



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

Punto 4 del orden del día	IOPC/OCT11/4/4	
Original: INGLÉS	14 de septiembre de 2010	
Asamblea del Fondo de 1992	92A16	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC53	
Asamblea del Fondo Complementario	SA7	●
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC27	

CONSIDERACIÓN DE LA DEFINICIÓN DE 'BUQUE'

Nota del Director

Resumen:

En su sesión de octubre de 2010, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, encargó a la Secretaría que:

- facilitase un análisis legal de la medida en que la interpretación de la definición de 'buque' en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) pudiera incluir las unidades flotantes de almacenamiento (UFA);
- considerase la interpretación de la definición de 'buque' por referencia solamente al CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, y no considerase otros convenios internacionales en su análisis en esta coyuntura;
- añadiese al estudio jurídico la cuestión de si se recaudaban contribuciones por los hidrocarburos transportados por buques 'nodriza' según se describe en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento IOPC/OCT10/4/3/1 presentado por la delegación de Dinamarca; y
- presente un informe a la Asamblea del Fondo de 1992 en su próxima sesión.

El Director contrató al Profesor Vaughan Lowe QC, un abogado en ejercicio y prominente académico de la Universidad de Oxford con muchos años de experiencia en cuestiones relacionadas con tratados y convenios internacionales, para llevar a cabo este estudio. La opinión jurídica y el perfil del Profesor Lowe se adjuntan al presente documento en los Anexos I y II.

La opinión jurídica concluye que las UFA no están incluidas en la definición de 'buque' en el artículo I.1 del CRC de 1992, y que los hidrocarburos transportados por los buques 'nodriza' según se describe en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento IOPC/OCT10/4/3/1, no deben ser considerados como hidrocarburos sujetos a contribución 'recibidos' a los efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992.

El Director examinó la opinión jurídica y la comparó con las políticas adoptadas por los órganos rectores de los FIDAC a lo largo de los años sobre la interpretación de la definición de 'buque' y sobre la aplicación de los Convenios de 1992 a las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque en virtud del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992. Los resultados de estas comparaciones se adjuntan al presente documento en los Anexos III y IV.

El Director considera que la política adoptada por los órganos rectores de los FIDAC sobre la interpretación de la definición de 'buque' en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992, es coherente con la opinión jurídica del Profesor Lowe, ya que el

concepto de 'transporte' es un principio fundamental de los Convenios de 1992. El Director, sin embargo, llama la atención de los Estados Miembros sobre la cuestión práctica del plazo más allá del cual no sería razonable decir que un buque está en viaje 'transportando' hidrocarburos.

El Director opina que es necesario encontrar una solución pragmática a esta cuestión, y en ese sentido, el Director considera, en conjunto, que un año es un plazo razonable para que un buque permanezca fondeado antes de proseguir su viaje 'transportando' hidrocarburos.

Además, el Director señala la decisión adoptada por la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2006 de que todos los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por los tanques flotantes (incluidos los buques 'apagados' o los buques fondeados permanente o semipermanentemente) independientemente de que el tanque esté conectado a instalaciones en tierra por medio de un oleoducto o no, deberían considerarse como 'recibidos' a los efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992 y, por tanto, ser tenidos en cuenta para la recaudación de las contribuciones^{<1>}.

El Director señala a la atención de los Estados Miembros sobre la cuestión del periodo más allá del cual un buque debe considerarse fondeado permanente o semipermanentemente a efectos de la recaudación de contribuciones en virtud del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992, y opina que un año sería el plazo máximo adecuado para que un buque permanezca fondeado, más allá del cual deberá considerarse fondeado permanente o semipermanentemente a efectos de contribución en virtud del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992.

Medidas que se han de adoptar: Asamblea del Fondo de 1992

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a que tenga a bien:

- a) confirmar su interpretación de que las unidades flotantes de almacenamiento y descarga (FSO) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) no están comprendidas en la definición de 'buque' según el artículo I.1 del CRC de 1992;
- b) decidir si un año es un plazo razonable para que un buque permanezca fondeado antes de proseguir su viaje transportando hidrocarburos y aún clasificarse como 'buque' en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992, 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;
- c) confirmar también su decisión, adoptada en octubre de 2006, de que los hidrocarburos descargados en buques fondeados 'permanente o semipermanentemente' que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de un buque a otro deben clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992;
- d) decidir en consecuencia, puesto que los 'buques nodriza' descritos en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento IOPC/OCT10/4/3/1, no están fondeados 'permanente o semipermanentemente', si los hidrocarburos a bordo de los mismos se clasifican como hidrocarburos sujetos a contribución 'recibidos' a los efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992;

^{<1>} 'mientras operan en el territorio, incluidas las aguas territoriales, de un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992' –véase el documento 92FUND/A.11/35, párrafo 32.20.

- e) decidir si un año es un plazo razonable más allá del cual un buque debe considerarse fondeado 'permanente o semipermanentemente', y por lo tanto si los hidrocarburos recibidos en dichos buques deben clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992. Al mismo tiempo, decidir si, en todo caso la decisión de si tal buque está fondeado 'permanente o semipermanentemente' debería adoptarse en vista de las circunstancias particulares del caso;
- f) decidir si se encarga al Director la redacción de una Resolución de la Asamblea que contenga las decisiones anteriores, para su presentación en la próxima sesión de la Asamblea del Fondo de 1992.

Asamblea del Fondo Complementario

Tomar nota de la información contenida en el presente documento y de las decisiones adoptadas por la Asamblea del Fondo de 1992.

1 Introducción

- 1.1 En octubre de 2010, atendiendo a una petición efectuada por la Asamblea del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario en octubre de 2009, el Director presentó un documento en el que examinaba más a fondo la posibilidad de un cambio en 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 UFA como el *Slops* deben quedar cubiertos por los Convenios de 1992 (véase el documento IOPC/OCT10/4/3).
- 1.2 En su documento, el Director resumía un informe preparado por los consultores externos Douglas Westwood, a quienes había encargado identificar y examinar el tipo y número de buques que se pueden considerar UFA. Un representante de Douglas Westwood también hizo una presentación a los órganos rectores en la que explicaba las diversas formas de UFA operacionales en todo el mundo utilizando las siguientes categorías:
- 1) unidades flotantes de almacenamiento (UFA)/unidades flotantes de almacenamiento y descarga (FSO);
 - 2) unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga convencionales (IFPAD);
 - 3) IFPAD/FSO no convencionales y sistemas híbridos, entre ellos:
 - a) sistemas flotantes de perforación, producción, almacenamiento y descarga (FDPSO);
 - b) IFPAD de casco cilíndrico;
 - c) FSO e IFPAD de gabarra; y
 - 4) petroleros tendidos como sistemas de almacenamiento temporal o petroleros (retirados) utilizados como sistemas de almacenamiento permanentes o semipermanentes^{<2>}.
- 1.3 Como resultado del debate que siguió a la presentación del documento del Director, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 encargó al Director que facilitase un análisis legal de la medida en que la interpretación de la definición de 'buque' en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) pudiera incluir las UFA.
- 1.4 Tras la presentación del documento del Director, la delegación de Dinamarca presentó el documento IOPC/OCT10/4/3/1 que suscitaba preguntas sobre la cobertura en el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, en particular sobre cuánto tiempo podría una nave, incluida una que interviniese en

^{<2>}

Para evitar confusiones, en lo sucesivo todas estas categorías se denominarán FSO.

operaciones de buque a buque de transferencia de hidrocarburos, permanecer en la misma posición anclada antes de continuar su viaje y ser aún considerada 'buque' a los efectos de los Convenios.

- 1.5 El Consejo Administrativo del Fondo de 1992 decidió que las configuraciones descritas en los párrafos 3.2 a 3.5 del documento IOPC/OCT10/4/3/1 estaban comprendidas en la interpretación actual de la definición de 'buque' en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992, y que, en consecuencia, los derrames de hidrocarburos de tales buques estarían cubiertos por el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.
- 1.6 Sin embargo, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 decidió, tras el debate no concluyente respecto a si se recaudaban contribuciones por los hidrocarburos transportados por buques 'nodriza' según se describe en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento IOPC/OCT10/4/3/1, encargar al Director que añada esta cuestión al estudio jurídico sobre la definición de 'buque' y presente un informe a la Asamblea del Fondo de 1992 en su próxima sesión.

2 Elección de expertos para elaborar la opinión jurídica

La Secretaría consultó con numerosos abogados y con el Departamento Jurídico de la OMI con el fin de identificar al experto jurídico más adecuado al que poder encargarle la elaboración de la opinión jurídica. La Secretaría contrató al Profesor Vaughan Lowe QC, un abogado en ejercicio y prominente académico de la Universidad de Oxford con muchos años de experiencia en cuestiones relacionadas con tratados y convenios internacionales. La opinión jurídica y el perfil del Profesor Lowe se adjuntan al presente documento en los Anexos I y II.

3 La interpretación de la definición de 'buque' en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992

Conclusión con respecto a la interpretación del término 'buque'

- 3.1 La opinión jurídica consideró en primer lugar si en el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, la definición de 'buque' incluye los buques que, de forma temporal, son utilizados para el almacenamiento de hidrocarburos. En lo sucesivo estos buques se denominan conjuntamente 'unidad flotante de almacenamiento y descarga' (FSO).
- 3.2 La opinión jurídica concluye que de las pruebas disponibles se deduce claramente que la definición del término 'buque' en el artículo I.1 del CRC de 1992, se vinculó deliberadamente al transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que se entiende que dicho transporte implica que el buque emprenderá una travesía. La opinión jurídica llega a esta conclusión a través de dos métodos de análisis.
- 3.3 El primer método de análisis estudia la definición y el sentido corriente de los términos en el artículo I.1, incluida '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', y concluye que las referencias a 'transporte' y 'carga' en el artículo I.1, implican claramente que el artefacto debe estar construido o adaptado para permitir el traslado de los hidrocarburos a granel de un lugar a otro, y para transportar los hidrocarburos a granel *como carga*.
- 3.4 El segundo método analiza otras definiciones pertinentes del texto del CRC de 1992, incluyendo 'suceso', 'daños ocasionados por contaminación', e 'hidrocarburos', a la hora de responder a la pregunta relativa a un suceso que causa (o amenaza con causar) 'daños ocasionados por contaminación', que a su vez produce un derrame o una descarga de 'hidrocarburos' de un buque, y que se define en el artículo I.5 del CRC de 1992 como:
- todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten estos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque.
- 3.5 Los textos autenticados en inglés, francés y español se refieren a la palabra 'acarreado' o 'transportado' y, por tanto, la definición implica que el buque que transporta los hidrocarburos está efectuando un

viaje (ya sea cargado o en lastre), y se puede considerar que es aplicable únicamente a los hidrocarburos que son acarreados o transportados por dicho buque.

- 3.6 Además, la opinión jurídica afirma que una embarcación puede satisfacer la definición de 'buque' (porque ha sido construida o adaptada para el transporte de hidrocarburos), pero no existe ninguna responsabilidad en virtud de los Convenios de 1992 por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos que no son transportados por el buque, ya sea como carga o como depósitos de combustible líquido.
- 3.7 Sobre todo, la opinión jurídica afirma que, sobre esta base, no se imputaría responsabilidad alguna por la contaminación resultante de un derrame de los hidrocarburos que se encuentran a bordo únicamente para otros fines (no de transporte), como su almacenamiento.
- 3.8 La opinión jurídica concluye que los Convenios de 1992 únicamente son aplicables a las naves aptas para la navegación marítima y artefactos flotantes en el mar, construidos o adaptados para que puedan transportar hidrocarburos, y se aplican únicamente cuando:
- i) estén efectivamente transportando hidrocarburos persistentes de origen mineral a granel como carga; o
 - ii) durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte y no se haya demostrado que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

Conclusión con respecto a las FSO

- 3.9 La opinión jurídica consideró a continuación si las FSO debían considerarse como 'buques'.
- 3.10 La opinión jurídica señala que, con la excepción de las categorías que se enumeran a continuación en los apartados a) a c), no se ha constatado intención alguna de incluir las FSO en la definición, ni ningún entendimiento de que las FSO estén comprendidas en la definición de 'buque' dada en los Convenios:
- a) gabarras que están siendo remolcadas por buques que realizan viajes por mar (o fondeadas temporalmente a causa de incidentes normales de la navegación o que sean impuestos por fuerza mayor o en peligro);
 - b) FSO de tipo especial que tienen propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima de modo que puedan utilizarse como unidades de almacenamiento o bien para el transporte de hidrocarburos a granel como carga; y
 - c) embarcación originalmente construida o adaptada (o que puede ser explotada) como buque para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente transformada en FSO, que mantiene la capacidad de navegar por mar con gobierno y propulsión propios.
- 3.11 Con respecto a estas tres categorías, están presentes los elementos de *transporte* de hidrocarburos y realización de un *viaje*, de modo que pueden clasificarse correctamente como 'buques' según el artículo I.1 del CRC de 1992.
- 3.12 La opinión jurídica afirma que, en relación con la cuestión de qué distingue a un buque de una FSO, ni los Convenios ni los acuerdos o prácticas conexos, establecen algún criterio que permita diferenciar las embarcaciones entre sí. No obstante, queda a la discreción de los Estados Miembros decidir los criterios que se aplicarán, y la opinión jurídica afirma que el principal criterio implícito en la definición de 'buque' que figura en el CRC es la capacidad de navegar por el mar, y el criterio interpretativo debería reflejar ese hecho.
- 3.13 Sobre todo, la opinión jurídica afirma que una embarcación que no puede navegar por el mar no puede considerarse un buque capaz de transportar hidrocarburos a granel como carga.

Conclusión con respecto a los buques 'nodriza'

- 3.14 La opinión jurídica aborda a continuación la cuestión relativa a la aplicación del término 'buque' a los buques 'nodriza' fondeados frente a las costas danesas, como se indica en los párrafos 3.1 a 3.8 del documento IOPC/OCT10/4/3/1.
- 3.15 La opinión jurídica afirma que el hecho de que todos los ejemplos que figuran en los párrafos 3.1 a 3.8 de ese documento permanezcan fondeados durante diferentes períodos, y que intervengan en operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque, no excluye que sean tratados como 'buques', porque están realizando un viaje, transportando hidrocarburos como carga, que proseguirán cuando concluyan los transbordos entre buques.
- 3.16 Sin embargo, la opinión jurídica también afirma que queda a la discreción de los Estados Miembros decidir, si así lo desean, el periodo adecuado más allá del cual no sería razonable decir que una embarcación permanece en viaje para transportar hidrocarburos como carga y, por tanto, privarla de su carácter de 'buque' a los efectos del CRC, y darle el carácter de FSO.
- 3.17 La opinión jurídica concluye que todos los buques 'nodriza' pueden describirse adecuadamente como 'buques' según los Convenios de 1992 puesto que no hay duda de que han sido *construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga* ya que todos implicaban a buques tanque navegando hacia aguas danesas y fondeando allí antes de proseguir sus viajes.

4 Conclusiones con respecto a la 'recepción' de hidrocarburos en virtud del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992

4.1 La segunda cuestión principal abordada en la opinión jurídica es la cuestión relativa a la recepción de hidrocarburos y a las contribuciones, consideradas a la luz de la definición del término 'buque'.

4.2 El artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992 dispone que:

las contribuciones anuales al Fondo se pagarán, respecto de cada Estado Contratante, por cualquier persona que durante el año civil a que se hace referencia en el artículo 12, párrafo 2 a) o párrafo 2 b), haya recibido hidrocarburos sujetos a contribución en cantidades que en total excedan de 150 000 toneladas:

- a) 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; y
- b) en cualesquiera instalaciones situadas en el territorio del Estado Contratante de que se trate, cuando dichos hidrocarburos hayan sido transportados por mar hasta un puerto o instalación terminal de un Estado no Contratante y descargados en ese puerto o instalación terminal, a condición de que tales hidrocarburos solo se tengan en cuenta en virtud del presente subpárrafo al producirse su primera recepción en un Estado Contratante después de que hayan sido descargados en ese Estado no Contratante.

4.3 El artículo 1.8 del Convenio del Fondo de 1992 dispone que:

'Instalación terminal': todo emplazamiento destinado al almacenamiento de hidrocarburos a granel, apropiado para recibir hidrocarburos llegados en un medio de transporte acuático; la expresión incluye toda instalación situada mar adentro y conectada a dicho emplazamiento.

4.4 La opinión jurídica señala que el artículo 10 no hace referencia alguna a los 'buques', y que la responsabilidad de efectuar contribuciones no se define haciendo referencia a lo que es o no es un 'buque', sino en función de que los hidrocarburos hayan sido 'recibidos' en un Estado Contratante.

4.5 Por lo tanto, la opinión jurídica concluye que la cuestión de lo que constituye una 'recepción' de

hidrocarburos a efectos de efectuar contribuciones en virtud del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992, es independiente de la cuestión de lo que constituye un 'buque', y se permite un amplio margen discrecional a la hora de establecer una definición precisa de las circunstancias en las que los hidrocarburos son 'recibidos', a los efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992.

La cuestión de las contribuciones de los buques 'nodriza'

- 4.6 La opinión jurídica aborda a continuación las circunstancias en las cuales se puede decir que los hidrocarburos sujetos a contribución han sido 'recibidos' en relación con las categorías de buques 'nodriza' según se definen en los párrafos 3.2 a 3.5 del documento IOPC/OCT10/4/3/1, presentado por la delegación danesa en octubre de 2010.
- 4.7 En este sentido, se observó que en opinión de la delegación danesa, los buques 'nodriza' no deberían considerarse 'fondeados permanente o semipermanentemente' ni los hidrocarburos a bordo de los mismos deberían considerarse 'recibidos' a efectos de contribución.
- 4.8 Sin embargo, la opinión jurídica plantea la cuestión de si existe cualquier periodo determinado, tras el cual el buque nodriza se consideraría fondeado 'permanente o semipermanentemente'.
- 4.9 Observando que cuando la Asamblea del Fondo de 1992 debatió este tema en octubre de 2006, utilizó la frase 'fondeados permanente o semipermanentemente' en referencia a los buques que reciben los hidrocarburos y posteriormente los descargan en otras embarcaciones en el mismo lugar, la opinión jurídica sostiene que tales buques pueden estar comprendidos en esta categoría debido al hecho de que, en el transcurso normal de las operaciones, intervienen exclusivamente en operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque en ambos sentidos y no abandonan sus fondeaderos para realizar un viaje transportando la carga.
- 4.10 La opinión jurídica prosigue afirmando que si no se sabe a ciencia cierta si un buque fondeado zarpará en un viaje de esa índole, el hecho de permanecer fondeado durante un periodo prolongado puede hacer pensar que no tiene intención de transportar hidrocarburos, a falta de evidencia en contrario. Se afirma que, en la práctica, en muchas situaciones la naturaleza de las operaciones y las intenciones de las partes implicadas serán razonablemente claras.
- 4.11 La opinión jurídica afirma que si resulta evidente que no se pretende realizar ningún viaje, no hay ningún motivo para que, desde el principio, el buque sea considerado 'fondeado permanente o semipermanentemente', sin que se requiera ningún periodo mínimo para demostrar ese hecho.
- 4.12 Por el contrario, si resulta evidente que los hidrocarburos cargados en el buque 'nodriza' van a ser transportados en un viaje (aunque tras un periodo de almacenamiento), esto puede considerarse como una operación normal de buque a buque, y no como una recepción de hidrocarburos sujetos a contribución, con independencia del tiempo que la nave permanezca fondeada antes de iniciar el viaje.
- 4.13 La opinión jurídica concluye que los hidrocarburos a bordo de las naves que están comprendidos en los cuatro supuestos descritos en los párrafos 3.2 a 3.5 del documento IOPC/OCT10/4/3/1 no deben considerarse como hidrocarburos sujetos a contribución 'recibidos', dada la intención evidente de que los hidrocarburos cargados en el buque 'nodriza' sean transportados por esos buques en sus viajes (aunque tras un periodo de almacenamiento), y que, por lo tanto, el punto de vista de la delegación danesa que se detalla en el párrafo 4.7 *ut supra*, parece coherente con la política del Fondo de 1992.

