



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

ASAMBLEA  
10ª sesión  
Punto 37 del orden del día

92FUND/A.10/36  
28 septiembre 2005  
Original: INGLÉS

## OTROS ASUNTOS

### APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS DE 1992 A LAS OPERACIONES DE TRANSBORDO DE HIDROCARBUROS DE BUQUE A BUQUE

#### Nota del Director

**Resumen:**

El Gobierno malasio ha llamado la atención del Fondo de 1992 sobre las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque que se llevan a cabo en aguas territoriales malasias en las que una de las naves está fondeada permanentemente. Este buque 'receptor', que es un buque tanque matriculado, cuenta con tripulación completa y con seguro de responsabilidad por contaminación, pero no está habilitado para el comercio como resultado de la supresión progresiva de los buques tanque monocasco en virtud de los dispositivos de MARPOL, recibe cargas de fuel oil pesado y gas oil procedentes de buques de navegación marítima, las cuales se transbordán después a otros buques de navegación marítima o de suministro de combustible. Una parte de los hidrocarburos recibidos se mezcla en el buque 'receptor' para producir diferentes especificaciones de fuel oil antes de su transbordo.

Se plantea la cuestión de si el buque 'receptor' está comprendido en la definición de 'buque' conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 según la interpretación de la Asamblea del Fondo de 1992. Se plantea también la cuestión de si los hidrocarburos persistentes recibidos en el buque 'receptor' debieran considerarse recibidos a los efectos del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992 y, por tanto, tenerse en cuenta para la recaudación de contribuciones.

**Medidas que han de adoptarse:**

- a) Decidir si las unidades flotantes de almacenamiento fondeadas permanentemente que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque del tipo de las efectuadas en aguas malasias, matriculadas como buques tanque pero que tal vez no se utilicen legalmente para el comercio, con tripulación completa, listas para navegar y con un seguro de responsabilidad por contaminación, están comprendidas en la definición de 'buque' conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992;
- b) decidir si todos los hidrocarburos persistentes recibidos, o hidrocarburos persistentes recibidos y modificados después, mediante mezcla a bordo, en tales naves mientras operan en el territorio, incluidas las aguas

territoriales, de un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992, deben ser considerados recibidos en el buque 'receptor' a los efectos del artículo 10.1 a) de dicho Convenio y, por tanto, ser tenidos en cuenta para la recaudación de contribuciones;

- c) si los hidrocarburos recibidos en las circunstancias expuestas en el párrafo b) se considerasen recibidos en el buque 'receptor' a los efectos del artículo 10.1 a), decidir si se revisará el texto relativo a los tanques flotantes en la nota explicativa adjunta al formulario del Fondo de 1992 para el informe de hidrocarburos recibidos sujetos a contribución; y
- d) considerar si se encargará al Director que proceda a un estudio para determinar en qué medida los propietarios o los operadores inscritos de los buques se dedican a operaciones similares de transbordo de hidrocarburos de buque a buque en el ámbito mundial.

## 1 Introducción

1.1 El Gobierno malasio permite a los propietarios de buques tanque grandes a conducir operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque mientras estén permanentemente fondeados en sus aguas territoriales. En Malasia peninsular hay un buque 'receptor' de este tipo permanentemente fondeado en el límite del puerto de Tanjung Pelepas, Johor, con objeto de conducir operaciones de transbordo de buque a buque. Su propietario se dedica a la compraventa de cargas de fuel oil pesado y gas oil, que se reciben de buques de navegación marítima y se transbordán después a otros buques de navegación marítima o de suministro de combustible. En el buque receptor' se efectúa la mezcla de parte del fuel oil pesado y del gas oil para producir diferentes especificaciones de fuel oil antes de su transbordo.

