



FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN  
DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN  
POR HIDROCARBUROS

Punto 4 del orden del día	IOPC/OCT14/4/2/ Rev.1 <sup>&lt;1&gt;</sup> IOPC/MAY14/8/3/Rev.1	
Original: INGLÉS	11 de septiembre de 2014	
Asamblea del Fondo de 1992	92A19	•
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC62	
Asamblea del Fondo Complementario	SA10	
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC33	
7º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	92WG7/3	•

## INFORME SOBRE LA TERCERA REUNIÓN DEL SÉPTIMO GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES

### CONSIDERACIÓN DE LA DEFINICIÓN DE "BUQUE"

#### Nota de la Secretaría

#### **Resumen:**

Este documento expone los debates y conclusiones de la tercera reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992 celebrada en mayo de 2014. En su segunda reunión en abril de 2013, se habían identificado varias cuestiones esenciales que debían discutirse ulteriormente. Estas cuestiones fueron estudiadas en detalle en octubre de 2013 por el Grupo de consulta establecido por la Presidenta durante la segunda reunión del Grupo de trabajo. El Grupo de consulta examinó también una serie de documentos presentados por la Presidenta y por las delegaciones de España, Japón, el International Group of P&I Associations, la República de Corea y la Cámara Naviera Internacional.

En su reunión de mayo de 2014, el Grupo de trabajo examinó el documento [IOPC/MAY14/8/1](#) presentado por la Presidenta, que resumía los debates del Grupo de consulta. Asimismo examinó el documento [IOPC/MAY14/8/2](#) presentado por Australia y enfocó en particular la propuesta de explorar los criterios que los Estados Miembros han de aplicar en la consideración de cualquier asunto que implique la definición de "buque" en virtud del artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992.

Además, el Grupo de trabajo debatió detenidamente la cuestión de si los hidrocarburos recibidos a bordo de las naves "permanente o semipermanentemente" fondeadas y que intervenían en operaciones de transbordo de hidrocarburos entre buques debían ser considerados hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992.

#### **Medida que ha de adoptarse:** Asamblea del Fondo de 1992

Considerar la posibilidad de revisar el mandato del Grupo de trabajo para que pueda continuar su labor y vuelva a reunirse si es necesario.

#### Séptimo Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992

Tomar nota de la información facilitada.

<1>

Se ha publicado una versión revisada de este documento ya que los párrafos 7.3.2 y 9.9 del documento original no reflejaban completamente la declaración de la delegación de Australia.

## **1** **Introducción**

- 1.1 En octubre de 2011, el Director presentó el documento [IOPC/OCT11/4/4](#), que contenía el análisis jurídico llevado a cabo por el profesor Vaughan Lowe QC sobre la interpretación de la definición de "buque" en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992). El debate de este documento condujo a la Asamblea del Fondo de 1992 a establecer el séptimo Grupo de trabajo inter sesiones para que examinara con más detenimiento las cuestiones relativas a la definición de "buque". El mandato del Grupo de trabajo se define en el documento [IOPC/OCT11/11/1](#), Anexo III. En su primera reunión celebrada en abril de 2012, la Presidenta del Grupo de trabajo presentó el documento [IOPC/APR12/11/1](#), que identificaba cinco cuestiones esenciales planteadas por el Profesor Vaughan Lowe QC en torno a las cuales giraron las discusiones del Grupo de trabajo en las reuniones posteriores.
- 1.2 En la segunda reunión del Grupo de trabajo, celebrada en abril de 2013, los documentos siguientes fueron sometidos al examen del Grupo de trabajo: [IOPC/APR13/7/1](#) presentado por los Países Bajos, [IOPC/APR13/7/2](#) e [IOPC/APR13/7/3](#) presentados por Australia y el documento [IOPC/APR13/7/4](#) presentado por la Cámara Naviera Internacional (ICS) y el International Group of P&I Associations (International Group). A raíz de las discusiones de los documentos, la Presidenta propuso crear un Grupo de consulta con las delegaciones de Australia, Japón, Países Bajos, Noruega, el International Group, la ICS y otras delegaciones que desearan contribuir, con vistas a presentar propuestas más sólidas en la próxima reunión del Grupo de trabajo, posiblemente en la forma de un documento de guía o de criterios que los FIDAC y los Estados Miembros pudiesen seguir.
- 1.3 Durante los preparativos de la reunión del Grupo de consulta del 28 de octubre de 2013, y antes de la tercera reunión del Grupo de trabajo prevista en mayo de 2014, se invitó al Grupo de consulta a examinar y discutir la posibilidad de convenir los criterios a aplicar para asistir a la Asamblea del Fondo de 1992 respecto a futuros siniestros en los que la consideración de la definición de 'buque' pudiera plantear dudas, tal como se precisa en las secciones 3 y 4 del documento [IOPC/OCT13/4/3/1](#).
- 1.4 Además, el Grupo de consulta fue invitado a examinar los documentos preparados por las delegaciones de España (documento [IOPC/OCT13/4/3/2](#)), Japón (documento [IOPC/OCT13/4/3/3](#)), el International Group (documento [IOPC/OCT13/4/3/4](#)), la República de Corea (documento [IOPC/OCT13/4/3/5](#)) y el International Group y la ICS (documento [IOPC/OCT13/4/3/6](#)).
- 1.5 En la tercera reunión del Grupo de trabajo celebrada en mayo de 2014, la Presidenta presentó el documento [IOPC/MAY14/8/1](#) que resumía los debates del Grupo de consulta e invitó al Grupo de trabajo a considerar dos posible enfoques para la definición de "buque" y a examinar detenidamente las cuestiones de las contribuciones en relación con las operaciones de transbordo de buque a buque (STS). Además, la delegación australiana presentó el documento [IOPC/MAY14/8/2](#) para el debate.