5 Las cuestiones de responsabilidad objetiva, seguro obligatorio y certificación

Responsabilidad objetiva

- 5.1 La opinión jurídica analiza la implicación de que las FSO no sean 'buques' a efectos de la responsabilidad objetiva y concluye, entre otras cosas, que:

si se produce un siniestro que cause daños por contaminación de hidrocarburos y no tenga reparación en virtud del régimen internacional (porque la embarcación afectada no es un

'buque' y/o porque el siniestro no comprende un derrame de 'hidrocarburos' tal como se ha definido), no se obtendrá indemnización alguna en virtud del régimen internacional, pero se puede obtener una indemnización de los propietarios de la embarcación en virtud de las leyes nacionales o internacionales^{<3>};

Seguro obligatorio

- 5.2 La opinión jurídica analiza la implicación de que las FSO no sean 'buques' a efectos del seguro obligatorio y concluye, entre otras cosas, que:

Los propietarios de una embarcación que no se considera un 'buque' en virtud del CRC de 1992, no están obligados a mantener un seguro de conformidad con el artículo VII.1^{<4>} del CRC de 1992, pero pueden optar por hacerlo o estar obligados a hacerlo por otras leyes. En particular, con independencia de que una unidad móvil mar adentro se defina como un 'buque' en virtud del CRC de 1992, puede considerarse como tal en virtud del Convenio sobre combustible de los buques y, por lo tanto, estar sujeta a los requisitos de un seguro obligatorio.

Certificación

- 5.3 La opinión jurídica considera que la implicación de que las FSO no sean 'buques' a efectos de la certificación y concluye, entre otras cosas, que:

- i) si se considera que una unidad móvil no es un 'buque' tal como se define en el CRC de 1992, las disposiciones relativas al seguro obligatorio y la certificación del artículo VII.1 del CRC de 1992 no son aplicables.
- ii) En ocasiones, los propietarios solicitan la certificación para un buque destinado a transportar hidrocarburos por mar, o para evitar las diferencias de opinión con las autoridades de control del Estado del puerto con respecto a la aplicabilidad del Convenio. No obstante, un certificado que atestigüe la existencia de la cobertura de seguros establecida en el artículo VII.1 del CRC de 1992, no se puede considerar una prueba concluyente de que una nave es un 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992.

6 Consideraciones del Director

- 6.1 La opinión jurídica ha sido elaborada por el Profesor Lowe QC, un académico y abogado en ejercicio altamente respetado, que ha escrito extensamente sobre la interpretación de los convenios y tratados internacionales. El Director agradece al Profesor Lowe la colaboración prestada a la Secretaría al considerar las importantes cuestiones debatidas en la opinión jurídica.
- 6.2 La opinión jurídica ofrece conclusiones a dos preguntas formuladas por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 en octubre de 2010, sobre si la interpretación de la definición de 'buque' en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992 permitiría incluir las FSO, y si se han de recaudar contribuciones por los hidrocarburos transportados por buques 'nodriza' según se describe en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento IOPC/OCT10/4/3/1.
- 6.3 El Profesor Lowe concluye que:

^{<3>} Se podría obtener una indemnización en virtud del Convenio sobre combustible de los buques (si está vigente en el Estado afectado) en base a la responsabilidad objetiva, si bien tal vez no sea adecuada para atender todas las reclamaciones, ya que la cuantía de limitación establecida no está destinada a reclamaciones de contaminación y no hay ningún fondo de segundo nivel disponible para reclamaciones de contaminación si se supera el límite de responsabilidad.

^{<4>} El artículo VII.1 del CRC de 1992 requiere que un buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga mantenga un seguro para cubrir la responsabilidad debida a daños ocasionados por contaminación.

- i) Con la excepción de los tipos de buques que figuran en el párrafo 3.10, apartados a) a c) *ut supra*, las FSO no son 'buques' según la definición del artículo I.1 del CRC de 1992; y
 - ii) los buques 'nodriza', según se describen en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento IOPC/OCT10/4/3/1, son 'buques' con arreglo al artículo I.1 del CRC de 1992; y en consecuencia
 - iii) los hidrocarburos recibidos a bordo de los buques 'nodriza' no deben contabilizarse como hidrocarburos 'recibidos' a efectos de contribución.
- 6.4 En los Anexos III y IV del presente documento puede hallarse un resumen de las conclusiones del Profesor Lowe con respecto a los diversos tipos de supuestos en los que intervienen las unidades FSO y los buques 'nodriza', en comparación con las políticas del Fondo de 1992. El Director considera alentador observar que las actuales políticas del Fondo de 1992 se comparan favorablemente con las conclusiones del Profesor Lowe.
- 6.5 En opinión del Director, las conclusiones del Profesor Lowe con respecto a la vinculación del término 'buque' en el artículo I.1 del CRC de 1992 con el transporte de hidrocarburos a granel son correctas, así como que ese transporte implica que el buque realizará una travesía. En consecuencia, el Director también coincide con la opinión del Profesor Lowe con respecto a si las FSO son buques. En opinión del Director, con la excepción de los tipos de buques que figuran en el párrafo 3.10, apartados a) a c) *ut supra*, las FSO no son 'buques' según la definición del artículo I.1 del CRC de 1992.
- 6.6 El Director también está de acuerdo con la conclusión del Profesor Lowe de que los buques 'nodriza' descritos en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento IOPC/OCT10/4/3/1 son 'buques' con arreglo al artículo I.1 del CRC de 1992.
- 6.7 Asimismo, el Director conviene en que los hidrocarburos transportados a bordo de esas naves no sean considerados 'recibidos' en la nave a los efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992, y por tanto no se tengan en cuenta para la recaudación de las contribuciones, siempre que las naves prosigan su viaje.
- Periodo permitido para definir 'fondeado permanente o semipermanentemente'*
- 6.8 Como se señala en el párrafo 144 de la opinión jurídica, subsiste la cuestión de si existe cualquier periodo determinado tras el cual el buque 'nodriza' se consideraría fondeado 'permanente o semipermanentemente'.
- 6.9 Esta cuestión es importante porque posiblemente afecte a la cobertura en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992, así como a la cuestión de las contribuciones de los buques que permanecen fondeados, actuando como FSO, en lugar de emprender un viaje.
- 6.10 A este respecto, el Profesor Lowe señala en el párrafo 110, la posibilidad de que la Asamblea del Fondo de 1992 adopte una decisión en relación con los buques que permanecen fondeados durante largos periodos interviniendo en operaciones de buque a buque. El Profesor Lowe considera que un año podría clasificarse como un 'periodo prolongado'.
- 6.11 Con respecto a esta cuestión, el Director toma nota de las observaciones de la delegación danesa en el párrafo 4.4.27 del Acta de las Decisiones de octubre de 2010 (documento IOPC/OCT10/11/1) que afirman:

La delegación [danesa] manifestó que según algunas fuentes del sector, no era inusual que una nave permaneciera fondeada por periodos de seis a doce meses, en espera de condiciones de mercado más favorables, o de detalles de su destino final. La delegación danesa añadió, sin embargo, que en su opinión una nave que permanecía fondeada durante más de un año no podía ser considerado como que estaba en un 'viaje'.

6.12 Observando que otras delegaciones no compartían necesariamente esta opinión, la Secretaría consultó a fuentes del sector, específicamente a dos importantes empresas de corretaje marítimo, para averiguar si conservan información en relación con la duración habitual en que los buques tanque permanecen fondeados, ya sea esperando un cambio en las condiciones del mercado o nuevas órdenes de navegación. Lamentablemente, no parece que esta información se recopile o esté disponible fácilmente, pero nuevos esfuerzos podrían proporcionar resultados.

6.13 El Director reconoce que en relación con esta cuestión es necesario encontrar una solución pragmática. A este respecto, el Director señala el párrafo 112 de la opinión jurídica, donde se afirma que:

...es posible que haya que considerar la noción de 'continuar su viaje', una noción que podría estipularse para implicar algo más que el movimiento a un fondeadero cercano. De modo alternativo, la Asamblea del [Fondo de 1992] puede adoptar la decisión de que lo que constituye un 'viaje' debería decidirse en vista de las circunstancias particulares del caso, de un modo similar a la facultad discrecional otorgada durante la 11ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2006, con respecto a los buques fondeados permanente o semipermanentemente y que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque.

6.14 El Director cree que si se lograra encontrar una solución razonable y práctica, ayudaría a proporcionar certeza con respecto a la aplicación de los Convenios de 1992 y aclararía las decisiones adoptadas por la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de octubre 2006, en lo que se refiere a la recaudación de las contribuciones por los hidrocarburos recibidos a bordo de buques permanente o semipermanentemente fondeados.

Lograr una interpretación acordada eficaz

6.15 El Director observa que el Profesor Lowe afirma repetidamente que los FIDAC gozan de un *amplio margen discrecional* para interpretar los Convenios sobre un determinado punto. El Director considera que el *amplio margen discrecional* está limitado por el texto de los Convenios, y que, tal vez sería más adecuado el término 'libertad en la interpretación', pero en cualquier caso, los Estados Miembros tendrán que adoptar decisiones sobre la interpretación de las disposiciones cuando sea preciso, y cuando el texto no esté claro podría decirse que los FIDAC ejercerían su 'discreción'.

6.16 El Director también señala los párrafos 132 a 135 de la opinión jurídica que analizan los diversos métodos de garantizar que una interpretación acordada sea eficaz. Observando que el método más eficaz consistiría en enmendar las partes pertinentes del CRC de 1992 (es decir, el artículo I.1) mediante un Protocolo, el Director considera que esto probablemente llevaría mucho tiempo y podría representar una carga administrativa y legislativa importante para muchos Estados Miembros. También es probable que no todos los Estados Partes en el Convenio de 1992 ratifiquen dicho Protocolo, lo que produciría importantes complicaciones en relación con el Derecho de los tratados.

6.17 En vista de estas preocupaciones, el Director considera que la sugerencia de aprobar por unanimidad o consenso una interpretación acordada de la definición del artículo I.1 del CRC de 1992 mediante una Resolución de la Asamblea, sería el método más práctico y eficaz de abordar el problema de aplicar una interpretación acordada.

6.18 No obstante, el Director reconoce que, si bien la Asamblea del Fondo de 1992 podría acordar una interpretación de la definición del artículo I.1 del CRC de 1992, esto no obligaría a aquellos Estados Miembros (actualmente un total de 19) que solo son Parte en el CRC de 1992, pero no en el Convenio del Fondo de 1992. Esos 19 Estados Miembros tendrían que legislar de forma independiente y enmendar sus legislaciones nacionales en caso de que desearan adoptar la misma interpretación que la Asamblea del Fondo de 1992, pendientes de una decisión posterior para ratificar el Convenio del Fondo de 1992.

- 6.19 Asimismo, el Director observa que el Profesor Lowe opina^{<5>} que las decisiones adoptadas por los órganos rectores del Fondo de 1992 serían consideradas un 'acuerdo ulterior' entre los Estados Partes en relación con la interpretación de los Convenios, o una 'práctica ulteriormente seguida' en la aplicación del tratado, por la cual conste el acuerdo de los Estados Partes acerca de la interpretación del tratado, de conformidad con el artículo 31.3 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados⁶.
- 6.20 El Profesor Lowe considera que las decisiones adoptadas por los órganos rectores del Fondo de 1992 probablemente serían aplicadas en la práctica por los tribunales nacionales.
- 6.21 Sin embargo, el Director señala que esta cuestión había sido debatida previamente por los órganos rectores de los FIDAC, y esa opinión no era necesariamente compartida. Específicamente, cuando esta cuestión fue debatida por el 7º Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1971^{<7>}, algunas delegaciones sostuvieron la opinión de que tales decisiones debían considerarse como un acuerdo entre los Estados Partes en virtud del artículo 31.3 a) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, pero esta opinión no obtuvo el apoyo de todos los Estados Miembros que asistieron a la reunión del Grupo de Trabajo.
- 6.22 Se observaron opiniones divergentes similares con respecto al proyecto de Resolución sobre la interpretación y la aplicación de los Convenios de 1992 propuesto por el 3º Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1992^{<8>}. En ese momento, algunas delegaciones expresaron sus dudas acerca del proyecto de Resolución porque, en su opinión, se podría interpretar como un intento de influir indebidamente en los tribunales y los representantes jurídicos del Fondo de 1992 deberían adoptar maneras más sutiles de persuadir a las jurisdicciones para que mantengan los principios de la aplicación uniforme de los Convenios, por ejemplo, mediante la participación en seminarios y cursillos.
- 6.23 Por el contrario, la mayoría de las delegaciones manifestó, sin embargo, que el objeto de la Resolución era simplemente alentar a los tribunales nacionales a tener en cuenta las decisiones de los FIDAC acerca de la interpretación y aplicación de los Convenios de 1992, reconociendo que los tribunales son las autoridades definitivas sobre tales cuestiones. Aquellas delegaciones señalaron que la Resolución era para ser aprobada por los Estados, no por los tribunales, y que incumbía a los Estados decidir la manera más apropiada de utilizarla.
- 6.24 El Director respalda la opinión expresada en el párrafo 6.23 *ut supra*, y también señala que los tribunales nacionales de algunos Estados Miembros se inclinan más por adoptar las decisiones de los órganos rectores que los de otros Estados Miembros. En el pasado, las resoluciones de la Asamblea del Fondo y otras decisiones relativas a la interpretación de los Convenios han sido ignoradas por los tribunales nacionales de algunos Estados Miembros. Lamentablemente, el Director considera por los motivos detallados en el párrafo 6.16 *ut supra*, que resolver esta cuestión mediante un Protocolo que enmiende los Convenios no es una opción realista, al menos en el futuro inmediato.
- 6.25 No obstante, el Director considera que, si bien no existe ninguna garantía de que una Resolución de la Asamblea vaya a ser reconocida necesariamente por los tribunales nacionales de los Estados Miembros, una decisión adoptada por la Asamblea del Fondo de 1992 (preferiblemente en forma de una Resolución de la Asamblea) tendría al menos un considerable efecto persuasivo en numerosos Estados Miembros.
- 6.26 En consecuencia, el Director recomienda que la Asamblea del Fondo de 1992 decida si existe un periodo más allá del cual un buque deba considerarse 'fondeado permanente o semipermanentemente' y si dicho acuerdo debe consignarse mediante una Resolución del Fondo. Esto ayudaría a

<5> Párrafo 135 de la opinión jurídica del Profesor Lowe.

<6> El enfoque establecido y definido de la interpretación de los convenios o tratados figura en los artículos 31 a 33 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, a los que se hace referencia en los párrafos 3-6, 10-12, y los párrafos 50-100 de la opinión jurídica del Profesor Lowe.

<7> Documento 71FUND/WGR.7/10, párrafo 6.2.4.

<8> Documento 92FUND/AC.1/A/ES.7/7, párrafos 8.3 y 8.4.

proporcionar, en la medida de lo posible y razonable, certeza con respecto a la aplicación de los Convenios de 1992. También aclararía las decisiones adoptadas por la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2006 con respecto a lo que se entiende por un buque fondeado permanente o semipermanentemente a efectos de la recaudación de contribuciones en virtud del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992.

- 6.27 Además, el Director recomienda que la Asamblea del Fondo de 1992 decida que un año es un plazo razonable para que un buque permanezca fondeado antes de proseguir su viaje y aún clasificarse como 'buque' en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992, pero que en todo caso la decisión de si tal buque está comprendido en ese artículo del CRC de 1992 debería decidirse en vista de las circunstancias particulares del caso.
- 6.28 Además, el Director recomienda que la Asamblea del Fondo de 1992 decida que un año es un periodo razonable para que un buque permanezca fondeado, más allá del cual debería considerarse fondeado 'permanente o semipermanentemente' a efectos de contribución en virtud del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992.

7 Medidas que se han de adoptar

Asamblea del Fondo de 1992

- 7.1 Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a que tenga a bien:
- a) confirmar su interpretación de que las unidades flotantes de almacenamiento y descarga (FSO) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) no están comprendidas en la definición de 'buque' en el artículo I.1 del CRC de 1992;
 - b) decidir si un año es un plazo razonable para que un buque permanezca fondeado antes de proseguir su viaje transportando hidrocarburos y aún clasificarse como 'buque' en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992, pero que en todo caso la decisión de si tal buque está comprendido en la definición de "buque" debería decidirse en vista de las circunstancias particulares del caso;
 - c) confirmar también su decisión, adoptada en octubre de 2006, de que los hidrocarburos descargados en buques fondeados 'permanente o semipermanentemente' que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de un buque a otro deben clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992;
 - d) decidir en consecuencia, puesto que los 'buques nodriza' descritos en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento IOPC/OCT10/4/3/1 no están fondeados 'permanente o semipermanentemente', si los hidrocarburos a bordo de los mismos se clasifican como hidrocarburos sujetos a contribución 'recibidos' a los efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992;
 - e) decidir si un año es un plazo razonable más allá del cual un buque debe considerarse fondeado 'permanente o semipermanentemente', y por lo tanto si los hidrocarburos recibidos en dichos buques deben clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992. Al mismo tiempo, decidir si, en todo caso la decisión de si tal buque está fondeado 'permanente o semipermanentemente' debería adoptarse en vista de las circunstancias particulares del caso;
 - f) decidir si se encarga al Director la redacción de una Resolución de la Asamblea que contenga las decisiones anteriores, para su presentación en la próxima sesión de la Asamblea del Fondo de 1992.

7.2 Asamblea del Fondo Complementario

Se invita a la Asamblea del Fondo Complementario a tomar nota de la información contenida en el presente documento y de las decisiones adoptadas por la Asamblea del Fondo de 1992.

* * *

**INFORME SOBRE LA INTERPRETACIÓN DEL TÉRMINO “BUQUE”
EN EL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE 1992**

Septiembre de 2011

Resumen:

Se analiza el término “buque” del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 ('CRC' de 1992). Se concluye que el término se ha vinculado deliberadamente al transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que dicho transporte implica la navegación de un buque en una travesía. No hay indicios de que se vayan a incluir las unidades flotantes de almacenamiento y descarga (FSO) en la definición de 'buque'. Se puede llegar a una conclusión parecida mediante el análisis de la definición de 'hidrocarburos' en el Convenio de Responsabilidad Civil (CRC), que se refiere al transporte de hidrocarburos (*hydrocarbures... transportés*) como carga o en los depósitos de combustible líquido.

Sin embargo, no existe ningún criterio establecido para distinguir entre un buque y una FSO. Los FIDAC tienen una amplia facultad de apreciación para establecer dicho criterio para sus propios fines. Se ofrecen algunas sugerencias sobre los enfoques para definir un criterio, tal vez en un Protocolo, y sobre las maneras de fomentar una aplicación uniforme del término en los tribunales nacionales.

La definición de 'buque' conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no tiene necesariamente ninguna relación con la definición de 'contribución' en virtud del Convenio del Fondo de 1992. El transporte a una embarcación fondeada frente a la costa puede considerarse como una 'recepción' de hidrocarburos en virtud del Convenio del Fondo aunque la embarcación se considere un 'buque' a efectos del Convenio de Responsabilidad Civil. De nuevo, los FIDAC tienen un margen de discrecionalidad considerable para decidir lo que equivaldrá a una 'recepción' de hidrocarburos.

