



FONDOS
INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

Punto 4 del orden del día	IOPC/OCT15/4/2 IOPC/APR15/8/2	
Original: INGLÉS	11 de septiembre de 2015	
Asamblea del Fondo de 1992	92A20	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC65	
Asamblea del Fondo Complementario	SA11	
7º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	92WG7/4	●

INFORME FINAL DEL SÉPTIMO GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES

CONSIDERACIÓN DE LA DEFINICIÓN DE “BUQUE”

Nota de la Secretaría

Resumen:

El séptimo Grupo de trabajo interseSIONES, presidido por la Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca), se centró en las propuestas presentadas con objeto de concluir las cuestiones debatidas en sus reuniones anteriores que quedaban pendientes en relación con la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992.

El Grupo de trabajo se reunió en cuatro ocasiones: en abril de 2012, abril de 2013, mayo de 2014 y abril de 2015. Además, un grupo de consulta celebró una reunión en octubre de 2013.

En la primera reunión celebrada en abril de 2012, la Presidenta del Grupo de trabajo presentó el documento [IOPC/APR12/11/1](#), que identificaba las cinco cuestiones esenciales planteadas por el profesor Vaughan Lowe, abogado QC, en el documento [IOPC/OCT11/4/4](#) y que sirvieron de base para los debates del Grupo de trabajo en sus reuniones ulteriores.

En la segunda reunión en abril de 2013, se identificaron varias cuestiones esenciales que debían analizarse. En la misma reunión, la Presidenta convocó un Grupo de consulta, que estudió detenidamente estas cuestiones en octubre de 2013. 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 la tercera reunión en mayo de 2014, el Grupo de trabajo consideró el documento [IOPC/MAY14/8/1](#) de la Presidenta que resumía los debates del Grupo de consulta. También examinó el documento [IOPC/MAY14/8/2](#) presentado por la delegación australiana centrándose, en particular, en la propuesta de estudiar los criterios que los Estados Miembros han de aplicar cuando aborden cuestiones que se relacionan con la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

En su cuarta y última reunión en abril de 2015, el Grupo de trabajo centró sus debates en el documento [IOPC/APR15/8/1](#), el cual contenía el proyecto de una lista ilustrativa de naves e invitaba a los Países Miembros a considerar si se encontraban claramente dentro o fuera de la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992.

El Grupo de trabajo examinó asimismo la propuesta de aplicar un “enfoque híbrido” que utilice el concepto de cadena de transporte marítimo como herramienta interpretativa en el caso de aquellas naves o situaciones para las que no quedaba claro si estaban enmarcadas dentro de la definición de “buque”.

Por último, el Grupo de trabajo examinó la cuestión de si los hidrocarburos procedentes de naves “permanente o semipermanentemente fondeadas” debían ser considerados como recibidos a efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992.

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

- i) Decidir si se aceptan las recomendaciones del Grupo de trabajo respecto a los siguientes puntos:
 - 1) La lista ilustrativa de naves que se encuentran claramente dentro o fuera de la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992;
 - 2) La aplicación del enfoque híbrido basado en el concepto de cadena de transporte marítima para aquellas zonas “grises” en que no queda claro si la nave se encuentra dentro o fuera de la definición de “buque”, y
 - 3) La cuestión de las contribuciones de naves que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque (STS) mientras están «permanente o semipermanentemente fondeadas», con arreglo al artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992.
- ii) Decidir si se encargará a la Secretaría la elaboración de un documento de orientación que refleje las conclusiones del Grupo de trabajo y que se presentará a consideración de la Asamblea del Fondo de 1992 en la sesión de primavera de 2016.

1 Introducción/Información de trasfondo

- 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, 1992 (CRC de 1992). El debate de este documento condujo a la Asamblea del Fondo de 1992 a establecer el séptimo Grupo de trabajo intersesiones 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.

Primera reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones (abril de 2012)

- 1.2 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.

Segunda reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones (abril de 2013)

- 1.3 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.

- 1.4 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 debatir 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](#).

Reunión del Grupo de consulta (28 de octubre de 2013)

- 1.5 El Grupo de consulta examinó 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](#)).
- 1.6 Durante la reunión del 28 de octubre de 2013, el Grupo de consulta examinó detenidamente el concepto de “cadena de transporte marítimo” presentada por la delegación española, y debatió también la cuestión de las contribuciones con referencia, en particular, a la descarga de hidrocarburos en las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) o las unidades flotantes de almacenamiento y descarga (UFAD) que se encuentran en las aguas territoriales de un Estado Parte en el Convenio, y la descarga en buques tanque que permanecen en la misma posición por un largo periodo dedicándose a operaciones buque-a-buque.

Tercera reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones (mayo de 2014)

- 1.7 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.

Informe de la Presidenta del Grupo de trabajo a la Asamblea del Fondo de 1992 (octubre de 2014)

- 1.8 En octubre de 2014, la Presidenta del Grupo de trabajo presentó el documento [IOPC/OCT14/4/2/Rev.1](#) que resumía los debates y conclusiones de la tercera reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones celebrado en mayo de 2014.
- 1.9 La Presidenta señaló que el documento que tenía intención de redactar para la próxima reunión del Grupo de trabajo resumiría los ámbitos en que se había alcanzado consenso previamente y enfocaría aquellas cuestiones que aún no se habían resuelto. Todas las delegaciones que tomaron la palabra apoyaron la propuesta de la Presidenta de que se revisara el mandato del Grupo de trabajo a fin de que pudiera reunirse una vez más, para ultimar su labor en la primavera de 2015 y presentar sus conclusiones a la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2015.

Cuarta reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones (abril de 2015)

- 1.10 En abril de 2015, el Grupo de trabajo examinó el documento [IOPC/APR15/8/1](#) de la Presidenta y el documento [IOPC/APR15/8/1/1](#) presentado por la República de Corea. La Presidenta explicó que existía, al parecer, un amplio acuerdo respecto a numerosas cuestiones debatidas en las reuniones anteriores, pero aún quedaban cuestiones importantes sobre las que no se había logrado consenso hasta la fecha, y pidió al Grupo de trabajo que se centrara en estas últimas para ultimar su labor.

2 Mandato

- 2.1 El séptimo Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992 fue establecido por la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2011. El mandato del Grupo aprobado en esa fecha y revisado en 2013 figura en el documento [IOPC/OCT13/11/1](#), anexo II. En su reunión de mayo de 2014, el Grupo de trabajo propuso que se ampliara su mandato a fin de poder celebrar una reunión más en la primavera de 2015 y presentar un informe final a la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2015.
- 2.2 El mandato revisado del Grupo de trabajo según determinó la Asamblea del Fondo de 1992 en su 19ª sesión de octubre de 2014 abarcó los siguientes temas:
- La necesidad de hallar soluciones sin modificar los actuales Convenios;
 - 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;
 - una petición para recomendar a la Asamblea la adopción de un enfoque uniforme de la interpretación de la definición de “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992 y el artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992;
 - 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 2015 de la Asamblea del Fondo de 1992.

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

- 2.3 El mandato revisado del Grupo de trabajo figura en el anexo I.