1.2 Las condiciones estipuladas por el Departamento de Marina de Malasia para la conducción de las operaciones de transbordo de buque a buque incluyen los siguientes requisitos:

- a) Las naves están sujetas a la supervisión por el Estado rector del puerto con objeto de verificar el nivel de seguridad y de navegabilidad.
- b) Las naves que se dedican al transbordo de buque a buque deberán llevar certificados donde conste que cuentan con un seguro de responsabilidad por contaminación conforme al Convenio de Responsabilidad Civil.
- c) Las naves irán equipadas con equipos adicionales para tomar medidas contra la contaminación en caso de derrame de hidrocarburos.
- d) Las naves deberán desplazarse dentro de las veinticuatro horas siguientes a la recepción de notificación por parte del Departamento de Marina de Malasia.

1.3 Una nave del tipo al que se refiere el párrafo 1.1 presenta las siguientes características generales:

Bandera:	Malasia
Clasificación:	American Bureau of Shipping (ABS)
Arqueo bruto (TB)	127 300
Arqueo neto (TN)	100 009
Peso muerto:	266 590 toneladas métricas
Eslora:	323,77 metros

Manga:	54,25 metros
Calado:	26,21 metros

- 1.4 Cuando la nave en cuestión, que es un buque tanque monocasco, empezó a operar como buque 'receptor', el Gobierno malasio (Estado de abanderamiento), junto con American Bureau of Shipping, expidió un juego completo de certificados estatutarios que lo habilitaban a operar como buque tanque de navegación marítima. Sin embargo, cuando los dispositivos de MARPOL sobre la supresión progresiva de los buques tanque monocasco entraron en vigor para los buques tanque del tamaño de esta nave, el Departamento de Marina malasio dispuso que se utilizara como buque tanque para el comercio. No obstante, la nave se necesita aún para mantener una dotación completa de oficiales de puente, ingenieros y tripulación y cumplir los requisitos del certificado de dotación mínima de seguridad expedido por el Departamento de Marina malasio. La maquinaria de propulsión de la nave se encuentra en buen estado de funcionamiento y la nave se mantiene en condición lista para navegar a corto plazo. Su propietario posee un certificado de seguro conforme al artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 expedido por un P&I Club perteneciente al International Group of P&I Clubs.
- 1.5 Se ha informado que el buque 'receptor' efectuó una media de 44 operaciones de transbordo de buque a buque por mes durante los primeros siete meses de 2005, periodo en el que se transbordaron 1,4 millones de toneladas en total. Aproximadamente el 25% del fuel oil pesado recibido por el buque 'receptor' fue mezclado con gas antes de ser transbordado.
- 1.6 Se plantea el problema de si el buque 'receptor' en cuestión y otras naves de ese tipo que se dedican a operaciones similares de transbordo de buque a buque y actúan esencialmente como unidades flotantes de almacenamiento (FSU) están comprendidos en la definición de 'buque' conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 según la interpretación de la Asamblea del Fondo de 1992.
- 1.7 También se plantea la cuestión de si los hidrocarburos persistentes recibidos en el buque 'receptor' debiesen considerarse recibidos a los efectos del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992 y, por tanto, tenerse en cuenta para la recaudación de contribuciones.

## **2 La cuestión de si el buque 'receptor' está comprendido en la definición de 'buque' de los Convenios de 1992**

### *Consideración previa del Fondo de 1992 respecto a las FSU*

- 2.1 En octubre de 1998, la Asamblea del Fondo de 1992 constituyó un Grupo de Trabajo intersesiones para estudiar, entre otras cosas, si los Convenios de 1992 se aplicaban a las unidades móviles mar adentro, a saber, las unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), y en qué medida.
- 2.2 La definición de 'buque' en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 dice así:

'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.

Esta definición se recoge también en el Convenio del Fondo de 1992.

