



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

Punto 4 del orden del día	IOPC/OCT10/4/3/1	
Original: INGLÉS	24 de septiembre de 2010	
Asamblea del Fondo de 1992	92A15	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC49	
Asamblea del Fondo Complementario	SA6	●
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC25	●

APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS DE 1992 A LAS OPERACIONES DE TRANSBORDO DE HIDROCARBURO DE BUQUE A BUQUE Y ALMACENAMIENTO FLOTANTE

Presentado por Dinamarca

Resumen:

Las autoridades danesas han recibido solicitudes de diversos operadores que desean realizar lo que cabe describir como operaciones ampliadas de buque a buque o almacenamiento flotante. Esto ha suscitado cuestiones acerca de la cobertura establecida en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Las cuestiones planteadas se refieren al periodo que un buque puede permanecer fondeado en la misma posición antes de proseguir su viaje, incluidos los buques que intervienen en operaciones de buque a buque.

Se plantea la cuestión de si el buque 'nodriza' queda comprendido en la definición de 'buque' con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992, atendiendo a la interpretación de la Asamblea del Fondo de 1992, y sobre las consecuencias en lo relativo a la contribuciones.

Medidas que se han de adoptar:

Asamblea del Fondo de 1992

Determinar si los buques que intervienen en los supuestos descritos en los párrafos 3.2 a 3.5 quedan comprendidos en la definición de 'buque' con arreglo al CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992; y en su defecto, pronunciarse sobre la aplicación del artículo 10.1 a) de los Convenios de 1992.

Asamblea del Fondo Complementario

Tomar nota de la información.

1 **Introducción**

- 1.1 Las autoridades danesas han recibido solicitudes de varios operadores que desean realizar lo que cabe describir como operaciones ampliadas de buque a buque o almacenamiento flotante.
- 1.2 Ello ha suscitado cuestiones acerca de la aplicación de los Convenios de 1992 y su cobertura. Tales cuestiones se refieren al periodo que un buque (que transporta hidrocarburos sujetos al pago de contribución a los FIDAC cuando se reciben en un puerto) puede permanecer fondeado en la misma posición antes de proseguir su viaje, y seguir estando cubierto por los Convenios de 1992.

- 1.3 Entendiendo que no corresponde a la Secretaría asesorar sobre el particular, el Gobierno de Dinamarca desea recabar aclaraciones de la Asamblea del Fondo de 1992 sobre cómo procede interpretar y aplicar en dichas situaciones este aspecto de la política del Fondo de 1992.

2 Operaciones tradicionales de buque a buque

- 2.1 Todos los años se lleva a cabo en las aguas territoriales danesas un considerable número de operaciones de buque a buque, debido a la exportación de hidrocarburos de otros países y a las aguas abrigadas de las zonas marinas.
- 2.2 El buque nodriza receptor en estas operaciones es un buque con peso muerto de hasta 300 000 toneladas métricas, que, dado su porte, no puede transitar por los angostos y un tanto poco profundos estrechos daneses (el Gran Belt y/o el Sund). Por consiguiente, el barco nodriza permanece fondeado unos días (generalmente entre uno y ocho), mientras petroleros más pequeños descargan hidrocarburos en él. Después el buque nodriza, que no suele ser danés, prosigue su viaje.
- 2.3 Previamente a estas operaciones de buque a buque, las autoridades danesas son notificadas, y las operaciones de buque a buque se llevan a cabo conforme a la legislación nacional y según las reglas de la OMI aplicables a estas operaciones (véase resolución MEPC.186 (59)).
- 2.4 No hay duda de que cualquier derrame de hidrocarburos resultante del transbordo de hidrocarburos, o de siniestros que involucren al buque nodriza durante las aisladas operaciones de buque a buque, quedará cubierto por los FIDAC.