Las implicaciones de la conclusión de que las FSO no son 'buques' en virtud del CRC se analizan en el contexto de la cobertura de los regímenes de responsabilidad objetiva, seguro obligatorio, y certificación de las FSO.

Índice	Página
INTRODUCCIÓN	3
EL ENFOQUE DE LA INTERPRETACIÓN DE LOS CONVENIOS DE 1992	5
LA INTERPRETACIÓN DE “BUQUE” EN EL CRC Y EL CONVENIO DEL FONDO	6
‘... toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, ...’	7
‘... construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga’	8
Otras definiciones pertinentes del CRC: ‘suceso’, ‘daños ocasionados por contaminación’, ‘hidrocarburos’	8
Las estructuras e instalaciones de almacenamiento fijas no son “buques”	9
Las IFPAD de tipo especial conectadas a tuberías del fondo marino no son “buques”	9
La ‘salvedad’ del artículo I y el caso especial de los buques de carga combinada	10
Embarcación excluida de la definición de ‘buque’ del CRC	11
Los trabajos preparatorios del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992	13
Conclusión con respecto a la interpretación del término ‘buque’	25
¿QUÉ DISTINGUE A UN BUQUE DE UNA FSO?	25
La cuestión del ‘buque nodriza’	26
POSIBLES ENFOQUES PARA DEFINIR ‘BUQUE’	28
Conclusión sobre la definición de ‘buque’	30
LOGRAR UNA INTERPRETACIÓN ACORDADA EFICAZ	30
CONTRIBUCIONES	31
CUESTIONES ESPECÍFICAS	33
RESUMEN DE CONCLUSIONES	35

INTRODUCCIÓN

1. El presente documento aborda dos cuestiones principales. La *primera* es si la expresión 'buque' en los Convenios de 1992 relativos a i) la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos ('el **Convenio de Responsabilidad Civil**' o '**CRC**') y ii) la Constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos ('el **Convenio del Fondo**', ambos Convenios denominados conjuntamente '**Convenios de 1992**') incluye las naves que, de forma temporal, se utilizan para el almacenamiento de hidrocarburos. Una nave destinada a dicho uso se denominará 'unidad flotante de almacenamiento y descarga' (**FSO**).¹ La *segunda* cuestión principal es qué constituye una 'recepción' de hidrocarburos a efectos de realizar contribuciones de conformidad con el artículo 10 del Convenio del Fondo. Al final del presente documento se abordan determinadas cuestiones específicas derivadas de estas dos cuestiones principales. Considero oportuno agradecer aquí la valiosa ayuda prestada por los señores Colin de la Rue y Andrew Taylor, y por la Secretaría de los FIDAC en la preparación de este documento.

2. La expresión 'buque' se define en ambos Convenios de 1992 de la siguiente manera:

'Artículo I

A los efectos del presente Convenio:

1. 'Buque': toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal solo 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. No existe una única definición internacionalmente aceptada del término 'buque'. Esto no es una deficiencia del derecho internacional. Lo que se considera como un buque puede variar de un contexto a otro. La cuestión pertinente es ¿cuál es el significado del término 'buque' tal como figura en el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo?

4. Puede existir toda una serie de opiniones sobre lo que el término significa o debería significar. No obstante, es posible determinar en algunos casos si las interpretaciones del Convenio son claramente correctas o no. La interpretación correcta de un término de un tratado es una cuestión técnica –y una *cuestión* específicamente *jurídica*– sobre la que existen normas jurídicas que deben seguirse. Los Convenios, correctamente interpretados, tienen un significado concreto que puede ser o no ser el mismo que el que las actuales Partes Contratantes (o algunas de ellas) desean o creen que tiene. Efectivamente, puede ser diferente del significado que algunos participantes en la conferencia de 1992 deseaban o creían que tenía.

5. El enfoque bien establecido y bien definido para la interpretación de los convenios o tratados (los términos son intercambiables a efectos prácticos) se establece en los artículos 31 a 33 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969. Ese enfoque sería adoptado por cualquier tribunal internacional que juzgue sobre esta cuestión. El enfoque

¹ La expresión FSO se explica en los documentos 92FUND/A/ES.3/17 de 16 de abril de 1998, y 92FUND/WGR.2/2/2 de 9 de abril de 1999.

también se utiliza habitualmente en los juzgados y tribunales nacionales para determinar el significado de los textos de los tratados internacionales (aunque no siempre son adoptados por los juzgados nacionales cuando interpretan la legislación nacional).²

6. En varios puntos se llega a la conclusión de que los FIDAC gozan de un amplio margen discrecional en la interpretación de una disposición concreta. Esto no quiere decir que la disposición pueda significar lo que cualquiera desee que signifique, o que un juzgado nacional no pueda dar una interpretación de la misma. Un juzgado nacional puede dar una interpretación, si fuera necesario, utilizando el enfoque mencionado en el párrafo anterior. Pero en el caso de un tratado administrado por una organización creada para ese fin por los Estados Partes, el juzgado prestará especial atención a la práctica de la organización y de los Estados Partes en la aplicación del tratado. Si existe una interpretación acordada que todos los Estados Partes han aceptado expresa o tácitamente, es muy improbable que un juzgado nacional adopte una interpretación diferente. La interpretación acordada sería la interpretación correcta, que los Estados Partes estarían obligados a aplicar. De conformidad con la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, esto significa que habrá de tenerse en cuenta todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del tratado, de conformidad con el artículo 31.3 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.³ Los FIDAC pueden, por consiguiente, acordar una interpretación del CRC y del Convenio del Fondo, y que la interpretación acordada sea considerada a efectos prácticos como autorizada por un juzgado nacional⁴
7. La conclusión general sobre la primera cuestión principal es que la expresión 'buque' en los Convenios de 1992 no estaba pensada para ser aplicada y no es aplicable a las FSO. Esto plantea el problema de decidir si una embarcación en particular, como un buque tanque que permanece fondeado durante un largo periodo en un mismo lugar, debe considerarse un buque o una FSO. Ese problema también se aborda más adelante.
8. La segunda cuestión principal es si la carga o descarga de hidrocarburos de dicha embarcación cuenta como una 'recepción' de hidrocarburos de conformidad con el artículo 10 del Fondo. Se llega a la conclusión de que no existe ninguna conexión necesaria entre la caracterización de la embarcación como 'buque' y la cuestión de las contribuciones. Una embarcación determinada fondeada frente a la costa puede considerarse como un 'buque' a los efectos del CRC, pero la descarga de hidrocarburos podría considerarse, no obstante, una 'recepción' de hidrocarburos a efectos de contribuciones al Fondo. Es competencia de los FIDAC decidir como cuestión de política donde trazar las líneas.
9. Al final del documento se analizan las implicaciones de la conclusión de que las FSO no son 'buques' a efectos de los Convenios de 1992 en relación con las cuestiones de i) responsabilidad objetiva, ii) seguro obligatorio, y iii) certificación de las FSO.

² Véanse los párrafos 130 – 135, a continuación.

³ Véase también Anthony Aust, *Modern Treaty Law and Practice*, (2^a ed., 2007), págs. 238–243, 395–396; Richard Gardiner, *Treaty Interpretation*, (2008), págs. 226–249. Obsérvese, no obstante, que no se puede descartar totalmente la posibilidad de que un tribunal internacional falle que una determinada interpretación de un tratado por parte de una organización internacional es incorrecta: véase *Legality of the Use by a State of Nuclear Weapons in Armed Conflict (Request by WHO)* (Legalidad del Empleo por los Estados de Armas Nucleares en Conflictos Armados (Solicitud de la OMS), Opinión Consultiva con fecha de 8 de julio de 1996, *ICJ Reports 1996* (Informes del CIJ, 1996), pág. 66, y págs. 74–75, 82–83, 203, 219.

⁴ Véanse también los párrafos 130 – 135, a continuación.

EL ENFOQUE DE LA INTERPRETACIÓN DE LOS CONVENIOS DE 1992

10. Los principios de derecho internacional aplicables a la interpretación de los tratados figuran en los artículos 31 a 33 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969. En términos muy amplios, debe considerarse el contexto en que la expresión aparece en el tratado y el objeto y finalidad del tratado, teniendo en cuenta todo acuerdo expreso o implícito en relación con el significado, y luego atribuir el sentido 'corriente' al término. Dicho significado se puede confirmar o, si la respuesta es ambigua o absurda, aclararlo estudiando el historial de las negociaciones: los trabajos preparatorios (*travaux préparatoires*).
11. Los artículos 31 a 33 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados dicen lo siguiente:

« SECCIÓN 3. INTERPRETACIÓN DE LOS TRATADOS**Artículo 31****Regla general de interpretación**

1. Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin.
2. Para los efectos de la interpretación de un tratado, el contexto comprenderá, además del texto, incluidos su preámbulo y anexos:
 - a) todo acuerdo que se refiera al tratado y haya sido concertado entre todas las partes con motivo de la celebración del tratado;
 - b) todo instrumento formulado por una o más partes con motivo de la celebración del tratado y aceptado por las demás partes como instrumento referente al tratado.
3. Juntamente con el contexto, habrá de tenerse en cuenta:
 - a) todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones;
 - b) toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del tratado;
 - c) toda forma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes.
4. Se dará a un término un sentido especial si consta que tal fue la intención de las partes.

Artículo 32**Medios de interpretación complementarios**

Se podrán acudir a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración, para confirmar el sentido resultante de la aplicación del artículo 31, o para determinar el sentido cuando la interpretación dada de conformidad con el artículo 31:

- a) deje ambiguo u oscuro el sentido; o
- b) conduzca a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable.

Artículo 33**Interpretación de tratados autenticados en dos o más idiomas.**

1. Cuando un tratado haya sido autenticado en dos o más idiomas, el texto hará igualmente fe en cada idioma, a menos que el tratado disponga o las partes convengan que en caso de discrepancia prevalecerá uno de los textos.
 2. Una versión del tratado en idioma distinto de aquel en que haya sido autenticado el texto será considerada como texto auténtico únicamente si el tratado así lo dispone o las partes así lo convienen.
 3. Se presumirá que los términos del tratado tienen en cada texto auténtico igual sentido.
 4. Salvo en el caso en que prevalezca un texto determinado conforme a lo previsto en el párrafo 1, cuando la comparación de los textos auténticos revele una diferencia de sentido que no pueda resolverse con la aplicación de los artículos 31 y 32, se adoptará el sentido que mejor concilie esos textos, habida cuenta del objeto y fin del tratado.'
12. No hay pruebas de que las Partes en los Convenios de 1992 tuvieran intención de dar un sentido especial a algunos de los términos que componen la definición del término 'buque'⁵ – nave, transporte, etc.– y, por lo tanto, la interpretación de estos términos debe efectuarse de conformidad con el enfoque habitual de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, comenzando por examinar el sentido corriente de los términos en su contexto y teniendo en cuenta el objeto y fin del tratado. El contexto incluye acuerdos y otros instrumentos relativos a la Convención y en conexión con su conclusión: artículo 31 2) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. (Un ejemplo típico sería un Protocolo o un canje de notas que acompaña un tratado). Sin embargo, no existen tales acuerdos o instrumentos relativos a los Convenios de 1992. Solo es necesario examinar los Convenios de 1992.

LA INTERPRETACIÓN DE 'BUQUE' EN EL CRC Y EL CONVENIO DEL FONDO

13. El término 'buque' se define en ambos Convenios de 1992 de la siguiente manera:

'Artículo I

A los efectos del presente Convenio:

1. *'Buque': toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal solo 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'.*
14. La primera parte de esa definición constituye la definición del término 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992. Estipula que un 'buque' es *'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'*. La primera parte tiene a su vez dos elementos: uno es el concepto de una 'nave apta para la navegación marítima [o] artefacto flotante en el mar' en términos generales; y el otro es la definición precisa del tipo de nave apta para la navegación marítima y artefacto flotante en el mar al que son de aplicación los Convenios, limitando dicha aplicación a las naves y artefactos flotantes 'construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga'.

⁵ Véase el artículo 31 4) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

15. La segunda parte de la definición identifica una subcategoría de ‘buques’ que conlleva una salvedad (**‘la salvedad’**): *‘a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal solo 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.’*
16. Estos elementos de la definición se abordarán a continuación.

‘... toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, ...’

17. El término ‘buque’ se define de hecho en el CRC, pero conviene señalar que la definición es coherente con el sentido corriente de la palabra ‘buque’. El ‘sentido corriente’ de un ‘buque’ en lenguaje cotidiano se asocia con una embarcación que navega en el mar. La acepción de la palabra ‘buque’ según el Oxford English Dictionary es un ‘buque de alta mar’, y esa es una definición típica de los diccionarios. Se explica claramente en la definición de 1992 que hace referencia a ‘toda nave apta para la navegación marítima’.
18. Podría decirse que una ‘nave’ se asocia con un contenedor vacío –algo que transporta una carga en su interior en contraste con, por ejemplo, una balsa.⁶ Pero la definición de 1992 hace referencia también a ‘todo ... artefacto flotante en el mar, del tipo que sea.’
19. Existen límites en cuanto a lo que se considera un artefacto ‘flotante en el mar’: por ejemplo, la posición de una embarcación diseñada y apta exclusivamente para la navegación interior puede ser controvertida.⁷ También existen límites en cuanto a lo que se considera un ‘barco’. De nuevo ‘barco’ es, según el Oxford English Dictionary, un término genérico para las naves dedicadas al transporte por agua.⁸ La noción de movimiento sobre el agua es una parte esencial de la definición. Por lo tanto, un tanque de almacenamiento inmóvil de tipo especial y fijado a tierra o al fondo del mar con el fin de contener líquidos no será un ‘barco’: podría describirse más adecuadamente como una estructura o instalación mar adentro.⁹ Esto podría excluir algunos tipos de instalaciones de almacenamiento ‘fijas’ mar adentro.
20. Sin embargo, este primer elemento de la definición de ‘buque’ es muy amplio. La referencia a un ‘artefacto del tipo que sea’ es tan amplia que aparentemente permite excluir de la categoría de ‘buques’ únicamente a las instalaciones o estructuras flotantes que están fijas en un lugar. Dichas instalaciones y estructuras no son el tema central del presente documento.

⁶ Véase el criterio de los tribunales ingleses en *Steadman contra Scofield* [1992] 2 Lloyds Rep 163 (Sheen J, entendiendo que un *jet ski* no es un “buque”); y véase *R contra Goodwin* [2005] EWCA Crim 3184; [2006] 1 W.L.R. 546.

⁷ Véase el siniestro del *Al Jaziah I* en enero de 2000: 92FUND/EXC.6/3 de 10 de febrero de 2000; el siniestro del *Victoriya* en agosto de 2003, 92FUND/EXC.26/3, (2004).

⁸ Los términos equivalentes en los textos en francés (*‘engin marin’*) y español (*‘artefacto flotante en el mar’*) pueden tener connotaciones más amplias, pero como estipula claramente el artículo 33 4) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, cuando existan diferencias de sentido en textos autenticados en diferentes idiomas, ‘se adoptará el sentido que mejor concilie esos textos’. En este caso, se señala la necesidad de restringir la interpretación de los textos en francés y en español para no obligar al texto en inglés a incluir un significado poco natural. No estoy en situación de comentar los textos en árabe, chino o ruso.

⁹ ‘Estructura’ e ‘instalación’ son términos utilizados en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: véase el artículo 60.

'... construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga'

21. El segundo elemento de la definición de 'buque' requiere que la nave apta para la navegación marítima o el artefacto esté 'construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga'. Establece un límite sobre la clase de naves o artefactos (y por motivos de conveniencia, se utilizará el término '**embarcación**' para referirse a ambos) respecto a los cuales se aplican los Convenios de 1992. Por ejemplo, es evidente que los buques de pasaje y los remolcadores no están incluidos en la definición de 'buque' que figura en el CRC.
22. Las referencias al 'transporte' y la 'carga' en el artículo I.1 del texto en inglés implican claramente que el artefacto debe estar construido o adaptado para que permitir el traslado de los hidrocarburos a granel de un lugar a otro, y para transportar los hidrocarburos a granel como carga. Igualmente, el preámbulo del Convenio de Responsabilidad Civil hace referencia a 'los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel'.
23. La misma implicación se deriva del texto en francés (que hace referencia a '*tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant de cargaison*') y, en el Preámbulo, a '*des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac.*'), y del texto en español (que hace referencia a '*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*') y, en el Preámbulo, a '*los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel.*')
24. La idea principal es el transporte (le transport; el transporte) –traslado, movimiento– por mar de hidrocarburos a granel como carga (cargaison; carga).

Otras definiciones pertinentes del CRC: 'suceso', 'daños ocasionados por contaminación', 'hidrocarburos'

25. La noción de transporte, traslado y movimiento también es inherente en las definiciones de otros términos del CRC que probablemente serán pertinentes en el contexto de cuestionarse si una determinada nave está comprendida en la definición de 'buque'. Normalmente el contexto ha sido la necesidad de decidir si nace responsabilidad con arreglo a los Convenios de 1992 de pagar una indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos procedentes del buque. No obstante, la responsabilidad no depende solamente de esta cuestión. Las cuestiones principales son si se ha producido un 'suceso' que causa (o amenaza con causar) 'daños por contaminación'. Esto requiere un escape o descarga de 'hidrocarburos' de un 'buque'. En el artículo 1.5 del CRC, el término 'hidrocarburos' se define como 'todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral ... ya se transporten estos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque'. Mientras el texto en inglés se refiere a que los hidrocarburos son 'acarreados', los textos en francés y español se refieren a que son 'transportados' ('transportés'; 'transporten'). La definición implica que el buque que transporta los hidrocarburos está efectuando un viaje (ya sea cargado o en lastre), y se puede considerar que es aplicable únicamente a los hidrocarburos que son acarreados o transportados por dicho buque.
26. Por lo tanto, se puede concluir que una nave satisface la definición de 'buque' (porque ha sido construida o adaptada para el transporte de hidrocarburos), pero no existe responsabilidad, con arreglo a los Convenios de 1992 por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos que no son transportados por el buque, ya sea como carga o en los depósitos de combustible líquido. Sobre esta base no se imputaría responsabilidad alguna por la

contaminación resultante de un derrame de hidrocarburos que se encuentran a bordo únicamente para otros fines (no de transporte), como su almacenamiento. Este análisis llega por una vía diferente al mismo resultado que se logró considerando a una nave como un 'buque' únicamente cuando está efectuando viajes (como los que se indican en la salvedad al artículo I.1 del CRC). Podría ser el análisis preferido en caso de disputa en cuanto a si la salvedad es aplicable a la nave en cuestión, así como sobre si es admisible considerarla como un 'buque' en algunas ocasiones pero no en otras.

Las estructuras e instalaciones de almacenamiento fijas no son 'buques'

27. Una estructura o instalación que ha sido diseñada y construida para funcionar como una instalación estacionaria flotante en el mar en un lugar con el fin de contener, almacenar o procesar hidrocarburos no es lo mismo que un artefacto 'construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga'. Falta el elemento de construcción o adaptación para transportar los hidrocarburos como carga.
28. Las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga ('IFPAD') son un caso claro. Además del hecho de que pueden quedar excluidas de la definición de 'buque' porque probablemente no cumplan las condiciones de 'nave apta para la navegación marítima o artefacto flotante en el mar', las IFPAD de tipo especial no están 'construidas o adaptadas' para el transporte de hidrocarburos. Contienen hidrocarburos para fines de tratamiento y almacenamiento, más que para su transporte. Estas IFPAD contienen los hidrocarburos en un mismo lugar: no los transportan como 'carga'. Por este motivo, además, las FSO de tipo especial no son 'buques' en el sentido del término tal como se utiliza en los Convenios de 1992.