- 2.3 El Grupo de Trabajo llegó a las conclusiones siguientes (documento 92FUND/A.4/21, párrafo 7.5):
- i) Las unidades mar adentro solamente deberían ser consideradas como 'buques' de conformidad con los Convenios de 1992 cuando transporten hidrocarburos como carga en una travesía de ida y vuelta de un puerto o terminal, situado fuera del yacimiento petrolífero en el que normalmente operan.
  - ii) Las unidades mar adentro estarían comprendidas fuera del alcance de los Convenios de 1992 cuando abandonen un yacimiento petrolífero mar adentro por razones operacionales o simplemente para evitar condiciones meteorológicas adversas.
- 2.4 Tras la reunión del Grupo de Trabajo, algunas empresas que operaban en el sector mar adentro escribieron al Director manifestándole su preocupación en cuanto a la interpretación restrictiva recomendada por el Grupo de Trabajo. Estas empresas opinaban que no existía ninguna base en el texto del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que permitiera hacer una distinción entre las unidades móviles mar adentro y los petroleros para el comercio.
- 2.5 La Asamblea del Fondo de 1992 estudió el informe del Grupo de Trabajo en su 4ª sesión, celebrada en octubre de 1999.
- 2.6 Cuando la Asamblea consideró el informe del Grupo de Trabajo, varias delegaciones señalaron su sorpresa por la intervención tardía de algunos miembros del sector mar adentro, ya que se habían hecho amplias consultas antes de la reunión del Grupo de Trabajo intersesiones y en el transcurso de esta, y no se habían presentado nuevos argumentos legales. Dichas delegaciones destacaron que cualquier decisión final respecto a la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro era un asunto de competencia de los tribunales nacionales, pero que era conveniente que el Fondo de 1992 adoptase una orientación antes de que ocurriese un siniestro que implicase una unidad móvil en un Estado Miembro del Fondo de 1992. Por esta razón, dichas delegaciones opinaban que la Asamblea no debía postergar su decisión al respecto, pero reconocían que tal decisión siempre estaba abierta a revisión a la luz de nueva información.
- 2.7 La Asamblea del Fondo de 1992 decidió refrendar las conclusiones del Grupo de Trabajo respecto a la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro según se expone en el párrafo 2.3. La Asamblea hizo hincapié en que, sea como fuere, la decisión de si los Convenios de 1992 se aplicaban a un siniestro específico se tomaría a la luz de las circunstancias particulares del caso. Se tomó nota de que podría considerarse la cuestión si se disponía de nueva información (documento 92FUND/A.4/32, párrafo 24.10).

#### *Siniestro del Slops*

- 2.8 En julio de 2000, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró la aplicabilidad de los Convenios de 1992 respecto al siniestro del *Slops* (Grecia, 15 de junio de 2000). Esta instalación de recepción de residuos de hidrocarburos matriculada en Grecia, con una carga de unos 5 000 m<sup>3</sup> de agua oleosa, de la cual entre 1 000 y 2 000 m<sup>3</sup> se cree que eran hidrocarburos, sufrió una explosión y se incendió en un fondeadero del puerto del Pireo, de resultas de lo cual se derramó una cantidad desconocida, pero considerable de hidrocarburos.

