



FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN  
DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN  
POR HIDROCARBUROS

|                                    |                       |
|------------------------------------|-----------------------|
| <b>Punto 4 del orden del día</b>   | <b>IOPC/APR16/4/1</b> |
| Original: INGLÉS                   | 24 de marzo de 2016   |
| Asamblea del Fondo de 1992         | <b>92AES20</b> •      |
| Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 | <b>92EC66</b>         |
| Asamblea del Fondo Complementario  | <b>SA12</b> •         |

## DOCUMENTO DE ORIENTACIÓN PARA LOS ESTADOS MIEMBROS

### Consideración de la definición de "buque"

#### Nota de la Secretaría

**Resumen:**

En su sesión de octubre de 2015 el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 decidió aceptar las recomendaciones del 7º Grupo de trabajo intersesiones relativas a la lista ilustrativa de naves que están claramente comprendidas o no comprendidas en la definición de "buque" según se establece en el artículo I 1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC 1992) y que forma la primera parte del enfoque híbrido examinado por el Grupo de trabajo. El Consejo Administrativo decidió también adoptar el concepto de la cadena de transporte marítimo a manera de herramienta interpretativa para definir, caso por caso, las situaciones o "zonas grises" en que no resulte claro si una nave está comprendida en la definición de "buque", lo cual, a su vez, forma la segunda parte del enfoque híbrido.

El Consejo Administrativo decidió además encargar a la Secretaría que elaborase un documento de orientación sucinto que recogiera las conclusiones del Grupo de trabajo para que lo examine la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de abril de 2016.

El proyecto de documento de orientación se incluye en el anexo I del presente documento para su examen por la Asamblea del Fondo de 1992. El anexo II contiene ejemplos de cuándo comienza y concluye la cadena de transporte marítimo. Si la Asamblea aprueba el texto propuesto de los dos anexos, el documento de orientación se publicaría en un formato electrónico similar al de otras publicaciones de los FIDAC.

**Medidas que se han de adoptar:**

Asamblea del Fondo de 1992

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a:

- a) tomar nota de la información que se facilita en este documento; y
- b) decidir si aprueba el documento de orientación para los Estados Miembros acerca de la consideración de "buque", en la forma en que figura en los anexos I y II.

Asamblea del Fondo Complementario

Tomar nota de la información.

## **1 Antecedentes**

- 1.1 El 7º Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992 se reunió en cuatro ocasiones: en abril de 2012, abril de 2013, mayo de 2014 y abril de 2015. Además, un grupo consultivo, establecido por el Grupo de trabajo, se reunió en octubre de 2013.
- 1.2 En octubre de 2015 el Grupo de trabajo presentó su informe final al Consejo Administrativo del Fondo de 1992 (documentos [IOPC/OCT15/4/2](#) e IOPC/OCT15/4/2/WP.1). Después de que varias delegaciones formularon sugerencias relativas al texto del documento IOPC/OCT15/4/2/WP.1, el Consejo Administrativo decidió encargar a la Secretaría que elaborara un documento de orientación sucinto que recogiera las conclusiones del Grupo de trabajo.
- 1.3 El documento de orientación se ha concebido como un instrumento aclaratorio para los gobiernos y varias entidades marítimas, entre ellas Estados de abanderamiento, propietarios de buques, aseguradores, empresas explotadoras de artefactos mar adentro y los tribunales de los Estados Miembros, específicamente acerca de si una nave está claramente comprendida o no en la definición de "buque" que se establece en el artículo I 1) del CRC de 1992. El documento también facilita información acerca de la cadena de transporte marítimo, que se utilizará como una herramienta interpretativa para definir, caso por caso, las situaciones o "zonas grises" en que no resulte claro si una nave está comprendida en la definición de "buque".
- 1.4 El proyecto de documento de orientación se incluye en el anexo I de este documento para que lo examine la Asamblea del Fondo de 1992. El anexo II contiene ejemplos de cuándo comienza y cuándo concluye la cadena de transporte marítimo.
- 1.5 Si la Asamblea del Fondo de 1992 decide aprobar el proyecto de texto del documento de orientación, la Secretaría publicaría el documento en un formato electrónico similar al de otras publicaciones de los FIDAC, que pueden encontrarse en la sección de publicaciones de su sitio en la web ([www.fidac.org](http://www.fidac.org)).

