



FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN DE  
DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACIÓN POR  
HIDROCARBUROS

<b>Punto 4 del orden del día</b>	<b>IOPC/OCT09/4/3</b>	
Original: INGLÉS	30 de septiembre de 2009	
Asamblea del Fondo de 1992	<b>92A14</b>	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	<b>92EC46</b>	
Asamblea del Fondo Complementario	<b>SA5</b>	●
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	<b>71AC24</b>	

## CONSIDERACIÓN DE LA DEFINICIÓN DE 'BUQUE'

### Nota del Director

**Resumen:**

En su sesión de octubre de 2008, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró la definición de 'buque' en conexión con el siniestro del *Slops* y, tras un debate, encargó al Director que examinase de nuevo la política del Fondo de 1992 en lo referente a aquella definición y presentase un documento para que la Asamblea del Fondo de 1992 lo considerase en la sesión de octubre de 2009.

Como le encargó el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Director ha examinado de nuevo la política del Fondo de 1992 en lo referente a la definición de 'buque', en particular en relación con las unidades flotantes de almacenamiento (FSU) como el *Slops*, con vistas a determinar si existía un riesgo grave de tratamiento desigual a consecuencia de que los tribunales de algunos Estados Miembros, pero no todos, aplican la definición de 'buque' conforme a la política del Fondo de 1992. Asimismo examinó, si tal fuera el caso, si escoger otra política en lo referente a la definición de 'buque' disminuiría ese riesgo. Para facilitar a la Asamblea una visión de conjunto, el Director ha pasado revista a las consideraciones y decisiones de política adoptadas en la Organización a lo largo de los años.

Se examinaron además las consecuencias de ese cambio de política, no sólo respecto a las contribuciones a los Fondos, sino también respecto al propietario del buque y Estados Miembros en el contexto del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992).

El Director concluye que, dada la complejidad de las cuestiones involucradas y como tal cambio de política sería potencialmente de largo alcance, cualquier labor ulterior sobre esta cuestión necesitaría un fuerte apoyo, y participación, de los Estados Miembros, así como las industrias pertinentes a fin de asegurar una razonable probabilidad de éxito.

**Medidas que se han de adoptar:**

Asamblea del Fondo de 1992:

Decidir si se han de emprender trabajos para un cambio sobre la interpretación de la definición de 'buque', en particular en lo que se refiere a la cuestión de si los daños de contaminación causados por las FSU como el *Slops* deben quedar cubiertos por los Convenios de 1992.

Asamblea del Fondo Complementario:

Tomar nota de la información.

## 1 Introducción

1.1 En su 42ª sesión, celebrada en octubre de 2008, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró la

definición de 'buque' en conexión con el siniestro del *Slops*. El Comité tomó nota de que, a juicio del Director, existía el potencial de un tratamiento desigual a consecuencia de que los tribunales de algunos Estados Miembros aplican la definición de 'buque' conforme a la política del Fondo de 1992, mientras que en otros Estados Miembros los tribunales aplicarían una definición más amplia de 'buque', como había hecho el Tribunal Supremo de Grecia.