3.1 Participación

- 3.1 Los siguientes Estados Miembros estuvieron representados en una o varias reuniones del Grupo de trabajo o del Grupo de consulta:

Alemania	Francia	Panamá
Angola	Ghana	Papua Nueva Guinea
Antigua y Barbuda	Granada	Polonia
Argelia	Grecia	Portugal
Argentina	India	Qatar
Australia	Irán (República Islámica del Irán)	Reino Unido
Bahamas	Irlanda	República Árabe Siria
Bélgica	Islas Marshall	República de Corea
Bulgaria	Japón	República Dominicana
Camerún	Kenya	República Unida de Tanzania
Canadá	Letonia	Saint Kitts y Nevis
Colombia	Liberia	Santa Lucía
Côte d'Ivoire	Malasia	Singapur
China ^{<1>}	Malta	Sri Lanka
Chipre	Marruecos	Sudáfrica
Dinamarca	México	Suecia
Dominica	Mónaco	Trinidad y Tabago
Ecuador	Mozambique	Túnez
Emiratos Árabes Unidos		Turquía

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

España	Namibia	Uruguay
Estonia	Nigeria	Vanuatu
Federación de Rusia	Noruega	Venezuela (República Bolivariana de)
Fiji	Nueva Zelanda	
Filipinas	Omán	
Finlandia	Países Bajos	

- 3.2 Nueve Estados no miembros: Arabia Saudita, Brasil, Chile, Côte d'Ivoire, Guatemala, Indonesia, Perú, Tailandia y Ucrania estuvieron representados en calidad de observadores en una o varias reuniones.
- 3.3 Las siguientes organizaciones intergubernamentales e internacionales no gubernamentales participaron en una o varias reuniones del Grupo de trabajo o del Grupo de consulta en calidad de observadores:

Organizaciones intergubernamentales:

Comisión Europea
 Organización Marítima de África Occidental y Central (OMAOC)
 Organización Marítima Internacional (OMI)

Organizaciones internacionales no gubernamentales

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)
 Asociación Mundial de Gas Licuado de Petróleo (WLPGA)
 BIMCO
 Cámara Naviera Internacional (ICS)
 Comité Marítimo Internacional (CMI)
 Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas de Europa (CRPM)
 Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
 International Association of Classification Societies Ltd. (IACS)
 International Group of P&I Associations
 International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)
 Organización Internacional para el Control de Derrames (ISCO)
 Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI)

4 Documentos examinados por el Grupo de trabajo

El Grupo de trabajo examinó los siguientes documentos:

4.1 Primera reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones (abril de 2012)

[IOPC OCT11/4/4](#) e
[IOPC/APR12/11/1](#)

Consideración de la definición de “buque”. Nota de la Presidenta

Tras la presentación en octubre de 2011 del documento [IOPC/OCT11/4/4](#) que contenía el análisis jurídico realizado por el profesor Vaughan Lowe QC acerca de la interpretación de la definición de “buque” en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), el documento [IOPC/APR12/11/1](#) invitó al Grupo de trabajo a considerar las siguientes cuestiones, teniendo en cuenta las consecuencias que podrían tener estas propuestas para el régimen internacional de indemnización en materia de responsabilidad, indemnización y contribuciones:

- a) si las unidades flotantes de almacenamiento y descarga (UFAD) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) están comprendidas en la definición del término “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992;

- b) si un año es un periodo razonable para permitir a un buque permanecer fondeado antes de reanudar su travesía de transporte y seguir siendo “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992, y si dicha decisión se debe adoptar a la luz de las circunstancias particulares del caso;
- c) si la Asamblea del Fondo de 1992 debe confirmar su decisión, adoptada en octubre de 2006, de que los hidrocarburos descargados en buques 'permanente o semipermanentemente' fondeados que intervengan en operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque sean considerados como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992;
- d) si la Asamblea del Fondo de 1992 debe decidir que, como los buques 'nodriza' descritos en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento [IOPC/OCT10/4/3/1](#) no están 'permanente o semipermanentemente' fondeados, los hidrocarburos a bordo de los mismos se consideren como 'recibidos' a los efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992; y
- e) si un año es un periodo razonable después del cual un buque debe ser considerado 'permanente o semipermanentemente' fondeado, y por tanto si los hidrocarburos recibidos a bordo de esos buques han de ser tratados como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992 y si dicha decisión se debe adoptar a la luz de las circunstancias particulares del caso.

4.2 Segunda reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones (abril de 2013)

[IOPC/APR13/7/1](#)

Definición de “buque” en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 - Documento presentado por los Países Bajos

La delegación de los Países Bajos presentó el documento [IOPC/APR13/7/1](#) que identificaba varios buques y actividades, y proponía una interpretación en lo que respecta a la aplicación del régimen internacional de indemnización y la contribución al mismo.

La delegación de los Países Bajos identificó los siguientes buques y actividades:

- i. Un buque tanque cargado que permanece en la misma posición durante un largo periodo;
- ii. Un buque tanque que permanece en la misma posición durante un largo periodo y que realiza operaciones de buque a buque;
- iii. Una unidad móvil mar adentro; y
- iv. Una instalación flotante de recepción de desechos de hidrocarburos.

[IOPC/APR13/7/2](#)

Consideración de la definición de “buque”, presentado por Australia

La delegación australiana presentó el documento [IOPC/APR13/7/2](#) que proponía el desarrollo de criterios interpretativos similares a los propuestos por el profesor Vaughan Lowe QC en el documento [IOPC/OCT11/4/4](#), anexo 1, párrafos 113-130, y también sugería algunos criterios adicionales y formulaba observaciones para su consideración por el Grupo de trabajo.

[IOPC/APR13/7/3](#)

Gabarras a la deriva y definición de “buque”, presentado por Australia

El documento [IOPC/APR13/7/3](#) presentado por la delegación australiana planteó a la consideración del Grupo de trabajo la situación de una gabarra que había perdido el cabo de remolque, y preguntó si, en tales circunstancias, la gabarra perdería su condición de “buque” según el artículo I 1) del CRC de 1992.

[IOPC/APR13/7/4](#)

Consideración de la definición de “buque” en virtud del artículo I 1) del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 y el artículo 1.2 del Convenio del Fondo, 1992. Presentado por la Cámara Naviera Internacional y el International Group of P&I Associations

Las delegaciones observadoras del sector que redactaron el documento [IOPC/APR13/7/4](#) presentaron información y estadísticas para contribuir a las deliberaciones del Grupo de trabajo. Estas estadísticas indicaban que 11 Estados Miembros habían expedido anteriormente certificados estatales CRC a 41 UFAD/UFA.

4.3 Reunión del Grupo de consulta (octubre de 2013)

[IOPC/OCT13/4/3/1](#)

Consideración de la definición de “buque” - Nota de la Presidenta

El documento de la Presidenta presentó las decisiones del Grupo de trabajo en relación con las cinco cuestiones contempladas en el documento [IOPC/APR12/11/1](#), y también proponía un proyecto de criterios generales a la consideración del Grupo de trabajo, con la intención de que los órganos rectores del Fondo de 1992 pudiesen examinar dichos criterios caso por caso, para decidir si la nave en cuestión era un “buque” según el artículo I 1) del CRC de 1992.