## **2 Medidas que se han de adoptar**

### Asamblea del Fondo de 1992

- 2.1 Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a:
  - a) tomar nota de la información que se facilita en este documento; y
  - b) decidir si aprueba el documento de orientación para los Estados Miembros acerca de la consideración de "buque", en la forma en que figura en los anexos I y II.

### Asamblea del Fondo Complementario

- 2.2 Se invita a la Asamblea del Fondo Complementario a tomar nota de la información que figura en este documento.

## ANEXO I

**[Proyecto]**

# DOCUMENTO DE ORIENTACIÓN PARA LOS ESTADOS MIEMBROS

## Consideración de la definición de "buque"

### PREFACIO

Este documento de orientación es una guía general para la consideración de la definición de "buque" según se establece en el artículo I 1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC 1992).

El documento podrá ayudar a determinar si en principio se debería pagar indemnización después de un siniestro de derrame de hidrocarburos.

Este documento refleja la decisión adoptada por los Estados Miembros del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992) en la sesión de octubre de 2015 del Consejo Administrativo del Fondo de 1992 (documento [IOPC/OCT15/11/1](#), párrafo 4.3.23) y no debería considerarse como una interpretación autorizada de los Convenios internacionales pertinentes.

## LA DEFINICIÓN DE "BUQUE"

### 1 Lo que se ha acordado con respecto a la cuestión relativa a la definición de "buque"

- 1.1 En octubre de 2015 el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 acordó aceptar las recomendaciones del 7º Grupo de trabajo intersesiones relativas a la lista ilustrativa de naves que están claramente comprendidas o no comprendidas en la definición de "buque" establecida en el artículo I 1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC 1992).
- 1.2 El Consejo Administrativo tomó nota de que el Grupo de trabajo había hecho hincapié en que la lista no era exhaustiva y que tan solo era indicativa de los artefactos que están claramente comprendidos en la definición de "buque" o que quedan claramente fuera de la definición, y en que otros artefactos de características similares podrán quedar dentro o fuera de la definición en función de las circunstancias, que tendrán que considerarse entonces caso por caso.

### 2 El "enfoque híbrido"

- 2.1 En vista de las dificultades que podrían surgir tratando de clasificar ciertas categorías de naves o de posibles situaciones según estén comprendidas o no en la definición de "buque" a tenor de lo que se establece en el artículo I 1) del CRC 1992, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 decidió adoptar un "enfoque híbrido" en virtud del cual los Estados Miembros recurrirían siempre que fuera posible a la lista ilustrativa convenida de naves que estén claramente comprendidas o claramente no comprendidas en las definiciones y usarían el concepto de la "cadena de transporte marítimo" como una herramienta interpretativa para definir las "zonas grises" o situaciones en que no resulte claro si un artefacto es o no es un "buque".

### 3 Lista ilustrativa de naves que se encuentran claramente dentro de la definición de "buque"

- 3.1 La lista de naves que se encuentran claramente dentro de la definición de "buque" es la siguiente:
  - 1) una nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar construido o bien adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga;
  - 2) una nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar en lastre después de un viaje de transporte de hidrocarburos y con residuos de los hidrocarburos a bordo;
  - 3) un artefacto<sup><1></sup> que transporte hidrocarburos a granel como carga que está siendo remolcado (o bien está fondeado temporalmente a causa de incidentes normales de la navegación o impuestos por fuerza mayor o situaciones de peligro);
  - 4) un buque capaz de transportar hidrocarburos y otras cargas (es decir, un mineralero-granelero-petrolero) 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 residuos a bordo;

---

<1> Podría ser una gabarra o un artefacto mar adentro.