- 1.2 Varias delegaciones declararon que el Fondo de 1992 no debería modificar su política sobre la definición de 'buque', dado que esa política había sido adoptada por la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 1999 siguiendo una recomendación del 2º Grupo de Trabajo intersesiones y era, en su opinión, la política apropiada. Estas delegaciones señalaron que modificar la política del Fondo no sería garantía de que los tribunales de los Estados Miembros aplicasen la nueva política y que no procedía modificarla como consecuencia de la sentencia ocasional dictada por el tribunal de un Estado Contratante. Se apuntó que para que los tribunales nacionales tuviesen en cuenta una definición modificada de 'buque' sería preciso modificar el texto de los Convenios de 1992, pues los tribunales nacionales sólo están vinculados por los mismos Convenios.
- 1.3 La mayoría de las delegaciones recordaron, no obstante, que cuando se examinó la definición de 'buque' en el 2º Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1992, establecido por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 3ª sesión en octubre de 1998, surgieron opiniones contrapuestas. Estas delegaciones declararon que la política del Fondo debería evolucionar y que la decisión del Tribunal Supremo griego constituía un precedente que no se ajustaba a la política del Fondo de 1992. Estas delegaciones añadieron que en su opinión el Fondo de 1992 debería tener en cuenta las decisiones de los tribunales nacionales.
- 1.4 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 encargó al Director que examinase de nuevo la política del Fondo de 1992 en lo referente a la definición de 'buque' y presentase un documento para que la Asamblea lo considerase en la sesión de octubre de 2009 (documento 92FUND/EXC.42/14, párrafos 3.3.25 y 3.3.32).
- 1.5 Como le encargó el Comité, el Director ha examinado de nuevo la política del Fondo de 1992 en lo referente a la definición de 'buque', en particular en relación con las FSU como el *Slops*, con vistas a determinar si existía un riesgo grave de tratamiento desigual a consecuencia de que los tribunales de algunos Estados Miembros aplican la definición de 'buque' conforme a la política del Fondo de 1992, y en otros Estados Miembros los tribunales aplican una definición más amplia de 'buque' y, si tal fuera el caso, si escoger otra política en lo referente a la definición de 'buque' disminuiría ese riesgo. A ese fin, el Director ha pasado revista a las consideraciones y decisiones de política adoptadas en la Organización a lo largo de los años en lo referente a la definición de 'buque', en particular en lo referente a las unidades flotantes de almacenamiento (FSU).

## **2 Aplicabilidad de los Convenios de 1992 al *Slops***

- 2.1 El *Slops*, que fue matriculado en el Registro de Buques del Pireo en 1994, estaba originalmente diseñado y construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. 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 precintar las máquinas y separar la hélice era modificar la categoría de la embarcación de buque a una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos. Desde su transformación, al parecer el *Slops* había permanecido anclado en la ubicación donde se produjo el siniestro y había sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos. Se tenía entendido que los residuos oleosos recuperados de los desechos decantados fueron vendidos como fueloil de calidad inferior.

### *Decisión del Comité Ejecutivo*

- 2.2 En julio de 2000, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, aplicando la política del Fondo de 1992 en lo referente a la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro, esbozada en el párrafo 3.9 infra (véase documento 92FUND/A.4/32, párrafos 24.3 y 24.10), decidió que el

*Slops* no debía ser considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, y que, por tanto, estos Convenios no se aplicaban a este siniestro (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.3.8).

*Sentencia del Tribunal Supremo de Grecia*

- 2.3 El Tribunal Supremo dictó sentencia en junio de 2006. La mayoría de los jueces estimó que el Tribunal de Apelación había contravenido las disposiciones del derecho sustantivo de los Convenios de 1992 relativas a la definición de 'buque'. Por consiguiente, la mayoría juzgó que, en el momento del siniestro, el *Slops* debería ser considerado como 'buque' según la definición de los Convenios de 1992, ya que revestía el carácter de un artefacto flotante en el mar que, tras su transformación a una FSU, almacenaba productos de hidrocarburos a granel y, además, podía moverse por remolque, con el consiguiente riesgo de contaminación, sin que fuese necesario que hubiese ocurrido un siniestro durante el transporte de hidrocarburos a granel (véase documento 92FUND/EXC.38/6, párrafo 2.6).

