



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

SEGUNDO GRUPO DE
TRABAJO INTERSESIONES
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.2/6/2
20 marzo 2000
Original: INGLÉS

DEFINICIÓN DE 'BUQUE' EN LOS CONVENIOS DE 1992

Nota de la República de Corea, Japón, y Alemania

Resumen:	La palabra 'hidrocarburos' en la salvedad del art. I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 ha de interpretarse en el sentido de hidrocarburos persistentes de origen mineral tal como se definen en el art. I.5 de dicho Convenio.
Medidas que han de adoptarse:	Ha de recomendarse como tal a la Asamblea.

1 **Introducción**

- 1.1 El presente documento se elabora en función de la decisión adoptada por la Asamblea en su 4ª reunión celebrada en octubre de 1999, en la que la Asamblea solicitó, al tratar del punto relativo a la definición de un buque, que se presentasen documentos para su nuevo examen en la reunión de abril (véase Actas de las Decisiones, párrafo 24.16).
- 1.2 En el transcurso de las deliberaciones sobre la definición de un buque hasta ahora, resulta que existen dos maneras de pensar diferentes en cuanto a la construcción del art. I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que reza así:

"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 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 Las dos maneras de pensar

- 2.1 Las palabras críticas acerca de las cuales las dos maneras de pensar tienen ideas diferentes son las palabras subrayadas en la cita que antecede "buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas", que van en la frase después de la expresión "a condición de" (esto es en la salvedad). Las diferencias entre las dos maneras de pensar surgieron de las diferencias de opinión sobre el sentido de la palabra "hidrocarburos" y las "otras cargas" restantes.
- 2.2 La primera manera de pensar opina que la palabra "hidrocarburos" en la mencionada salvedad significa hidrocarburos persistentes y la expresión "otras cargas" significa otros hidrocarburos y carga sólida, en tanto que la segunda manera de pensar interpreta que la palabra "hidrocarburos" significa aquí cualesquiera hidrocarburos y la expresión "otras cargas" significa carga sólida. Así, la primera manera de pensar argumenta que un "buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas" comprende, además del buque de carga combinado, casi todos los buques tanque especializados por la razón de que en él se pueden transportar otros hidrocarburos (distintos de los persistentes) como "otras cargas", mientras que la segunda manera de pensar arguye que se limita a los buques de carga combinados, excluyendo totalmente los buques tanque especializados, por la razón de que el buque debe poder transportar carga sólida como "otras cargas" para quedar comprendido dentro de la salvedad. En este sentido, la primera manera de pensar, en su opinión acerca del alcance de un buque en la salvedad, adopta un sentido más lato, y la segunda manera de pensar adopta un sentido más estricto.
- 2.3 Sin embargo, las palabras en litigio arriba citadas se incluyen en la salvedad como parte calificativa de todo el párrafo, limitando así el ámbito de los buques a que se refiere la parte principal. Por consiguiente, los resultados netos para el alcance de los buques que se han de abarcar con arreglo al Convenio se toman opuestos. La primera manera de pensar opina, adoptando un sentido estricto, que los buques son abarcados por el Convenio si transportan hidrocarburos persistentes como carga a granel y en cualquier viaje efectuado a continuación en lastre con el residuo. Por otra parte, la segunda manera de pensar, adoptando un parecer más amplio, opina que los buques tanque especializados son abarcados siempre, incluso si no intervienen en absoluto en la actividad de transportar hidrocarburos persistentes a granel, y los buques de carga combinados son abarcados cuando transporten hidrocarburos persistentes como carga a granel y en cualquier viaje efectuado a continuación en lastre con el residuo.
- 2.4 Este documento se presenta en apoyo de la primera manera de pensar adoptando un sentido estricto. Se trata del primer documento que se presenta para apoyar el sentido estricto, si bien este parecer fue adoptado anteriormente por el Grupo de Trabajo Intersesiones. El apoyo descansa principalmente en dos razones, siendo una de ellas la interpretación verdadera del artículo conexo, y la otra las consecuencias prácticas para las diferentes construcciones, que a su vez se examinarán a continuación.

3 Interpretación del artículo 1.1

- 3.1 Las naciones patrocinadoras opinan que, con la interpretación verdadera del párrafo 1 del artículo I del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 arriba citado, la palabra "hidrocarburos" en la frase "buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas" debe significar "hidrocarburos persistentes" y "otras cargas" significar literalmente todas las demás cargas, incluidos otros hidrocarburos y carga sólida. Las naciones patrocinadoras han llegado a esa conclusión principalmente por las dos razones siguientes.
- 3.1.1 En primer lugar, hay una definición de la palabra "hidrocarburos" en el párrafo 5 del mismo artículo. Esto hizo innecesario ir a otra parte para orientarse, ya que la respuesta viene facilitada cerca en el mismo artículo. La definición tiene por objeto orientarnos cuando haya cualquier duda en el significado de la palabra "hidrocarburos" en el Convenio. La definición estipula claramente que los "hidrocarburos" "a los efectos del Convenio" quieren decir "hidrocarburos persistentes"

Esto nos lleva naturalmente a deducir de ello que la palabra "hidrocarburos" en este contexto debe significar hidrocarburos persistentes. Se trata de una interpretación basada en el sentido común.