- 5) los artefactos mar adentro<sup><2></sup> con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar a bordo de modo que puedan utilizarse como unidades de almacenamiento o bien para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que satisfagan los requisitos de transporte de hidrocarburos y de realización de un viaje; y
- 6) los artefactos originalmente contruidos o adaptados (o que pueden ser explotados) como buques para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente transformados en unidades flotantes de almacenamiento y descarga (UFAD), que mantengan la capacidad para navegar por mar con gobierno y propulsión propios y con gente de mar a bordo y que satisfagan los requisitos de transporte de hidrocarburos y de realización de un viaje.

3.2 El propietario de una nave claramente comprendida en la definición de "buque" y que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga está obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que le corresponda en virtud del artículo VII 1) del CRC 1992.

3.3 De igual modo, un Estado Contratante debe expedir un certificado a los buques comprendidos en la definición de "buque" en virtud del artículo VII 2) del CRC 1992.

#### **4 Ejemplos de artefactos que están claramente fuera de la definición de "buque"**

4.1 La siguiente es la lista de naves que claramente no están comprendidas en la definición de "buque":

- 1) gabarras certificadas o clasificadas exclusivamente para la navegación en aguas interiores;
- 2) naves que no están contruidas o adaptadas para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. Tales categorías incluyen naves "distintas de los buques tanque", tales como:
  - a) portacontenedores;
  - b) buques de crucero;
  - c) remolcadores;
  - d) dragas;
  - e) naves de carga general;
  - f) naves de apoyo para inmersiones;
  - g) graneleros;
  - h) naves de pasajeros;
  - i) buques para el transporte de automóviles;
  - j) buques pesqueros; y
  - k) transbordadores.
- 3) Naves o artefactos utilizados en:
  - a) trabajos de exploración; por ejemplo, plataformas autoelevadoras o unidades móviles de producción mar adentro (una plataforma autoelevadora independientemente de que lleve equipo de separación de hidrocarburos, gas y agua); o
  - b) la producción o procesamiento de hidrocarburos, por ejemplo, buques para perforaciones, UFPPAD y UFPAD, incluida la separación de agua y gas, y su gestión.

---

<sup><2></sup> El término "artefacto mar adentro" podría referirse a unidades flotantes de perforación, producción, almacenamiento y descarga (UFPPAD), unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (UFPAD), unidades flotantes de almacenamiento y descarga (UFAD) o unidades flotantes de almacenamiento (UFA), ya sea contruidas a tal efecto o transformadas o adaptadas a partir de naves aptas para la navegación marítima contruidas para el transporte de hidrocarburos.

- 4.2 Las naves o artefactos que no están comprendidos en la definición de "buque" no están obligados a mantener un seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que les corresponda en virtud del artículo VII 1) del CRC 1992.
- 4.3 De igual modo, no es necesario que el Estado Contratante expida un certificado atestiguando que hay vigente un seguro u otra garantía financiera en virtud de las disposiciones del CRC 1992, con respecto a aquellos tipos de naves que claramente no están comprendidas en la definición de "buque".

## **5 Cadena de transporte marítimo**

- 5.1 Las situaciones en que no esté claro si una nave está comprendida en la definición de "buque" con arreglo a la lista anterior podrán resolverse aplicando la decisión de los órganos rectores del Fondo de 1992 relativa a la definición de cada situación mediante el uso como herramienta interpretativa de la cadena de transporte marítimo.
- 5.2 El concepto de la cadena de transporte marítimo se ha concebido para reflejar la percepción que la comunidad marítima ha adquirido de los peligros de la contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel como carga.
- 5.3 La cadena de transporte marítimo comienza después del embarque de los hidrocarburos y concluye cuando los hidrocarburos finalmente se descargan en un puerto o en una instalación terminal, según se define esta última en el artículo 1 8) del Convenio del Fondo de 1992. Esta cadena de transporte marítimo incluye las operaciones marítimas o el transporte de hidrocarburos. Las operaciones marítimas incluyen las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque, los periodos de espera, el almacenamiento (con exclusión de las naves o artefactos que no tienen capacidad de navegación)<sup><3></sup> y el fondeo, en espera de su entrega final en un puerto o instalación terminal o al consumidor o receptor final<sup><4></sup>.
- 5.4 En el anexo II se suministran ejemplos de la cadena de transporte marítimo.