**3 Anteriores consideraciones de política y decisiones sobre la definición de 'buque' en relación con la FSU**

*Consideraciones y decisiones sobre las FSU*

- 3.1 En octubre de 1998, la Asamblea del Fondo de 1992 estableció el 2º Grupo de Trabajo intersesiones para estudiar, entre otras cosas, si los Convenios de 1992 tienen aplicación a unidades móviles mar adentro, es decir, a unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y a unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), y en qué medida.
- 3.2 El Artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 define el término "buque" de la manera siguiente:
- “Buque” significa 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.
- 3.3 El Artículo 1.2 del Convenio del Fondo de 1992 incorpora por referencia esta definición.
- 3.4 En cuanto a las FSU y FPSO, el Director presentó en abril de 1999 el documento 92FUND/WGR.2/2 al 2º Grupo de Trabajo intersesiones, que examinó la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades mar adentro.
- 3.5 En aquel documento el Director concluyó, sobre la base de un análisis de la labor preparatoria tanto de la Conferencia Diplomática que dio existencia a los Protocolos de 1984 que enmienda el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y al Convenio del Fondo 1971, como de la Conferencia Diplomática en la que se adoptaron los Protocolos de 1992 que enmienda el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y al Convenio del Fondo 1971, que parece que el tema de la aplicabilidad de los Protocolos de 1984 a las FSU y FPSO no se debatió en la Conferencia Diplomática de 1984, que las deliberaciones de la Conferencia Diplomática de 1984 iban dirigidas a los buques tanque sin carga y a los buques de carga combinados, y que este aspecto no se debatió durante la Conferencia Diplomática de 1992. Por esta razón, el Director concluyó que en su opinión no es posible suponer si los autores de lo que se convirtió en los Protocolos de 1992 tuvieron intención de que la definición de 'buque' se extendiera a las FSU y FPSO.
- 3.6 El Director señaló asimismo que, si las unidades FSU y FPSO contienen hidrocarburos, constituyen un riesgo de contaminación por hidrocarburos y que, teniendo en cuenta el objetivo de los Convenios de 1992, a saber, la provisión de indemnización a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos,

podría aducirse que existen razones para incluirlas dentro del alcance de los Convenios. Añadió, sin embargo, que debería recordarse que los Convenios de 1992 fueron redactados a fin de cubrir el transporte marítimo de hidrocarburos (véase el preámbulo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969).

- 3.7 El Director manifestó asimismo que, en su opinión, a fin de que una unidad se encuentre cubierta por los Convenios de 1992, debería satisfacer dos criterios. En primer lugar, debería caer dentro de la definición de “buque”, es decir, que debería haber sido "construida o adaptada para el transporte de hidrocarburos a granel como carga". En segundo lugar, la unidad debería llevar ‘hidrocarburos’ a bordo, es decir, hidrocarburos persistentes de origen mineral a bordo, bien como carga o en los tanques de combustible líquido.
- 3.8 El aquel documento el Director sugería, en conexión con la posible aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las FSU y FPSO, dos posibles interpretaciones de la expresión "construida o adaptada para el transporte de hidrocarburos a granel o como carga" para el Grupo de Trabajo, es decir:
- i) cuando ha sido construida o adaptada de manera que *pueda* transportar hidrocarburos a granel como carga; o
  - ii) solamente cuando haya sido construida o adaptada *para fines de* transporte de hidrocarburos a granel como carga.
- 3.9 El Director en su documento consideró asimismo la importancia de si los hidrocarburos a bordo de la unidad estarían, en principio, sujetos a contribuciones de conformidad con el artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992, manifestando que sería posible argüir que, si los hidrocarburos en cuestión se tuvieran en cuenta para fines de la evaluación de las contribuciones al Fondo de 1992, el Convenio debería tener aplicación a derrames de dichos hidrocarburos. Señaló que, por regla general, los hidrocarburos contenidos en las FSU y FPSO serían llevados, en algún momento, por buque hasta un puerto o instalación terminal, lo que significa que si la instalación receptora está ubicada en un Estado Miembro del Fondo de 1992, las cantidades antedichas serían comunicadas como 'recibos' de 'hidrocarburos contribuyentes' y formarían la base para la recaudación de contribuciones.
- 3.10 Tras un cuidadoso análisis, el Director sugirió al Grupo de Trabajo que, en cuanto a aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las FSU y FPSO, podría elegirse entre una interpretación restrictiva y otra más amplia de los Convenios de 1992, como sigue:
- a) una interpretación restrictiva querría decir que las unidades mar adentro solamente estarían comprendidas dentro de la definición cuando, tras haber sido desconectadas de la instalación de explotación o producción, transportaran hidrocarburos a o desde un puerto o instalación terminal.
  - b) una interpretación más amplia extendería la definición de “buque” para incluir cualquier nave, con o sin sus propios medios de propulsión, construida o adaptada de forma que pueda transportar hidrocarburos persistentes, bien en los espacios de carga o en los tanques de combustible líquido, a condición de que la unidad se encuentre en camino (es decir, desconectada de la instalación de exploración o producción), con hidrocarburos persistentes a bordo.
- 3.11 El 2º Grupo de Trabajo intersesiones aceptó la interpretación restrictiva sugerida por el Director y llegó a las conclusiones siguientes (documento 92FUND/A.4/21, párrafo 8.5):
- i) Las unidades mar adentro solamente deberían ser consideradas como “buques” de conformidad con los Convenios de 1992 cuando transporten hidrocarburos como carga en un viaje a o desde un puerto o terminal, que se halle fuera del yacimiento petrolífero en el que normalmente operan.

