



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

SEGUNDO GRUPO DE
TRABAJO INTERPERÍODOS
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.2/6/1
10 enero 2000
Original: INGLÉS

DEFINICIÓN DE 'BUQUE' EN LOS CONVENIOS DE 1992

Nota presentada por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Resumen:	Con objeto de que las delegaciones puedan estudiar este tema antes de que vuelva a reunirse el Grupo de trabajo en abril de 2000 y para asistir al Grupo de trabajo en sus deliberaciones, se presenta en este documento el punto de vista del OCIMF sobre la interpretación correcta de la definición de 'buque' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
Medidas que han de adoptarse:	Acordar que la definición de 'hidrocarburos' debería utilizarse de manera coherente en los Convenios y que la definición de 'buque' y su salvedad dependen de dicho uso.

1 Antecedentes

- 1.1 En abril de 1999, se reunió un Grupo de trabajo para examinar la interpretación correcta de la definición de 'buque' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Durante su 4ª sesión (octubre de 1999), la Asamblea deliberó sobre las recomendaciones del Grupo de trabajo y sobre un documento conjuntamente presentado por cuatro delegaciones, en el que se proponía que la Asamblea volviera a considerar la recomendación del Grupo de trabajo sobre la interpretación correcta de la definición de 'buque'.
- 1.2 Al no haber podido llegar a un acuerdo dentro del tiempo disponible, la Asamblea pidió al Director que volviera a convocar el Grupo de trabajo, que debería reunirse por un día durante la semana de la sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, en abril de 2000. La Asamblea apremió asimismo a todas las delegaciones interesadas a presentar documentos con suficiente antelación a la reunión antedicha, de forma que las delegaciones pudieran examinar detalladamente este tema antes de la reunión. Son muchos los miembros del OCIMF que contribuyen significativamente al Fondo y que, consiguientemente, poseen un interés directo en el resultado de estas deliberaciones. El OCIMF acoge con agrado la invitación a contribuir a la

preparación de definiciones viables de 'buque' y de 'hidrocarburos' en el Grupo de trabajo convocado sobre este tema.

2 Temas a debatir

El tema bajo debate es la relación existente entre el uso del término 'hidrocarburos' en el artículo 1-1 y la definición de dicho término en el artículo 1-5 y en otros artículos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y la interpretación correcta de la expresión 'otras cargas' en la salvedad de la definición de 'buque' del artículo 1-1. El OCIMF considera que, hasta el momento, ha habido una interpretación coherente de las definiciones utilizadas por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y por el Convenio del Fondo de 1992, por lo que no encuentra razón alguna por la que el término 'hidrocarburos' deba tener ahora el significado de hidrocarburos persistentes, según se define en el artículo 1-5 del Convenio, en todos los artículos de los convenios, salvo en el artículo 1-1. En breve, el OCIMF es de la opinión de que la definición de 'hidrocarburos' en el artículo 1-5 – en donde se establece claramente como 'hidrocarburos persistentes de origen mineral', excluyendo, en consecuencia, los hidrocarburos no persistentes - posee una importancia crucial y obligatoria siempre que la palabra 'hidrocarburos' se utiliza en los convenios, con exclusión de cualquier otra interpretación.

3 Debate

- 3.1 El debate gira en torno a la intención del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y, en particular, a la interpretación de las palabras 'buque', 'otras cargas', 'hidrocarburos' y 'buque de carga combinado' en el artículo 1-1 del Convenio y en los documentos 92FUND/WGR.2/3, 2/3/1, 2/3/2, 2/3/3, A.4/21, A.4/21/1 y A.4/WP.1/Add.1, siendo la opinión del OCIMF que no existe ninguna incertidumbre ni ambigüedad en las definiciones. El término 'hidrocarburos' se ha venido utilizando coherentemente en todos los artículos de los convenios con el significado de 'hidrocarburos persistentes de origen mineral' y no otros tipos de hidrocarburos, por lo que la definición de 'buque', 'buque de carga combinado' y 'otras cargas' deberán interpretarse de acuerdo con ello. El OCIMF opina asimismo que no es apropiado considerar estos temas únicamente dentro del contexto de si el Fondo de 1992 debería tener aplicación a los buques tanque sin carga. De aceptarse las razones presentadas en el documento 92FUND/A.4/21/1, resultaría que todos los buques (no solamente los buques tanque) cargados o sin carga, que transportaran hidrocarburos o productos químicos no persistentes y que nunca hubieran transportado hidrocarburos persistentes caerían dentro del alcance del Convenio del Fondo. El OCIMF opina que la redacción de los convenios no proporciona base alguna para esta conclusión. También surgen problemas similares por cuanto respecta a cuáles son los buques que requieren certificados del Convenio de Responsabilidad Civil.
- 3.2 El OCIMF acepta las interpretaciones emergentes del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 de que sus disposiciones deberían tener aplicación a cada buque que esté llevando hidrocarburos persistentes a granel como carga y durante cualquier viaje siguiente a dicho transporte, a no ser que el propietario del buque o Fondo puedan probar que carece de residuos de dicho transporte de hidrocarburos a granel a bordo.
- 3.3 El OCIMF apremia al Grupo de trabajo a rechazar cualquier interpretación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que amplíe su aplicación, de forma que se incluya a buques que no llevan a bordo cargas de hidrocarburos persistentes o residuos de los mismos, por ejemplo, buques tanque y quimiqueros de 'hidrocarburos limpios', que no han transportado nunca una carga de hidrocarburos persistentes, por las siguientes razones:
- Ninguno de los Estados que han ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 han interpretado que este Convenio exige que los petroleros o quimiqueros capaces de transportar cargas de hidrocarburos persistentes, pero que no tienen intención de hacerlo, lleven Certificados CRC;