## **2** **Participación**

- 2.1 Todos los Estados y las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales con derecho a participar en la Asamblea del Fondo de 1992 fueron invitados a participar en el Grupo de trabajo. También se alentó a participar a los representantes de la industria, es decir, los propietarios de buques, compañías de seguros y sociedades de clasificación.

2.2 Estuvieron representados en la tercera reunión del Grupo de trabajo los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Finlandia	Omán
Angola	Francia	Países Bajos
Argelia	Ghana	Panamá
Argentina	Granada	Papua Nueva Guinea
Australia	Grecia	Polonia
Bahamas	Irlanda	Portugal
Bélgica	Islas Marshall	Qatar
Camerún	Italia	Reino Unido
Canadá	Japón	República de Corea
Colombia	Kenya	República Islámica del Irán
China <sup>&lt;1&gt;</sup>	Liberia	Singapur
Chipre	Malasia	Sudáfrica
Dinamarca	Marruecos	Suecia
Ecuador	México	Túnez
Emiratos Árabes Unidos	Mónaco	Turquía
España	Namibia	Uruguay
Estonia	Nigeria	Vanuatu
Federación de Rusia	Noruega	Venezuela (República Bolivariana de)
Filipinas	Nueva Zelanda	

2.3 Cinco Estados no miembros, Arabia Saudita, Côte d'Ivoire, Indonesia, Perú y Tailandia, estuvieron representados como observadores en la reunión.

2.4 Participaron en la reunión del Grupo de trabajo en calidad de observadores las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones internacionales no gubernamentales siguientes:

*Organizaciones intergubernamentales:*

Organización Marítima Internacional (OMI)

*Organizaciones internacionales no gubernamentales:*

Asociación Mundial del Gas Licuado de Petróleo (WLPGA)

BIMCO

Cámara Naviera Internacional (ICS)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

International Association of Classification Societies Ltd. (IACS)

International Group of P&I Associations

International Spill Control Organization (ISCO)

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

### **3 Mandato**

3.1 El mandato revisado del Grupo de trabajo, establecido por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 en su 11ª sesión de octubre de 2013, actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, cubre los siguientes temas:

- a) La necesidad de hallar soluciones sin modificar los actuales Convenios;
- b) La necesidad de analizar las consecuencias que las diferentes interpretaciones esbozadas en el documento [IOPC/OCT11/4/4](#) y otros documentos conexos podrían tener en la cobertura y contribuciones de los regímenes internacionales;

---

<sup><1></sup> El Convenio del Fondo de 1992 se aplica solamente a la Región Administrativa Especial de Hong Kong.

- c) Una petición para recomendar a la Asamblea la adopción de un enfoque uniforme de la interpretación de la definición de "buque" en virtud del párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992 y el artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992;
- d) La necesidad de establecer un Grupo de consulta compuesto por las delegaciones de Australia, Países Bajos, Japón, Noruega, el International Group of P&I Associations, la Cámara Naviera Internacional y las demás delegaciones dispuestas a colaborar; y
- e) La información de sus conclusiones o recomendaciones en cada sesión de la Asamblea del Fondo de 1992, con vistas a terminar su labor y presentar un informe final en la sesión de octubre de 2014 de la Asamblea del Fondo de 1992.

3.2 El mandato establece además, como decidió la Asamblea del Fondo de 1992, que el Grupo de trabajo tendrá como Presidenta a la Sra. Birgit Sjølling Olsen (Dinamarca).

#### **4 Documentos examinados por el Grupo de trabajo**

El Grupo de trabajo examinó los siguientes documentos:

[IOPC/MAY14/8/1](#) Consideración de la definición de "buque". Nota de la Presidenta del Grupo de consulta establecido para ayudar al 7º Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992

[IOPC/MAY14/8/2](#) Consideración de la definición de "buque". Comentarios sobre la nota de la Presidenta del Grupo de consulta, presentados por Australia

#### **5 Documento IOPC/MAY14/8/1: presentado por la Presidenta**

5.1 Antes de presentar el documento [IOPC/MAY14/8/1](#), la Presidenta recordó al Grupo de trabajo que el análisis jurídico del Profesor Lowe (documento [IOPC/OCT11/4/4](#), párrafo 3.10) seguía siendo el "documento base" para la labor que se le había encomendado y que, tras la segunda reunión del Grupo de trabajo, parecía haber un amplio consenso de que las tres situaciones siguientes encajaban dentro de la definición de "buque":

- a) Las gabarras remolcadas en los 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) Las UFAD construidas a tal efecto 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) Los artefactos originalmente contruidos o adaptados (o que pueden ser explotados) como naves para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente transformadas en UFAD, que mantengan la capacidad de navegar por mar con gobierno y propulsión propios.