[IOPC/OCT13/4/3/2](#)

Definición de “buque”- presentado por España

La delegación española presentó el documento [IOPC/OCT13/4/3/2](#), el cual proponía que la definición de “buque” se centrara en la aptitud para contener hidrocarburos y en la cadena de transporte marítimo, y que abarcaba aquellas actividades de transporte marítimo que conllevaban un riesgo de contaminación por hidrocarburos persistentes, incluida la contención o almacenamiento; mientras que descartaba cuestiones tales como los daños procedentes de cualquier actividad de producción o procesamiento de hidrocarburos, incluida la separación de agua y gas, y su gestión, o aquellas actividades distintas de la contención para que el hidrocarburo pueda ser transportado desde su origen a su destino final.

En opinión del autor del documento, la cadena de transporte marítimo del hidrocarburo se iniciaba en el momento en que el mismo salía de la unidad de producción, procesamiento o tratamiento, sea en tierra o mar adentro, hasta que era entregado en su destino final, aunque observaba que, en el marco del CRC de 1992, la cadena de transporte solo abarcaba el transporte realizado por mar.

[IOPC/OCT13/4/3/3](#)

Definición de “buque”- presentado por Japón

La delegación japonesa presentó el documento [IOPC/OCT13/4/3/3](#) para facilitar una aclaración sobre la interpretación de la definición de “buque”, haciendo referencia a los trabajos preparatorios de los Convenios y

Protocolos, y a los debates pasados y decisiones de los órganos rectores de los FIDAC, incluyendo en concreto, las decisiones de la Asamblea del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1992 relativas a los tanques flotantes y “buques apagados”, respectivamente.

En opinión de los autores del documento, no era adecuado ni justificable modificar el delicado equilibrio existente entre los intereses de los propietarios de buques o sus aseguradores, las entidades receptoras de hidrocarburos y los posibles damnificados por los derrames de hidrocarburos, ampliando el ámbito de cobertura de los Convenios para que incluyan naves que efectivamente no transportaban hidrocarburos a granel como carga.

[IOPC/OCT13/4/3/4](#)

Consideración de la definición de “buque”, presentado por el International Group of P&I Associations

El International Group of P&I Associations presentó el documento [IOPC/OCT13/4/3/4](#), atendiendo a la invitación previa de la Presidenta de intentar identificar las UFAD que se estaban utilizando exclusivamente para el almacenamiento de aceites de desecho y, en ese caso, determinar si disponían de una tarjeta azul del CRC o de un certificado estatal expedido por un Estado Parte en el CRC. Los autores señalaron que no se había podido aclarar esta cuestión, ya que exigía una riqueza de detalles que las asociaciones de protección e indemnización no podían establecer.

[IOPC/OCT13/4/3/5](#)

Definición de “buque”, presentado por la República de Corea

El documento [IOPC/OCT13/4/3/5](#), presentado por la delegación de la República de Corea, comentaba las decisiones tomadas previamente por la Asamblea del Fondo de 1992, además indicaba la opinión de la delegación de que las naves fondeadas "permanente o semipermanentemente" debían considerarse UFA que funcionan como una terminal de base mar adentro y, en consecuencia, los hidrocarburos transportados en aquellas naves que se dedican a operaciones de trasbordo de hidrocarburos de buque a buque deberían clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución a efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992.

[IOPC/OCT13/4/3/6](#)

Consideración de la definición de “buque”, presentado por el International Group of P&I Associations y la Cámara Naviera Internacional

Los autores del documento [IOPC/OCT13/4/3/6](#) manifestaron su preocupación respecto a la propuesta de aplicar criterios discrecionales caso por caso con carácter retroactivo tras un derrame, considerando que esto podría llevar a una aplicación jurídica fragmentada de los Convenios de 1992 e involuntariamente dar a los tribunales nacionales una mayor flexibilidad para determinar la admisibilidad de determinados tipos de buques en relación con los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Los autores también formulaban comentarios sobre los criterios propuestos por la Presidenta en el documento [IOPC/OCT13/4/3/1](#) y presentaban criterios adicionales a la consideración del Grupo de trabajo.

4.4 Tercera reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones (mayo de 2014)[IOPC/MAY14/8/1](#)*Consideración de la definición de “buque” – Nota de la Presidenta*

El documento de la Presidenta presenta un resumen de los debates del Grupo de consulta establecido para varias cuestiones clave identificadas en la reunión de abril de 2013 del 7º Grupo de trabajo intersesiones, e incluye también un resumen de los debates que siguieron a la presentación de los documentos que se detallan *supra*.

El documento también invitaba al Grupo de trabajo a que tenga a bien:

- a) Considerar los dos enfoques debatidos en el seno del Grupo de consulta, a saber:
 - 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.
 - 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.
- b) Y decidir qué enfoque debería adoptarse, a reserva de otras novedades, y someterse ulteriormente a la aprobación de la Asamblea del Fondo de 1992 en una futura sesión.

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

La delegación australiana presentó el documento [IOPC/MAY14/8/2](#), en el que los autores se decantaban por el primero de los dos enfoques que habían sido debatidos por el Grupo de consulta, a reserva de que se hiciera una aclaración adecuada de los límites de la "cadena de transporte marítimo". Los autores proponían también algunas sugerencias para aclarar los límites junto con comentarios sobre las cuestiones de la definición de “buque” y las contribuciones.

4.5 Cuarta y última reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones (abril de 2015)

El Grupo de trabajo examinó los siguientes documentos en su cuarta reunión:

[IOPC/APR15/8/1](#)*Consideración de la definición de “buque”, presentado por la Presidenta^{<2>}*[IOPC/APR15/8/1/1](#)*Definición de “buque” y de «recepción», presentado por la República de Corea^{<3>}*

<2> Véase el párrafo 12.1.

<3> Véase el párrafo 12.2.

5 Consideraciones preliminares del Grupo de trabajo respecto de la definición de “buque” (abril de 2012 y abril de 2013)

- 5.1 El Grupo de trabajo se ocupó de las cuestiones suscitadas en el análisis jurídico del profesor Lowe, que siguió constituyendo el “documento base” de su labor, con objeto de llegar a un acuerdo para formular recomendaciones a la Asamblea del Fondo de 1992 sobre el tema de la definición de “buque” y también sobre las consecuencias que entrañarían dichas recomendaciones sobre el sistema de contribuciones.
- 5.2 Después de la reunión del Grupo de trabajo, parece ser que hubo un amplio acuerdo de que las tres siguientes situaciones estaban comprendidas en la definición de “buque”:
- a) gabarras que están siendo remolcadas en 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) UFAD construidas a tal efecto con 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) embarcaciones originalmente construidas o adaptadas (o que pueden ser explotadas) como buques para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente transformadas en UFAD, que mantengan la capacidad de navegar por mar con gobierno y propulsión propios.
- 5.3 Las dos cuestiones suscitadas en el análisis jurídico del profesor Lowe en relación con la definición de “buque”, que el Grupo de trabajo examinó en su tercera sesión en mayo de 2014, eran las siguientes:
- 1) Si un año es un plazo razonable para que una nave permanezca fondeada antes de proseguir su viaje transportando hidrocarburos y seguir siendo considerada como “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992, y si la decisión debería adoptarse a la luz de las circunstancias particulares del caso; y
 - 2) Si las unidades flotantes de almacenamiento y descarga (UFAD) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) están comprendidas en la definición del término “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992.