3 Operaciones ampliadas de buque a buque o almacenamiento flotante

- 3.1 He aquí algunos ejemplos que podrían ilustrar los aspectos que se han planteado.
- 3.2 El primer supuesto consiste en almacenamiento flotante sin operación alguna de buque a buque: un superpetrolero cargado entra en aguas danesas y permanece en la misma posición uno a tres meses, o quizá hasta 12 meses, antes de proseguir su viaje.
- 3.3 El segundo supuesto trata de la operación tradicional de buque a buque, seguida de la operación de almacenamiento flotante, así por ejemplo, tras haber tomado carga durante varios días, el buque nodriza permanece (cargado) en la misma posición uno a tres meses, o quizá hasta 12 meses. A continuación el buque nodriza o superpetrolero prosigue su viaje.
- 3.4 En el tercer supuesto un buque nodriza entra en aguas danesas y permanece fondeado en la misma posición uno a tres meses, o quizá hasta 12 meses, mientras que en varias ocasiones a lo largo de ese periodo se realizan operaciones de buque a buque (duran entre uno y ocho días cada vez). Un servicio de lanzaderas transportará hidrocarburos desde, por ejemplo, el Báltico (Tallin por ejemplo) hasta Kalundborg o Frederikshavn en Dinamarca, donde petroleros de abastecimiento, mediante operaciones de buque a buque, cargarán el buque nodriza (Suezmax o superpetrolero VLCC). El buque nodriza o superpetrolero sólo toma carga y, acto seguido, prosigue su viaje.
- 3.5 En el cuarto supuesto el buque nodriza entra en aguas danesas, el periodo es el mismo que en el caso anterior, pero en este caso se transbordan hidrocarburos desde y al buque nodriza, por ejemplo, petroleros de abastecimiento cargan el buque nodriza a la vez que de éste podrán descargarse hidrocarburos a un petrolero de abastecimiento. El buque nodriza prosigue después su viaje.
- 3.6 Se trata de saber si el buque nodriza de los supuestos descritos queda comprendido en la definición de 'buque' con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992, atendiendo a la interpretación de la Asamblea del Fondo de 1992.
- 3.7 La incertidumbre con respecto a la aplicación de los Convenios de 1992 y las decisiones adoptadas por la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de Octubre de 2006, explica que las autoridades danesas no hayan permitido a los petroleros permanecer en la misma posición más de unos días.

3.8 Ahora bien, dado el carácter generalizado de estas situaciones, el Gobierno de Dinamarca considera que la Asamblea del Fondo de 1992 debería determinar si los buques que nos ocupan quedan comprendidos en la definición de 'buque'.

4 **Criterios aplicables para que los buques queden comprendidos en la definición de 'buque' establecida en los Convenios de 1992**

4.1 La definición de 'buque' en el artículo I.1 del CRC 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 queda recogida en el Convenio del Fondo de 1992.

4.2 Para quedar comprendido en la definición de 'buque' los buques nodriza deberían satisfacer dos criterios; en primer lugar, haber sido 'construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga' y, en segundo lugar, estar en viaje ('transportando hidrocarburos a granel como carga'). Además, tratándose de buques que intervienen en operaciones de buque a buque, habría que considerar si están o no fondeados de modo semipermanente.

¿Están los buques 'construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga'?

4.3 Los buques están contruidos al efecto y operan como petroleros regulares en el transporte marítimo de hidrocarburos. A bordo no se modifican ni procesan los hidrocarburos.

4.4 Todos los buques de los supuestos descritos en los párrafos 3.2 a 3.5 aparecen matriculados como buques tanque para el transporte de crudo y productos. Su dotación corresponde a la de buques tanque, están listos para hacerse a la mar en todo momento, disponen de seguro de responsabilidad por contaminación y llevan los certificados CRC.

4.5 El Gobierno de Dinamarca opina que los buques nodriza satisfacen los criterios de haber sido 'construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga'.

¿Están los buques en viaje ('transportando hidrocarburos a granel como carga')?

4.6 En la actualidad algunos superpetroleros que han tomado carga de hidrocarburos, por ejemplo en, el Golfo Pérsico, navegan a baja velocidad al sur de África, sin conocer su destino final hasta mucho más tarde, una vez que han llegado, por ejemplo a Europa, y que los hidrocarburos tienen un 'comprador' nuevo y concreto. Estos petroleros funcionan, de hecho, como 'almacenamiento flotante en movimiento'.

4.7 Además, algunos petroleros, como alternativa a navegar despacio, permanecen fondeados un periodo (días, semanas o meses) a la espera de instrucciones para dirigirse a su destino. Son muy numerosos los buques utilizados como 'almacenamiento flotante' en todo el mundo. En 2009, según algunas fuentes, la cifra bien pudo ascender hasta 150, incluidos muchos superpetroleros VLCC y Suezmax.

4.8 La definición de viaje no está vinculada a un periodo, ni se precisa conocer el destino final cuando se inicia. Por lo tanto, en las situaciones que se describen en los párrafos 4.6 y 4.7 los buques están 'en viaje' puesto que se dirigen desde un punto A hasta eventualmente un punto B (destino), transportando hidrocarburos como carga, independientemente de que conozcan cuál es el punto B (su destino) al dejar el punto A o incluso cuando están fondeados. Nunca se ha cuestionado si los

derrames de hidrocarburos procedentes de tales buques quedarían cubiertos por los Convenios de 1992.