5.2 En su resumen del documento [IOPC/MAY14/8/1](#), la Presidenta informó al Grupo de trabajo que 22 Estados, de los cuales dos eran observadores, habían participado en la reunión del Grupo de consulta en octubre de 2013. La Presidenta señaló que en dicha reunión el Grupo de consulta no había revisado los debates del Grupo de trabajo en los que ya se habían tomado decisiones, según se menciona en el párrafo 5.1 arriba, sino que se había optado por avanzar los debates de aquellos elementos sobre los cuales aún no se habían alcanzado un consenso. La Presidenta señaló que el Grupo de consulta había debatido, de un lado, la definición de "buque" y de otro, el tema de las contribuciones.

5.3 Resumen de la Presidenta de los debates del Grupo de consulta en relación con la cuestión de la definición de "buque"

5.3.1 La Presidenta explicó que durante los debates del Grupo de consulta, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra habían respaldado el documento presentado por España (documento [IOPC/OCT13/4/3/2](#)), que proponía que cualquier etapa de contención o almacenamiento que tenga lugar durante la cadena de transporte marítimo debería quedar incluida en el ámbito de aplicación de los Convenios. La Presidenta observó, sin embargo, que no existía un consenso entre todos los Estados Miembros, ya que algunos Estados no estaban de acuerdo con la propuesta, y señaló que el concepto necesitaba ajustarse y que era preciso tomar en consideración el transporte nacional e internacional.

5.3.2 La Presidenta indicó también que era necesario considerar si se debían excluir ciertas situaciones, tal como se expone en el párrafo 2.5 del documento [IOPC/OCT13/4/3/2](#) presentado por España, y que durante la reunión del Grupo de consulta, se había debatido largamente si había necesidad de elaborar una lista de tipos de naves o situaciones que encajaran obviamente dentro del ámbito de aplicación de los Convenios o, a la inversa, que quedaran claramente excluidos. La Presidenta recordó que la mayoría de las delegaciones que habían intervenido expresaron su preocupación de que dicha lista no fuese completa y que, por consiguiente, no aportase una respuesta definitiva. Asimismo, la Presidenta recordó que la mayoría de las delegaciones que habían tomado la palabra previamente no eran favorables al desarrollo de criterios de interpretación que se apliquen a las naves, puesto que no quedaba claro si dichos criterios serían completos ni el número de criterios que habría que cumplir para tener cobertura en virtud de los Convenios.

5.3.3 La Presidenta recalcó que en relación con la cuestión de la definición de "buque", se invitaba al Grupo de trabajo a considerar los dos enfoques debatidos en el seno del Grupo de consulta, tal como se precisa en los párrafos 9.1 a) i) y ii) de su documento:

- i) Cualquier situación en la que una nave transporte o almacene hidrocarburos a bordo y que pueda ser considerada como parte de la cadena de transporte marítimo debería incluirse en el ámbito de aplicación del Convenio, a reserva de la aclaración de lo que constituiría el transporte marítimo de hidrocarburos y sus límites; y
- ii) Elaborar una lista de tipos de naves o de situaciones que estén claramente dentro o fuera de la definición del Convenio para establecer un conjunto de criterios interpretativos destinados a ayudar a los órganos rectores del Fondo de 1992 a decidir en cada caso si la nave en cuestión es un "buque" en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992.

5.3.4 El Grupo de trabajo fue invitado a decidir qué enfoque debería adoptarse, a reserva de otras novedades, y someterse a la aprobación de la Asamblea del Fondo de 1992 en una futura sesión.

5.4 Resumen de la Presidenta de los debates del Grupo de consulta en relación con la cuestión de los hidrocarburos sujetos a contribución

5.4.1 La Presidenta observó que durante la reunión del Grupo de consulta en octubre de 2013 se hicieron numerosos comentarios en relación con el punto de principio, a saber, que los hidrocarburos recibidos en el territorio de un Estado Miembro debían ser considerados como hidrocarburos sujetos a contribución, y que solo faltaba garantizar que se estableciera la debida legislación y administración en los Estados Miembros. En cambio, varios Estados Miembros comentaron las dificultades que tendrían que afrontar para notificar y recaudar las contribuciones respecto a los hidrocarburos transbordados de buque a buque (STS), tanto desde un punto de vista jurídico como práctico, según se describe más precisamente en las secciones 6 y 7 del documento [IOPC/OCT13/4/3/1](#). La Presidenta observó también que algunas delegaciones opinaban que dichas operaciones no estaban cubiertas por el artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992.

- 5.4.2 La Presidenta tomó nota asimismo de las divergencias en el seno del Grupo acerca de si los hidrocarburos descargados en naves fondeadas "permanente o semipermanentemente" que se dedicaban a operaciones de transbordo de hidrocarburos entre buques debían ser considerados como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del párrafo 1 del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992.
- 5.4.3 A falta de consenso en el Grupo de consulta, la Presidenta había recomendado, por consiguiente, en el documento [IOPC/MAY14/8/1](#), sección 9, que los Estados Miembros continuasen estudiando el tema para preparar la tercera reunión del Grupo de trabajo con vistas a alcanzar un acuerdo sobre el asunto.