Las IFPAD de tipo especial conectadas a tuberías del fondo marino no son 'buques'

29. Efectivamente, si dichas IFPAD están conectadas a las tuberías del fondo marino, la práctica (que es conforme con la posición según el derecho internacional) se inclina a tratarlas como parte de las operaciones de exploración y explotación mar adentro, bajo la jurisdicción del Estado ribereño, en lugar de como 'buques' de navegación marítima bajo la jurisdicción del Estado de abanderamiento.¹⁰ En mi opinión, no hay duda de que dicha IFPAD de tipo especial conectada a una tubería del fondo marino no es un buque a los efectos de los Convenios de 1992.¹¹
30. Esa conclusión es válida aunque la FSO se traslade o sea trasladada a puerto para su mantenimiento o a otro emplazamiento mar adentro. En ninguno de los dos casos el hecho de que pueda trasladarse o ser trasladada, (como es preciso para que pueda llegar a su lugar de explotación en el mar), y de que pueda contener hidrocarburos o residuos de hidrocarburos en el momento del traslado, significa que haya sido construida o adaptada para el transporte de hidrocarburos como carga.¹²

¹⁰ Véase 92FUND/A/ES.3/17 de 16 de abril de 1998; 92FUND/WGR.2/2 de 31 de marzo de 1999. Véase el artículo 60 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

¹¹ Esa conclusión es coherente con la posición adoptada en la Cuarta Sesión de la Asamblea del Fondo de 1992: véase 92FUND/A.4/32 de 22 de octubre de 1999, párrafos 24.3, 24.10.

¹² Esto es coherente con el criterio adoptado en otros instrumentos, como la enmienda introducida en 1999 en el Acuerdo (no gubernamental) sobre responsabilidad nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (OPOL) que trata las IFPAD como parte de las instalaciones para la exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro. Véase < <http://www.opol.org.uk/agreement.htm> >. El Acuerdo se formalizó en 1974 y ha sido modificado varias veces.

31. Lo mismo podría decirse de toda FSO diseñada y construida como un tanque inmóvil fijado a tierra o al fondo del mar para contener líquidos, como una instalación de almacenamiento estacionaria flotante en el mar, pero no para su tratamiento. No sería una 'embarcación'; y no estaría construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga.

La 'salvedad' del artículo I y el caso especial de los buques de carga combinada

32. El artículo I del CRC aplica una salvedad a los buques que 'puedan transportar hidrocarburos y otras cargas' (énfasis añadido). Ha habido mucho debate en los FIDAC sobre el significado de la salvedad, centrado en la cuestión de si la palabra 'hidrocarburos' de la salvedad incluye únicamente 'todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral ... ya se transporten estos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque' (que es la definición de la palabra 'hidrocarburos' en el artículo I.5 del CRC).
33. El problema surge porque todo buque capaz de transportar hidrocarburos persistentes de origen mineral también es capaz de transportar hidrocarburos no persistentes de origen mineral, es decir, una carga distinta de los 'hidrocarburos' tal como se definen en el artículo I.5 del CRC. Esto parece indicar que la 'salvedad' se aplicaría a todos los buques, incluidos los petroleros de tipo especial. Si esto es correcto, entonces no tendría sentido formular la frase final del artículo I.1 como una salvedad en lugar de incluirla como parte de la definición general que abarca todos los 'buques'. Sería más preciso decir que 'buque' es '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, i) cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos persistentes de origen mineral a granel como carga, y también ii) 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.'
34. Buena parte del debate que tuvo lugar durante la redacción del CRC guardaba relación con los buques de carga combinada mineraleros/graneleros/petroleros (**OBO**), que probablemente constituyen el caso típico al que se refiere la salvedad.¹³ Interpretada de esta manera, la definición de buque del artículo I.1 tiene sentido: un buque de carga combinada o un buque tanque quimiquero es un 'buque', a los efectos de los Convenios de 1992, únicamente cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos (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). Pero sea lo que sea lo que tenían en mente quienes negociaron el CRC, el artículo I.5 del CRC estipula claramente lo que significa 'hidrocarburos'; y no hay nada en el Convenio que permita no aplicar la definición de 'hidrocarburos' a los ejemplos de uso del término del artículo I.1.
35. El resultado es que los Convenios de 1992 únicamente son aplicables a las naves aptas para la navegación marítima y artefactos flotantes en el mar, construidos o adaptados para que puedan transportar hidrocarburos, y se aplican únicamente cuando i) estén efectivamente transportando hidrocarburos persistentes de origen mineral a granel como carga, o bien ii) durante un viaje efectuado a continuación de ese transporte y no se haya demostrado que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.
36. Esta interpretación de la salvedad es la que indican las palabras expresas del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y el resultado no es manifiestamente absurdo o irrazonable.¹⁴

¹³ Véanse las observaciones del Gobierno de la URSS, citadas a continuación en el párrafo 88, y el debate en el documento LEG/CONF.6/C.2/SR.2 de la OMI de 26 de marzo de 1984, *Documentos Oficiales* Vol. 2, pág. 326, y págs. 330-336, párrafos 10 – 44.

¹⁴ Véase el artículo 32 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

Demuestra (con la perspectiva que da el tiempo) la deficiente redacción del Convenio; pero como cuestión de derecho una mala redacción no es motivo suficiente para desestimar términos concretos de un instrumento jurídico vinculante, aunque esos términos no hayan logrado el propósito que deseaban los delegados.¹⁵

37. La lógica de este principio de interpretación es que los juzgados, tribunales y otros órganos que se enfrentan a la tarea de interpretar un tratado posiblemente no tengan acceso a las actas completas de las negociaciones, y tienen derecho a asumir que las disposiciones claras de un tratado significan lo que dicen. Efectivamente, es posible que algunos de los Estados Contratantes no hayan asistido a las sesiones de redacción de las disposiciones en cuestión. Pero en cualquier caso, los debates sobre el sentido de la salvedad no invalidan el artículo I.1 en su totalidad; y, en concreto, no cuestionan la validez de la definición general de buque en las palabras iniciales del artículo I.1.

Embarcación excluida de la definición de 'buque' del CRC

38. Hasta ahora el análisis demuestra que haciendo una lectura literal de las palabras del artículo I.1, el término 'buque' no incluye lo siguiente:
- i) toda estructura o instalación flotante en el mar que no sea una nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar;
 - ii) toda nave apta para la navegación marítima o artefacto flotante en el mar que, aunque pueda transportar hidrocarburos persistentes de origen mineral a granel como carga, en realidad nunca lo haya hecho;
 - iii) toda nave apta para la navegación marítima o artefacto flotante en el mar que haya transportado en el pasado hidrocarburos persistentes de origen mineral como carga, pero que ha demostrado que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

Esa conclusión excluye determinados casos claros de la categoría de 'buques'. En particular, excluye las FSO de tipo especial diseñadas no para navegar a través de los mares transportando hidrocarburos a granel como carga, sino para proporcionar instalaciones de almacenamiento de hidrocarburos fijas en un lugar determinado.

39. La conclusión no responde a la pregunta relativa a la situación de los buques tanque que por el momento se utilizan como instalaciones de almacenamiento. Esas mismas consideraciones se aplican a las unidades especializadas que están diseñadas para funcionar principalmente sobre las cabezas de pozo en modo de almacenamiento y producción, pero que también están construidas o adaptadas para que puedan transportar hidrocarburos como carga hacia o desde un puerto o terminal, situado fuera del lugar en el que normalmente operan. A fin de decidir sobre su situación, es necesario mirar más allá de las palabras expresas en el artículo I.
40. De conformidad con el artículo 31 3) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, al interpretar una disposición de un tratado también habrá de tenerse en cuenta todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de su aplicación, y toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del tratado.
41. No hay ningún 'acuerdo ulterior' explícito entre los Estados Contratantes sobre la interpretación del término 'buque' en los Convenios de 1992; pero sí existe alguna práctica ulteriormente seguida.

¹⁵ Véase Richard Gardiner, *Treaty Interpretation* (OUP, 2008), págs. 316-323.

42. Podría afirmarse que los documentos y debates de la Secretaría de los FIDAC en la Asamblea del Fondo de 1992¹⁶ y otros comités (en particular los que realizaron el seguimiento del siniestro del *Santa Anna* en 1998,¹⁷ y el siniestro del *Slops* en 2000,¹⁸ y la labor del 2º Grupo de Trabajo intersesiones¹⁹) así como las Decisiones de la Asamblea de los FIDAC deben considerarse conjuntamente, ya que de forma acumulada constituyen una 'práctica ulteriormente seguida' en la interpretación y aplicación del término 'buque'.
43. Efectivamente, existen varios indicios de apoyo en los FIDAC a la opinión de que las FSO y las IFPAD deberían ser consideradas como 'buques' solo 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. Esta fue la conclusión del Grupo de Trabajo y de la Asamblea en 1999.²⁰ No obstante, no se puede pretender que estos episodios pongan fin al debate ni que representen una interpretación que ya ha sido acordada por las Partes Contratantes. Por el contrario, los debates no concluyentes dentro de los FIDAC dejan claro que no existe tal acuerdo.²¹ Si existiera un acuerdo, el presente ejercicio sería superfluo.
44. Además, la decisión del Tribunal Supremo de Grecia en el caso del *Slops*²² es en sentido contrario. El tribunal consideró que un buque retirado de servicio utilizado como una instalación de almacenamiento de residuos de hidrocarburos era un 'buque' según la definición dada en los Convenios de 1992, aunque no transportase hidrocarburos como carga en una travesía. Esa decisión representa el punto de vista de un Estado Contratante y, por lo que se sabe, es la única decisión de un juzgado o tribunal nacional directamente relacionada con la cuestión. No puede ignorarse.
45. Para llegar a esta conclusión, la mayoría del Tribunal opinó que a fin de estar comprendido en la definición de 'buque' era suficiente que un artefacto flotante en el mar tuviese la capacidad de movimiento mediante autopropulsión o a remolque de otro buque, así como la capacidad para transportar hidrocarburos a granel como carga. Tampoco era necesario que el siniestro se hubiera producido durante el transporte de hidrocarburos a granel como carga, esto es, durante un viaje: ese requisito se consideró aplicable únicamente a los buques comprendidos en la salvedad del artículo I.1, que en opinión del tribunal, afectaba únicamente a los buques de carga combinada. Sobre esta base, el tribunal sostuvo que el Fondo era responsable de pagar una indemnización por las reclamaciones de contaminación derivadas del derrame del *Slops*.
46. Por los motivos comentados en los párrafos 32 – 36 *ut supra* se puede afirmar que esta es una interpretación demasiado estricta de la salvedad, que debería considerarse aplicable no solo a los buques de carga combinada (buques mineraleros/graneleros/petroleros) sino también a cualquier buque tanque que pueda transportar tanto hidrocarburos persistentes como no persistentes. Si una embarcación como el *Slops* queda comprendido en esa categoría, debería ser considerado como un 'buque' únicamente cuando esté efectuando un viaje, tal como se

¹⁶ La cuestión del sentido de la expresión 'buque' surgió durante la 3ª sesión extraordinaria de la Asamblea: véanse 92FUND/A/ES.3/17 de 16 de abril de 1998; 92FUND/A/ES.3/21 de 1 de mayo de 1998; 92FUND/A.3/18 de 25 de septiembre de 1998; 92FUND/A.3/27 de 30 de octubre de 1998, párrafos 20.1 – 20.14.

¹⁷ Véanse 92FUND/EXC.1/7 de 26 de octubre de 1998, y 92FUND/WGR.2/3.

¹⁸ Véanse 92FUND/EXC.8/8 de 6 de julio de 2000, párrafos 4.3.1 – 4.3.8; 92FUND/EXC.20/6, del 9 de enero de 2003; 92FUND/EXC.24/6 del 19 de febrero de 2004; 92FUND/A.10/36 del 28 de septiembre de 2005; 92FUND/EXC.34/7 del 15 de agosto de 2006.

¹⁹ Véase 92FUND/WGR.2/1 del 12 de marzo de 1999.

²⁰ Véase, por ejemplo, 92FUND/A.4/32 de 22 de octubre de 1999, párrafo 24.3; 92FUND/EXC.8/8 de 6 de julio de 2000, párrafos 4.3.4, 4.3.8.; 92FUND/A.11/30 de 10 de agosto de 2006.

²¹ Véase, por ejemplo, 92FUND/A.11/30 de 10 de agosto de 2006, párrafos 1.1-1.5.

²² Véase 92FUND/EXC.34/7 de 15 de agosto de 2006.

describe en la salvedad. Si no está comprendido en esa categoría, se llegaría al mismo resultado mediante el análisis mencionado en los párrafos 24 – 26 *ut supra*, esto es, concluyendo que no existe ninguna responsabilidad por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos que no son transportados por un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido, sobre la base de que queda fuera de la definición de 'hidrocarburos', y en consecuencia el derrame no causa los 'daños por contaminación'. En cualquiera de los dos supuestos, no se imputaría responsabilidad por la contaminación procedente del buque a menos que se produjera durante un viaje.

47. Por lo tanto, las conclusiones del Grupo de Trabajo y de la Asamblea en 1999 tienen plena vigencia. Sin embargo, no hay prácticas concordantes suficientes para establecer un acuerdo implícito entre las partes con respecto al significado del término 'buque'. El significado resultante de la aplicación del artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados sigue siendo poco claro.
48. Las cuestiones esenciales son 1) si una embarcación originalmente diseñada y explotada (o que puede ser explotada) como buque tanque para transportar hidrocarburos a granel como carga deja de considerarse un 'buque' cuando ya no se dedica a la navegación marítima sino que es utilizada como instalación de almacenamiento, y en tal caso 2) cómo se determina que la embarcación efectivamente ya no se dedica a la navegación marítima, sino que es utilizada como instalación de almacenamiento. Estas cuestiones se abordan en los párrafos 102 – 128 y 143 – 144, a continuación.
49. El 'sentido corriente' de los términos que componen la definición del artículo I.1 no está claro con respecto a estas cuestiones. Se podría considerar que 'un buque siempre será un buque'. Es posible que no haya ningún cambio físico en la embarcación mientras su función cambia del transporte al almacenamiento; y se podría concluir que, por lo tanto, sigue siendo un 'buque'. Por otra parte, podría decirse que el hecho de que los Convenios de 1992 tuvieran por objeto el problema de la contaminación derivada del transporte marítimo de hidrocarburos indica que los buques estacionarios utilizados para almacenar hidrocarburos ya no se dedican a la actividad del tipo que los Convenios pretendían abarcar, y que, en consecuencia, no deberían ser considerados como 'buques' en el sentido de los Convenios de 1992.
50. En consecuencia, para poder determinar el significado de la definición de 'buque' en el artículo I.1 del CRC de 1992, es necesario acudir a 'medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración': artículo 32 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

Los trabajos preparatorios del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992

51. El texto de los Convenios de 1992 ha evolucionado con respecto a los de sus predecesores: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas por hidrocarburos, 1969 ('CRC de 1969'), y el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 ('Convenio de Intervención de 1969'), que se negoció al mismo tiempo que el CRC de 1969. Por lo tanto, resulta útil iniciar el análisis de la redacción de los Convenios de 1992 analizando la redacción de los Convenios de 1969, que se redactaron en respuesta a las deficiencias jurídicas puestas de relieve por la encalladura del petrolero *Torrey Canyon* en alta mar, entre el Reino Unido y Francia y la consiguiente contaminación de las costas británicas y francesas.

El Convenio de Intervención de 1969

52. La principal preocupación del Convenio de Intervención de 1969 era solucionar el problema de abordar físicamente la contaminación por hidrocarburos procedente de buques extranjeros en alta mar, con el fin de minimizar sus consecuencias perjudiciales. En este contexto no cabría esperar que los redactores tuvieran intención de excluir un determinado tipo de buque mercante del ámbito de los Convenios.
53. Las actas de la conferencia de 1969 así lo demuestran. El primer proyecto del artículo II del Convenio de Intervención de 1969 disponía que
- “barco’ significa toda nave apta para la navegación cualquiera que sea su tipo, y –todo artefacto flotante, excepto las instalaciones y aparejos destinados a la exploración o explotación de los recursos del fondo de los mares, de los océanos o subsuelos”.²³
54. La República Federal de Alemania sugirió que:
- “la definición de ‘buque’ en este Convenio [esto es, el Convenio de Intervención de 1969] y en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas por hidrocarburos no deberían ser diferentes. Ambas definiciones deberían armonizarse con la del Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954”.²⁴
55. La definición del artículo I del Convenio de 1954 dice lo siguiente:
- “‘Buque’ significa toda embarcación de mar, de cualquier tipo, incluidos los artefactos flotantes, ya sean auto-propulsadas o a remolque de otro buque, que efectúan un viaje por mar; y ‘petrolero’ significa todo buque en el cual la mayor parte del espacio destinado a la carga está construido o adaptado para el transporte de líquidos a granel y que no transporta por el momento más que hidrocarburos en esta parte del espacio reservada a la carga”.
56. La idea en la definición de 1954 de que un buque era cualquier tipo de embarcación que efectuase un viaje por mar indicaba un enfoque funcional del concepto. En lugar de intentar definir un buque mediante referencia a la manera o la finalidad para la cual fue construido, o mediante referencia a su diseño u otras características físicas, la definición se refiere a lo que el objeto hace –la función que está realizando– siendo la función pertinente que ‘efectúa un viaje por mar’.
57. Ese enfoque funcional es evidente en el primer proyecto del artículo II del Convenio de Intervención de 1969, que incluye todas las naves excepto las ‘destinadas a la exploración y explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o subsuelos’. Por lo tanto, es la función de la nave la que la incluye en la excepción.
58. Este punto fue señalado en su momento. El representante alemán en la conferencia observó, en relación con la definición de 1954, que
- “[e]l término ‘efectúan un viaje por mar’, tal como se utiliza en esa definición, descartaría la necesidad de las excepciones detalladas en el proyecto del Comité

²³ Documento LEG/CONF/3 de la OCMI de 3 de septiembre de 1969, y pág. 189 de las *Actas oficiales* de la Conferencia.

²⁴ Documento LEG/CONF/3 Add.1 de la OCMI, véase la pág. 239 de las *Actas Oficiales* de la Conferencia.

Jurídico. Supondría una ventaja adicional tener además la misma definición en los tres Convenios que estuvieran estrechamente vinculados en su esencia”.²⁵

59. Ese punto se aclaró aún más en un proyecto de enmienda presentado por Australia para eliminar todas las palabras del primer proyecto después de ‘artefacto flotante’ y sustituirlas por lo siguiente:

‘excepto las instalaciones o aparejos destinados a la exploración o explotación de los recursos de los fondos marinos o subsuelos mientras estén efectivamente dedicados a la exploración o explotación’. (énfasis añadido)²⁶

60. Es evidente que las enmiendas alemana y australiana no obtuvieron el apoyo general. El motivo de la oposición a las mismas se deduce de un intercambio de opiniones entre los representantes canadiense y polaco:

‘El Sr. MacANGUS (Canadá), si bien estaba de acuerdo en que podía haber cierto aliciente en tener idénticas definiciones en unos Convenios tan estrechamente relacionados, señaló que la restricción a una embarcación que efectúa un viaje por mar excluiría a dicho artefacto flotante que, en el futuro, podría estar anclado en alta mar con el fin de servir como depósito de hidrocarburos. Tal exclusión podría ser causa de un arrepentimiento más adelante.