- ii) Las unidades mar adentro quedarían 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.

- 3.12 En su 4ª sesión, celebrada en octubre de 1999, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió refrendar las conclusiones del Grupo de Trabajo sobre la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro, indicadas en el párrafo 3.9. La Asamblea subrayó que en todo caso la decisión sobre si los Convenios de 1992 se aplican a un siniestro específico se tomaría a la luz de las circunstancias particulares del caso. Se tomó nota de que la cuestión podría reconsiderarse si se dispusiera de nueva información (documento 92FUND/A.4/32, párrafo 24.10).

*Consideraciones y decisiones sobre los buques fondeados permanentemente y semipermanentemente*

- 3.13 En octubre de 2006, la Asamblea del Fondo de 1992 consideró la cuestión de si los buques fondeados permanentemente que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque (STS) están comprendidos en la definición de 'buque' conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, interpretada por la Asamblea, y si los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por esos buques deberían considerarse como recibidos a los efectos del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992 y, en consecuencia, tenerse en cuenta para la recaudación de contribuciones (documento 92FUND/A.11/35, párrafo 32.1).
- 3.14 La Asamblea tomó nota de que el Director opinaba que, cuando tales buques se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque mientras están fondeados, funcionan en gran medida igual que las unidades móviles mar adentro, a saber como unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO) y que por tanto consideraba que los buques fondeados permanentemente o semipermanentemente, que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de un buque a otro (STS) solamente deberían ser considerados como 'buques' cuando transporten hidrocarburos como carga en una travesía de ida y vuelta de un puerto o terminal, situado fuera del lugar en el que normalmente operan (documento 92FUND/A.11/35, párrafo 32.8).
- 3.15 La Asamblea decidió que los buques fondeados permanentemente y semipermanentemente y que se dedican al transbordo de hidrocarburos de buque a buque (STS) deberían ser considerados como 'buques' sólo cuando transporten hidrocarburos como carga en una travesía de ida y vuelta de puerto o terminal situado fuera del lugar en el que normalmente operan, pero que en todo caso la decisión de si tal buque está comprendido en la definición debería decidirse en vista de las circunstancias particulares del caso (documento 92FUND/A.11/35, párrafo 32.12).

#### **4 Consideraciones del Director**

- 4.1 El Director considera antes de nada que el régimen internacional basado en los Convenios de 1992 tiene una importante función que desempeñar en la protección de las personas de los Estados Miembros contra las consecuencias económicas de los siniestros de contaminación por hidrocarburos en relación con el transporte marítimo de hidrocarburos. Para el público general tal vez fuese difícil comprender por qué una FSU como el *Slops* no estaría cubierta por los Convenios de 1992. Parece exactamente como un buque, flota en el mar y contiene regularmente cantidades importantes de hidrocarburos persistentes capaces de causar graves daños de contaminación. Pero al examinarlo más de cerca, hay diferencias muy distintas en el modo en que operan las FSU comparadas a los petroleros, y es necesario tener en cuenta esas diferencias al decidir si sus actividades deben estar cubiertas por los Convenios de 1992, y en qué medida. Incumbe a los Estados Partes en el régimen internacional de indemnización reconciliar las dos percepciones y asegurar que los límites de la aplicabilidad del régimen internacional de indemnización son claros, sensatos y defendibles.

*Probabilidad de otro siniestro como el del Slops y sus consecuencias*

- 4.2 El siniestro del *Slops* ha dejado claro que los siniestros de FSU pueden ocurrir y pueden causar graves daños de contaminación. También ha dejado claro que hay sitio para una interpretación sobre la

aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las FSU que es diferente de la interpretación restrictiva elegida por la Asamblea del Fondo de 1992. Claro que es muy difícil determinar con alguna certidumbre la probabilidad de que vuelva a ocurrir otro siniestro como el del *Slops* en el futuro. Con todo, basándose en la información recogida por el Director en 2006, parece que el movimiento total anual de operaciones de STS en que intervienen buques fondeados permanentemente o semipermanentemente actuando como FSU en ese momento corresponde aproximadamente al 2% de la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en los Estados Miembros del Fondo de 1992 en 2004. Parece, por tanto, posible que un siniestro similar al del *Slops* vuelva a ocurrir en el futuro.