## **6 Documento IOPC/OCT13/4/3/2 presentado por España**

- 6.1 La delegación española presentó su documento para información de aquellos miembros del Grupo de trabajo que no habían estado presentes en la reunión del Grupo de consulta de octubre de 2013.
- 6.2 En relación con la definición de "buque", la delegación española indicó que, en su opinión, en el CRC de 1992 esta definición se centraba en la aptitud para contener hidrocarburos y en la cadena de transporte marítimo, y que esto abarcaba aquellas actividades de transporte marítimo que conllevaban un riesgo de contaminación por hidrocarburos persistentes. La delegación explicó también que la cadena de transporte marítimo se iniciaba en el momento en que el hidrocarburo salía de la unidad de producción, procesamiento o tratamiento, sea en tierra o mar adentro, hasta que era entregado en el terminal, teniendo presente que los Convenios se aplicaban solo al tramo de la cadena de transporte efectuado por mar. Por consiguiente, explicó la delegación, el "transporte" o "contención" o "almacenamiento" no estaban exentos de riesgos ya que, en cualquier caso, no dejaba de haber movimiento relativo entre buques y naves ya sea que estuviesen navegando o fondeados. Además, dicha delegación sostuvo que la detención y el fondeo constituían incidentes normales de la navegación y, por tanto, se englobaban en el ámbito de aplicación de los Convenios. La delegación comentó que dicho enfoque era más realista y pragmático que pretender definir el ámbito de aplicación de los Convenios mediante un análisis "caso a caso" de lo que es un "buque".
- 6.3 La delegación explicó también que, en su opinión, cualquier etapa de contención o almacenamiento que tuviese lugar durante la cadena de transporte debería quedar incluida en el ámbito de aplicación de los Convenios, no solo porque era claramente parte del transporte marítimo, sino también porque un hidrocarburo no se almacenaba en la mar si no era para que tuviese una salida comercial final.
- 6.4 Análisis de los hidrocarburos sujetos a contribución: comentarios de la delegación española

La delegación española expresó su preocupación en los párrafos 3.3 y 3.4 del documento [IOPC/OCT13/4/3/2](#), respecto a la aplicabilidad de los Convenios a los residuos de hidrocarburos generados en las máquinas de los buques, y al transporte de tales residuos por gabarras destinadas a este efecto. La delegación señaló que existía el riesgo de que, como no se trataba de hidrocarburos sujetos a contribución, podría alegarse que el Fondo de 1992 no debería indemnizar los daños ocasionados por la fuga de tales hidrocarburos.

## **7 Documento IOPC/MAY14/8/2 presentado por Australia**

- 7.1 La delegación de Australia presentó el documento [IOPC/MAY14/8/2](#), que se basaba en la propuesta de la delegación española y contenía otras propuestas en consonancia con aquella. En relación con los dos enfoques mencionados en el párrafo 9.1 del documento de la Presidenta, la delegación australiana señaló que se decantaba por el enfoque expresado en el párrafo 9.1 a) i) que, en su opinión, daba cabida a situaciones inesperadas y a un abanico de variables. Dicha delegación añadió que siempre y cuando se establecieran límites a la cadena de transporte marítimo, esta propuesta facilitaría un marco para evaluar las circunstancias particulares de un siniestro de manera coherente. Dicha delegación explicó que sus sugerencias pretendían trazar una delimitación clara entre la producción y el transporte, y entre el transporte y la recepción.

7.2 Análisis de la definición de "buque": comentarios de la delegación australiana

7.2.1 La delegación australiana propuso un enfoque funcional, en el que los límites de la cadena de transporte marítimo se expresaban en los términos del Convenio para reducir al mínimo el riesgo de distorsionar la intención de los Convenios. Dicha delegación hizo la siguiente propuesta:

- a) Un "buque" se dedica al transporte de hidrocarburos a granel como carga en la cadena de transporte marítimo;
- b) En el caso de los hidrocarburos producidos mar adentro, la cadena de transporte marítimo empieza cuando los hidrocarburos se cargan en una nave distinta de aquella que los recibe directamente desde el pozo submarino al que está conectada. El final de la cadena de transporte marítimo corresponde al punto en el que se descargan los hidrocarburos en un puerto o instalación terminal situados en el territorio de un Estado;
- c) En el caso de los hidrocarburos producidos en tierra o que hayan sido descargados o suministrados previamente a otro puerto o instalación terminal, la cadena de transporte marítimo empieza cuando se cargan los hidrocarburos como carga a granel en un artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar. La cadena de transporte marítimo termina cuando se descargan los hidrocarburos en un puerto o instalación terminal situados en el territorio de un Estado.

7.2.2 La delegación australiana señaló que había intentado hacer una clara distinción entre la producción y el transporte, dado que la producción normalmente estaba reglamentada por los Estados costeros. Por consiguiente, intentaba asegurarse de que las naves que intervienen en las operaciones de producción no entrasen en el ámbito de aplicación de los Convenios. Por otra parte, en relación con la cuestión de los movimientos costeros, la delegación australiana explicó que, desde su punto de vista, si los hidrocarburos se recibían en un puerto de un país y después se cargaban en otro buque tanque para su transporte a otro puerto dentro del mismo país, se trataba de dos cadenas de transporte marítimo distintas.

7.3 Análisis de los hidrocarburos sujetos a contribución: comentarios de la delegación australiana

7.3.1 En relación con la cuestión de los hidrocarburos sujetos a contribución, la delegación australiana indicó que, en su opinión, los hidrocarburos eran recibidos al final de la cadena de transporte marítimo, lo que correspondía al momento en el que los hidrocarburos se descargaban en un puerto o instalación terminal situado en el territorio de un Estado Contratante.

7.3.2 En relación con el almacenamiento mar adentro en aguas territoriales, la delegación australiana hizo hincapié en la necesidad de evaluar este concepto frente a la definición de "instalación terminal", un término que no consideró necesario que el Grupo de trabajo investigara. Esta delegación observó asimismo que no se había pedido al Grupo de trabajo que explorase la definición en ese momento.