El Sr. GORALCZYK (Polonia) compartía la opinión del Canadá. Se produjo un largo debate en el Comité Jurídico, que manifestó su preocupación por no limitar indebidamente la definición. Por tanto, su delegación prefería el proyecto tal como estaba.’²⁷

61. Esta parece ser la única indicación explícita de la intención de asimilar las FSO a los ‘buques’. No existen pruebas de que se considerase que la asimilación abarcaba más allá del ámbito de la cuestión abordada por el Convenio de Intervención, esto es, la cuestión del derecho de los Estados a adoptar medidas físicas para hacer frente a las amenazas de contaminación en alta mar.

62. Las propuestas de Alemania y Australia fueron retiradas, y el segundo proyecto de la definición, elaborado en noviembre de 1969, no modificó materialmente la definición de buque con respecto al primer proyecto.²⁸ Esa definición fue adoptada en el texto definitivo del Convenio de Intervención de 1969 sin ninguna otra modificación, donde aparece como el artículo II 2):

“‘Barco’ significa:

- a) toda nave apta para la navegación marítima cualquiera que sea su tipo, y
- b) todo artefacto flotante, excepto las instalaciones o aparejos destinados a la exploración o explotación de los recursos del fondo de los mares, de los océanos o subsuelos”.

²⁵ Documento LEG/CONF/C.1/SR.7 de la OCMÍ de 15 de noviembre de 1969, véase la pág. 319 de las *Actas Oficiales* de la Conferencia.

²⁶ Documento LEG/CONF/3 Add.1 de la OCMÍ de 15 de octubre de 1969, véase la pág. 237 de las *Actas Oficiales* de la Conferencia.

²⁷ Documento LEG/CONF/C.1/SR.7 de la OCMÍ de 15 de noviembre de 1969, véase la pág. 320 de las *Actas Oficiales* de la Conferencia.

²⁸ Documento LEG/CONF/C.1/WP.20 de la OCMÍ. En este proyecto se sustituyeron las palabras “recursos naturales de los fondos marinos y subsuelos” por las palabras “recursos del fondo de los mares y oceánicos y subsuelos”.

63. Por lo tanto, está claro que la intención era que la categoría de 'buques', a la que era aplicable el Convenio de Intervención de 1969, fuese lo más amplia posible. Por el contrario, esta intención de adoptar una definición amplia de 'buque' no era evidente durante la redacción de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo.

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969

64. La redacción del CRC de 1969 comenzó con una definición del término 'buque' que era bastante diferente de la que figura en el Convenio de Intervención y es evidente que desde el principio su intención era limitar la aplicación del CRC a los buques dedicados al comercio de hidrocarburos a granel. El primer proyecto disponía que:

«Para los efectos de este Convenio:

1. “‘Buque’ significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga, o construido o adaptado de modo que la mayor parte del espacio destinado a la carga pueda transportar, y normalmente transporta, hidrocarburos a granel como carga”.²⁹

65. Esa definición contiene dos definiciones alternativas: una es funcional ('nave apta para la navegación marítima ... efectivamente transportando hidrocarburos'), la otra está basada en un diseño híbrido y es funcional ('nave apta para la navegación marítima ... construido o adaptado de modo que la mayor parte del espacio destinado a la carga pueda transportar, y normalmente transporte, hidrocarburos a granel como carga'). La definición híbrida incluiría a los buques así construidos o adaptados aunque no estuvieran efectivamente transportando hidrocarburos.

66. Este primer proyecto fue el tema de las observaciones de una serie de Estados. Los Países Bajos propusieron una definición más sencilla, que decía:

“1. Por 'buque' se entiende toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, que transporte hidrocarburos a granel como carga”.³⁰

Irlanda³¹ y la República Federal de Alemania³² presentaron propuestas similares.

67. Australia

“sugirió que la definición de 'buque' bien podría ampliarse para abarcar no solo las naves que transportan hidrocarburos a granel como carga, sino también todas las naves que transportan más de 2 000 toneladas de hidrocarburos como combustible”.³³

La consecuencia parece ser que aunque se hubiera adoptado la propuesta australiana, solamente a) los buques que transportan hidrocarburos a granel como carga, y b) los buques que transportan más de 2 000 toneladas de hidrocarburos como combustible, estarían comprendidos en la definición de 'buque'.

²⁹ Documento LEG/CONF/4* de la OCMI de septiembre de 1969 (proyecto de texto, artículo I).

³⁰ Documento LEG/CONF/4* de la OCMI de septiembre de 1969 (Proyecto de texto, artículo I); véase la pág. 452 de las *Actas Oficiales* de la Conferencia ('*Official Records*'); y véase, LEG/CONF/4/Add. 5 de 12 de noviembre de 1969, *Actas Oficiales*, pág. 538.

³¹ Documento LEG/CONF/4/Add.1 de la OCMI de 17 de octubre de 1969, *Actas Oficiales* pág. 504.

³² Véase el artículo III 10) del Proyecto, Documento LEG/CONF/4* de la OCMI, septiembre de 1969, véase la pág. 469 de las *Actas Oficiales* de la Conferencia.

³³ LEG/CONF/4/Add. 1 de 17 de octubre de 1969, *Actas Oficiales* pág. 503.

68. Incluso esto era demasiado amplio para algunos Estados. El Reino Unido presentó la propuesta de los Países Bajos (por entender que los propios Países Bajos no la iban a proponer) a fin de
- ‘garantizar que el combustible líquido estuviera comprendido en el ámbito del Convenio únicamente cuando se transporte como combustible de un buque que efectivamente transporta hidrocarburos a granel como carga’.³⁴
69. El acta de negociación demuestra que el centro de atención de los participantes en la conferencia eran los buques destinados al comercio del transporte marítimo de hidrocarburos a granel. Esto se deduce, por ejemplo, del hecho de que la posesión de un certificado de seguro se consideraba una condición para que el buque estuviera habilitado para el comercio,³⁵ y se le permitiera entrar o salir de un puerto del territorio de un Estado Contratante.³⁶ Igualmente, el énfasis en la función del expedidor apunta al contexto del transporte de hidrocarburos a granel como carga.³⁷
70. Se plantearon cuestiones relativas a la aplicación de esa definición a los buques de titularidad pública (propiedad del Estado) incluidos los buques de guerra.³⁸ Pero todos los que hablaron durante el debate del proyecto del artículo I 1) opinaban que debería aplicarse únicamente a los buques (y era corriente en la Conferencia referirse a ellos como ‘buques tanque’) destinados al transporte de hidrocarburos a granel como carga.³⁹ No prosperó una enmienda de los Países Bajos que hubiera podido lograr que los ‘buques tanque que viajan en lastre estuviesen sujetos a las disposiciones del Convenio’.⁴⁰
71. El proyecto de Convenio de fecha 21 de noviembre de 1969 refleja este punto de vista. El artículo I 1) se modificó para decir:
- “1. Por ‘buque’ se entiende toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, que transporte efectivamente hidrocarburos a granel como carga”.⁴¹

³⁴ Documento LEG/CONF/C.2/WP.18 de la OCMI, *Actas Oficiales* pág. 575.

³⁵ Véase el artículo III 10) del Proyecto, Documento LEG/CONF/4* de la OCMI de septiembre de 1969, véase la pág. 469 de las *Actas Oficiales* de la Conferencia.

³⁶ Véase el artículo III 11) del Proyecto, Documento LEG/CONF/4* de la OCMI de septiembre de 1969, véase la pág. 469 de las *Actas Oficiales* de la Conferencia.

³⁷ Véase, por ejemplo, el documento LEG/CONF/C.2/SR. 4 de la OCMI de 13 de noviembre de 1969, *Actas Oficiales* página 635 (Sr. McGovern, Irlanda).

³⁸ Véase, por ejemplo, el documento LEG/CONF/C.2/SR. 13 de la OCMI de 20 de noviembre de 1969, *Actas Oficiales* páginas 696-697.

³⁹ Documento LEG/CONF/C.2/SR. 14 de la OCMI de 21.11.1969, *Actas Oficiales* páginas 710-711.

⁴⁰ Es tentador referirse a los buques destinados a operar en el transporte de hidrocarburos de un lugar a otro, pero eso excluiría los movimientos de hidrocarburos que no tuvieran la finalidad del comercio: por ejemplo, la descarga de hidrocarburos de los buques tanque a fin de minimizar los daños por contaminación tras un suceso en el mar. No existen indicios en los trabajos preparatorios (*travaux préparatoires*) de que alguno de los convenios comentados en el presente documento tuviera intención de excluir dichas actividades del alcance de las disposiciones por lo demás sujetas al transporte de hidrocarburos por mar.

⁴¹ Documento LEG/CONF/C.2/WP.22 de la OCMI de 22 de noviembre de 1969, *Actas Oficiales* págs. 576-577. El mismo texto figura en el Documento LEG/CONF/C.2/WP.22/Rev. 1 de la OCMI de 25 de noviembre de 1969, *Actas Oficiales* pág. 583.

Ese texto fue aprobado sin modificaciones en el Convenio definitivo.⁴²

72. Resulta instructivo hacer una comparación de las definiciones de ‘buque’ en el Convenio de Intervención de 1969 y el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Las definiciones dicen lo siguiente:

Convenio de Intervención de 1969	CRC de 1969
<p>‘Barco’ significa:</p> <p>a) toda nave apta para la navegación marítima cualquiera que sea su tipo, y</p> <p>b) todo artefacto flotante, excepto las instalaciones y aparejos destinados a la exploración o explotación de los recursos del fondo de los mares, de los océanos o subsuelos.</p>	<p>Por ‘buque’ se entiende toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, que transporte efectivamente hidrocarburos a granel como carga.</p>

73. Está claro que en la Conferencia de 1969 se limitó deliberadamente la categoría de buques a la que se aplicaba el CRC de 1969 (a diferencia del Convenio de Intervención de 1969) al exigir que los buques ‘transporten efectivamente hidrocarburos a granel como carga’. Como implican los términos ‘transporten’ y ‘carga’, la definición es aplicable a los buques destinados a la expedición de hidrocarburos. Si bien no había ningún acuerdo explícito sobre este punto, el debate de la conferencia sugiere que ‘transporten hidrocarburos a granel como carga’ se entendió en el sentido de los buques que transportan hidrocarburos como carga de un lugar a otro. La referencia a las naves ‘del tipo que sean’ es una referencia al hecho de que no todas las naves son petroleros: los buques tanque pueden transportar cargas distintas de los hidrocarburos, y otro tipo de buques, como los mineraleros/graneleros/petroleros (**OBO**), pueden transportar hidrocarburos.
74. No hay nada en el historial de las negociaciones del CRC de 1969 que sugiera que la definición de ‘buque’ del artículo I estuviera pensada para ser aplicada a i) los buques estacionarios utilizadas para almacenar hidrocarburos pero que no los transportan como carga, o bien a ii) cualesquiera otras naves que no estén destinadas al transporte de hidrocarburos de un lugar a otro.

El Convenio del Fondo de 1971

75. En 1971, la OCMÍ (como se conocía entonces a la OMI) convocó una conferencia para la redacción de lo que se convirtió en el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (‘Convenio del Fondo de 1971’). Los trabajos comenzaron con el proyecto de texto que disponía, en el artículo 1 2), que
- “2. Las expresiones ‘barco’, ‘persona’, ‘propietario’, ‘hidrocarburos’, ‘daños por contaminación’, ‘medidas preventivas’, ‘suceso’ y ‘organización’ tienen el mismo sentido que se les da en los párrafos 1 a 9 del artículo 1 del Convenio de

⁴² Documento LEG/CONF/C.2/SR. 20 de la OCMÍ de 26 de noviembre de 1969, *Actas Oficiales* pág. 757-756

Responsabilidad, siempre que no se incluya el aceite de ballena en ninguna de estas expresiones”.⁴³

76. Esto refleja claramente el ‘principio ... que el Fondo internacional de indemnización es complementario del Convenio de 1969’.⁴⁴ El diseño del plan era que el término ‘buque’ debía significar lo mismo en el CRC de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971.
77. No se efectuó ni se sugirió cambio material alguno a esta posición durante la conferencia, y el texto definitivo del artículo 1 del Convenio del Fondo dice lo siguiente:
- “2. Las expresiones ‘barco’, ‘persona’, ‘propietario’, ‘hidrocarburos’, ‘daños por contaminación’, ‘medidas preventivas’, ‘suceso’ y ‘organización’ tienen el mismo sentido que se les da en artículo 1 del Convenio de Responsabilidad, entendiéndose no obstante que, a los fines de estos términos, se limita la noción de ‘hidrocarburos’ a los hidrocarburos minerales persistentes”.

Los Protocolos y los Convenios de 1984

78. Los Protocolos de 1984 fueron adoptados para enmendar el CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. Los Convenios, en su forma enmendada, debían denominarse Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1984 (**‘CRC de 1984’**) y Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1984 (**‘Convenio del Fondo, 1984’**). Los Protocolos no entraron en vigor, pero deben tomarse en consideración porque constituyen una medida fundamental en la redacción del artículo 1 del CRC de 1992.
79. Al igual que en el caso del CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, la definición de buque era la misma en el CRC de 1984 y en el Convenio del Fondo de 1984.⁴⁵ No obstante, la definición era una versión revisada de la definición de 1969/1971.
80. El proyecto de Protocolo con el cual la conferencia de 1984 comenzó su trabajo preveía, en el artículo 2, que
- “el artículo 1 del Convenio de Responsabilidad, 1969, queda enmendado como a continuación se indica:
1. Se sustituye el párrafo 1 por el siguiente texto:
 1. ‘Buque’: toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal solo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante [el] [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][si aún hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte”.⁴⁶

⁴³ Documento LEG/CONF.2/3 de la OCMi de 1 de octubre de 1971, *Actas Oficiales* pág. 42. El “Convenio de Responsabilidad” es el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

⁴⁴ Documento LEG/CONF/C.1/WP.12 de la OCMi de 2 de diciembre de 1971, *Actas Oficiales* pág. 251.

⁴⁵ Véase el documento LEG/CONF.6/9 de la OMI de 13 de febrero de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, pág.274 (Anexo I, párrafo 3).

⁴⁶ Documento LEG/CONF.6/4 de la OMI de 12 de enero de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, págs. 57-58.

81. Si bien la puesta entre corchetes de algunas frases de ese proyecto indica una falta de consenso sobre determinados aspectos del texto propuesto para una definición revisada, no existen indicios de falta de consenso sobre el uso del concepto transporte de hidrocarburos como fundamento de la definición.
82. El Comité Jurídico propuso el proyecto de Protocolo a la luz de una reunión oficiosa celebrada en Estocolmo en diciembre de 1981, en la cual se había preparado el siguiente texto:
- “‘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, [un buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas solo estará incluido cuando esté efectivamente destinado a dicho transporte 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][esté o no esté efectivamente transportando hidrocarburos]”.⁴⁷
83. Esa definición también estaba basada en la noción de transporte; y el Comité Jurídico hizo constar que:
- ‘[e]l Comité Jurídico no daba su apoyo a la ampliación de los Convenios para abarcar los daños por contaminación causados por los hidrocarburos procedentes de buques que no fueran buques tanque, según la definición actual, o buques de carga combinada.’⁴⁸
84. El debate no se centraba en la posibilidad de ampliar la definición del término ‘buque’ para incluir las embarcaciones que no fueran buques tanque o buques de carga combinada: la noción de transporte seguía siendo primordial e indiscutible. El debate se centraba en determinar si los Convenios eran aplicables a los ‘buques’ –esto es, buques tanque y buques de carga combinada– cuando no están transportando hidrocarburos a granel como carga sino que solo llevan a bordo combustible o residuos oleosos.⁴⁹
85. El Gobierno de Polonia presentó unas observaciones detalladas sobre la cuestión del ‘transporte’. Señaló que la finalidad de los Convenios era identificar una categoría de personas a las que se pudiera imputar una responsabilidad por la contaminación de hidrocarburos. Los expedidores, transportistas, propietarios de la carga y propietarios de buques estaban entre las posibilidades. En relación con la noción de ‘transporte’, Polonia afirmó:
- «3. La palabra ‘transporte’ se utiliza en los títulos de la conferencia internacional en cuestión y en el primer proyecto de Convenio que se presentarán para su examen y aprobación. En teoría se puede entender como una operación técnica, como un campo de actividad económica o una relación jurídica. Bajo las actuales circunstancias, en este caso debe considerarse únicamente como una relación jurídica. Está claro que

⁴⁷ Documento LEG/CONF.6/7 de la OMI de 12 de enero de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, pág. 133.

⁴⁸ Documento LEG/CONF. 6/7 de la OMI de 12 de enero de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, pág. 134.

⁴⁹ Véanse, por ejemplo, las observaciones de Alemania (Documento LEG/CONF.6/17 de la OMI de 5 de marzo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, pág. 295), Francia (Documento LEG/CONF.6/19 de la OMI de 6 de marzo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, pág. 303), Suecia (Documento LEG/CONF.6/30 de la OMI de 16 de marzo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, pág. 336), Noruega (Documento LEG/CONF.6/32 de la OMI de 16 de marzo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, págs. 345-346), URSS (Documento LEG/CONF.6/41 de la OMI de 23 de marzo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, págs. 358-359), y el Reino Unido (Documento LEG/CONF.6/50 de la OMI de 6 de abril de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, págs. 364-365).

antes de considerarlo como una relación jurídica, es necesario definir las partes que lo componen. El 'transporte por mar' debe guardar ahora relación no solo con un periodo, sino también con los servicios prestados a la carga, un desplazamiento de la misma desde el lugar de carga hasta el de descarga. Por lo tanto, se debe proponer un nuevo texto para esa definición que diga lo siguiente:

9. '*Transporte por mar*' significa la operación de desplazamiento de las sustancias potencialmente peligrosas entre el lugar de carga del buque y el de descarga; comprende también el periodo desde que las sustancias potencialmente peligrosas suben a bordo del buque durante la carga, hasta el momento en que dejan de estar a bordo del buque tras la descarga.»⁵⁰

86. No hubo oposición a la idea de que 'transporte' signifique el desplazamiento (movimiento) de las cargas de un lugar a otro. En cambio el debate se centraba en si debía ampliarse el régimen jurídico a los buques que no fueran petroleros. Un documento sueco señalaba que:

'Durante los trabajos preparatorios se planteó la cuestión de si debía ampliarse el régimen para abarcar también los daños causados por derrames de hidrocarburos de buques distintos de los buques tanque. La opinión general fue que no había necesidad de que el régimen internacional fuese aplicable a los buques distintos de los buques tanque'.⁵¹

87. Los debates sobre la posibilidad de ampliar el régimen se centraron en la ampliación a buques que no fueran buques tanque cargados. Por ejemplo, un documento noruego decía:

'El Gobierno noruego está a favor de ampliar la definición de buque a los buques tanque sin carga. Este concepto también debería abarcar, bajo determinadas condiciones, a los 'buques de carga combinada'. Nuestro Gobierno prefiere la alternativa según la cual un buque de carga combinado será considerado como buque, a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de hidrocarburos a granel de un transporte anterior'.⁵²

88. Las observaciones de la URSS sobre el proyecto de Protocolo reflejan la misma opinión:

"La disposición según la cual un buque entrará en el ámbito del Convenio solamente cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel o haya a bordo residuos de los hidrocarburos objeto de dicho transporte durante un viaje efectuado a continuación de ese transporte, se refiere exclusivamente a los buques que pueden transportar no solo hidrocarburos sino también otras cargas, por ejemplo, los buques de carga combinada. Esta disposición no se refiere a los buques tanque y otros buques capaces de transportar únicamente cargas de hidrocarburos. Por lo tanto, estos buques quedan comprendidos en la definición del artículo 2 1) cuando no transportan hidrocarburos como carga ni hay a bordo residuos de hidrocarburos. Esto contradice la idea principal del Convenio que iba dirigida a garantizar una indemnización de daños ocasionados por contaminación durante el transporte de hidrocarburos por mar".⁵³

⁵⁰ Documento LEG/CONF.6/25 de la OMI de 14 de marzo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, pág. 321.