- 2.9 El *Slops* no tenía seguro de responsabilidad conforme al artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, al haber sido eximido por las autoridades griegas. El *Slops* había sido diseñado y construido originalmente para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, pero en 1995 fue objeto de una transformación importante en el transcurso de la cual se le separó la hélice y sus máquinas fueron desactivadas y oficialmente precintadas. Se indicó que la finalidad de precintarse las máquinas y separar la hélice era modificar la categoría de la embarcación de buque a instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos. Desde la transformación, el *Slops* había permanecido anclado en su ubicación actual y había sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos, vendiéndose el producto como fuel oil de calidad inferior.
- 2.10 El Comité Ejecutivo recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido que las unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), debían ser consideradas como buques sólo cuando transportasen hidrocarburos como carga en una travesía de ida o vuelta de un puerto o terminal situado fuera del yacimiento petrolífero en el que normalmente operasen. El Comité tomó nota de que, si bien el Grupo de Trabajo que había sido creado para estudiar esta cuestión había considerado principalmente la aplicabilidad de los Convenios de 1992 respecto a unidades móviles del sector petrolero en el mar, no había diferencia significativa entre el almacenamiento y tratamiento de crudos en el sector mar adentro y el almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos derivados del transporte marítimo. Varias delegaciones opinaron que, como el *Slops* no se dedicaba al transporte de hidrocarburos a granel como carga, no se podía considerar como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992. El Comité decidió que, por las razones expuestas anteriormente, el *Slops* no fuese considerado como 'buque' a los efectos de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y que, por tanto, estos Convenios no se aplicaban a este siniestro (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafos 4.3.6 a 4.3.8).
- 2.11 En febrero de 2002 dos empresas griegas que habían emprendido operaciones de limpieza en respuesta al siniestro entablaron acción judicial contra el propietario inscrito del *Slops* y el Fondo de 1992, reclamando £1,5 millones por los costes de limpieza y medidas preventivas.
- 2.12 El Tribunal de primera instancia estimó que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. En opinión del Tribunal, cualquier tipo de unidad flotante originalmente construida como nave apta para la navegación marítima para los fines del transporte de hidrocarburos era y seguía siendo un buque, aunque más adelante se transformase en otro tipo de unidad flotante, tal como una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos, y pese a que estuviese inmóvil o que las máquinas hubieran sido precintadas o la hélice retirada temporalmente (documento 92FUND/EXC.24/6, párrafo 3.4).
- 2.13 En febrero de 2003, el Comité Ejecutivo deliberó sobre si apelaría contra la sentencia. Durante el debate, varias delegaciones señalaron que la decisión del Comité de que el *Slops* no fuese considerado 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992 se basaba en una decisión de orientación de la Asamblea respecto a las condiciones en las que las unidades flotantes de almacenamiento debían considerarse 'buques' a los efectos de los Convenios, a saber, sólo cuando estén transportando hidrocarburos a granel, lo que implicaba que estaban en travesía. Estas delegaciones se refirieron al preámbulo de los Convenios, que se refiere específicamente al transporte de hidrocarburos. El Comité decidió que el Fondo de 1992 debía apelar contra la sentencia (documento 92FUND/EXC.20/7, párrafo 3.5.15).
- 2.14 En su apelación, el Fondo de 1992 argumentó que el Tribunal de primera instancia había considerado erróneamente que, en el momento del siniestro, el *Slops* transportaba hidrocarburos,

considerando la mera existencia a bordo de residuos de hidrocarburos como 'acarreo', es decir transporte. Argumentó asimismo que, si bien el Tribunal había considerado que los 2000 m<sup>3</sup> de hidrocarburos a bordo eran transportados, en el sentido de que estaban destinados a ser transportados a las refinerías de petróleo, no había pruebas de que tal fuese el caso. El Fondo llamó la atención sobre un documento emitido por el Ministerio de la Marina Mercante que probaba sin lugar a dudas que el *Slops*, que constituía una unidad industrial flotante para el tratamiento de residuos de hidrocarburos y su separación del agua, había funcionado continuamente como tal desde mayo de 1995 y había estado permanentemente fondeado desde esa fecha sin equipo de propulsión. El Fondo manifestó que el *Slops* no había estado destinado al transporte marítimo de residuos de hidrocarburos a las refinerías de petróleo y nunca había llevado a cabo tales operaciones mientras servía de instalación flotante para el tratamiento de residuos de hidrocarburos, habiéndose efectuado tal transporte mediante gabarras que pertenecían a terceros, que se abarloban al *Slops* para recibir los residuos de hidrocarburos y los transportaban a las refinerías para su tratamiento ulterior. El Fondo alegó además que el *Slops* no contaba con el seguro de responsabilidad exigido por el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que las autoridades griegas nunca le habían impuesto este requisito. Se señaló que las autoridades griegas estaban obligadas por el artículo VII.10 a no permitir que un buque que enarbolase el pabellón griego llevase a cabo actividades comerciales sin dicho certificado de seguro. El Fondo concluyó que, habida cuenta de estos hechos, el *Slops* no podía considerarse comprendido en la definición de 'buque' de los Convenios de 1992.