7.3.3 Con respecto al enfoque alternativo propuesto en el párrafo 9.1 a) ii) del documento de la Presidenta, la delegación australiana sostuvo que los debates del Grupo de trabajo habían demostrado que era muy difícil formular ejemplos teóricos o criterios que siempre fuesen válidos, pero que si la Asamblea del Fondo de 1992 decidía que debían elaborarse ejemplos o criterios, los aceptarían si eran considerados con carácter ilustrativo y no exhaustivo o definitivo. Para concluir su intervención, la delegación australiana afirmó que, desde su punto de vista, la definición de "buque" seguía siendo esencialmente la misma que en el artículo I.1 del CRC de 1992 y el concepto de la cadena de transporte marítimo solo ayudaba a interpretar y facilitaba un marco para evaluar las situaciones inusuales de manera coherente.

## 8 Consideración de la definición de "buque"

- 8.1 Una delegación sostuvo que no estaba segura de que el concepto de la cadena de transporte marítimo ayudase a resolver la cuestión de si una nave que almacena hidrocarburos dejaba de ser parte de la cadena de transporte. Tomando nota de que esta cuestión había sido debatida previamente por el Grupo de trabajo con referencia a un plazo límite de un año, dicha delegación preguntó si se pensaba aplicar un plazo límite a las naves que almacenaban hidrocarburos y, por tanto, ya no estaban incluidas en la cadena de transporte marítimo.
- 8.2 Otra delegación afirmó que, en su opinión, el concepto de ampliar la aplicación a la cadena de transporte marítimo no aportaba un ámbito de cobertura claro en virtud del Convenio y era demasiado vaga en lo referente a las estructuras o instalaciones que serían cubiertas. Dicha delegación era favorable a la elaboración de listas de categorías de instalaciones y situaciones aunque posiblemente no cubriesen todas las categorías. La delegación cuestionó también la aplicación de un convenio internacional a situaciones puramente nacionales, en concreto gabarras estacionarias ancladas en aguas territoriales, y sugirió que sería mejor que las legislaciones nacionales se ocuparan de este tema y no los convenios internacionales.
- 8.3 Otra delegación dijo que había participado en los debates del Grupo de consulta y tenía entendido que la definición de "buque" no imponía requisitos de carga ni de viaje, sino que era una definición general que cubría "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 además estipulaba como condición el "transporte de hidrocarburos" para los buques mineralero/granelero/petrolero. Dicha delegación sostuvo que durante los debates previos del Grupo de consulta, había preferido la propuesta de la delegación española porque introducía una definición centrada en la "aptitud para contener hidrocarburos" en la cadena de transporte marítimo, lo que resolvía la cuestión de las condiciones de "sin carga" y "sin viaje". Dicha delegación añadió que la propuesta de la delegación española reconocía también que la cadena de transporte marítimo consistía en algo más que el simple transporte de hidrocarburos del punto A al punto B, que había varias etapas durante el transporte de hidrocarburos, incluyendo periodos en que la nave no estaba en movimiento y en que se utilizaba para el almacenamiento. Dicha delegación señaló que, no obstante, era importante reconocer que el enfoque excluía ciertos elementos tales como la producción y el procesamiento de hidrocarburos, según consta en el párrafo 2.5 del documento [IOPC/OCT13/4/3/2](#) presentado por España. En su opinión, también era importante poner énfasis en el requisito de "sin carga".
- 8.4 Al comentar el documento [IOPC/MAY14/8/2](#), presentado por Australia, una delegación manifestó que le preocupaba que los párrafos 3.2 a) a c) de dicho documento implicaban un "requisito de carga", que no concordaba con su punto de vista. Además, esa delegación sostuvo que, si bien estaba de acuerdo con que era necesario delimitar la noción frente a la producción, tendría que considerar su propia legislación nacional antes de formular más comentarios sobre el párrafo 3.2 b) del documento australiano.
- 8.5 Otra delegación señaló que desde hacía tiempo consideraba que a efectos de los convenios de indemnización, un "buque" estaba asociado al concepto de navegación y al transporte de hidrocarburos de uno a otro lugar, que obviamente esta era la intención cuando se redactaron los Convenios de 1969 y de 1992, lo que se reflejaba en el texto de los Convenios. Además, dicha delegación señaló que este punto de vista había sido confirmado recientemente por el dictamen jurídico del profesor Lowe. Sin embargo, dicha delegación había seguido de cerca el debate en el Grupo de consulta en octubre de 2013, y expresó su preocupación de que la propuesta original de la delegación española era demasiado vaga y no concluyente y ampliaba el ámbito de aplicación de los Convenios. Por estos motivos, dicha delegación acogió con agrado las mejoras propuestas por la delegación australiana, y apoyó el concepto de la cadena de transporte marítimo revisado como una herramienta para ayudar a determinar qué se consideraba un "buque" a efectos del Convenio, a reserva de confirmación de cada caso sobre la base de los hechos particulares.