- 4.3 Si eso ocurriera, hay dos posibilidades; o bien los tribunales nacionales seguirían la interpretación del Fondo de 1992 o no. Si los tribunales nacionales siguieran la interpretación del Fondo de 1992 de la definición de 'buque' respecto a las FSU, las personas afectadas por tal siniestro no estarían protegidas por los Convenios de 1992, ya que no habría ni responsabilidad objetiva, seguro obligatorio y acción directa, ni la protección del Fondo de 1992 por encima. Si, por otra parte, los tribunales nacionales adoptasen una interpretación más amplia, como ocurrió con el siniestro del *Slops*, entonces las personas afectadas estarían protegidas por los Convenios de 1992, pero el Fondo de 1992 muy probablemente acabaría pagando la totalidad de los daños, ya que los Estados Miembros afectados habrían seguido la interpretación del Fondo de 1992 y por tanto el buque no sería estrictamente responsable y asegurado en virtud del CRC de 1992.
- 4.4 El primer caso hipotético tal vez no pudiese contar con la comprensión y apoyo del público general y el segundo no es muy deseable desde el punto de vista del Fondo de 1992. Dado que existe, como ha mostrado el siniestro del *Slops*, lugar para la interpretación y por tanto no hay garantía de que los tribunales nacionales siguieran la interpretación del Fondo, hay sitio para un tratamiento desigual, ya que las personas afectadas por un siniestro en que interviene una FSU en un Estado en que los tribunales no siguieran la interpretación del Fondo serían indemnizadas, por el Fondo, mientras que las personas en un Estado en que los tribunales sí siguieran la interpretación del Fondo no serían indemnizadas.
- 4.5 Si el Fondo de 1992 adoptase una interpretación más amplia, según la cual una FSU sería considerada 'buque' en virtud de los Convenios de 1992, los siniestros con FSU estarían en principio cubiertos por el régimen internacional y la indemnización a pagar sería compartida entre el propietario del buque/asegurador y el Fondo de 1992 en virtud de los Convenios de 1992, como es práctica normal. Habría así la protección por el régimen internacional de las personas afectadas por siniestros con FSU, tratamiento igual de las víctimas en todos los Estados Miembros y reparto equitativo para esos siniestros entre el 'lado del buque' y el 'lado de la carga'.
- 4.6 En opinión del Director no es muy probable que una interpretación más amplia fuese impugnada por los demandantes. Si eso ocurriera, sin embargo, no es muy probable que un tribunal nacional decidiese no seguir esa interpretación más amplia y política del Fondo de 1992, ya que el tribunal en ese caso tendría que denegar a los demandantes la protección por el régimen internacional frente a una política manifestada de la Organización. Por consiguiente, el riesgo de tratamiento desigual disminuiría con una interpretación más amplia que cubra los daños de contaminación resultantes de siniestros en que intervengan FSU como el *Slops*.

#### *Consecuencias de un posible cambio de política*

- 4.7 Para que el Fondo adopte una política que asegure la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a FSU como el *Slops*, sería necesario apartarse de la noción de que la cobertura de las FSU en virtud del régimen internacional solamente podría existir cuando transportan hidrocarburos en una travesía de ida y vuelta de un puerto o terminal en el territorio. Habría que decidir que el requisito de 'transporte' en la definición de 'buque' y el de 'transportados' en la definición de 'hidrocarburos' no solamente se cumpliría en el caso de que la FSU transportase hidrocarburos (como en trasladarlos de A a B) sino también en el caso de que meramente 'contuviese' hidrocarburos. En vista del hecho de que ninguna de las propuestas formuladas en el pasado para la interpretación de la definición de 'buque', en relación con FSU o no, ha sugerido eso, y del hecho de que parecía haber una clara división en el

Comité Ejecutivo en su reunión de octubre de 2008, y de hecho en reuniones de la Asamblea en el pasado cuando se discutió la cuestión, en cuanto a la conveniencia de revisar la interpretación de la definición de 'buque', el Director opina que probablemente será difícil conseguir suficiente acuerdo entre los Estados Miembros sobre un cambio de política de tan largo alcance.