- 2.15 El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en febrero de 2004. Halló que el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por los Convenios de 1992 y desestimó las reclamaciones. El Tribunal interpretó el término 'buque' según se define en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como toda unidad flotante en el mar que transporte hidrocarburos del lugar A al lugar B. El Tribunal de Apelación tuvo en cuenta las pruebas presentadas por el Fondo que indicaba claramente que, en el momento del siniestro, el *Slops* no funcionaba como nave apta para la navegación marítima ni unidad flotante para los fines del transporte de hidrocarburos persistentes en sus tanques. El Tribunal aceptó la postura del Fondo de que el *Slops*, que había sido construido originalmente como petrolero, había efectuado su última travesía como nave de transporte de hidrocarburos en 1994. El Tribunal tomó nota también de que el *Slops* había sido vendido posteriormente a intereses griegos, que lo habían convertido en una unidad flotante de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos y a este efecto habían extraído su hélice y precintado sus máquinas, y que la Autoridad portuaria central del Pireo había confirmado que el *Slops* había estado permanentemente fondeado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. El Tribunal se refirió también al hecho de que las autoridades griegas pertinentes no habían exigido que el *Slops* estuviese asegurado de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que esto indicaba asimismo que el *Slops* no podía ser considerado como 'buque' conforme a los Convenios de 1992.
- 2.16 Los demandantes han apelado contra esta sentencia ante el Tribunal Supremo griego. Se espera que el Tribunal Supremo dicte sentencia para fines de 2005 o principios de 2006.

#### *Consideraciones del Director*

- 2.17 Durante las deliberaciones del Grupo de Trabajo intersesiones en abril de 1999 (documento 92FUND/A/4/21) sobre la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades mar adentro, una delegación señaló que, si bien el criterio de construcción era esencial para establecer si la unidad mar adentro estaba comprendida en el ámbito de los Convenios, era por sí mismo insuficiente y que el concepto de 'transporte' era igualmente fundamental. Varias delegaciones se refirieron al 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

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, sino por la normativa y legislación nacionales. Dichas delegaciones adujeron que, excepto en aquellos casos en que la unidad mar adentro se dedicase al transporte de hidrocarburos sujetos a pago de contribuciones al Fondo de 1992, dicha unidad no debería estar comprendida en el ámbito de los Convenios de 1992. La delegación observadora del International Group of P&I Clubs intentó hacer la distinción 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 por su diseño y construcción, sino también por el uso normal para el que fue concebida. Dicha delegación declaró que las distinciones no eran tan claras en el caso del almacenamiento, que los Clubs pertenecientes al Internacional Group 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. En consecuencia, dicha delegación propuso que, aunque los Convenios de 1992 no debían aplicarse, en general, a las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga pero que 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.

- 2.18 El Director toma nota de que los buques 'receptores' que se dedican a las operaciones de transbordo de buque a buque del tipo practicado en aguas malasias, aunque estén permanentemente fondeados y funcionen como unidades flotantes de almacenamiento, a diferencia del *Slops* (ver párrafos 2.8-2.16 supra), están matriculados como petroleros, cuentan con una tripulación completa y están listos para navegar. El Director toma nota asimismo de que estas naves llevan certificados donde consta que el seguro u otra garantía financiera está en vigor de acuerdo con el artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 2.19 El Director toma nota de que, a pesar de que los buques 'receptores' que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque en aguas malasias ya no podrán ser utilizados legalmente para el comercio y, por tanto, tal vez no puedan dedicarse legalmente al transporte marítimo de hidrocarburos a granel, siguen siendo buques tanque de navegación marítima contruidos para el transporte de hidrocarburos como carga, están matriculados como buques tanque, tienen tripulación completa, están listos para navegar previa notificación con 24 horas de antelación y tienen un seguro de responsabilidad por contaminación. Habiendo considerado todos los hechos específicos de estas operaciones, el Director opina que tales naves están comprendidas en la definición de 'buque' conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

### **3 Transbordos de buque a buque e hidrocarburos sujetos a contribución**

#### *Consideraciones previas de la Asamblea del Fondo de 1971*

- 3.1 El artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992 dispone que las contribuciones anuales al Fondo de 1992 serán pagadas, respecto de cada Estado Contratante, por cualquier persona que durante el año civil a que se hace referencia, haya recibido hidrocarburos sujetos a contribución en cantidades que en total excedan de 150 000 toneladas en los puertos o instalaciones terminales situados en el territorio del Estado de que se trate, cuando dichos hidrocarburos hayan sido transportados por mar hasta esos puertos o instalaciones terminales.
- 3.2 Como se refleja en las actas oficiales de la Conferencia sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971,

que adoptó el Convenio del Fondo de 1971, el Relator de la Conferencia, en su explicación del principio general del sistema de contribuciones establecido en el artículo 10, señaló entre otras cosas, que las contribuciones tenían que efectuarse cada vez que había un desplazamiento, por ejemplo, cuando una entrega de crudos iba seguida de una entrega de fuel oil producido a partir de dichos crudos (CONF.2/C/SR.13, página 404).