\*\*\*

---

<3> La cadena de transporte marítimo termina en las instalaciones de almacenamiento que no disponen de capacidad de navegación, y otra cadena de transporte marítimo empieza cuando los hidrocarburos de esas instalaciones se cargan en una nave.

<4> Podría ser fueloil entregado desde un buque que lo almacena para su transbordo a un buque que lo utilizará para sus máquinas. En este caso, la cadena de transporte marítimo finalizaría en el momento en que los hidrocarburos sean transbordados al buque que los usa.

## ANEXO II

### EJEMPLOS DE CUÁNDO COMIENZA Y CONCLUYE LA CADENA DE TRANSPORTE MARÍTIMO (se incluirá como anexo en el documento de orientación definitivo)

#### *Ejemplo 1: Carga de hidrocarburos desde una fuente en tierra*

- 1.1 En el caso de los hidrocarburos producidos en tierra, la cadena de transporte marítimo comienza en el momento en que los hidrocarburos se embarcan como carga a granel en un artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar, y termina cuando se descargan en un puerto o instalación terminal situados en el territorio de un Estado Miembro.
- 1.2 Si esos hidrocarburos se vuelven a cargar en otra nave para ser transportados, sea internamente (cabotaje) en las aguas territoriales o en la zona económica exclusiva (o equivalente) del Estado Miembro, o fuera de las aguas territoriales o de la zona económica exclusiva (o equivalente), esto se consideraría como una nueva cadena de transporte marítimo.

#### *Ejemplo 2: Carga de hidrocarburos desde una unidad que recibió hidrocarburos de una fuente mar adentro*

- 1.3 En las situaciones en que los hidrocarburos se producen mar adentro, el razonamiento lógico es que la cadena de transporte marítimo comienza en el momento en que los hidrocarburos se cargan en una nave distinta de aquella que los recibió directamente desde el pozo submarino al que estaba conectada.
- 1.4 Por lo general, tales situaciones incluirían:

Una nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar que cargue hidrocarburos de:

- i) otro artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar en una operación normal de transbordo de hidrocarburos de buque a buque (este punto se incluiría en esta lista únicamente si el artefacto descrito que descarga los hidrocarburos los hubiera recibido directamente de un pozo);
  - ii) unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga (UFPAD);
  - iii) unidad flotante de perforación, producción, almacenamiento y descarga (UFPPAD);
  - iv) plataformas autoelevadoras;
  - v) unidades móviles de producción mar adentro; o
  - vi) unidad flotante de almacenamiento y descarga (UFAD).
- 1.5 Por lo que se refiere a una UFAD, si se tratase de una UFAD o de un artefacto construidos a tal efecto según se menciona en el párrafo 3.1 5) o 6) del Documento de orientación, entonces habría que determinar si la UFAD o el artefacto también se encontraba transportando hidrocarburos como carga en un viaje desde o hacia un puerto o terminal situado fuera del yacimiento petrolífero en que normalmente opera. De ser así, entonces la UFAD misma también sería considerada como buque con arreglo al CRC 1992, al igual que la nave receptora. Sin embargo, la UFAD quedaría fuera del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 cuando dejase un yacimiento mar adentro por razones operativas o simplemente para evitar condiciones meteorológicas adversas.
  - 1.6 En otros casos en que intervengan estos artefactos mar adentro, en particular, UFPAD o UFPPAD, las naves no forman parte de la cadena de transporte marítimo cubierta por los regímenes de indemnización, ya que las actividades de exploración, perforación, producción o procesamiento quedan fuera del ámbito de aplicación del régimen de indemnización.