- 8.6 Dicha delegación propuso igualmente adoptar un enfoque "híbrido" para ultimar la labor del Grupo de trabajo proponiendo que los Estados Miembros elaborasen una lista de las situaciones donde había consenso respecto a si una nave era un "buque" conforme al artículo I.1 del CRC de 1992, tal como se resume en el párrafo 8.2 del documento de la Presidenta, y después usar el concepto de la cadena de transporte marítimo, mejorado en el documento australiano, como una herramienta interpretativa para abordar otras situaciones. Dicha delegación concluyó afirmando que este enfoque "híbrido" permitiría al Grupo de trabajo avanzar bastante en este tema espinoso. Varias otras delegaciones manifestaron que la solución "híbrida" propuesta les parecía interesante.
- 8.7 Otra delegación manifestó que prefería el enfoque del párrafo 9.1 a) i) del documento de la Presidenta, basado en las propuestas que había formulado en la primera reunión del Grupo de trabajo, pero que los documentos español y australiano le habían causado también una buena impresión y, si las demás delegaciones estaban de acuerdo, podría examinarse más detenidamente este último.
- 8.8 Una delegación declaró que había expresado claramente su posición en numerosas ocasiones y que daba pleno apoyo y mantenía los puntos de vista que constaban en el informe del profesor Lowe. Sin embargo, también se sentía atraída por la propuesta de la delegación australiana que se basaba en el concepto de la delegación española y lo mejoraba estableciendo un marco de interpretación para los casos ambiguos. Dicha delegación añadió que estaba a favor del enfoque "híbrido" con listas sobre las cuales era fácil ponerse de acuerdo, junto con el marco de interpretación propuesto por la delegación australiana, pero que si el concepto daba lugar a diferentes interpretaciones, no estaba segura de apoyar tal enfoque.
- 8.9 Otra delegación sugirió que el Grupo de trabajo debía preguntarse cuál era la finalidad de los Convenios en la actualidad y a partir de ahí, intentar extraer una interpretación congruente con el tenor de estos. Dicha delegación también era favorable a una interpretación "amplia" en vez de "restrictiva" respecto a la indemnización de los daños por contaminación debidos a la fuga de hidrocarburos de los buques en general, y por tanto apoyaba el párrafo 9.1 a) del documento de la Presidenta y el concepto propuesto en el documento de la delegación española.
- 8.10 Una delegación mencionó que cuando se estableció el séptimo Grupo de trabajo intersesiones, había cinco asuntos a considerar. Por ejemplo, si las unidades flotantes de almacenamiento y descarga (UFAD) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) entraban en la definición del término "buque" en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992. Dicha delegación señaló que el dictamen jurídico del profesor Lowe presentado en la sesión de la Asamblea de octubre de 2011 había respondido claramente a esta cuestión. Explicó que, según el profesor Lowe, para que una UFAD o una UFA fuese considerada como un "buque" en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992 debía reunir dos elementos esenciales, a saber, el transporte de hidrocarburos a granel como carga y un viaje por mar. Además, los términos "transporte" y "carga" en el artículo I.1 del CRC de 1992 implicaban claramente un movimiento de la carga de hidrocarburos de un lugar a otro, de lo que se deducía que una unidad de almacenamiento flotante o una unidad de descarga no podían incluirse en la definición de "buque" del artículo I.1 del CRC de 1992. Dicha delegación añadió que si se podían elaborar listas, situaciones o tipos de naves para identificar un "buque" en virtud de los Convenios, entonces consideraba que el enfoque del párrafo 9.1 a) ii) era más acorde a los Convenios.
- 8.11 La delegación observadora del International Group of P&I Associations dijo que en su opinión sería muy difícil aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo en el caso de que el Grupo de trabajo alcanzara una conclusión que permitiera a los Estados Miembros aplicar a discreción los criterios a una determinada nave, sea a la nave misma, sea a la actividad que llevaba a cabo. El International Group señaló que se oponía a esta especie de flexibilidad y discrecionalidad en el sistema. En relación con el debate sobre la cadena de transporte marítimo, dicha delegación señaló que, al parecer, la mayor parte de delegaciones estaba de acuerdo en no incluir las operaciones de producción en el ámbito de responsabilidad del régimen de indemnización, y que podía facilitar una descripción de la operación de producción, en forma de un documento de orientación o política, si se lo pedían.

- 8.12 La delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) manifestó que no apoyaba una interpretación estricta del Convenio y deseaba asociarse a las propuestas de las delegaciones española y australiana, con los comentarios adicionales formulados durante el debate del día. Sin embargo, deseaba disponer de más tiempo para examinar detenidamente las propuestas de la delegación australiana, aunque en general no pensaba que la propuesta aportaría mayor claridad que en el estado actual para determinar si ciertas naves estaban incluidas en el régimen de indemnización. Dicha delegación señaló también que, si bien había que excluir las actividades de producción, el transporte de los hidrocarburos debía incluirse en el régimen de indemnización.
- 8.13 En respuesta a los comentarios formulados por otras delegaciones, la delegación española indicó que si las delegaciones estaban de acuerdo con usar el concepto de cadena de transporte marítimo para interpretar la definición de "buque" en el artículo I.1 del CRC de 1992, la siguiente etapa sería definir el punto inicial y el punto final. Dicha delegación sugirió que así se definiría el momento en que terminaba la producción y el inicio y el fin de la cadena de transporte marítimo. Confirmó que los ejemplos presentados en el documento de la delegación australiana aportaban una fórmula útil.
- 8.14 Resumen de la Presidenta en relación con la cuestión de la definición de "buque"

Con respecto a los dos enfoques posibles sugeridos en los párrafos 9.1 a) i) y ii) del documento [IOPC/MAY14/8/1](#), la Presidenta observó que había un amplio respaldo a las propuestas española y australiana, por lo tanto, también al enfoque i) de su documento. Sin embargo, también se apoyaba un enfoque "híbrido", según el cual los Estados Miembros se basarían en las definiciones convenidas en lo posible, y en las demás situaciones, usarían como herramienta interpretativa el concepto de cadena de transporte marítimo, con las mejoras aportadas en el documento australiano. La Presidenta afirmó que todavía era necesario aclarar algunas zonas grises que se habían identificado, por ejemplo, en qué momento se iniciaba y cuándo terminaba la cadena de transporte marítimo. La Presidenta añadió que, en todo caso, estaba claro que era necesario avanzar de manera uniforme a fin de evitar una interpretación a nivel de las legislaciones nacionales.