- 5.4 Con respecto a estos dos puntos, el Grupo de trabajo acordó lo siguiente:

Cuestiones sobre las que se ha llegado a un consenso

- 1) Si un año es un plazo razonable para que una nave permanezca fondeada antes de reanudar su viaje de transporte y seguir siendo considerada como “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992, y si la decisión debería adoptarse a la luz de las circunstancias particulares del caso.

El Grupo de trabajo no apoyó la propuesta de que se fije un periodo determinado durante el cual una nave pueda permanecer fondeada antes de reanudar su viaje de transporte y seguir siendo considerada como “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992.

- 2) El Grupo de trabajo consideró que las situaciones descritas en el párrafo 5.2 arriba están cubiertas por la definición de “buque”.

Cuestiones que no se han resuelto

- 3) Si las UFAD y UFA, aparte de las situaciones descritas en el párrafo 5.2 arriba, están comprendidas en la definición del término “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992.

- 5.5 El Grupo de trabajo respaldó ampliamente la elaboración de criterios interpretativos y de soluciones prácticas, que podrían ayudar a la definición individual de cada “buque” en el marco de los Convenios de 1992. La Presidenta estableció un Grupo de consulta, que se reuniría antes de la siguiente reunión

del Grupo de trabajo en abril de 2013, a fin de hacer converger las opiniones y, de ser posible, presentar propuestas más firmes, posiblemente por medio de un documento de orientación o de criterios que los FIDAC y los Estados Miembros podrían seguir.

6 Consideraciones preliminares del Grupo de trabajo respecto a la cuestión de las contribuciones (abril de 2012 y abril de 2013)

6.1 Las tres cuestiones suscitadas en el análisis jurídico del profesor Lowe en relación con el tema de las contribuciones y los hidrocarburos descargados en naves fondeadas "permanente o semipermanentemente", que el Grupo de trabajo examinó en sus dos primeras sesiones, eran las siguientes:

- 1) Dado que las naves "nodriza" descritas en los párrafos 3.2 a 3.5 del documento [IOPC/OCT10/4/3/1](#) no están fondeadas "permanente o semipermanentemente", ¿los hidrocarburos a bordo deberían considerarse "recibidos" a efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992?
- 2) ¿Un año es un plazo razonable más allá del cual una nave debería considerarse fondeada "permanente o semipermanentemente" y, por ende, los hidrocarburos recibidos en dichas naves deberían considerarse sujetos a contribución a efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992?
- 3) ¿La Asamblea del Fondo de 1992 debería confirmar su decisión de 2006 de que los hidrocarburos descargados en naves fondeadas "permanente o semipermanentemente" que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque deberían considerarse sujetos a contribución a efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992?

6.2 Con respecto a estas preguntas relativas a las contribuciones, el Grupo de trabajo acordó lo siguiente:

Cuestiones sobre las que se ha llegado a un consenso

- 1) Dado que las naves "nodriza" descritas en los párrafos 3.2 a 3.5 del documento [IOPC/OCT10/4/3/1](#) no están fondeadas "permanente o semipermanentemente", ¿los hidrocarburos a bordo deberían considerarse "recibidos" a efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992?

El Grupo de trabajo apoyó la propuesta de que los hidrocarburos a bordo de estas naves "nodriza" no se considerasen sujetos a contribución^{<4>}.

- 2) ¿Un año es un plazo razonable más allá del cual una nave debería considerarse fondeada "permanente o semipermanentemente" y, por ende, los hidrocarburos recibidos en dichas naves deberían considerarse sujetos a contribución a efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992?

El Grupo de trabajo apoyó el argumento de que los hidrocarburos transportados a bordo no estaban comprendidos en la definición de hidrocarburos sujetos a contribución. En cuanto al periodo de un año, el Grupo de trabajo no apoyó la propuesta de que se fije un periodo determinado durante el cual una nave podrá permanecer fondeada antes de reanudar su viaje de transporte y seguir siendo considerada como "buque" en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992.

Cuestiones que no se han resuelto

- 3) ¿La Asamblea del Fondo de 1992 debería confirmar su decisión de 2006 de que los hidrocarburos descargados en naves fondeadas "permanente o semipermanentemente" que se dedican a

<4> Documento [IOPC/OCT14/4/2/Rev.1](#), párrafo 9.7

operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque deberían considerarse sujetos a contribución a efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992?

Pese a que se reconocieron las dificultades prácticas planteadas por la decisión de 2006 de la Asamblea, el Grupo de trabajo permaneció dividido en lo que se refiere a esta cuestión, a consecuencia de lo cual, la Presidenta propuso que fuese examinada también por el Grupo de consulta^{<5>}.

7 Examen del Grupo de consulta respecto de la definición de “buque”(octubre de 2013)

- 7.1 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra durante los debates del Grupo de consulta en octubre de 2013 respaldaron en general el documento presentado por España (documento [IOPC/OCT13/4/3/2](#)). Este proponía que cualquier etapa de transporte, contención o almacenamiento iniciada en el momento en que los hidrocarburos salen de la unidad de producción, procesamiento o tratamiento y que tuviese lugar durante la cadena de transporte marítimo debería incluirse en el ámbito de aplicación de los Convenios. La Presidenta observó, sin embargo, que no había 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.
- 7.2 Por otra parte, la Presidenta tomó nota de que el International Group había destacado que una aplicación uniforme era crucial para que el régimen del CRC y del Fondo de 1992 se aplicasen de forma equitativa en todos los Estados partes en los Convenios. Dicha delegación había manifestado su preocupación de que la Asamblea del Fondo de 1992 aceptase que las interpretaciones se hicieran después del siniestro, caso por caso, ya que esto incitaría a los Estados Miembros a intentar aplicar retroactivamente el CRC de 1992 a los siniestros, lo que tendría por efecto imponer una responsabilidad en virtud del CRC sobre los propietarios y los aseguradores que tal vez no hubiesen consentido en cubrir las responsabilidades CRC o en expedir tarjetas azules. Dicha delegación pidió que se elaborase una declaración de política y acuerdo muy claros respecto a las naves a las que se aplicaba el régimen, para las que debían expedirse certificados CRC, y aquellas que quedaban excluidas y, por tanto, no requerían certificados CRC.
- 7.3 La Presidenta observó también que había que considerar si ciertas situaciones debían descartarse, tal como se indicaba en el párrafo 2.5 del documento [IOPC/OCT13/4/3/2](#) con relación a la producción o procesamiento de hidrocarburos y que se había debatido suficientemente si era necesario o no elaborar una lista de tipos de naves o de situaciones que encajasen obviamente dentro del ámbito de los Convenios o a la inversa, que quedasen claramente fuera de los Convenios.
- 7.4 La Presidenta tomó nota de que la mayoría de las delegaciones que habían intervenido, habían expresado su preocupación de que dicha lista no fuese completa, y en consecuencia, no ofreciera la respuesta definitiva. De modo similar, la Presidenta observó también que la mayoría de delegaciones que intervinieron no estaban a favor de desarrollar criterios interpretativos que se aplicasen a las naves, ya que no quedaba claro si tales criterios serían exhaustivos ni cuántos criterios se necesita cumplir para estar cubierto bajo los Convenios.