⁵¹ Documento LEG/CONF.6/30 de la OMI de 16 de marzo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, págs. 333 y 336.

⁵² Véanse las observaciones de Noruega: Documento LEG/CONF.6/32 de la OMI de 16 de marzo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, págs. 343 y 345-346.

⁵³ Documento LEG/CONF.6/41 de la OMI de 23 de marzo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, pág. 358. Véase el Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.2 de la OMI de 26 de marzo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 326, véase en la pág. 331, párrafo 12.

89. Del mismo modo, el Reino Unido declaró:

‘El Reino Unido favorece la ampliación del ámbito del Convenio para abarcar los buques tanque sin carga y considera que la definición de buque debe abarcar los ‘buques de carga combinada’ cuando estén destinados al comercio de hidrocarburos. El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte se opondría a la imposición de una prueba que sería muy difícil de establecer en la práctica».⁵⁴

90. Esta comprensión del ámbito del Convenio que se limita a los buques que transportan hidrocarburos como carga de un lugar a otro es evidente en otras presentaciones a la Conferencia de 1984. La Asociación Internacional de Armadores afirmó:

“El CRC de 1969 debería aplicarse a los buques tanque y a los buques mineraleros-graneleros-petroleros que transportan cargas de hidrocarburos, a los buques tanque sin carga con residuos a bordo de cargas de hidrocarburos, buques mineraleros-graneleros-petroleros en viajes posteriores al transporte de hidrocarburos, siempre que hayan quedado a bordo residuos de la carga de hidrocarburos del viaje anterior. No obstante, el Convenio no debería aplicarse a la contaminación por combustibles procedentes de buques de carga seca, o buques tanque, o buques mineraleros-graneleros-petroleros, cuando no haya residuos de la carga de hidrocarburos a bordo de los dos últimos tipos de buques”.⁵⁵

91. El motivo de esta opinión estaba claro. Como señaló la Cámara Naviera Internacional, el Convenio del Fondo de 1971 había ‘introducido el principio de reparto del coste de la indemnización por contaminación entre el transportista y el propietario de la carga’.⁵⁶ Se entendía que el régimen jurídico partía de la premisa de la existencia de dos partes –el transportista y el propietario de la carga que pagaba al transportista por el transporte– y el reparto de costes entre ellos.

92. En la Conferencia de 1984 el debate se centró en la cuestión de la aplicación del Convenio a los buques tanque sin carga y a la carga de la prueba de que un buque contenía a bordo residuos de hidrocarburos de la carga ‘durante un viaje’.⁵⁷ Sin embargo, no hubo ninguna sugerencia de que el Convenio debiera aplicarse a los buques que no realicen viajes. Es en este contexto en el que se adoptó el texto definitivo de la definición revisada del Protocolo de 1984.⁵⁸

⁵⁴ Documento LEG/CONF.6/50 de la OMI de 6 de abril de 1984, *Actas Oficiales Vol. 1*, págs. 363 y 364.

⁵⁵ Documento LEG/CONF.6/10 de la OMI de 28 de febrero de 1984, *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 3. Véanse las observaciones del International Group of P&I Associations, documento LEG/CONF.6/47 de la OMI de 2 de abril de 1984, *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 51 y pág. 52, y de INTERTANKO, documento LEG/CONF.6/INF.2/Rev.1 de la OMI de 8 de mayo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 77 y pág. 92.

⁵⁶ Documento LEG/CONF.6/12 de la OMI de 27 de febrero de 1984, *Actas Oficiales Vol. 2*, págs. 4 y 5.

⁵⁷ Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.1 de la OMI, 26 de marzo de 1986 (sic) la reunión se celebró el 8 de mayo de 1984), *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 311, véase la pág. 323, párrafo 57; Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.2 de la OMI de 26 de marzo de 1984 (sic, la reunión se celebró el 8 de mayo de 1984)), *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 326, véanse en las págs. 330-336, párrafos 10 – 44; Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.3 de la OMI de 26 de marzo de 1986 (sic) la reunión se celebró el 9 de mayo de 1984)), *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 337, véanse en las págs. 333-339, párrafos 1-6; Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.18 de la OMI de 14 de agosto de 1986 (sic) la reunión se celebró el 18 de mayo de 1984)), *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 505, véanse en las págs. 508-510, párrafos 12-32.

⁵⁸ Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.26 de la OMI de 8 de agosto de 1986 ((sic), la reunión se celebró el 24 de mayo de 1984), *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 584, véanse en la pág. 587, párrafos 16-18; Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.27 de la OMI de 8 de agosto de 1986 ((sic) la reunión se celebró el 24 de mayo de 1984), *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 598, véase en la pág. 604, párrafo 44.

‘El artículo 1 del Convenio de Responsabilidad, 1969, queda enmendado como a continuación se indica:

1. Se sustituye el párrafo 1 por el siguiente texto:

1. ‘Buque’: toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal solo 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’.⁵⁹

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992

93. Las actas de la conferencia en la cual se redactó la revisión de 1992 del Convenio de Responsabilidad Civil no revelan ningún debate sobre la definición de ‘buque’. El texto de la definición del Protocolo de 1984 fue reproducido literalmente.⁶⁰
94. Por tanto, los trabajos preparatorios (*travaux préparatoires*) del CRC sirven de apoyo a la opinión de que las FSO no son ‘buques’; pero no aclara la naturaleza exacta de la distinción entre los buques y las FSO.

Otros Convenios y Acuerdos Sectoriales

95. Existen otros instrumentos internacionales que si bien no contienen las interpretaciones acordadas de la palabra ‘buque’ en los Convenios de 1992, su finalidad era complementar la cobertura de los Convenios de 1992 o de sus predecesores. Dos instrumentos son particularmente pertinentes: el Convenio sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultante de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos, Londres 1977 (**‘Convenio de 1977’**),⁶¹ y un acuerdo sectorial, el Acuerdo sobre responsabilidad por contaminación en el mar por hidrocarburos (**‘OPOL’**) (en su forma enmendada). No se consideran ‘acuerdos ulteriores’ entre las Partes del CRC relativo a la interpretación o aplicación del CRC, porque no abordan específicamente el sentido del término ‘buque’ en el CRC de 1992. No obstante, pueden considerarse como parte de las ‘circunstancias de su conclusión’ y tenerse en cuenta en el marco del artículo 32 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Estos documentos reflejan las ideas de entonces en el sector pertinente que parecen distinguir entre buques e instalaciones mar adentro, introduciendo una disposición separada sobre la responsabilidad por contaminación en relación con cada uno de ellos, y tomando medidas explícitas sobre las FSO en el contexto de los regímenes jurídicos aplicables a las instalaciones mar adentro.
96. El Convenio de 1977 dispone lo siguiente:

“Artículo 1
A los efectos del presente Convenio:

⁵⁹ Documento LEG/CONF.6/c.2/4 de la OMI de 23 de mayo de 1984, *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 150 y 151.

⁶⁰ Véase el Documento LEG/CONF.6/C.2/SR.26 de la OMI de 8 de agosto de 1986 ((sic) la reunión se celebró el 24 de mayo de 1984), *Actas Oficiales Vol. 2*, pág. 584, véase en la pág. 587, párrafo 15.

⁶¹ Documentos Oficiales del Reino Unido, Directiva 6791; 16 *International Legal Materials* 1450 (1977).

.....

2. 'Instalación' significa:

a) todo pozo u otra instalación, ya sea fija o móvil, que se utilice con fines de exploración, producción, tratamiento, almacenamiento, transmisión o recuperación del control del flujo de crudo de los fondos marinos o subsuelos;

.....

y

e) toda instalación destinada habitualmente al almacenamiento de crudos de petróleo procedentes de los fondos marinos o subsuelos;

que esté ubicada, en su totalidad o en buena parte, más allá de la línea de bajamar a lo largo de la costa tal como aparece marcada en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado que ejerce el control;

siempre que, no obstante,

.....

ii) un buque, tal como se define en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas por hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969, no se considerará una instalación”.

97. El Convenio de 1977 es aplicable a ‘daños por contaminación ... resultantes de un suceso que se haya producido más allá de la línea de bajamar a lo largo de la costa en una instalación que se halle bajo la jurisdicción de un Estado que ejerce el control» (artículo 2). De la definición dada en el artículo 1 del Convenio de 1977 se desprende que i) el Convenio de 1977 tenía por objeto aplicarse a las instalaciones fijas o móviles para el almacenamiento mar adentro de hidrocarburos de los fondos marinos, y que ii) no era aplicable a los ‘buques’ en el sentido del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Queda clara la intención de distinguir entre ‘instalaciones’ y ‘buques’, incluyendo las instalaciones de almacenamiento fijas o móviles en la categoría de ‘instalaciones’. Aunque el Convenio de 1977 se aplica únicamente a las instalaciones que almacenan hidrocarburos de los fondos marinos, el trazado de esta distinción presta de algún modo apoyo a la opinión de que las FSO no han sido asimiladas a los buques en el contexto de las disposiciones acerca de la responsabilidad por contaminación.
98. Se podría decir lo mismo acerca del OPOL. Parte del párrafo 8 de la cláusula 1 del OPOL (Definiciones), en su forma enmendada en 1999, dice lo siguiente:

“ ‘Instalación mar adentro’ significa:

A. todo pozo y toda instalación u oleoducto o parte de los mismos, del tipo que sea, fijo o móvil, destinados a la exploración, producción, tratamiento, almacenamiento o transporte de hidrocarburos de los fondos marinos o subsuelos; y

B. todo pozo destinado a la exploración o recuperación de gas o líquidos de gas natural de los fondos marinos o subsuelos durante el periodo en que dicho pozo está siendo perforado (incluida su finalización), acabado o desarrollado (con excepción de las operaciones de trabajo normales); o

C. toda instalación del tipo que sea, fija o móvil, destinada a la exploración, producción, tratamiento o almacenamiento de hidrocarburos de los fondos marinos o subsuelos cuando dicha instalación haya sido retirada temporalmente de su emplazamiento operativo por el motivo que sea;

que se describa en el Apéndice del Reglamento y esté ubicada dentro de la jurisdicción del Estado designado, aunque se excluyen las instalaciones mar adentro situadas en el mar Báltico o el mar Mediterráneo, en la medida en que dichas

instalaciones, y en el caso de los pozos, toda instalación desde la que esté siendo perforado, estén ubicadas más allá de la línea de bajamar a lo largo de la costa tal como aparece marcada en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Gobierno del Estado designado:

siempre que, no obstante, ninguna de las siguientes sea considerada una instalación mar adentro:

- i) todo pozo, instalación y oleoducto abandonado; o
- ii) todo buque, gabarra u otro artefacto flotante que no esté destinado al almacenamiento de hidrocarburos, comenzando por el colector de carga”.⁶²

99. Esa definición indica claramente que un buque, una gabarra u otro artefacto flotante que efectivamente esté destinado al almacenamiento de ‘hidrocarburos’ (definidos en la cláusula 1.9 del OPOL como «petróleo crudo y condensado ... estén o no dichos materiales mezclados o presentes en otras sustancias») es una ‘instalación mar adentro’. Se refuerza el punto en el Apéndice al Reglamento del OPOL, que detalla las instalaciones mar adentro a las que es aplicable el Acuerdo e incluye ‘Sistemas de almacenamiento/carga de hidrocarburos’, que se definen como ‘instalaciones mar adentro fijas o flotantes destinadas al almacenamiento de hidrocarburos, junto con cualesquiera otras instalaciones conexas de carga de hidrocarburos’.⁶³ Al igual que la definición del Convenio de 1977, el OPOL respalda de algún modo la opinión de que las FSO no debían ser consideradas como buques.
100. Por consiguiente, estos instrumentos proporcionan un mayor apoyo a la opinión de que las FSO no son ‘buques’ en el sentido de los Convenios de 1992, reforzando así la interpretación que se deduce de la lectura literal del artículo I.1 del CRC.

Conclusión con respecto a la interpretación del término ‘buque’

101. **En mi opinión queda claro, a partir de las pruebas disponibles, que la definición del término ‘buque’ se ha vinculado deliberadamente al transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que se entiende que dicho transporte implica la navegación del buque durante un viaje. No he encontrado prueba alguna de la intención de incluir las FSO dentro de la definición, ni ningún entendimiento de que las FSO estén comprendidas en la definición de ‘buque’ dada en el CRC. Por lo tanto, concluyo que las FSO no son ‘buques’ según la definición de ‘buque’ del CRC.**

¿QUÉ DISTINGUE A UN BUQUE DE UNA FSO?

102. Habiendo llegado a la conclusión de que la definición del término ‘buque’ en el CRC de 1992 fue vinculada deliberadamente al transporte de hidrocarburos a granel como carga, que dicho transporte implica la navegación del buque durante un viaje, y que las FSO no están comprendidas en la definición, es necesario abordar la cuestión del criterio para distinguir a los buques de las FSO.
103. No se trata de interpretar un texto jurídico, porque ninguno de los Convenios y acuerdos conexos o prácticas establecen dicho criterio. Tampoco es una cuestión de discrecionalidad ilimitada. El criterio aplicado no debe incorporar a los Convenios de 1992 estructuras y embarcaciones que en cualquier interpretación razonable no pudieran considerarse comprendidas en la definición que da el artículo I.1 del CRC de un buque (como, por

⁶² Véase < <http://www.opol.org.uk/agreement.htm> >.

⁶³ Véase < <http://www.opol.org.uk/rules-appendix.htm> >.

ejemplo, las instalaciones de almacenamiento fijas y los buques de pasaje); e igualmente, el criterio no debe excluir a los buques que en cualquier interpretación razonable serían considerados como destinados al transporte de hidrocarburos persistentes a granel como carga (como, por ejemplo, un petrolero fondeado esperando la entrada al puerto).

104. Dentro de esos límites, los FIDAC gozan de la facultad discrecional para decidir sobre el criterio que se aplicará. La tarea consiste en trazar una línea para distinguir entre 'buque' y FSO que sea razonable y útil desde el punto de vista práctico. Esta es una cuestión de discreción y política, no una cuestión de derecho. Es cuestión de determinar un criterio práctico que refleje, con la mayor exactitud y lo más razonablemente posible, la distinción a la luz de los motivos para trazar la línea.
105. Ese motivo puede resumirse brevemente como la intención de limitar la aplicación del CRC de 1992 a las embarcaciones destinadas al transporte de hidrocarburos a granel como carga mediante la realización de viajes por mar. No existe ninguna definición acordada internacionalmente de 'navegación' o 'viaje' que pueda guiar o limitar a los FIDAC en la formulación de ese criterio. No obstante, se ha producido un debate reciente en los tribunales ingleses sobre el concepto de 'buque' (en el contexto de determinar si un *jet ski* es un buque) que arroja alguna luz sobre el concepto. El Tribunal afirmó que:

“La navegación es el arte o la ciencia náutica de conducir un buque de un lugar a otro. El piloto debe ser capaz de 1) determinar la posición del buque y 2) determinar el rumbo o rumbos futuros que debe seguir para alcanzar el destino deseado. La palabra 'navegación' también se utiliza para describir la acción de navegar o el movimiento ordenado de los buques sobre el agua. Por tanto, la expresión 'aguas navegables' significa aguas por las que los buques pueden navegar. En mi mente la frase 'destinado a la navegación' transmite el concepto de transportar personas o bienes por el agua a un destino planeado. Una embarcación de pesca puede hacerse a la mar y regresar al puerto desde el que zarpó, pero esa embarcación navegará no obstante a su caladero y de vuelta nuevamente.

'Navegación' no es sinónimo de movimiento sobre el agua. La navegación es un movimiento planificado u ordenado de un lugar a otro....

Es posible navegar en un *jet ski* pero, a mi juicio, no es 'un buque destinado a la navegación'.”⁶⁴

La cuestión del 'buque nodriza'

106. El documento danés, IOPC/OCT10/4/3/1, de fecha 24 de septiembre de 2010, ilustra la naturaleza de la tarea de distinguir entre buques y unidades de almacenamiento. En ese documento, Dinamarca planteó cuestiones relativas a la aplicación del término 'buque' a los buques nodriza fondeados frente a las costas danesas en cuatro supuestos indicados en los párrafos 3.1 – 3.8 del documento.
107. Los supuestos implican a buques tanque que entran en aguas danesas y permanecen fondeados allí antes de proseguir sus viajes. Del análisis que se presenta en los párrafos precedentes se desprende que en todo caso el buque nodriza *podría* considerarse correctamente como un 'buque' en el sentido de los Convenios de 1992. No hay duda de que ha sido construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga y es lo que suele hacer. El hecho de que permanezca fondeado durante diferentes periodos, y que intervenga en operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque, no excluye que

⁶⁴ *R v Goodwin*, [2005] EWCA Crim 3184, párrafo 19 (citando Steen J. en *Steedman contra Scofield* [1992] 2 Lloyd's Rep. 163)

sea tratado como 'buque'. Los cuatro supuestos entran en el ámbito de discrecionalidad que se permite a los FIDAC en la formulación del criterio que se utiliza para distinguir entre 'buques' y 'FSO' (véase el párrafo 104 *ut supra*).