*Ejemplo 3: Carga de hidrocarburos desde un sistema de amarre o plataforma que recibió hidrocarburos de una fuente mar adentro*

- 1.7 Se da otra situación en la que los hidrocarburos se producen mar adentro, de la que podría afirmarse que la cadena de transporte marítimo comienza en el momento en que los hidrocarburos se cargan en un artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel. La mayor parte de los hidrocarburos producidos mar adentro se sacan desde los pozos submarinos hasta la superficie mediante oleoductos ("tubos de subida") que los conducen hasta una boya de amarre o plataforma fijas, en vez de directamente a una nave. De allí, los hidrocarburos se bombean a un buque tanque o a una serie de buques tanque, UFAD o UFPAD que están conectados a la boya de amarre o plataforma fijas.
- 1.8 En la mayor parte de los casos, una nave (por lo general un buque tanque) se fija a la plataforma o sistema de amarre, embarca los hidrocarburos como carga e inicia el viaje con la carga; en este caso, una vez que el buque tanque ha cargado los hidrocarburos, estaría comprendido en la definición de "buque" que se establece en el artículo I 1) del CRC de 1992. Se sugiere que si una UFAD con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar con certificación de competencia a bordo, se fija a la plataforma o boya de amarre, carga los hidrocarburos y después inicia el viaje cargada con hidrocarburos, solo después de que hubiese embarcado la carga quedaría comprendida en la definición de "buque" con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992.
- 1.9 No obstante, en algunos casos, una UFAD con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar con certificación de competencia a bordo y el dispositivo de conexión apropiado para fijarse a la plataforma o boya de amarre se fijaría a la boya o plataforma y después bombearía los hidrocarburos recogidos a una nave (por lo general un buque tanque). En este caso, que implicaría el uso de una UFAD y una nave, una cadena de transporte marítimo comenzaría en el momento en que los hidrocarburos se transbordan a la nave, y si la UFAD se desconecta de la plataforma o boya, comenzaría otra cadena de transporte separada de la operación en la que intervino la UFAD.

*Puntos a tener en cuenta*

- 1.10 En los ejemplos 1, 2 y 3 anteriores, la cadena de transporte marítimo comenzaría en el momento de embarcar la carga independientemente de si tuviese un destino conocido en el momento del embarque<sup><1></sup>.
- 1.11 Además, incluso si el destino final de la carga de hidrocarburos sigue siendo desconocido y, en consecuencia, la nave de transporte se dirige a un lugar de fondeo por un largo periodo, la nave o artefacto flotante en el mar de transporte permanece dentro de la cadena de transporte marítimo hasta la entrega final de la carga.
- 1.12 Es importante observar que todos los ejemplos están basados en los siguientes supuestos:
- a) la nave en cuestión lleva una carga de "hidrocarburos", según se definen estos en el artículo I 5) del CRC 1992; y

---

<sup><1></sup> En algunos casos, las cargas de hidrocarburos se embarcan con fines simplemente de arbitraje o especulativos, en espera de que aumente el precio de estos, tras lo cual el propietario de los hidrocarburos y su destino final pueden cambiar muchas veces antes de su entrega final.



- b) la "cadena de transporte marítimo" incluye las operaciones marítimas o el transporte de hidrocarburos después de que son embarcados, hasta su descarga final en un puerto o instalación terminal, según se define esta última en el artículo 1 8) del Convenio del Fondo de 1992. Estas operaciones marítimas incluyen las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque, los periodos de espera, el almacenamiento (con exclusión de las naves o artefactos que no tienen capacidad de navegación)<sup><2></sup> y el fondeo, en espera de su entrega final en un puerto o instalación terminal o al consumidor o receptor final<sup><3></sup>.
- 

---

<2> La cadena de transporte marítimo termina en las instalaciones de almacenamiento que no disponen de capacidad de navegación, y otra cadena de transporte marítimo empieza cuando los hidrocarburos de esas instalaciones se cargan en una nave.

<3> Podría ser fueloil entregado desde un buque que lo almacena para su transbordo a un buque que lo utilizará para sus máquinas. En este caso, la cadena de transporte marítimo finalizaría en el momento en que los hidrocarburos se transborden al buque que los usa.