Informe de la Presidenta del Grupo de consulta al Grupo de trabajo (mayo de 2014)

- 7.5 En el documento [IOPC/MAY14/8/1](#) que comprendía el informe de la Presidenta sobre los debates del Grupo de trabajo, la Presidenta recomendó que en relación a esta cuestión sobre la definición de “buque”, el Grupo de trabajo consideró dos enfoques que se habían debatido en el seno del Grupo de consulta como se especifica en los párrafos 9.1 a) i) y ii) del documento de la Presidenta:
- 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

<5> Documento [IOPC/OCT14/4/2/Rev.1](#), párrafo 10.2

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.

7.6 Se invite al Grupo de trabajo a decidir qué enfoque debería adoptarse, a reserva de otras novedades, y someterse ulteriormente a la aprobación de la Asamblea del Fondo de 1992 en una futura sesión.

8 Consideraciones del Grupo de consulta respecto a la cuestión de si los hidrocarburos recibidos a bordo de naves fondeadas "permanente o semipermanentemente" que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque debían ser considerados sujetos a contribución (octubre de 2013)

8.1 Al resumir el debate acerca de los hidrocarburos sujetos a contribución y si los hidrocarburos descargados en naves fondeadas "permanente o semipermanentemente" que se dedican a operaciones de transbordo de buque a buque deberían considerarse sujetos a contribución a efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992, la Presidenta observó que, durante los debates del Grupo de consulta, se habían formulado numerosos comentarios en relación con el punto de principio, a saber, que los hidrocarburos recibidos en el territorio de un Estado Miembro debían considerarse sujetos a contribución, y solo faltaba garantizar que se estableciera la debida legislación y la administración en los Estados Miembros. En cambio, varias delegaciones comentaron las dificultades que tendrían que afrontar los Estados Miembros al intentar recaudar contribuciones respecto a los hidrocarburos transbordados durante las operaciones de buque a buque.

8.2 Para concluir el debate, la Presidenta señaló que dada la gran variedad de opiniones, los Estados Miembros necesitaban prepararse más para discutir los asuntos a fondo cuando el Grupo de trabajo se reuniese en mayo de 2014.

9 Nuevas consideraciones del Grupo de trabajo respecto a la definición de “buque” (mayo de 2014)

El concepto de "cadena de transporte marítimo" propuesta por la delegación española y mejorada por la delegación australiana

9.1 Los debates de los Grupos de consulta y de trabajo en lo tocante a la definición de “buque” indicaron que varias delegaciones apoyaban el concepto de cadena de transporte marítimo, propuesto por la delegación española en el documento [IOPC/OCT13/4/3/2](#), con la mejora aportada por la delegación australiana en el documento [IOPC/MAY14/8/2](#).

La propuesta de la cadena de transporte marítimo presentada por la delegación española

9.2 Desde el punto de vista de la delegación española, la cadena de transporte marítimo enmarca aquellas actividades de transporte marítimo que conllevan un riesgo de contaminación por hidrocarburos persistentes. Además, dicha delegación opina que la cadena de transporte marítimo se inicia en el momento en que los hidrocarburos salen de la unidad de producción, procesamiento o tratamiento, sea en tierra o mar adentro, hasta que es entregado en su destino final, teniendo en cuenta que los Convenios de 1992 solo enmarcan el transporte realizado por mar.

9.3 Dicha delegación también opina que 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 sólo porque era parte de la cadena de transporte marítimo, sino también porque un hidrocarburo no se almacenaba en el mar si no era para que tuviese una salida comercial final.

La propuesta de la delegación australiana para mejorar el concepto de la cadena de transporte marítimo

- 9.4 En el documento [IOPC/MAY14/8/2](#), la delegación australiana señaló que un enfoque funcional basado en el concepto de la cadena de transporte marítimo podía ser útil como interpretación amplia de la definición de “buque”, y que, en la medida posible, los límites de la cadena de transporte marítimo deberían expresarse en los términos del Convenio para reducir al mínimo el riesgo de distorsionar la intención de los Convenios.
- 9.5 La delegación australiana sugirió lo siguiente:
- 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.

El enfoque “híbrido”

- 9.6 Las mejoras que propuso la delegación australiana fueron bien acogidas por numerosas delegaciones. Una delegación propuso 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, y después usar el concepto de la cadena de transporte marítimo, mejorado en el documento australiano ([IOPC/MAY14/8/2](#)), como una herramienta interpretativa para abordar otras situaciones. Varias otras delegaciones manifestaron que la solución “híbrida” propuesta les parecía interesante.
- 9.7 Al resumir la cuestión de la definición de “buque” la Presidenta concluyó que el enfoque “híbrido” era respaldado, 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.
- 10 Nuevas consideraciones del Grupo de trabajo respecto de la cuestión de si los hidrocarburos descargados en naves fondeadas "permanente o semipermanentemente" que se dedican a operaciones de transbordo de buque a buque deberían considerarse sujetos a contribución (mayo de 2014)**
- 10.1 Numerosas delegaciones que intervinieron durante el debate se manifestaron a favor del punto de principio de que los hidrocarburos recibidos en el territorio de un Estado Miembro deberían considerarse sujetos a contribución. Algunas delegaciones también expresaron su apoyo a la propuesta presentada por la delegación australiana en el documento [IOPC/APR13/7/2](#), según la cual, entre otras cosas, una nave fondeada puede recibir hidrocarburos de varios buques antes de reanudar su viaje, o puede llegar cargada antes de descargar a buques más pequeños, pero si realiza ambas actividades entonces los hidrocarburos cargados en esta nave deben considerarse "recibidos". Además, esta nave debe tratarse como una terminal mar adentro y todos los hidrocarburos recibidos deben estar sujetos a responsabilidad y pagar contribuciones a los FIDAC.

- 10.2 La delegación australiana manifestó que había formulado su propuesta para contrarrestar las tendencias logísticas previstas para evitar el pago de contribuciones, lo que de hecho estaba ocurriendo según los datos de observaciones que había recibido. Sin embargo, dicha delegación, entre otras, reconoció que intentar recaudar contribuciones de naves situadas mar adentro supondría dificultades tanto desde un punto de vista jurídico como práctico.
- 10.3 Otras delegaciones afirmaron que existían ejemplos claros de que era posible recaudar contribuciones respecto de naves situadas mar adentro que acometían operaciones de transbordo de buque a buque, en particular si el buque era propiedad de una empresa situada en la jurisdicción en cuestión, o si el Estado ribereño tenía autoridad o podía tener autoridad, dependiendo de dónde se llevase a cabo la operación de transbordo de buque a buque, para imponer condiciones operativas o jurídicas a un buque de pabellón extranjero que recibe hidrocarburos o para autorizar dicha operación.
- 10.4 Otra delegación 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 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.
- 10.5 Otra delegación indicó que era necesario estudiar más la definición de “instalación terminal”. En respuesta, 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 habían naves “permanente o semipermanentemente fondeadas” que estuvieran comprendidas dentro o fuera de la definición “instalación terminal”.