108. Dicho esto, se podrían considerar diferencias relevantes entre los supuestos. Un petrolero que fondea, sin intervenir en operaciones de buque a buque, pendiente de proseguir su viaje, debe considerarse sin duda un buque (supuesto 1 del documento danés). Tampoco parece que exista un buen motivo para excluir de la categoría de 'buques' a un petrolero que fondea para cargar o descargar hidrocarburos en petroleros más pequeños antes de proseguir su viaje, especialmente en aquellos casos donde el motivo del transbordo de buque a buque es que las aguas son demasiado someras para que el propio petrolero entre al puerto a cargar o descargar (supuestos 2 y 3 del documento danés). En principio no debe existir ninguna diferencia entre un petrolero que arriba vacío o a media carga o a plena carga.
109. El cuarto supuesto danés, donde el buque nodriza permanece fondeado y ambos buques descargan y también cargan hidrocarburos puede considerarse diferente. Desde un punto de vista, el buque nodriza no está operando como un buque que transporta hidrocarburos como carga sino como un punto de venta. Permanece allí, no para entregar o recibir hidrocarburos para cuyo transporte ha sido contratado, sino más bien para contener los hidrocarburos que se compran y se venden desde el buque.
110. Si se desea, se puede adoptar una regla clara que aborde las preocupaciones acerca de la distinción entre los buques que permanecen fondeados durante largos periodos, por ejemplo un año, realizando tales operaciones, y los buques que fondean durante periodos más cortos a la espera de instrucciones para navegar hacia su destino.
111. Los Convenios no establecen un criterio demasiado preciso para distinguir entre buques y FSO, y existe un margen de discrecionalidad considerable para que los Estados Miembros decidan sobre esta cuestión. Todos los buques que intervienen en los cuatro supuestos daneses en relación con el 'buque nodriza' pueden considerarse apropiadamente comprendidos en la definición de 'buque' con arreglo al artículo 1 del CRC, porque todos ellos están realizando un viaje, transportando hidrocarburos como carga, que proseguirán después del transbordo de buque a buque. No obstante, queda a la discreción de los Estados Miembros de los FIDAC decidir, si así lo desean, el plazo de tiempo adecuado más allá del cual no sería razonable decir que un barco permanece en viaje para transportar hidrocarburos como carga y, por tanto, privar a un barco de su carácter de 'buque' a los efectos del CRC, y dar al barco el carácter de FSO. A este respecto, los párrafos 4.4.27 y 4.4.36 del Acta de Decisiones de la Asamblea de octubre de 2010 dan fe de las opiniones divergentes entre los Estados Miembros en cuanto a si puede considerarse que un buque que permanece fondeado durante más de un año está realizando un 'viaje'.
112. Tal vez sea necesario consultar otras fuentes del sector para resolver esta cuestión, y es posible que haya que considerar la noción de 'continuar su viaje', una noción que podría estipularse para implicar algo más que el movimiento a un fondeadero cercano. De modo alternativo, la Asamblea puede adoptar la decisión de que lo que constituye un 'viaje' debería decidirse en vista de las circunstancias particulares del caso, de un modo similar a la facultad discrecional otorgada durante la 11ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2006, con respecto a los buques fondeados permanente o semipermanentemente y que se dedican a operaciones de buque a buque de transbordo de hidrocarburos.⁶⁵

⁶⁵ 92FUND/A.11/35, párrafo 32.12

POSIBLES ENFOQUES PARA DEFINIR 'BUQUE'

113. Es competencia de los FIDAC decidir con precisión cómo se interpretará la expresión 'buque' en el CRC, aunque unas breves observaciones podrían ayudar a enfocar esa cuestión.
114. El primer punto es que resulta más fácil aplicar una definición si existe una suposición asociada a una exención: por ejemplo, 'toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar capaz de transportar hidrocarburos a granel como carga se considerará un buque a menos que se demuestre que a), b) o c)...'.
115. La suposición puede clasificarse haciendo referencia, por ejemplo, a 'toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar capaz de transportar hidrocarburos a granel como carga por mar con gobierno y propulsión propios'.
116. La suposición se puede complementar con nuevas estipulaciones: por ejemplo, 'Los siguientes también se considerarán 'buques': – Gabarras destinadas a hacerse a la mar a remolque [mientras están siendo efectivamente remolcadas]'.
117. Las maneras de refutar esta suposición se pueden definir con precisión ('... a menos que se demuestre que su propulsión y equipo de gobierno han sido y siguen separados o inutilizados...') o bien de modo más general ('... a menos que se demuestre que su propulsión y equipo de gobierno han sido y siguen separados o inutilizados, o que la nave o embarcación no pueda hacerse a la mar mediante autopropulsión ...').
118. Sea cual sea la forma de enfocar la cuestión, ha de tenerse en cuenta que el principal criterio implícito en la definición de 'buque' según el CRC es la capacidad de navegar por el mar, y el criterio interpretativo debería reflejar ese hecho. Una embarcación que no puede navegar por el mar no puede considerarse un buque capaz de transportar hidrocarburos a granel como carga.
119. Teniendo presente estos aspectos, pueden distinguirse varios tipos de FSO. Para dar algunos ejemplos a modo de ilustración, los FIDAC podrían decidir que 1) **las FSO que están conectadas a oleoductos** (sea que se originen en los fondos marinos o en tierra) no deben considerarse buques, excepto en el caso de conexiones de corta duración con el fin de cargar hidrocarburos a bordo para transportarlos a otro lugar. Si tales FSO abandonan sus estaciones para labores de mantenimiento o para evitar el mal tiempo, esto debe considerarse como una cuestión operativa y no como un viaje; y las FSO deben permanecer excluidas de la categoría de 'buque'. Únicamente cuando dejan de utilizarse como FSO 'conectadas' pueden convertirse en buques.
120. Del mismo modo, 2) **las FSO de tipo especial que no tengan propulsión propia para la navegación marítima ni equipo de gobierno** no deben considerarse como buques, a menos que estén siendo o vayan a ser remolcadas.
121. Podría darse el caso de que dicha unidad fuera remolcada como si se tratase de gabarras transportando cargas. No obstante, casi cualquier embarcación o estructura flotante *podría* ser remolcada en el mar; y si esto fuese suficiente para clasificarlo como un 'buque', acabaría con la intención evidente de distinguir entre FSO y buques. Por otra parte, sería irrazonable excluir a todas las gabarras de la categoría de 'buques', y por ello es necesario encontrar algún criterio distintivo.
122. Queda claro que una gabarra que está efectivamente siendo remolcada por un buque que realiza un viaje por mar y que transporta una carga de hidrocarburos debe considerarse un 'buque', aunque solo sea porque esencialmente forma parte del buque que la está

- remolcando.⁶⁶ Igualmente, una gabarra que ha sido, o está a punto de ser remolcada a los efectos de transportar una carga de hidrocarburos por mar, y está temporalmente fondeada a causa de incidentes normales de la navegación o que sean impuestos por *fuera mayor* o en peligro⁶⁷ pero no están relacionadas con el buque que la puede remolcar, debería seguir considerándose un 'buque'.
123. Aún así, parece razonable considerar que una embarcación sin propulsión ni gobierno que ha sido explícitamente construida o adaptada para funcionar como una FSO y que es efectivamente utilizada como tal (esté o no conectada a un oleoducto) debe considerarse, bajo cualquier otra circunstancia, excluida de la categoría de 'buques', aunque pueda ser remolcada de ida y vuelta a su fondeadero normal.
124. 3) **Las FSO de tipo especial que tienen propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima** están construidas para que puedan emplearse para el almacenamiento o bien para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. Permanecen en la misma posición que los petroleros o los buques de carga combinada que son capaces de permanecer fondeados en un mismo lugar durante un largo periodo. Estos se estudian a continuación (categoría 6)).
125. 4) **Las embarcaciones originalmente construidas y explotadas como buques para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente convertidas en FSO (esto es, FSO no de un tipo especial) que no mantienen la capacidad de navegar por mar mediante propulsión propia** porque su propulsión y/o equipo de gobierno han sido desactivados, son más difíciles de clasificar. El *Slops* era una de estas unidades, considerada como un buque por el Tribunal Supremo de Grecia pero no por los FIDAC.
126. Estas embarcaciones 'sin gobierno' se pueden volver a convertir en buques navegables: pero esa característica parece demasiado eventual para constituir la base de su clasificación. Se puede asumir razonablemente que si los propietarios han hecho todo lo posible para despojar a dicha embarcación del carácter de buque, y si la embarcación es efectivamente utilizada como FSO y no como gabarra, entonces, en tales circunstancias no debería considerarse como 'buque'. Si posteriormente se restituye el equipo del que fuera despojada, esto indicaría la intención de que la embarcación sea considerada capaz de realizar viajes; y si puede transportar hidrocarburos a granel como carga, entonces debe ser considerada efectivamente como buque.
127. 5) **Las embarcaciones originalmente construidas y explotadas (o que pueden ser explotadas) como buques para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente transformadas en FSO que sí mantienen la capacidad de navegar por mar con gobierno y propulsión propios**, deben considerarse en la misma posición que los buques tanque o los buques de carga combinada que son capaces de permanecer fondeados en un mismo lugar durante un largo periodo (categoría 6)).
128. 6) **Las embarcaciones originalmente construidas y explotadas (o que pueden ser explotadas) como buques tanque o buques de carga combinada para el transporte de hidrocarburos, y que no han sido objeto de transformación en FSO** en principio son 'buques'. La única cuestión es si el hecho de permanecer fondeado en una misma posición durante un largo periodo con el fin de almacenar hidrocarburos debería alterar ese carácter. Se

⁶⁶ Véase 71FUND/EXC.57/10 de 29 de enero de 1998. "Siniestros que afectan al Fondo de 1971. *Pontoon No. 300*". Véanse también los casos del *Nestucca* (Canadá, 1988) y el *Vistabella* (Caribe, 1991). El mismo enfoque ha sido adoptado en los Estados Unidos de América, donde el siniestro del *Morris J Berman* (Puerto Rico, 1994) constituye un precedente notable de un siniestro grave de contaminación con participación de una gabarra petrolera.

⁶⁷ La frase refleja la del artículo 18 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. El concepto está arraigado y es bien entendido.

podría adoptar un enfoque pragmático de esa cuestión, exigiendo que el propietario adopte alguna medida como despojar a la embarcación de la propulsión y el equipo de gobierno, si la embarcación va a dejar de considerarse un buque.

129. Con fines de ilustración se podría publicar una clasificación de este tipo en una nota de orientación.
130. No existe garantía alguna de que los tribunales nacionales vayan a guiarse por tales decisiones interpretativas y notas de orientación. No obstante, si se publican, es muy probable que ante cualquier conflicto una de las partes haga referencia a las mismas, y que tendrían un poder de persuasión muy considerable, y solo podrían desestimarse si la legislación nacional está específicamente inclinada a una interpretación diferente.

Conclusión sobre la definición de 'buque'

131. **Por los motivos expuestos anteriormente se concluye que la definición actual del término 'buque' según los Convenios de 1992 no se puede aplicar plausiblemente a las FSO. Los Convenios de 1992 no proporcionan una orientación clara y precisa para distinguir entre un buque y una FSO y poder decidir a qué categoría pertenece una embarcación determinada. Los FIDAC gozan de un margen de discrecionalidad considerable para redactar y aplicar un criterio práctico a esos efectos. Dichos criterios deben centrarse en la cuestión de si la embarcación está destinada a realizar un viaje para el transporte de hidrocarburos por mar como carga, o si se utiliza para almacenar hidrocarburos en un mismo lugar.**

LOGRAR UNA INTERPRETACIÓN ACORDADA EFICAZ

132. Si los FIDAC adoptan una interpretación acordada de la expresión 'buque', aún queda la tarea de garantizar que será aplicada por los juzgados y tribunales de las Partes Contratantes.
133. Cada sistema jurídico nacional tiene sus propias normas de interpretación. En algunos Estados, si las disposiciones del tratado son promulgadas como disposiciones nacionales, los tribunales las interpretarán del mismo modo que interpretan las disposiciones nacionales. En consecuencia, los tribunales pueden negarse a examinar los trabajos preparatorios del tratado y basarse únicamente en el texto de la disposición de aplicación. En otros Estados, los tribunales pueden interpretar la legislación nacional a la luz del tratado y estar dispuestos a tomar en consideración los trabajos preparatorios del tratado. No existe una práctica uniforme; y los distintos tribunales pueden, por tanto, llegar a resultados diferentes. También se pueden producir diferencias debido al hecho de que es corriente obligar a los tribunales a aplicar las disposiciones nacionales, incluso cuando entran en conflicto con las disposiciones de los tratados internacionales.
134. La forma más eficaz de abordar este riesgo de diversidad en la aplicación nacional es enmendar la parte pertinente de los Convenios de 1992: esto es, la definición del término 'buque'. Esto puede realizarse mediante la aprobación de otro Protocolo, revisando o complementando la definición de 'buque' en el artículo I.1. Dicha adaptación podría, si se desea, crear también un sistema para la designación de las FSO.
135. Una alternativa más sencilla sería aprobar formalmente, por unanimidad o consenso, una interpretación acordada del artículo I.1 del CRC como **Resolución de la Asamblea**, y publicarla junto con los textos de los Convenios de 1992 y los formularios y documentos oficiales publicados por los FIDAC. Los FIDAC podrían adoptar una interpretación acordada en forma de una decisión, o publicar unas notas de orientación. A diferencia de una enmienda de los Convenios, dicha interpretación no obligaría, en términos estrictos, a los tribunales de

los Estados Contratantes a aplicar la interpretación acordada. Sin embargo, serviría como 'acuerdo ulterior' a los efectos de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, y en la práctica probablemente sería aplicada por los tribunales nacionales. Si bien no puede haber garantía alguna de que los tribunales nacionales vayan a guiarse por las decisiones interpretativas y las notas de orientación, en caso de publicarse es muy probable que ante cualquier conflicto una de las partes haga referencia a las mismas, y que los tribunales nacionales las consideren como documentos con un poder de persuasión muy considerable.

CONTRIBUCIONES

136. La segunda cuestión principal abordada en el presente documento es la cuestión de las contribuciones, consideradas a la luz del análisis del término 'buque'. Esta cuestión es distinta de la relativa a la definición del término 'buque', pero las dos cuestiones tienen algunas características comunes.
137. Las contribuciones al Fondo se realizan con respecto a los hidrocarburos sujetos a contribución que son 'recibidos ... en los puertos o instalaciones terminales' de un Estado. El artículo 10 no hace ninguna referencia a los 'buques'. La responsabilidad de efectuar contribuciones no se define haciendo referencia a lo que es o no es un 'buque', sino en función de que los hidrocarburos hayan sido 'recibidos' en un Estado Contratante.
138. Las expresiones 'recibido' y 'recepción' no están definidas en el Convenio del Fondo, y no tienen ningún significado técnico establecido. El historial de la redacción del artículo 10 del Convenio del Fondo es muy exiguo. El único episodio digno de mención fue una intervención de Egipto preguntando si los hidrocarburos descargados en Suez y canalizados hacia Alejandría para volver a cargarse en buques tanque y transportarse a un puerto europeo podrían considerarse como 'recibidos' por Egipto a efectos de contribución.⁶⁸ Ese punto fue el tema de una propuesta de enmienda de Egipto al texto examinado por la Conferencia.⁶⁹ La enmienda, que habría exonerado totalmente a los hidrocarburos en tránsito de la obligación de contribuir o fijar la contribución en una tasa muy baja, fue rechazada por la Conferencia.⁷⁰ El principal argumento en contra de la misma fue que 'los riesgos de daños por contaminación estaban relacionados más directamente con la entrada y salida de las zonas portuarias y no siempre resultaba fácil determinar el destino final exacto de los hidrocarburos'.⁷¹
139. No se puede decir que ese episodio haya dictado una interpretación determinada de las expresiones 'recibidos' y 'recepción' en el artículo 10 del Convenio del Fondo. La evidencia es sencillamente demasiado escasa. No obstante, sí sugiere cierta inclinación por parte de los redactores del artículo 10 a considerar toda descarga de hidrocarburos sujetos a contribución en los 'puertos o instalaciones terminales' de un Estado Contratante como una 'recepción' a los efectos del artículo 10.

⁶⁸ Documento LEG/CONF.2/C.1/SR.14 de la IMCO de 8 de diciembre de 1971, *Actas Oficiales de la Conferencia sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos*, 1971, pág. 409.

⁶⁹ Documento LEG/CONF.2/WP.2 de la IMCO de 14 de diciembre de 1971, *Actas Oficiales de la Conferencia sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos*, 1971, pág. 619.

⁷⁰ Documento LEG/CONF.2/SR.4 de la IMCO de 17 de diciembre de 1971, *Actas Oficiales de la Conferencia sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos*, 1971, pág. 670 y véanse las págs. 679-681.

⁷¹ Documento LEG/CONF.2/SR.4 de la IMCO de 17 de diciembre de 1971, *Actas Oficiales de la Conferencia sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos*, 1971, pág. 670 y pág. 680.

140. El artículo 1.8 del Convenio del Fondo define una 'instalación terminal' como 'todo emplazamiento destinado al almacenamiento de hidrocarburos a granel, apropiado para recibir hidrocarburos llegados en un medio de transporte acuático; la expresión incluye toda instalación situada mar adentro y conectada a dicho emplazamiento'. El 'emplazamiento' descrito en esta definición parece referirse principalmente a una instalación de almacenamiento en tierra, pero también puede incluir una instalación mar adentro conectada a la misma (presumiblemente una conexión por oleoducto). Sin embargo, en 1980 la Asamblea del Fondo decidió que la descarga de hidrocarburos en un tanque flotante mar adentro implicaba unos riesgos similares a los inherentes a la descarga en una terminal, y que tales hidrocarburos debían considerarse como hidrocarburos sujetos a contribución con independencia de la existencia de cualquier conexión mediante un oleoducto entre el tanque flotante y las instalaciones en tierra. La Asamblea también decidió que los buques se consideraran tanques flotantes solamente si se trata de buques 'apagados', es decir, 'si no están listos para navegar'.⁷² En 2006, la Asamblea decidió considerar no solo las descargas en buques 'apagados', sino también las descargas en buques que están 'fondeados permanente o semipermanentemente' como 'receptores' a efectos de contribución.⁷³
141. Sobre la base de esta interpretación no hay motivo para que la descarga de hidrocarburos en una embarcación que podría clasificarse como 'buque' a efectos del CRC⁷⁴ no debiera considerarse también como una 'recepción' de hidrocarburos en un puerto o instalación terminal a los efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo. Los FIDAC podrían entonces tomar la decisión de considerar una embarcación determinada como 'buque' en un contexto y como embarcación asimilada a una 'instalación' en otro. Al igual que en muchas otras cuestiones surgidas en el marco de los convenios, esta interpretación quedaría abierta a la impugnación en los tribunales nacionales.
142. La cuestión de las circunstancias en las que los hidrocarburos sujetos a contribución deben considerarse 'recibidos' en el sentido del artículo 10 del Convenio del Fondo también se planteó en el documento presentado por Dinamarca.⁷⁵ El documento hace referencia a varias categorías de 'buques nodriza': a) fondeados en aguas nacionales durante la carga de uno a tres meses; b) fondeados en aguas nacionales de uno a tres meses para cargar hidrocarburos; y c) fondeados en aguas nacionales de uno a tres meses para cargar hidrocarburos y descargarlos en petroleros de abastecimiento.
143. Dinamarca considera que todas estas categorías de buque nodriza están comprendidas en la definición de 'buque' del CRC y el Convenio del Fondo. En el párrafo 111 *ut supra* se puntualizó que todas estas categorías de embarcaciones sin duda están comprendidas en la definición de 'buque' del CRC, porque todas han sido construidas o adaptadas para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. Pero como aclara el documento danés, la cuestión de si los hidrocarburos a bordo de un buque nodriza deben contabilizarse como hidrocarburos 'recibidos' es bastante distinta de la cuestión de si el buque nodriza es o no es un 'buque'. En opinión del Gobierno danés, los buques nodriza (tal como se describen en los párrafos 3.3 a 3.5 del documento danés) no deben considerarse 'fondeados

⁷² FUND/A/ES.1/13, párrafo 10, < http://www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/71aes1-13_e.pdf >.

⁷³ Notas sobre la Revisión de octubre de 2006 del formulario 'Informe de hidrocarburos recibidos sujetos a contribución'.

⁷⁴ Y, efectivamente, a los efectos de esas disposiciones del Convenio del Fondo que hacen referencia a un 'buque'. El artículo 1 2) del Convenio del Fondo estipula que el término 'buque' tiene el mismo sentido que se le da en el artículo 1 del Convenio de Responsabilidad Civil. Esto es necesario para garantizar que las provisiones de indemnización del Fondo están en línea con las disposiciones en materia de responsabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil. No existe dicha necesidad en el caso del cálculo de las contribuciones al Fondo.