- 4.9 Así pues, 'el primer supuesto' al que se refiere el párrafo 3.2, en el que se esperaba que el buque permaneciera tres meses en la misma posición, éste quedaría cubierto por el régimen de los FIDAC.
- 4.10 Ahora bien, cabría preguntarse si el periodo cuenta, es decir, si existe alguna diferencia entre permanecer fondeado en la misma posición durante tres, seis o 12 meses.
- 4.11 Los petroleros no permanecen en la misma posición indefinidamente. Que lo hagan durante un año no parece improbable, y los derrames de hidrocarburos procedentes de tales petroleros deberían seguir cubiertos por los Convenios de 1992. Sin embargo, en el caso altamente improbable de que un buque permaneciera fondeado durante un periodo muy largo, digamos cinco años, parecería razonable pensar que dicho buque no estaría realmente efectuando un viaje, y no quedaría cubierto por los Convenios de 1992.
- 4.12 Si la Asamblea del Fondo de 1992 viniera a determinar que un petrolero en la situación que se describe en el párrafo 3.2 no queda cubierto, habría que trazar también una divisoria, es decir, fijar el periodo durante el cual podría aceptarse que un buque permanezca fondeado en la misma posición antes de que prosiga su viaje. Como actualmente estas situaciones se dan en todo el mundo, y es grande la incertidumbre en cuanto a la cobertura, convendría zanjar esta cuestión antes, no después, de que pueda producirse un accidente.
- 4.13 También sería preciso tener en cuenta otras situaciones. Así, en lugar de arribar a plena carga a una posición y permanecer en ella durante tres meses antes de proseguir su viaje, el petrolero arriba a media carga. Por lo tanto, mediante operaciones de buque a buque y durante varios días se procede al llenado completo del petrolero o buque nodriza, el cual permanece en la posición tres meses antes de proseguir su viaje.
- 4.14 Resulta difícil entender el fundamento jurídico de conceder un trato diferente a esta situación y a aquella otra en la que el petrolero a plena carga permanece fondeado un tiempo durante el viaje. Las operaciones aisladas de buque a buque deberían, como se ha expresado anteriormente, quedar cubiertas por los Convenios de 1992, así como también los derrames ocasionados por la 'primera mitad' de los hidrocarburos. Ahora bien, si la Asamblea del Fondo de 1992 acordara que los daños debidos a un derrame ocasionado por la 'segunda mitad' de los hidrocarburos no quedan cubiertos, ¿cómo se determinaría, en la práctica, cuál de las dos mitades de hidrocarburos (en el mismo tanque) provocó los daños? ¿Diferiría en algo el hecho de que las operaciones de buque a buque se hubieran realizado a lo largo de tres meses o más, en lugar de en unos días ('tercer supuesto')?
- 4.15 Si un petrolero arriba vacío a una posición en la que toma carga mediante operaciones de buque a buque que se efectúan en unos días, y el buque permanece en esa posición durante tres meses antes de proseguir su viaje ('segundo supuesto') ¿procedería tratar esta situación de manera diferente en lo que se refiere a la cobertura de los daños por el Fondo de 1992 si se produce contaminación? El petrolero podría llevar residuos oleosos a bordo, lo que haría imposible determinar qué hidrocarburos provocaron el derrame. ¿Sería distinto si las operaciones de buque a buque se hubieran realizado a lo largo de tres meses o más, en lugar de en unos días?
- 4.16 En poco difieren las situaciones mencionadas anteriormente, y parecería difícil justificar jurídicamente que se les diera un trato distinto.
- 4.17 Por el contrario, manejar el 'cuarto supuesto' parecería más complicado.
- 4.18 Un buque, que ha tomado carga a través del oleoducto de una instalación basada en tierra, trasporta hidrocarburos a otro lugar, descarga la mitad de la carga en un puerto, continúa su viaje con la otra mitad, efectúa su llenado completo a través de un oleoducto en tierra y prosigue el viaje. Los daños

debidos a la contaminación ocasionada por los derrames de hidrocarburos del buque estarán, sin duda, cubiertos por el Fondo de 1992.