- 3.1.2 En segundo lugar, la palabra "hidrocarburos" tiene más sentido dentro del párrafo cuando se interpreta que significa hidrocarburos persistentes. En la misma salvedad del mismo párrafo, está, en otra parte, la misma palabra "hidrocarburos". En ambas ocasiones se emplean las palabras "transportar/transportando hidrocarburos". En la primera parte de la salvedad, las palabras concretas empleadas son "en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas", y en la segunda parte, las palabras concretas empleadas son "efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga".
- 3.1.3 La expresión "efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga" no es nueva. Se empleó en el art I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, donde siempre se interpretaba que la palabra "hidrocarburos" significaba hidrocarburos persistentes. Las mismas palabras volvieron a ser sencillamente empleadas en el art I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. En el art.VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, se emplean también palabras similares, y los hidrocarburos significan hidrocarburos persistentes. Por consiguiente, resulta razonable suponer que la palabra "hidrocarburos" en la segunda parte de la salvedad significa hidrocarburos persistentes. De hecho, los partidarios del otro modo de pensar confesaron, en más de una ocasión en nuestras reuniones, que los 'hidrocarburos' en la segunda parte se empleaban para significar hidrocarburos persistentes. La palabra "residuo" sólo tiene sentido cuando la palabra "hidrocarburos" se emplea en este sentido. Y entonces se sigue que la misma palabra "hidrocarburos" o "transportando hidrocarburos" ha de significar el mismo tipo de hidrocarburos, esto es hidrocarburos persistentes. Las mismas palabras en la misma salvedad del mismo párrafo no pueden poseer de ordinario significados diferentes.
- 3.2 Existe otra razón a juzgar como tal en la misma salvedad. A este fin, se llama la atención sobre la palabra "efectivamente" antes de las palabras "transportando hidrocarburos" en la segunda parte. Parece que la palabra "efectivamente" se emplea aquí para contrastarla con las palabras "en el que se puedan" en la primera parte. Indica pasar progresivamente de la capacidad a la efectividad. Resulta claro entonces que la progresión atañe a los mismos hidrocarburos en ambas partes, siendo los hidrocarburos de la primera parte los mismos hidrocarburos persistentes que en la segunda parte.
- 3.3 En resumen, por las razones que anteceden, no tenemos más remedio que deducir que la palabra "hidrocarburos" en el párrafo anterior significa los mismos hidrocarburos, o sea los hidrocarburos persistentes a que se refiere el párrafo 5 del artículo I conforme a la interpretación verdadera de la disposición anterior.
- 3.4 Las naciones patrocinadoras, a este respecto, desean señalar que, al interpretar una estipulación del Convenio, los árbitros finales son los tribunales nacionales de los Estados Contratantes, no las decisiones de la Asamblea. Las interpretaciones que finalmente ha de confirmar la Asamblea se espera que estén en consonancia con las interpretaciones otorgadas por los tribunales nacionales. Si la Asamblea adopta una opinión diferente de los tribunales nacionales, por fuerza tendrá que surgir bastante confusión. Por esta razón, se presenta un límite a nuestra interpretación al desviarse radicalmente de su significado ordinario.

4 Consecuencias prácticas

- 4.1 Las naciones patrocinadoras creen que una interpretación tan estricta es coherente con el plan y carácter de todo el sistema y servirá mejor a la finalidad e intención íntegras de dicho sistema.
 - 4.1.1 Para los buques de carga combinados, que transportan hidrocarburos persistentes y carga sólida, no existe división de opiniones entre los dos criterios, en el sentido de que un buque queda comprendido cuando transporta hidrocarburos persistentes a granel como carga, o durante el viaje

en lastre pero con el residuo. La verdadera diferencia radica en los buques tanque especializados, que pueden transportar hidrocarburos persistentes así como otros hidrocarburos. El criterio estricto apoya la opinión de que un buque tanque especializado queda comprendido cuando transporta hidrocarburos persistentes a granel como carga, o durante el viaje en lastre pero con el residuo, mientras que el criterio lato sostiene que los buques tanque especializados quedan siempre comprendidos, no sólo durante el viaje en lastre sin residuo después de transportar hidrocarburos persistentes, sino también aunque siempre transporten otros hidrocarburos y nunca transporten hidrocarburos persistentes. Las dos razones principales se presentan más abajo para apoyar el criterio estricto.