11 Introducción de la Presidenta a la cuarta reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones (abril de 2015)

- 11.1 En el documento [IOPC/APR15/8/1](#), la Presidenta resumió los debates sostenidos durante las dos primeras reuniones del Grupo de trabajo en abril de 2012 y 2013 respectivamente, la reunión del Grupo de consulta en octubre de 2013, la tercera reunión del Grupo de trabajo en mayo de 2014 y los debates durante la reunión de la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2014.
- 11.2 Tras haber señalado que existía, al parecer, un amplio acuerdo respecto a numerosas cuestiones debatidas en las reuniones anteriores, la Presidenta reconoció que aún quedaban cuestiones importantes sobre las que no se había logrado consenso hasta la fecha y pidió al Grupo de trabajo que se centrara en estas últimas para ultimar su labor.

12 Presentación de los documentos para su examen en la cuarta reunión del Grupo de trabajo (abril de 2015)

12.1 Documento IOPC/APR15/8/1/1 presentado por la República de Corea

12.1.1 La delegación de la República de Corea presentó su documento indicando que, en principio, estaba de acuerdo con las situaciones en que las naves y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) estaban comprendidas en la definición de “buque”, según lo acordado por el Grupo de trabajo y respaldado por el dictamen jurídico del profesor Lowe.

12.1.2 La delegación añadió que para que una nave o UFA fuese considerada como un “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992, debían mantenerse ciertas normas mínimas a fin de garantizar un estándar razonable, por ejemplo, el mantenimiento continuo mediante inspecciones, la capacidad de autopropulsión, el requisito de exhibición a bordo de los certificados, confirmación del mantenimiento de la navegabilidad y construcción para fines del transporte de hidrocarburos.

12.1.3 Además, la delegación sometió a consideración del Grupo de trabajo cuatro situaciones, a las que se aplicaba el concepto de cadena de transporte marítimo y el enfoque híbrido para las operaciones de transbordo de buque a buque y el concepto de “recepción” de hidrocarburos, a efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992. En opinión de la delegación, el concepto de “hidrocarburos recibidos” debía basarse en la función que realmente cumple una nave que actúa como terminal de almacenamiento, independientemente de que se la considere fondeada «permanente o semipermanentemente».

12.1.4 Para concluir su presentación, la delegación coreana manifestó que, en su opinión, cuando una nave había permanecido fondeada durante un largo tiempo, y después se decidía hacerla navegar, debía ser inspeccionada en un plazo de un año para garantizar la conformidad de la máquina principal, el sistema de gobierno y el equipo de navegación. Además, la delegación opinó que un límite máximo de un año era un periodo razonable durante el cual una nave fondeada debía ser inspeccionada y validada adecuadamente para conservar la condición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992.

12.2 Documento IOPC/APR15/8/1 presentado por la Presidenta

12.2.1 La Presidenta presentó su documento señalando que las reuniones anteriores del Grupo de trabajo y del Grupo de consulta habían permitido lograr consenso sobre una serie de importantes cuestiones.

Cuestiones sobre las que se había llegado a un consenso

12.2.2 La Presidenta tomó nota de que el Grupo de trabajo en colaboración con el Grupo de consulta habían logrado consenso sobre numerosas cuestiones, a saber:

- 1) Existía un amplio acuerdo de que las tres categorías siguientes estaban comprendidas en la definición de “buque”:
 - a) Las gabarras que están siendo remolcadas en viajes por mar (o fondeadas temporalmente a causa de incidentes normales de la navegación o impuestos por fuerza mayor o situación de peligro);
 - b) Las UFAD construidas a tal efecto, con 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 buques para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente transformados en UFAD, que mantengan la capacidad de navegar por mar con gobierno y propulsión propios.

2) En relación con la cuestión:

“Si un año es un plazo razonable para que una nave permanezca fondeada antes de proseguir su viaje transportando hidrocarburos y seguir siendo considerada como “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992, y si la decisión debería adoptarse a la luz de las circunstancias particulares del caso.”

El Grupo de trabajo no apoyó la propuesta de que se fije un periodo determinado durante el cual una nave pueda permanecer fondeada antes de reanudar su viaje de transporte y seguir siendo considerada como “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992.

3) En relación con la cuestión:

“Dado que los buques “nodriza” descritos en los párrafos 3.2 a 3.5 del documento [IOPC/OCT10/4/3/1](#) no están fondeados “permanente o semipermanentemente”, ¿los hidrocarburos a bordo deberían considerarse “recibidos” a efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992?”

El Grupo de trabajo apoyó la propuesta de que los hidrocarburos a bordo de estos buques “nodriza” no se considerasen sujetos a contribución.

4) En relación con la cuestión:

“¿Un año es un plazo razonable más allá del cual una nave debería considerarse fondeada “permanente o semipermanentemente” y, por ende, los hidrocarburos recibidos en dichas naves deberían considerarse sujetos a contribución a efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992?”

El Grupo de trabajo apoyó el argumento de que los hidrocarburos transportados a bordo no estaban comprendidos en la definición de hidrocarburos sujetos a contribución. En cuanto al periodo de un año, el Grupo de trabajo no apoyó la propuesta de que se fije un periodo determinado durante el cual una nave pueda ser considerada “permanente o semipermanentemente fondeada”.

La cadena de transporte marítimo y el enfoque híbrido

- 5) El concepto de cadena de transporte marítimo, propuesto por la delegación española en el documento [IOPC/OCT13/4/3/2](#), con las mejoras aportadas por la delegación australiana en el documento [IOPC/MAY14/8/2](#), recibió el apoyo de varias delegaciones.
- 6) La propuesta de adoptar un enfoque híbrido también fue respaldada por varias delegaciones; según este enfoque, los Estados Miembros establecen una lista de situaciones donde hay consenso respecto a si la nave es un “buque” conforme al artículo I 1) del CRC de 1992 y aplican el concepto de la “cadena de transporte marítimo”, con las mejoras aportadas en el documento de la delegación australiana, como herramienta interpretativa para abordar otras situaciones.

Cuestiones sobre las que no se había llegado a un acuerdo

12.2.3 La Presidenta tomó nota de que si bien había cuestiones sobre las que se había logrado consenso, quedaban por resolver varias cuestiones importantes que atañen tanto a la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992 como a la cuestión de las contribuciones en virtud del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992, entre las cuales:

- a) Si las UFAD y UFA, aparte de las situaciones descritas en el párrafo 4.2 del documento [IOPC/APR15/8/1](#), están comprendidas en la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992;

- b) Si la Asamblea del Fondo de 1992 debe confirmar su decisión, adoptada en octubre de 2006, de que los hidrocarburos descargados en naves “permanente o semipermanentemente” fondeadas que intervengan en operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque sean considerados como hidrocarburos sujetos a contribución a efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992;
- c) Si hay naves fondeadas permanente o semipermanentemente que se encuentran dentro o fuera de la definición de “instalación terminal”;
- d) Si el Grupo de trabajo podría acordar en una lista de ejemplos ilustrativos, sin ser exhaustivos, de naves que están claramente dentro o fuera de la interpretación de la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992;
- e) Si el Grupo de trabajo podría acordar las definiciones de comienzo y conclusión del concepto de cadena de transporte marítimo, que se aplicará cuando no quede claro si la nave en cuestión se encuentra dentro o fuera de la definición.