## **9 Consideración de la cuestión de las contribuciones en virtud del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992**

- 9.1 Tras haber presentado el documento [IOPC/MAY14/8/2](#) con una referencia específica a la propuesta de la delegación española y usando la terminología hallada en los Convenios, la delegación australiana señaló que el párrafo 4.1 de su documento proponía que a efectos del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992, los hidrocarburos debían considerarse recibidos al final de la cadena de transporte marítimo, que correspondía al momento en que los hidrocarburos se descargaban en un puerto o instalación terminal en el territorio de un Estado Contratante. Señalando además que no pretendía redefinir el término "instalación terminal", dicha delegación afirmó que, desde su punto de vista, la cadena de transporte marítimo asociada a la definición de instalación terminal ofrecía un marco claro para trazar la línea divisoria respecto a qué hidrocarburos estaban sujetos a contribución.
- 9.2 Una delegación se refirió a los debates del Grupo de consulta y señaló que, en su opinión, los aspectos de la cobertura y las contribuciones eran cuestiones totalmente aparte. Señaló que uno de los atractivos del sistema actual de contribuciones era su simplicidad, y manifestó su preocupación de que si se modificaba para incluir las naves fondeadas permanente o semipermanentemente, ello complicaría más los asuntos, aumentando el trabajo administrativo para los Estados Miembros contra escasos beneficios. Dicha delegación añadió que, al contrario de las opiniones expresadas por varias otras delegaciones en los debates del Grupo de consulta, pensaba que incluir los transbordos de buque a buque dentro de la cuestión de las contribuciones era un asunto de carácter más bien práctico que de principio, aunque también entrañaba repercusiones jurídicas por resolver.
- 9.3 Dicha delegación sostuvo también que durante los debates del Grupo de consulta, varios Estados Miembros habían comentado las dificultades de identificar al titular de los hidrocarburos en el

momento del transbordo de buque a buque, y las dificultades subsiguientes al intentar recaudar las contribuciones, aun cuando el titular pudiese ser identificado, debido a cuestiones de jurisdicción. Dicha delegación señaló que esto, a su vez, podría entrañar otros problemas ya que, en virtud del Convenio del Fondo de 1992 y del Protocolo relativo al Fondo Complementario, en el caso de que un Estado Miembro no presentara un informe de conformidad con los requisitos del Convenio, se exponía a la obligación de cubrir la pérdida sufrida por el Fondo de 1992 o el Fondo Complementario debido a la falta de notificación o a una notificación inexacta. Asimismo, dicha delegación sostuvo que si se producía un siniestro en un Estado Miembro del Fondo Complementario, pero el Estado en cuestión no había cumplido sus obligaciones de notificación a causa de las dificultades para identificar a los titulares de los hidrocarburos implicados en operaciones de buque a buque, se podría retener la indemnización de las entidades del Estado Miembro hasta que se completasen las obligaciones de notificación, conforme al artículo 15 del Protocolo relativo al Fondo Complementario. Dicha delegación explicó que, según su experiencia, aunque las operaciones de buque a buque implicaban un riesgo, a pesar del número de transbordos efectuados cada día, hasta el momento solo se habían producido incidentes menores. Es decir, que el riesgo no era tan grave como para que se necesitara incluir en el régimen de indemnización los hidrocarburos trasvasados en operaciones de buque a buque.