3.3 En su 1ª sesión extraordinaria en octubre de 1980, la Asamblea del Fondo de 1971 estudió las circunstancias en las que los hidrocarburos sujetos a contribución debían considerarse 'recibidos'. La Asamblea examinó el informe de un Grupo de Trabajo intersesiones, que se había reunido en junio de 1980 para discutir, entre otras cosas, esta cuestión. La Asamblea aprobó la siguiente interpretación del término 'recibido' (documento FUND/A/ES.1/13, párrafo 10).

a) La descarga en un tanque flotante en las aguas territoriales de un Estado Miembro (incluidos sus puertos) constituye una recepción de hidrocarburos, independientemente de si el tanque está conectado a instalaciones mar adentro mediante un oleoducto o no. Los buques se consideran tanques flotantes en este respecto solamente si se trata de buques 'apagados', es decir, si no están listos para navegar.

b) El tráfico dentro una zona portuaria no deberá considerarse transporte por mar.

c) El transbordo de buque a buque no será considerado como recepción, independientemente del lugar donde se efectúe este transbordo (esto es, dentro de una zona portuaria o fuera del puerto, pero en aguas territoriales) y de si se efectúa exclusivamente con el equipo de los buques o por medio de un oleoducto que pase sobre tierra. Esto se aplica a un transbordo entre dos buques de navegación marítima así como a un transbordo entre un buque de navegación marítima y un buque de navegación por aguas interiores, e independientemente de si el transbordo se efectúa dentro o fuera de la zona portuaria. Cuando los hidrocarburos, tras haber sido transbordados de un buque de navegación marítima a otro buque, sean transportados por este último a una instalación en tierra situada en el mismo Estado Miembro o en otro Estado Miembro, la recepción en dicha instalación deberá considerarse recepción de hidrocarburos transportados por mar. No obstante, en el caso de que los hidrocarburos pasen por un tanque de almacenamiento antes de ser cargados en el otro buque, deberán ser declarados como hidrocarburos recibidos en ese tanque en ese Estado.

3.4 La interpretación que antecede se refleja en las notas explicativas adjuntas al formulario del Fondo de 1992 para el informe de hidrocarburos recibidos sujetos a contribución (que constituye un anexo al Reglamento interior), cuya versión actual fue aprobada por la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión extraordinaria en marzo de 2005 (documento 92FUND/A/ES.9/28, párrafo 16.2).

#### *Consideraciones del Director*

3.5 El Director entiende que en el caso de las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque en aguas malasia, los hidrocarburos se venden ulteriormente a terceros, a veces después de su modificación mediante mezcla a bordo. Se tiene entendido también que en otros países se llevan a cabo operaciones similares de transbordo de hidrocarburos de buque a buque.

3.6 El Director opina que el caso de los hidrocarburos modificados por mezcla a bordo según se expone en el párrafo 3.5 es análogo al ejemplo del fuel oil producido a partir de crudos mencionado por el Relator de la Conferencia de 1971 según se expone en el párrafo 3.2 supra. Considera, por tanto, que el transporte por mar de hidrocarburos después de haber sido modificados mediante



mezcla a bordo del buque 'receptor' representa un desplazamiento aparte respecto al transporte por mar de los hidrocarburos originales recibidos en el buque 'receptor'. El Director concluye, en consecuencia, que los hidrocarburos modificados mediante mezcla a bordo antes de su transbordo deberían considerarse recibidos en el buque 'receptor' a los efectos del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992 y, por tanto, ser tenidos en cuenta para la recaudación de contribuciones.