12.2.4 En consecuencia, la Presidenta alentó a los Estados Miembros a que concentraran sus esfuerzos en resolver las cuestiones pendientes para poder emitir una recomendación a la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2015.

12.2.5 La Presidenta declaró que había formulado una serie de consideraciones y propuestas acerca de la definición de “buque” y la cuestión de si los hidrocarburos descargados en naves fondeadas “permanente o semipermanentemente” que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque debían ser considerados sujetos a contribución, puntos abordados en las secciones 10 y 11 de su documento.

Consideraciones de la Presidenta y propuestas relativas a la cuestión de la definición de “buque”

12.2.6 La Presidenta tomó nota de que el Grupo de trabajo había decidido que el informe del profesor Lowe constituiría el documento de base para su labor. Asimismo se había acordado que una serie de artefactos estaban claramente comprendidos en la definición de buque en virtud del CRC.

Ejemplos de artefactos que entran claramente dentro de la definición de “buque”

12.2.7 Con ánimo de elaborar una lista de aquellas situaciones en torno a las que había consenso de que la nave en cuestión era un “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992, y después usar el concepto mejorado de cadena de transporte marítimo como una herramienta interpretativa para tratar otras situaciones, la Presidenta considera que la siguiente lista ilustrativa, sin ser exhaustiva, brinda ejemplos que estaban claramente comprendidos en la definición de “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992:

- 1) Una nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar^{<6>} construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga;
- 2) Una nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar en lastre después de un viaje de transporte de hidrocarburos y con residuos de los hidrocarburos a bordo;
- 3) Una gabarra marítima remolcada (o fondeada temporalmente a causa de incidentes normales de la navegación o impuestos por fuerza mayor o situaciones de peligro);
- 4) Un buque capaz de transportar hidrocarburos y otras cargas (es decir, un mineralero-granelero-petrolero (OBO)) cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y

<6> En general un buque tanque.

durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte, a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos;

- 5) Las UFAD construidas a tal efecto que tienen propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar a bordo de modo que puedan utilizarse como unidades de almacenamiento o bien para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que satisfacen los elementos de transporte de hidrocarburos y de realización de un viaje; y
- 6) Los artefactos originalmente construidos o adaptados (o que pueden ser explotados) como naves para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente transformados en UFAD, con capacidad para navegar por mar con gobierno y propulsión propios y con gente de mar a bordo, y que satisfacen los elementos de transporte de hidrocarburos y de realización de un viaje.

Ejemplos de artefactos que están claramente fuera de la definición de “buque”

12.2.8 La Presidenta considera que los siguientes ejemplos ilustrativos (lista no exhaustiva) no están comprendidos obviamente en la definición de “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992:

- A) Gabarras certificadas o clasificadas exclusivamente para la navegación en aguas interiores;
- B) Naves que no están construidas o adaptadas para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. Tales categorías incluyen naves “distintas de los buques tanque”, tales como:
 - a) Portacontenedores;
 - b) buques de crucero;
 - c) remolcadores;
 - d) rastreros;
 - e) naves de carga general;
 - f) naves de apoyo para inmersiones;
 - g) graneleros;
 - h) naves de pasajeros;
 - i) buques para el transporte de automóviles;
 - j) buques pesqueros; y
 - k) transbordadores.

C) Naves o artefactos que participan en:

- a) La exploración, por ejemplo, plataformas autoelevadoras^{<7>} o unidades móviles de producción mar adentro (una plataforma autoelevadora independientemente de que transporte hidrocarburos, gas y equipo de separación de aguas); o
- b) La producción o procesamiento de hidrocarburos, por ejemplo, buques para perforaciones, unidades flotantes de perforación, producción, almacenamiento y descarga (FDPSO) y unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO o unidad FPAD), incluida la separación de agua y gas, y su gestión;

Las “zonas grises” que se han de decidir caso por caso

12.2.9 La Presidenta observó que existían, sin embargo, varios tipos de naves para las que no estaba claro si correspondían a la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992. Se propuso que los órganos rectores del Fondo de 1992 decidieran estas situaciones caso por caso, usando la prueba de cadena de transporte marítimo como herramienta interpretativa. Se tomó nota de que el enfoque híbrido abarcaba tanto la lista de ejemplos de naves que estaban claramente comprendidas en la definición de

^{<7>}

Un equipo o plataforma de perforación mar adentro que tiene un casco flotante equipado con patas retráctiles que se apoyan en el fondo marino desde la plataforma operativa que eleva el casco por encima del nivel de las olas.

“buque” o claramente fuera de la definición, como el uso de la prueba de cadena de transporte marítimo como herramienta interpretativa para abordar las situaciones en que no quedaba claro si la estructura era un “buque” o no.

UFAD y UFA

- 12.2.10 La Presidenta también manifestó que una de las preguntas que el Grupo de trabajo aún no ha resuelto es si las UFAD y UFA están comprendidas en la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992. A este respecto, la opinión del profesor Lowe QC era que las siguientes naves estaban comprendidas dentro de la definición de “buque”:
- a) 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
 - b) los artefactos originalmente construidos o adaptados (o que pueden ser explotados) como naves para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente transformados en UFAD, con capacidad de navegar por mar con gobierno y propulsión propios.
- 12.2.11 Con respecto a estas categorías, el documento de la Presidenta observó que están presentes los elementos de transporte de hidrocarburos y de realización de un viaje, así que bien pueden clasificarse como “buques” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992.
- 12.2.12 La opinión jurídica señaló también que, en relación con la cuestión de qué distingue a un buque de una UFAD, ni los Convenios ni los acuerdos o prácticas conexos, establecen criterio alguno que permita diferenciarlos 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” en el CRC es la capacidad de navegar por el mar, y el criterio interpretativo debería reflejar ese hecho.
- 12.2.13 Sobre todo, el análisis jurídico afirma que una embarcación que no puede navegar por el mar no puede considerarse un artefacto capaz de transportar hidrocarburos a granel como carga.
- 12.2.14 La Presidenta también señaló a la atención del Grupo de trabajo la posición actual de los órganos rectores de los FIDAC con respecto a la cobertura de artefactos mar adentro, conforme a la decisión tomada por la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 1999 que refrendó las conclusiones del 2º Grupo de trabajo intersesiones en relación con la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a los artefactos mar adentro. La Asamblea del Fondo de 1992 decidió que:
- i. Los artefactos mar adentro debían ser considerados como “buques” en virtud de los Convenios de 1992 únicamente cuando transportasen hidrocarburos como carga en un viaje desde o hacia un puerto o terminal que se hallase fuera del yacimiento petrolífero en el que normalmente operan;
 - ii. Los artefactos mar adentro quedarían fuera del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 cuando dejaran un yacimiento mar adentro por razones operativas o simplemente para evitar condiciones meteorológicas adversas.
- 12.2.15 En consecuencia, se invitó al Grupo de trabajo a considerar la manera de armonizar el concepto de cadena de transporte marítimo con las decisiones previas tomadas por la Asamblea del Fondo de 1992.
Ejemplos de cuándo comienza y concluye la cadena de transporte marítimo
- 12.2.16 La Presidenta presentó algunos ejemplos prácticos para ayudar a esclarecer en qué momento puede decirse que la cadena de transporte marítimo comienza y concluye.