- 4.19 No debería suponer diferencia alguna, por lo que a la cobertura por el Fondo de 1992 se refiere, que el buque haya sido cargado o descargado dos o más veces en la mar mediante operaciones de buque a buque y no a través del oleoducto de una instalación basada en tierra. Tampoco supone diferencia que las operaciones de buque a buque se realicen a lo largo de tres meses o más, en lugar de en unos días.
- 4.20 Habiendo examinado todos los hechos específicos de estas operaciones, Dinamarca considera que los buques que intervienen en las situaciones mencionadas en los párrafos 3.2 a 3.5 quedan comprendidos en la definición de 'buque' con arreglo al CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

Buques fondeados semipermanentemente que realizan operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque

- 4.21 La Asamblea del Fondo de 1992, en su 11ª sesión de Octubre de 2006, decidió que los buques fondeados permanentemente y semipermanentemente y que se dedican al transbordo de hidrocarburos de buque a buque 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 peculiares del caso (documento 92FUND/A.11/35, párrafo 32.12).
- 4.22 Una de las razones aducidas era 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 (UFA).
- 4.23 Cabría afirmar que no existen diferencias en las situaciones descritas en los párrafos 3.3 a 3.5, o sea, entre la de que un petrolero permanezca en la misma posición semanas o meses, y la otra que este aspecto se combina con operaciones de buque a buque. Ambos operan como petroleros convencionales, pues ésa es su función, y no como UFA.
- 4.24 También merecería señalar a este respecto que todos los buques en cuestión aparecen matriculados como buques tanque para el transporte de crudos y productos. Tienen dotación, están listos para hacerse a la mar en todo momento, disponen de seguro de responsabilidad por contaminación y llevan los certificados CRC. A bordo no se procesan ni modifican los hidrocarburos. Los buques están contruidos al efecto y operan como petroleros regulares en el transporte marítimo de hidrocarburos.
- 4.25 Así pues, Dinamarca ha llegado a la conclusión de que los buques nodriza aquí descritos no deberían considerarse como semipermanentemente fondeados.
- 4.26 Aun cuando la Asamblea del Fondo de 1992 decidiera que los buques nodriza están semipermanentemente fondeados, éstos deberían, como se expresa anteriormente, ser considerados como 'buques' en viaje y, en consecuencia, seguir cubiertos por el Fondo de 1992.
- 4.27 Resultaría muy problemático que los buques nodriza no fueran considerados buques y, por ello, no estuviesen cubiertos por el Fondo de 1992. Una gran preocupación a este respecto sería que sus actividades se trasladaran fuera de las aguas territoriales, donde el Estado no las pueda regular.

5 Hidrocarburos sujetos a contribución (transportados por el buque nodriza)

- 5.1 Se plantea la cuestión de si los hidrocarburos transportados por el buque nodriza deben ser considerados como 'recibidos' a los efectos del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992 y tenidos en cuenta para el recaudo de las contribuciones.
- 5.2 Conforme a las decisiones adoptas por la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de Octubre 2006, el modo de abordar las situaciones descritas en los párrafos 3.3 a 3.5 dependerá, en lo que se refiere a

los hidrocarburos sujetos a contribución, de que se considere o no al buque nodriza como semipermanentemente fondeado.

- 5.3 Como se expone en la sección 4, el Gobierno danés confía en que los buques nodriza no se considerarán semipermanentemente fondeados. En consecuencia, los hidrocarburos que transportan estos buques no deberían ser tenidos en cuenta para el recaudo de las contribuciones.

6 Conclusión

- 6.1 Si la Asamblea del Fondo de 1992 se muestra de acuerdo con las consideraciones aquí formuladas, la conclusión sería que los buques que intervienen en los supuestos descritos en los párrafos 3.2 a 3.5 quedan comprendidos en la definición de 'buque' con arreglo al CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, y, en consecuencia, que los derrames de hidrocarburos procedentes de tales buques están cubiertos por los Convenios de 1992.

- 6.2 Además, si la Asamblea del Fondo de 1992 está de acuerdo con la conclusión de que estos buques quedan comprendidos en la definición de 'buque', los hidrocarburos que éstos transportan no se considerarán 'recibidos' en el buque nodriza a los efectos del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992, ni serán tenidos en cuenta para el recaudo de las contribuciones.

7 Medidas que se han de adoptar

Asamblea del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo Complementario

- 7.1 Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a que tenga a bien saber:
- a) Tomar nota de la información que consta en el presente documento; y
 - b) determinar si los buques que intervienen en los supuestos descritos en los párrafos 3.2, 3.3, 3.4 y 3.5 quedan comprendidos en la definición de 'buque' con arreglo al CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992; y en su defecto pronunciarse sobre la aplicación del artículo 10.1 a) de los Convenios de 1992.
- 7.2 Se invita a la Asamblea del Fondo Complementario a tomar nota de la información en el presente documento.
-