- 9.4 Dicha delegación precisó también que no estaba de acuerdo con la interpretación hecha por la delegación australiana, ya que cuestionaba que la definición de "instalación terminal" en el artículo 1.8 del Convenio del Fondo de 1992 incluyera referencias a los tipos de naves en discusión en el Grupo de trabajo. En su opinión, la referencia a las "instalaciones terminales" en el Convenio del Fondo de 1992 implicaba instalaciones de carácter más permanente. Varias otras delegaciones apoyaron estas opiniones.
- 9.5 Otra delegación indicó que era necesario estudiar más la definición de "instalación terminal". Dicha delegación sugirió que se planteaban ciertas cuestiones en lo referente a si las "instalaciones mar adentro" estaban incluidas en la definición de "instalación terminal", ya que la definición del artículo 1.8 del Convenio del Fondo de 1992 incluía toda instalación situada mar adentro y conectada a un emplazamiento destinado al almacenamiento de hidrocarburos a granel, apropiado para recibir hidrocarburos llegados en un medio de transporte marítimo. Dicha delegación hizo hincapié en que, desde su punto de vista, de no haber conexión, no se trataba de una "instalación terminal" y no había obligación de notificar los hidrocarburos o de pagar contribuciones.
- 9.6 La delegación española preguntó si los daños por contaminación causados por hidrocarburos no sujetos a contribución serían cubiertos por el régimen de indemnización. En respuesta a los comentarios previos de la delegación con respecto a las "instalaciones terminales", la delegación española señaló que la definición en el artículo 1.8 era inclusiva, no exclusiva. Dicha delegación formuló también una consulta acerca de los petroleros que se mantenían a flote por largos periodos de tiempo conduciendo operaciones de buque a buque que tal vez no encajasen en la definición de instalación terminal.
- 9.7 En respuesta a las consultas formuladas, la Presidenta señaló que la cuestión de si los hidrocarburos a bordo de "naves nodriza" debían estar sujetos a contribución se había planteado en el documento [IOPC/OCT10/4/3/1](#), y que el Grupo de trabajo había convenido en que los hidrocarburos a bordo de "naves nodriza" no debían considerarse sujetos a contribución a efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992.
- 9.8 Otra delegación sostuvo que en su opinión, si los hidrocarburos se recibían en el territorio de un Estado Miembro, había un riesgo de contaminación y, por lo tanto, la cuestión dependía de la recepción, pero que este punto no suscitaba problemas en la práctica. Dicha delegación señaló que era posible supervisar los hidrocarburos importados basándose en los recibos de aduana, y que también era posible seguir los trasvases costeros de hidrocarburos (cabotaje). Sin embargo, consideró que las operaciones de buque a buque planteaban un problema cuando la autorización no se exigía en todos los casos, y que la única forma de verificarlo era enviando inspectores para vigilar las operaciones, lo

que no siempre era posible hacer. Dicha delegación señaló también que había problemas con la identificación del propietario de la carga en el momento del trasvase durante una operación de buque a buque.

- 9.9 En respuesta a los comentarios iniciales sobre las "instalaciones terminales", la delegación australiana sostuvo que, aunque no había un acuerdo en lo que respecta a las naves "permanente y semipermanentemente fondeadas", era necesario considerar si había naves "permanente o semipermanentemente fondeadas" que encajasen o no en la definición de "instalación terminal".
- 9.10 Dos delegaciones manifestaron que apoyaban el concepto de que todos los hidrocarburos recibidos en el territorio de un Estado Miembro fuesen clasificados como hidrocarburos sujetos a contribución, aunque admitían las dificultades de intentar recaudar las contribuciones debidas como resultado de las operaciones de buque a buque. Una de las delegaciones manifestó que deseaba evitar que se llegase a una concertación tan fácilmente y que únicamente los hidrocarburos recibidos en las terminales terrestres debían estar sujetos a contribución. Dicha delegación señaló que había ejemplos en la zona del Caribe en que grandes buques tanque acometían operaciones de buque a buque, lo que suponía riesgos pero resultaba más barato, por lo que propuso que todos los hidrocarburos recibidos en el territorio de un Estado Miembro fuesen considerados sujetos a contribución a menos que fuese imposible vigilar o recaudar las contribuciones.
- 9.11 Otra delegación señaló que antes de tomar decisiones sería prudente investigar la importancia de los transbordos de buque a buque y considerar la carga administrativa que representaba para el Estado Miembro incluir estas operaciones en el plan de los contribuyentes.
- 9.12 Resumen de la Presidenta en relación con la cuestión de las contribuciones

La Presidenta tomó nota de que varias delegaciones opinaban que todos los hidrocarburos recibidos en el territorio de un Estado Miembro debían ser considerados como hidrocarburos sujetos a contribución. No obstante, observó que un gran número de delegaciones reconocía que podría haber dificultades tanto prácticas como jurídicas si se intentaba identificar y cobrar las contribuciones derivadas de las operaciones de transbordo de buque a buque. Obviamente, había claro interés por examinar más la definición de "instalación terminal" e identificar si había naves "fondeadas permanente o semipermanentemente" que correspondieran a dicha definición o no.

## **10 Conclusión de la tercera reunión del Grupo de trabajo**

- 10.1 Tras haber resumido las discusiones de cada uno de los aspectos del debate, sobre la definición de "buque" y sobre los hidrocarburos sujetos a contribución, la Presidenta observó que sería necesario que el séptimo Grupo de trabajo intersesiones se reuniese una vez más en la primavera de 2015. Señaló que había varias áreas discutidas en las que había un obvio acuerdo y que el Grupo de trabajo podía fijarse como objetivo finalizar su labor en su próxima reunión. La Presidenta propuso como siguiente paso elaborar un documento, en cooperación con la Secretaría, para presentarlo en dicha reunión, con una explicación pormenorizada de las áreas de consenso y las propuestas debatidas durante la tercera reunión del Grupo de trabajo, a saber las propuestas de España y de Australia y el enfoque "híbrido", que era apoyado por varias delegaciones.
- 10.2 La Presidenta propuso también que se revisara el mandato del Grupo de trabajo a fin de que pudiera completar su labor en la primavera de 2015 y presentar un informe final en la sesión de octubre de 2015 de la Asamblea del Fondo de 1992.

**11 Medidas que se han de adoptar**

11.1 Asamblea del Fondo de 1992

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a:

- a) Tomar nota de la información facilitada en el presente documento; y
- b) considerar la posibilidad de revisar el mandato del Grupo de trabajo para que pueda continuar su labor y reunirse nuevamente según sea necesario.

11.2 Séptimo Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992

Se invita al 7º Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992 a que tome nota de la información facilitada en el presente documento.

---