro del texto actual de los Convenios; recomendó que:

  (i) un petrolero especializado (es decir un buque tanque que pueda transportar hidrocarburos persistentes y no persistentes) sea siempre un 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992; y

  (ii) la salvedad en la definición de 'buque' se aplique solamente a los buques y unidades móviles que puedan transportar hidrocarburos, incluidos los hidrocarburos no persistentes, y otras cargas.

10.2 **Opción 2**:

- eliminar la ambigüedad existente enmendando los Convenios a fin de aplicar más eficazmente la política actual. En cuyo caso la siguiente redacción parecería lo más apropiado:

Artículo I del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992:

1. "Buque": 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~~ en el que efectivamente se transporten 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.

Esto eliminaría todo el texto acordado en la Conferencia Diplomática de 1992 para tratar de la cuestión de los buques de carga combinados y reconocer de hecho que el texto negociado es

superfluo. El texto propuesto es por lo tanto una mezcla de la antigua definición de 1969 de 'buque' con el texto relativo a la cobertura para los residuos de cargas de hidrocarburos acordado en 1992. Ello parecería reflejar plenamente la actual política acordada en la 5ª sesión de la Asamblea.

11 Ambas opciones eliminarían también toda necesidad de futuros debates por parte de la Organización del Fondo sobre la cobertura para los buques 'construidos o adaptados' para el transporte de hidrocarburos.

FSU y FPSO:

12 Además, el Reino Unido sugeriría que, cuando se enmienden los Convenios, se aproveche también la oportunidad para enmendarlos de modo que reflejen la redacción de la decisión de política en el texto proyectado del párrafo 5 supra con respecto a las unidades de almacenamiento flotantes (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO).

Conclusión

13 Se invita al Grupo de Trabajo a considerar las enmiendas propuestas a los Convenios. Ello es enteramente consistente con los párrafos 4.1 y 4.2 del informe sobre el resultado de las deliberaciones del 2º Grupo de Trabajo Intersesiones (documento 92FUND/A.5/19) para la 5ª sesión de la Asamblea.

* * *

ANEXO A

RESULTADO DE LAS DELIBERACIONES EN EL 2º GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES ACORDADO EN LA 5ª SESIÓN DE LA ASAMBLEA EN OCTUBRE DE 2000

En su 5ª sesión la Asamblea tomó nota de que la segunda reunión del Grupo de Trabajo alcanzó la siguiente decisión (véase documento 92FUND/A.5/28) sobre las circunstancias en las que un buque tanque sin carga estaría comprendido en la definición de 'buque':

"23. Informe de la segunda reunión del 2º Grupo de Trabajo Intersesiones

23.1 Se recordó que el Grupo de Trabajo Intersesiones había sido creado por la Asamblea en su 3ª sesión para estudiar dos cuestiones relativas a la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 (documento 92FUND/A.3/27, párrafos 20.11 y 20.14):

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

(ii) si los Convenios de 1992 se aplican a unidades móviles mar adentro, a saber unidades de almacenamiento flotantes (FSU) y unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), y si es así, hasta qué punto.

23.2 Se recordó además que el informe del Grupo de Trabajo había sido examinado por la Asamblea, en su 4ª sesión, y que el Grupo de Trabajo había extraído las siguientes conclusiones en cuanto a las circunstancias en las cuales un buque tanque sin carga entraría en la definición de 'buque':

(i) la palabra 'hidrocarburos' en la salvedad del artículo I.2 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 salvedad deberá interpretarse que significa hidrocarburos no persistentes así como cargas sólidas a granel;

(iii) como consecuencia, la salvedad del artículo I.2 deberá aplicarse a todos los buques tanque y no sólo a los buques mineraleros/graneleros/petroleros (OBO);

(iv) la expresión 'cualquier viaje' deberá interpretarse literalmente y no limitarse al primer viaje en lastre efectuado a continuación 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 demostrase que no tiene a bordo residuos de esa carga; y

(vi) el peso de la prueba de que no quedan residuos del transporte anterior de una carga de hidrocarburos persistentes deberá recaer normalmente sobre el propietario del buque.

23.3 También se recordó que, durante el debate en la 4ª sesión de la Asamblea, se habían expresado diferentes opiniones sobre la cuestión examinada. Se tomó nota de que la Asamblea había encargado al Director que volviese a convocar al Grupo de Trabajo para una reunión de un día en abril de 2000.

23.4 El Presidente del Grupo de Trabajo, Sr. John Wren (Reino Unido), introdujo el informe de dicho Grupo en su reunión de abril de 2000 (documentos 92FUND/A.5/19 y 92FUND/A.5/19/Corr.1).

23.5 La Asamblea tomó nota de que, en la reunión de abril de 2000, el Grupo de trabajo había confirmado las conclusiones extraídas en su primera reunión en cuanto a las circunstancias en que un buque tanque sin carga estaría comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, que se recogen en el párrafo 23.2 supra. La Asamblea tomó nota también de que el Grupo de trabajo había considerado que había concluido sus deliberaciones, y que cualquier ambigüedad que quedase en la definición de 'buque' en los Convenios de 1992 se podía examinar por el 3º Grupo de trabajo intersesiones sobre la idoneidad del sistema de indemnización internacional.

23.6 La Asamblea refrendó las conclusiones del Grupo de trabajo."

ANEXO B

DISPOSICIONES ACTUALES DE LOS CONVENIOS DE 1992

1. La definición de ‘buque’ se recoge en el Artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que dice:

   "Buque": 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. El Artículo 1.2 del Convenio del Fondo de 1992 incorpora la definición que figura en el párrafo anterior.