- 4.1.2 Solía decirse en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 que "los buques tanque cargados están protegidos por el Fondo". Se suponía sin duda que las palabras se referían a buques tanque que transportasen hidrocarburos persistentes a granel como carga. Cuando se adoptaron los Protocolos de 1992 a los Convenios, se solía decir generalmente que, mediante los Protocolos, se hacía extensiva la cobertura a los buques tanque sin carga. Se ha supuesto con toda naturalidad que, por la misma razón, se refiere a buques tanque sin carga, que transportan hidrocarburos persistentes.
- 4.1.3 El criterio lato saca el argumento fuera de este supuesto ordinario, que se basa en el sentido común. Al aseverar que los buques tanque quedan comprendidos, independientemente de la carga que transporten, introduce un elemento no previsto dentro del régimen total. Y entonces el Fondo estaría, no para proteger a las víctimas del transporte de hidrocarburos persistentes, sino para proteger a la industria de los petroleros. Nuestros contribuyentes quedarían sorprendidos al saber que, a través del Fondo, apoyan a la industria de los buques tanque, que es una industria por sí misma y distinta de la de los hidrocarburos. La industria del petróleo puede estar dispuesta a compartir una carga concomitante al transporte de su cargamento, pero no estaría dispuesta a subvencionar la industria de los buques tanque. De hecho, no existen razones morales, sociales y económicas para exigir tal subvención. La protección en virtud de los Protocolos de 1992 ha de limitarse a los viajes de algún modo relacionados, por remotamente que sea, con el transporte de los hidrocarburos sobre los que el Fondo recauda contribuciones.
- 4.2 Nuestro segundo argumento se basa en la cobertura del seguro. Con arreglo al actual sistema de indemnización de dos niveles, el Fondo funciona en el supuesto de que el primer tramo de los daños, hasta un límite, corre por cuenta del propietario del buque, y la indemnización hasta el límite es garantizada por el seguro obligatorio. Si, por las razones que sean, falla la cobertura del seguro, el Fondo está obligado a pagar la totalidad de los daños conforme al art. 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992. Si no existe ningún seguro, la carga probablemente recaiga en el Fondo desde el principio. Por esta razón, es de crítica importancia que el buque cuente con un certificado de seguro válido en vigor desde el punto de vista del Fondo.
- 4.3 No obstante, en virtud del art. VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, sólo los buques que transporten más de 2000 toneladas de hidrocarburos persistentes están obligados a tener un certificado de seguro. Conforme a la disposición, ese seguro que se necesita es por la responsabilidad total en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Por lo tanto el sistema supone que, mediante comprobación en el puerto, para un buque que entre en su jurisdicción, un seguro válido está en vigor no sólo para los viajes transportando la cantidad de hidrocarburos persistentes, sino también para los viajes totalmente en lastre posteriores o anteriores a los viajes de transporte.
- 4.4 Con todo, no existe supervisión por el estado rector del puerto para comprobar un certificado de seguro en vigor para los buques que nunca transporten hidrocarburos persistentes. De hecho, es incluso dudoso si tales buques están obligados alguna vez a asegurarse conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 o el Convenio del Fondo de 1992. En todo caso, es probable que más buques vengan al Fondo sin seguro y que más víctimas acudan directamente al Fondo si se adopta el criterio lato. La única esperanza es que el Fondo pueda atenderlos.

5 **Conclusión**

- 5.1 Las naciones patrocinadoras comparten las opiniones del otro modo de pensar respecto a varias cuestiones relativas al artículo en el sentido de que, en la mencionada salvedad, la expresión "cualquier viaje" no se limita al primer viaje en lastre, y la carga de la prueba respecto al residuo recae en el propietario del buque/el Fondo. Sin embargo, difieren en la opinión acerca del significado de la palabra "hidrocarburos" en la salvedad. Según su parecer, la palabra debe interpretarse, por las razones que anteceden, que significa hidrocarburos persistentes según se definen en el art. I.5 del mismo Convenio.
- 5.2 Las naciones patrocinadoras reconocen algún mérito en el parecer presentado por el otro modo de pensar. Son asimismo conscientes de la protección medioambiental. Reconocen que puede ser fácil arreglarse sosteniendo simplemente que todos los buques tanque quedan cubiertos. Con su alcance, sería más fácil trazar una línea divisoria con el nuevo 'Convenio sobre Combustible'. Pero el peso que tal mérito tiene no es suficiente para alterar la conclusión basada en la interpretación lógica y el sentido común que las naciones patrocinadoras han alcanzado. La decisión anteriormente adoptada por este Grupo de Trabajo deberá ser reafirmada y sostenida.
-