⁷⁵ IOPC/OCT10/4/3/1. Véanse también arriba los párrafos 106 – 111.

semipermanentemente', ni los hidrocarburos a bordo de los mismos deben considerarse 'recibidos' a efectos de contribución.⁷⁶

144. Esto plantea la cuestión de si existe un periodo determinado, transcurrido el cual el buque nodriza se consideraría fondeado 'permanente o semipermanentemente'. Cuando la Asamblea analizó este tema en octubre de 2006, utilizó la frase 'fondeados permanente o semipermanentemente' en referencia a los buques que reciben los hidrocarburos que posteriormente son cargados en otros petroleros en el mismo lugar.⁷⁷ Puede decirse que los buques están comprendidos en esta categoría debido al hecho de que, en el transcurso normal de las operaciones, se dedican exclusivamente a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque en ambos sentidos y no abandonan sus fondeaderos para realizar un viaje transportando la carga. Si no se sabe a ciencia cierta si un buque fondeado zarpará en un viaje de esa índole, el hecho de permanecer fondeado durante un periodo prolongado puede hacer pensar que no tiene intención de transportar hidrocarburos, a falta de evidencia en contrario. Sin embargo, en la práctica cabe suponer que, en la mayoría de las situaciones, la naturaleza de las operaciones y las intenciones de las personas involucradas serán razonablemente claras.
145. Esta opción está disponible, si los FIDAC desean revisar su política. La cuestión no es si un cambio de política es necesariamente deseable, sino que la opción esté disponible en caso de que se considere necesario introducir un cambio. En todo caso, la definición de 'buque' que figura en el CRC no guarda necesariamente ninguna relación con la definición de 'contribución' que figura en el Convenio del Fondo.
146. **Por los motivos anteriormente expuestos, se concluye que la cuestión de lo que constituye una 'recepción' de hidrocarburos a efectos de contribuciones según el artículo 10 del Convenio del Fondo es independiente de la cuestión de lo que constituye un 'buque'. Los FIDAC pueden hacer gala de un amplio margen discrecional para establecer una definición precisa de las circunstancias en las que los hidrocarburos son recibidos, a los efectos del artículo 10.**
147. **Finalmente, en relación con la cuestión de las contribuciones del 'buque nodriza' danés, se concluye que los hidrocarburos a bordo de esos buques, que están comprendidos en los cuatro supuestos descritos en los párrafos 3.3 a 3.5 del documento IOPC/OCT10/4/3/1 no deberían considerarse como hidrocarburos sujetos a contribución 'recibidos', dada la intención evidente de que los hidrocarburos cargados en los buques nodriza sean transportados en los viajes de esos buques (aunque tras un periodo de almacenamiento).**

CUESTIONES ESPECÍFICAS

148. Se me pide que también analice las implicaciones de la conclusión de que las FSO no son 'buques' a los efectos de los Convenios de 1992 en cuanto a las cuestiones de i) responsabilidad objetiva, ii) seguro obligatorio, y iii) certificación de las FSO.

Responsabilidad objetiva

149. Si una unidad móvil mar adentro interviniese en un siniestro del que se produce una contaminación por hidrocarburos, y no es considerada un 'buque' en el sentido que se le da en

⁷⁶ IOPC/OCT10/4/3/1. Véanse los párrafos 5.1 – 5.3.

⁷⁷ Véase la Nota del Director, 92FUND/A.11/30, párrafo 4.5; Acta de Decisiones, 92FUND/A.11/35, párrafo 32.16.

los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo, no se pagará indemnización alguna por los daños ocasionados conforme al régimen internacional.

150. Si el siniestro implica un escape de combustible líquido de la unidad móvil, y se produce en un Estado en el que rige el Convenio sobre combustible de los buques, dicho Convenio será aplicable en cuanto que define un 'buque' como 'toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea'. En tal caso habrá una indemnización disponible en base a la responsabilidad objetiva. (Esta no será necesariamente adecuada, ya que el fondo de limitación creado de conformidad con el Convenio de 1976 sobre Limitación de la Responsabilidad, en su forma enmendada, no está destinado a las reclamaciones de contaminación. Tampoco hay ningún fondo internacional de segundo nivel disponible para reclamaciones de contaminación si se supera el límite de responsabilidad).
151. Si no son aplicables ni el CRC ni el Convenio sobre combustible de los buques, la indemnización no está disponible con arreglo a ningún otro régimen internacional: actualmente no hay ningún régimen vigente en relación con las unidades móviles mar adentro. Por lo tanto, la responsabilidad por la contaminación de hidrocarburos dependerá en tal caso de la legislación nacional; lo más probable es que se aplique la legislación vigente en el lugar donde se haya producido la contaminación.
152. En algunas jurisdicciones hay leyes en vigor que pueden imponer responsabilidad por contaminación de hidrocarburos a una amplia gama de artefactos flotantes en el mar, en la medida en que tales siniestros no estén comprendidos en ningún régimen internacional. La responsabilidad impuesta por dichas legislaciones es normalmente objetiva.
153. En otras jurisdicciones donde no existe una legislación así en vigor, la responsabilidad dependerá del Derecho de responsabilidad civil u otra jurisprudencia similar. En general, esta jurisprudencia no impone una responsabilidad objetiva pero requiere la prueba de falta.
154. Toda responsabilidad por contaminación de hidrocarburos en la que haya incurrido el propietario de una unidad móvil mar adentro independientemente del CRC no se puede limitar de conformidad con ese Convenio, pero puede estar sujeta a una limitación de conformidad con cualquier régimen nacional o internacional sobre limitación aplicable, como el Convenio de 1976 sobre Limitación de la Responsabilidad, en su forma enmendada. Si la responsabilidad es limitada, y las reclamaciones admisibles exceden del límite, no se pagará ninguna indemnización suplementaria de los FIDAC.

Seguro obligatorio

155. El artículo VII.1 del CRC dispone que un buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga mantenga un seguro con un asegurador homologado, de modo que quede cubierta la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que le corresponda en virtud del Convenio.
156. El artículo VII.8 dispone que podrá promoverse cualquier reclamación basada en daños ocasionados por contaminación directamente contra el asegurador que cubra la responsabilidad del propietario nacida de daños ocasionados por contaminación, y que el asegurador no podrá invocar ningún otro medio de defensa excepto la conducta dolosa.
157. Los propietarios de una unidad móvil que no se considere un 'buque' con arreglo al CRC no están obligados a mantener dicho seguro.
158. En la práctica, los propietarios de buques y unidades móviles mar adentro normalmente se aseguran contra la responsabilidad por contaminación de hidrocarburos aunque no les sean

aplicables los requisitos del CRC relativos al seguro obligatorio. No obstante, si una unidad móvil no se considera un 'buque' en el sentido dado en el CRC, el Convenio no será aplicable a un siniestro de contaminación por hidrocarburos en el que intervenga la unidad móvil, y tampoco serán aplicables los derechos de acción directa previstos en dicho Convenio.

159. Con independencia de que sea o no un 'buque' a los efectos del CRC, una unidad móvil mar adentro podrá considerarse un 'buque' tal como se define en el Convenio sobre combustible de los buques y, por lo tanto, estará sujeta a sus requisitos de seguro obligatorio. Estos requisitos incluyen el derecho de acción directa contra el asegurador en caso de siniestro de contaminación por hidrocarburos para combustibles de los buques en un Estado Contratante.
160. Por lo demás, con respecto de cualquier contaminación por hidrocarburos procedentes de la carga de una unidad móvil mar adentro, no existe ningún requisito de seguro obligatorio a nivel internacional. Las reclamaciones que quedan fuera del ámbito del Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio sobre combustible de los buques estarán sujetas a las legislaciones nacionales, y no darán lugar a ningún derecho de acción directa conforme a los regímenes internacionales.

Certificación

161. En virtud del artículo VII.2 del CRC, los Estados Contratantes expiden certificados que atestiguan la existencia de la cobertura de seguros establecida en el artículo VII.1 del CRC. Si se considera que una unidad móvil no es un 'buque' tal como se define en el CRC, las disposiciones relativas al seguro obligatorio y la certificación no son aplicables.
162. En algunos casos puede haber dudas sobre si una unidad móvil es o no es un 'buque' a tal efecto, y si las disposiciones relativas al seguro obligatorio y la certificación son aplicables. Se sabe que esto ha sucedido en ocasiones, por ejemplo, con los buques tanque que transportan hidrocarburos limpios y pueden transportar hidrocarburos persistentes, o que lo han hecho en el pasado. Cabe aplicar unas consideraciones similares a una unidad móvil mar adentro que se dedique, o pueda dedicarse al transporte de hidrocarburos por mar. Es poco probable que los propietarios consideren factible esperar hasta que se produzcan tales movimientos antes de solicitar la certificación, ni que se expongan a unas diferencias de opinión con las autoridades de control de la entrada al puerto o del Estado del puerto con respecto a la aplicabilidad del Convenio. Por estos motivos se entiende que los propietarios y aseguradores a veces organizan la certificación como medida de precaución, a pesar de las dudas sobre si la unidad móvil es de hecho un 'buque'.
163. No obstante, no existe fundamento para considerar la expedición o posesión de un certificado, o la existencia del seguro, como prueba concluyente de que la unidad móvil es o no es un 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992.

RESUMEN DE CONCLUSIONES

164. **En el presente documento he llegado a las siguientes conclusiones principales:**
 - a. **Las pruebas disponibles indican que la definición del término 'buque' se ha vinculado deliberadamente al transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que se entiende que dicho transporte implica la navegación del buque durante un viaje. No he encontrado prueba alguna de la intención de incluir las FSO en la definición, ni ningún entendimiento de que las FSO estén comprendidas en la definición de 'buque' dada en el CRC. [Párrafo 101 *ut supra*]**

b. La definición actual del término 'buque' según los Convenios de 1992 no se puede aplicar plausiblemente a las FSO. Los Convenios de 1992 no proporcionan una orientación clara y precisa para distinguir entre un buque y una FSO y poder decidir a qué categoría pertenece una embarcación determinada. Los FIDAC gozan de un margen de discrecionalidad considerable para redactar y aplicar un criterio práctico a esos efectos. Dichos criterios deben centrarse en la cuestión de si la embarcación está destinada a realizar un viaje para el transporte de hidrocarburos por mar como carga, o si se utiliza para almacenar hidrocarburos en un mismo lugar. [Párrafo 130 *ut supra*]

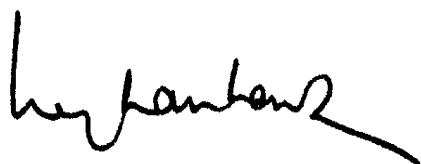
c. La cuestión de qué constituye una 'recepción' de hidrocarburos a efectos de contribuciones según el artículo 10 del Convenio del Fondo es independiente de la cuestión de qué constituye un 'buque'. Los FIDAC pueden ejercer un amplio margen de discreción a la hora de establecer una definición precisa de las circunstancias en las que los hidrocarburos son recibidos, a los efectos del artículo 10. [Párrafo 146 *ut supra*]

d. No hay ningún criterio jurídico establecido que distinga con precisión entre un 'buque' y una FSO, de modo que se pueda determinar a qué categoría pertenece un buque tanque que permanece fondeado en la misma posición durante un largo periodo. Los FIDAC son libres de adoptar y aplicar los criterios que consideren razonables. Cabría esperar que los tribunales nacionales se guiasen por los criterios de los FIDAC, pero no estarán obligados a ello si los criterios son adoptados por los FIDAC en forma de Resolución de la Asamblea, en lugar de hacerlo mediante un Protocolo vinculante que aborde este aspecto concreto de los Convenios de 1992 y complemente el texto existente. Además, tal vez los FIDAC deseen publicar unas notas de orientación adicionales.

e. i) Si se produce un siniestro que cause daños por contaminación de hidrocarburos y no tenga reparación en virtud del régimen internacional –porque la embarcación afectada no es un 'buque' y/o porque el siniestro no involucra un derrame de 'hidrocarburos' tal como se ha definido– la indemnización puede estar disponible de parte de los propietarios de la embarcación en virtud de las leyes nacionales o internacionales. En algunos casos (pero no necesariamente en todos), otras leyes pueden contemplar la responsabilidad objetiva y los derechos de acción directa contra los aseguradores. Si por cualquier motivo dicha indemnización es inadecuada, actualmente no existe ningún fondo internacional, comparable a los FIDAC, del que se pueda obtener una indemnización complementaria. [Párrafos 149 a 154 *ut supra*]

ii) Las embarcaciones que no se consideran 'buques' no están obligadas a mantener un seguro obligatorio en virtud del CRC pero pueden escoger hacerlo así o pueden estar obligadas a ello por otras leyes. [Párrafos 155 a 160 *ut supra*]

iii) No existe fundamento para considerar un certificado como prueba concluyente de si una embarcación es o no es un 'buque'. [Párrafos 161 163 *ut supra*]



Profesor Vaughan Lowe Q.C.
Profesor de la Cátedra Chichele de Derecho Internacional Público de la Universidad de Oxford
Miembro del All Souls College, Oxford
Abogado, Essex Court Chambers, Londres

ANEXO II

Perfil del Profesor Vaughan Lowe QC

El Profesor Vaughan Lowe es Profesor de la Cátedra Chichele de Derecho Internacional Público y Miembro del All Souls College de la Universidad de Oxford, y abogado en ejercicio (barrister) en Essex Court Chambers (tribunales colegiados de Essex), principalmente en el campo del derecho internacional, con casos en la Corte Internacional de Justicia, el Tribunal Internacional de Derecho del Mar, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, el Tribunal de Reclamaciones Irán-Estados Unidos, la Comisión de Indemnización de las Naciones Unidas, el Tribunal de Arbitraje Deportivo, en tribunales arbitrales *ad hoc*, y tribunales de Inglaterra, China (Hong Kong), los Estados Unidos de América y otros lugares. Su trabajo incluye cuestiones como los límites marítimos, la inmunidad de los Estados, controversias relativas a inversiones, leyes antitrust, solicitudes de la condición de Estado, y otras cuestiones de derecho internacional y derecho inglés. Ha representado a unos veinte gobiernos y también ejerce de árbitro en casos de inversión del Banco Mundial y ha sido juez *ad hoc* del Tribunal Europeo de Derechos Humanos. Sus casos en la Corte Internacional de Justicia incluyen *Passage through the Great Belt (Paso por el Great Belt, Finlandia c. Dinamarca)*, *Wall in Occupied Palestinian Territory (Muro en el Territorio Palestino Ocupado)*, *Avena (México c. EE.UU.)*, *Delimitación Marítima en el Mar Negro, Rumanía c. Ucrania, Kosovo*, y *Delimitación Marítima entre Chile y el Perú*; y otros casos incluyen *Mox (Irlanda c. el Reino Unido de Gran Bretaña)*, *Reclamación de Tierras (Malasia c. Singapur)*, y el caso *Tomimaru (el Japón c. la Federación de Rusia)* en el Tribunal Internacional de Derecho del Mar.

El Profesor Lowe ha escrito y publicado numerosos libros y artículos desde 1975. Entre los libros cabe mencionar:-

- *British Year Book of International Law*, Coeditor (Anuario Británico de Derecho Internacional, con J.R Crawford), 1999 – 2011;
- *Halsbury's Laws of England: Vol. 61, International Relations Law* (con M. Wood y asociados), (2010)
- *The United Nations Security Council and War* (El Consejo de Seguridad de la ONU y la Guerra, con A. Roberts, J. Welsh, D. Zaum), (2008)
- *International Law* (Derecho Internacional, 2007);
- *The Law of the Sea*, 1ª / 2ª / 3ª edición (El Derecho del Mar, con R. R. Churchill) 1983, 1988 1999;
- *The Settlement of International Disputes* (La solución de controversias internacionales, con J. G. Collier), 1999;
- *Extraterritorial Jurisdiction: an annotated collection of legal materials* (Jurisdicción extraterritorial: colección comentada de textos jurídicos), 1982

El currículum vitae completo con datos de conferencias y otras actividades y publicaciones se encuentra disponible en <http://www.essexcourt.net/members/barrister.asp?b=47>.

* * *

ANEXO III

Comparación entre las conclusiones de la opinión jurídica y las políticas de los FIDAC

Supuesto No.	Supuesto	Opinión jurídica del Profesor Lowe	Párrafo de referencia de la opinión jurídica	Política de los FIDAC	Referencias y observaciones del Fondo de 1992
1	FSO conectada a oleoductos	No es un 'buque'	119	No es un 'buque'	Véase el documento 92FUND/A.4/32, párrafo 24.3.
2	FSO de tipo especial sin propulsión ni equipo de gobierno del buque propios	No es un 'buque' (a menos que sea remolcada)	120	No es un 'buque' (a menos que sea remolcada)	Siniestro del Pontoon 300 – El Fondo de 1971 decidió que puesto que la gabarra estaba transportando hidrocarburos a granel como carga de un lugar a otro, estaba comprendida dentro de la definición de 'buque' (véase el documento 71FUND/EXC.57/10, párrafos 2.1-2.4).
3	Gabarra que está siendo remolcada por un buque que realiza viajes por mar y transporta una carga de hidrocarburos	Es un 'buque'	122	Es un 'buque'	Siniestro del Pontoon 300 – El Fondo de 1971 decidió que puesto que la gabarra estaba transportando hidrocarburos a granel como carga de un lugar a otro, estaba comprendida dentro de la definición de 'buque' (véase el documento 71FUND/EXC.57/10, párrafos 2.1-2.4).
4	FSO de tipo especial con propulsión autónoma y equipo de gobierno del buque propios	Es un 'buque'	124	Es un 'buque'	
5	Embarcación convertida en FSO que no mantiene la capacidad de navegar por mar mediante propulsión propia	No es un 'buque'	125	No es un 'buque'	Siniestro del Slops – La Asamblea del Fondo de 1992 decidió que tales naves no fuesen consideradas como 'buques' a los efectos de los Convenios de 1992 (véase el documento 92FUND/EXC.8/8, párrafos 4.3.1-4.3.8).

6	Embarcación convertida en FSO con capacidad para realizar viajes por mar mediante propulsión propia	Es un 'buque'	127	Es un 'buque'	Capaz de realizar viajes y de transportar efectivamente hidrocarburos, como exige el artículo I.1 del CRC de 1992.
7	Buque tanque/buque de carga combinada	Es un 'buque'	128	Es un 'buque'	Siniestros de los buques <i>Aegean Sea</i> , <i>Prestige</i> , <i>Erika</i> , etc.

* * *

ANEXO IV

Comparación entre las conclusiones de la opinión jurídica y la política del Fondo de 1992 con respecto a los buques 'nodriza'

Supuesto No.	Supuesto	Opinión jurídica del Profesor Lowe	Párrafo de referencia de la opinión jurídica	Política de los FIDAC	Referencias y observaciones del Fondo de 1992
8	Buque tanque que permanece fondeado (de uno a tres meses o tal vez hasta un año) sin intervenir en operaciones de buque a buque a la espera de proseguir su viaje	Los hidrocarburos no se contabilizan como 'recibidos'	147	Los hidrocarburos no se contabilizan como 'recibidos'	La opinión jurídica cuestiona si el hecho de permanecer fondeado en una misma posición durante un largo periodo con el fin de almacenar hidrocarburos debe modificar el carácter de 'buque' por el de FSO.
9	Buque tanque que permanece fondeado (de uno a tres meses o tal vez hasta un año) e interviene en operaciones de buque a buque antes de proseguir su viaje	Los hidrocarburos no se contabilizan como 'recibidos'	147	Los hidrocarburos no se contabilizan como 'recibidos'	La opinión jurídica cuestiona si el hecho de permanecer fondeado en una misma posición durante un largo periodo con el fin de almacenar hidrocarburos debe modificar el carácter de 'buque' por el de FSO.
10	Buque tanque que permanece fondeado (de uno a tres meses o tal vez hasta un año) e interviene en operaciones ampliadas (1 a 3 días) de buque a buque antes de proseguir su viaje	Los hidrocarburos no se contabilizan como 'recibidos'	147	Los hidrocarburos no se contabilizan como 'recibidos'	La opinión jurídica cuestiona si el hecho de permanecer fondeado en una misma posición durante un largo periodo con el fin de almacenar hidrocarburos debe modificar el carácter de 'buque' por el de FSO.
11	Buque fondeado en la misma posición que interviene en operaciones de transbordo de buque a buque en ambos sentidos, descargando y cargando hidrocarburos antes de proseguir su viaje	Los hidrocarburos no se contabilizan como 'recibidos'	147	Los hidrocarburos no se contabilizan como 'recibidos'	La opinión jurídica cuestiona si el hecho de permanecer fondeado en una misma posición durante un largo periodo con el fin de almacenar hidrocarburos debe modificar el carácter de 'buque' por el de FSO.