- Dicha interpretación incrementaría significativamente la carga de trabajo de las agencias administrativas, propietarios de buques e industria de seguros;
 - La interpretación de las definiciones del artículo 1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 de una manera por cuanto respecta al Fondo y de otra en relación con los Certificados CRC resulta lógicamente insostenible y crearía un lamentable precedente para la interpretación de otros términos utilizados en ambos convenios;
 - Resultaría ilógico que el CRC/Fondo tuvieran aplicación a los combustibles de los buques tanque que transportan cargas a las que el CRC/Fondo no tienen aplicación o en el lastre después de dicho transporte;
 - Sería ilógico que la indemnización por derrames de combustible de buques tanque de hidrocarburos limpios y de quimiqueros, que no llevan a bordo carga de hidrocarburos persistentes o residuos de los mismos, tanto cargados como sin carga, fuera tratada de manera distinta de la de los derrames de combustible de los buques que no son buques tanque;
 - Sería injusto que el Fondo pudiera salir responsable por dichos derrames, cuando los intereses de la carga no contribuyen al Fondo;
 - El propuesto Convenio sobre combustibles ofrece una solución más firme para aquellos gobiernos que aspiran a que los derrames de combustible de los buques tanque de hidrocarburos limpios y de los quimiqueros estén cubiertos por un estricto régimen de responsabilidad;
 - Una vez que el Convenio sobre combustibles entre en vigor, el factor determinante para establecer si los derrames de combustibles se rigen por el CRC/Fondo o por el Convenio sobre combustibles será si el buque se hallaba transportando carga o residuos de hidrocarburos persistentes y no por su proyecto; si un propietario de buques optara por comerciar con su buque de manera que pudiera requerir la aplicación de uno u otro convenio en momentos distintos, caería bajo su elección y responsabilidad la obtención de un certificado doble y, en este caso, las circunstancias determinarían cuál de los certificados era pertinente.
- 3.4 Aunque solamente se aceptara alguna de las consideraciones anteriores, con ellas se ha puesto en claro que la definición de 'buque' debería considerarse dentro de un contexto más amplio que el de su mera pertinencia para el Fondo dentro del contexto de los buques tanque para productos del petróleo sin carga. Consiguientemente, el OCIMF considera que, teniendo en cuenta las prácticas aplicadas hasta la fecha por los Estados que han ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y para que continúe la coherencia en la interpretación de las definiciones utilizadas por el antedicho Convenio y por el Convenio del Fondo de 1992, la interpretación del artículo 1-5 de que el término 'hidrocarburos' significa cualquier hidrocarburo persistente de origen mineral y que, en consecuencia, excluye los hidrocarburos no persistentes, debe continuar siendo de capital importancia y obligatoria siempre que el término 'hidrocarburos' se utilice en los convenios, con exclusión de cualquier otra interpretación y que la definición de 'buque' deberá ser interpretada de conformidad con ello.
- 3.5 Podría afirmarse asimismo que, sea cual fuere la intención en 1984 para poner en claro la interpretación de 'buque' en el artículo 1-1, no existió intención de que la definición de 'hidrocarburos' en el artículo 1-5 debiera alterarse en su aplicación a la definición de 'daños por contaminación' en el artículo 1-6 o a la prescripción relativa a seguro y certificación en el artículo 7. Deberá deducirse, en consecuencia, que la intención de los artículos 1-2 a 1-5 era ampliar el artículo 1-1.
- 3.6 La intención y resultado claros del artículo 1-1 era ampliar la redacción del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, de manera que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 abarcara los petroleros y los petroleros/mineraleros y petroleros/graneleros/mineraleros, que transportan cargas o residuos de hidrocarburos persistentes de cargas anteriores de dicho tipo.

- 3.7 Este documento trata de poner igualmente en claro que, en la redacción del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no existió intención alguna de ampliarlo de manera que abarcara todos los buques tanque dedicados, sean cuales fueren los tipos de hidrocarburos o de residuos por ellos transportados. Además, la ampliación de la aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 plantearía problemas más amplios que la aplicación del Fondo a los derrames de combustibles de los buques tanques de hidrocarburos limpios en lastre. Por otra parte, ello sería también burocrático e injusto. Un procedimiento mucho más sencillo sería continuar restringiendo el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo a la carga y derrames de combustible de buques que están transportando cargas de hidrocarburos persistentes o residuos de los mismos y utilizar el Convenio sobre Combustibles para cubrir los derrames de combustibles de otros buques.

4 Recomendación

Con objeto de hacer posible la aplicación práctica y coherente de ambos convenios por cuanto a los daños de contaminación causados por los hidrocarburos persistentes transportados como carga o por los combustibles liberados por los buques tanque, por los petroleros/mineraleros y por los petroleros/graneleros/mineraleros que transportan hidrocarburos persistentes como carga o los residuos de dichas cargas, pero no por los petroleros y quimiqueros que no transportan dichas cargas o residuos, el OCIMF recomienda que el Grupo de trabajo decida que:

- La definición de 'hidrocarburos' debería utilizarse de manera coherente en la totalidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo;
 - La definición de 'buque' y su salvedad se hallan condicionadas a dicho uso.
-