- 3.7 El Director opina asimismo que las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque tales como las llevadas a cabo en aguas malasia son algo distintas del tipo mencionado en el punto 3.3 c) supra, ya que el buque 'receptor' funciona más como un terminal de hidrocarburos o un tanque flotante que como un buque tradicional que se dedique a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque. Por esta razón, el Director considera que todos los hidrocarburos persistentes recibidos mediante operaciones de transbordo de buque a buque efectuadas por medio de buques permanentemente fondeados en el territorio o mar territorial de un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992, independientemente de si son mezclados o no, deberían considerarse recibidos en el buque 'receptor' a los efectos del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992 y, por tanto, ser tenidos en cuenta para la recaudación de contribuciones.
- 3.8 El Director toma nota, sin embargo, que ninguna de las interpretaciones expuestas en los párrafos 3.6 y 3.7 es compatible con la interpretación actual del concepto de 'recibido' establecida en el punto 3.2 a) supra, a saber, que los buques serán considerados tanques flotantes en esta conexión únicamente si están 'apagados', esto es, si no están listos para navegar. Si la Asamblea estuviese de acuerdo con alguna de las interpretaciones del Director, sería necesario modificar el texto de la sección relativa a los tanques flotantes en la nota explicativa adjunta al formulario del Fondo de 1992 para el informe de hidrocarburos recibidos sujetos a contribución. El Director propone el siguiente texto revisado para su consideración por la Asamblea (las modificaciones aparecen destacadas; el texto entre corchetes se incluiría sólo si la Asamblea decidiese que sólo los hidrocarburos modificados deben considerarse recibidos a los efectos del artículo 10.1 a)):

'Recibidos en los puertos o instalaciones terminales situados en el Estado Miembro' comprende la descarga en un tanque flotante en las aguas territoriales del Estado Miembro (incluidos sus puertos), independientemente de que el tanque esté conectado a instalaciones en tierra por medio de un oleoducto o no. Los buques son considerados tanques flotantes en esta conexión<sup><1></sup> si están 'apagados', es decir, si no están listos para navegar, **o si están permanentemente fondeados [y los hidrocarburos son modificados a bordo mediante mezcla].**

- 3.9 Si la Asamblea estuviese de acuerdo con el punto de vista del Director, podrá invitarle a investigar en qué medida se llevan a cabo operaciones similares a las descritas en el párrafo 3.5 en el mundo, ya que ello podría tener repercusiones considerables sobre el número de contribuyentes a los Fondos y las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución.

#### **4 Medidas cuya adopción se pide a la Asamblea**

Se invita a la Asamblea a que tenga a bien:

- a) Tomar nota de la información contenida en este documento;

---

<1> Se ha suprimido la palabra 'sólo'.

- b) decidir si las unidades flotantes de almacenamiento fondeadas permanentemente que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de un buque a otro del mismo tipo que las operaciones efectuadas en aguas malasia, que están matriculadas como buques tanque pero no se pueden utilizar legalmente para el comercio, tienen tripulación completa, están listas para navegar y cuentan con un seguro de responsabilidad por contaminación, están comprendidas en la definición de 'buque' conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y al Convenio del Fondo de 1992;
  - c) decidir si todos los hidrocarburos persistentes recibidos, o recibidos y modificados después mediante mezcla a bordo, en tales buques mientras operan en el territorio, incluidas las aguas territoriales, de un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992, deberían considerarse recibidos en el buque 'receptor' a los efectos del artículo 10.1 a) de dicho Convenio y, en consecuencia, tenerse en cuenta para la recaudación de contribuciones;
  - d) si los hidrocarburos recibidos en las circunstancias expuestas en el párrafo c) fuesen considerados recibidos en el buque 'receptor' a los efectos del artículo 10.1 a), decidir si se revisará el texto relativo a los tanques flotantes en la nota explicativa adjunta al formulario del Fondo de 1992 para el informe de hidrocarburos recibidos sujetos a contribución; y
  - e) considerar si se encargará al Director que emprenda un estudio para determinar en qué medida los propietarios u operadores inscritos de los buques se dedican a operaciones similares de transbordo de hidrocarburos de buque a buque en el ámbito mundial.
-