- 4.8 Tal cambio de política respecto a las FSU como el *Slops* también daría pie a la cuestión de dónde habría que trazar la línea a continuación, puesto que existe en la práctica una variedad de unidades mar adentro distintas de las FSU dedicadas a operaciones durante las cuales, en algún momento, contienen cantidades importantes de hidrocarburos persistentes.
- 4.9 Es más, tal cambio de política tendría consecuencias también para la aplicación del CRC de 1992, en la medida en que las FSU como el *Slops* serían objeto de responsabilidad objetiva y, en muchos casos, seguro obligatorio. Esto tendría una repercusión en el propietario del buque en vista de las disposiciones de seguro para tales unidades mar adentro, así como en los Estados Miembros en relación con la certificación de tales unidades.
- 4.10 Por último, una decisión de ampliar la aplicabilidad del régimen internacional a las FSU como el *Slops* también tendría consecuencias de largo alcance para las actuales disposiciones de contribución, que se pueden explicar así. La Asamblea del Fondo de 1992 decidió, en su 11ª sesión, celebrada en octubre de 2006, que todos los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos a través de operaciones de STS por buques fondeados permanentemente o semipermanentemente, en el territorio, incluidas las aguas territoriales, de un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992, deberían ser considerados como recibidos a los efectos del artículo 10.1 a) del Convenio y, en consecuencia, tenerse en cuenta para la recaudación de contribuciones (véase el documento 92FUND/A.11/35, párrafos 32.17 y 32.20). En relación con aquella decisión, la interpretación del (parte del) concepto de 'recibidos', es decir que la descarga en un tanque flotante en las aguas territoriales del Estado Miembro (incluidos sus puertos) constituye una recepción de hidrocarburos sujetos a contribución, independientemente de que el tanque esté conectado a instalaciones en tierra por medio de un oleoducto o no, se cambió en el sentido de que los buques se consideraban, a partir de entonces, tanques flotantes en este respecto no solamente si se trata de buques 'apagados', es decir, si no están listos para navegar, sino también si están permanentemente o semipermanentemente fondeados (véase el documento 92FUND/A.11/35, párrafo 32.19). Es difícil ver cómo una FSU podría ser, al mismo tiempo, un buque a los efectos de la parte de responsabilidad de los Convenios de 1992 e igual a una instalación portuaria o terminal a los efectos de la parte de contribución. Por consiguiente, una interpretación que trajese a las FSU como el *Slops* a los Convenios de 1992 a los efectos de la responsabilidad e indemnización tendría que ir paralela a un cambio de interpretación de la parte de contribución.

## 5 Conclusiones del Director

Por las razones arriba esbozadas, el Director opina que efectuar un cambio de política para que los daños de contaminación causados por las FSU como el *Slops* quedasen cubiertos por el régimen internacional, necesitaría una investigación a fondo, tanto del modo en que se llevan a cabo en la práctica las operaciones de tales unidades como en lo que se refiere a las consecuencias de tal cambio en la práctica. También habría que resolver complejas cuestiones legales de interpretación en lo que concierne a estas cuestiones. Por consiguiente, aunque, con miras a los objetivos del régimen internacional, se podría considerar justificado explorar la posibilidad de un cambio de política sobre la interpretación de la definición de 'buque', de modo que los Convenios de 1992 abarcasen los daños de contaminación causados por las FSU como el *Slops*, el Director opina que ello necesitaría un fuerte apoyo, y participación, de los Estados Miembros, así como las industrias involucradas, a fin de asegurar una probabilidad de éxito razonable. Dada la divergencia de opiniones expresadas tanto en la 42ª sesión del Comité Ejecutivo como en las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992 que trataron esta cuestión en el pasado, incumbiría a la Asamblea del Fondo de 1992 formular una decisión sobre este punto.

**6 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 consta en este documento; y
- b) decidir si se han de emprender trabajos para un cambio sobre la interpretación de la definición de 'buque', en particular en lo que se refiere a la cuestión de si los daños de contaminación causados por las FSU como el *Slops* deben quedar cubiertos por los Convenios de 1992.

Asamblea del Fondo Complementario:

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

---