12.2.17 Los ejemplos mostraban tres situaciones diferentes:

- i. *Ejemplo 1: Carga de hidrocarburos desde una fuente en tierra*
- ii. *Ejemplo 2: Carga de hidrocarburos desde una unidad que recibe hidrocarburos de una fuente mar adentro*
- iii. *Ejemplo 3: Carga de hidrocarburos desde un sistema de amarre o plataforma que recibe hidrocarburos de una fuente mar adentro*

Ejemplo 3: Carga de hidrocarburos desde una fuente en tierra

12.2.18 En el caso de los hidrocarburos producidos en tierra, la Presidenta sugirió que la cadena de transporte marítimo comenzaba en el momento en que los hidrocarburos se embarcaban como carga a granel en un artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar y terminaba cuando se descargaban en un puerto o instalación terminal situados en el territorio de un Estado Miembro.

12.2.19 Si esos hidrocarburos se volvían a cargar en otra nave para el transporte, sea internamente en las aguas territoriales del Estado Miembro o en la zona económica exclusiva, o fuera de las aguas territoriales o de la zona económica exclusiva, esto se consideraría como una nueva cadena de transporte marítimo.

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

12.2.20 El documento de la Presidenta explicó también que, desde un punto de vista lógico, en el caso de los hidrocarburos producidos en tierra, la cadena de transporte marítimo comenzaba en el momento en que se cargaban en una nave distinta de aquella que los recibió directamente desde el pozo submarino al que estaba conectada.

12.2.21 Habitualmente, estas situaciones incluyen:

Un artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar que cargue hidrocarburos a partir de:

- i. Otro artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar en una operación normal de transbordo de hidrocarburos entre buque y buque (este ítem formaría parte de la lista únicamente si el artefacto en cuestión que descarga los hidrocarburos hubiera recibido esos hidrocarburos directamente de un pozo);
- ii. Una unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga (unidad FPAD); o
- iii. Una unidad flotante de perforación, producción, almacenamiento y descarga (FDPSO);
- iv. Plataformas autoelevadoras;
- v. Unidades móviles de producción mar adentro; y
- vi. UFAD

12.2.22 En el caso de la UFAD, si fuese una UFAD o un artefacto construido a tal efecto tal como se mencionó en los puntos 5) o 6) del párrafo 10.2 del documento [IOPC/APR15/8/1](#), la cuestión que se plantearía sería si la UFAD o el artefacto también transportaba hidrocarburos como carga en un viaje hacia un puerto o terminal fuera del yacimiento petrolífero en que normalmente opera, o desde dicho puerto o terminal. De aplicarse la decisión de la Asamblea del Fondo de 1992 de octubre de 1999, entonces la propia UFAD también sería considerada como “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992, así como la nave receptora. No obstante, si el transbordo implicase una UFAD que no estaba comprendida en las categorías mencionadas en el párrafo 10.2 5) o 6), o un artefacto que no estaba comprendido en las demás categorías mencionadas en el párrafo 10.2, este no sería considerado como “buque” en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992.

12.2.23 La Presidenta presentó para otros casos con relación a los artefactos mar adentro, en particular unidades FPAD y FDPSO, las naves no están comprendidas en la cadena de transporte marítimo cubierta por los

regímenes de indemnización, ya que las actividades de exploración, perforación, producción o procesamiento quedan fuera del ámbito de aplicación del régimen de indemnización.

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

- 12.2.24 El documento de la Presidenta explicó que existe una segunda situación en la que los hidrocarburos son producidos mar adentro y puede afirmarse que la cadena de transporte marítimo comienza en el momento en que los hidrocarburos se cargan en un artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel. Cabe señalar que la mayor parte de los hidrocarburos producidos mar adentro se llevan del fondo marino a la superficie mediante oleoductos ("tubos de subida") que los conducen hasta una boya de amarre o plataforma, en vez de directamente a una nave. Los hidrocarburos se bombean entonces a un buque tanque, o a una serie de buques tanque, UFA o UFAD, que están conectados a la boya de amarre o plataforma fija. En el anexo 1 del documento [IOPC/APR15/8/1](#) se brindan ejemplos típicos de tales situaciones y el método de fijación.
- 12.2.25 La mayor parte de casos, una nave (en general un buque tanque) se fija a la plataforma o sistema de amarre, embarca los hidrocarburos como carga y después inicia su viaje con la carga, en cuyo caso, una vez que el buque tanque ha cargado los hidrocarburos, estaría comprendido en la definición de "buque" con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992. El documento proponía que si una UFAD, con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar con certificación de competencia a bordo, se fijase a la plataforma o boya de amarre, cargase los hidrocarburos y después iniciara su viaje cargada con hidrocarburos, solo una vez que la UFAD haya embarcado la carga ¿estaría comprendida en la definición de "buque" con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992?
- 12.2.26 El documento también expone que, en algunos casos, una UFAD, con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar con certificación de competencia a bordo y el dispositivo de conexión apropiado para fijarse a la plataforma o sistema de amarre, se fijará a la boya de amarre o plataforma y después bombeará los hidrocarburos recogidos a una nave (en general un buque tanque). En este caso que implica una UFAD y una nave, una cadena de transporte marítimo comenzaría en el momento en que los hidrocarburos se transborden a la nave, y si la UFAD se desconectase de la plataforma o boya de amarre, comenzaría otra cadena de transporte separada respecto a esa operación.
- 12.2.27 En los ejemplos 1, 2 y 3 arriba, la cadena de transporte marítimo comenzaría en el momento de embarcar la carga independientemente de si la carga tuviese un destino conocido o no ^{<8>}.
- 12.2.28 Además, aunque el destino final de la carga de hidrocarburos fuese desconocido y, en consecuencia, se hubiese dirigido la nave de transporte a un lugar de fondeo por un largo periodo, la nave o artefacto flotante de transporte se mantenía dentro de la cadena de transporte marítimo hasta la entrega final de la carga.
- Todos los ejemplos están basados en los siguientes supuestos:
- a) la nave en cuestión tiene una carga de "hidrocarburos" según se define en el artículo 1 5) del CRC de 1992; y
 - b) la "cadena de transporte marítimo" incluye las operaciones marítimas o el transporte de hidrocarburos después de su carga, hasta su descarga final en un puerto o instalación terminal, según se define en el artículo 1.8 del Convenio del Fondo de 1992. Estas operaciones marítimas

<8>

En algunos casos, las cargas de hidrocarburos se embarcan con fines simplemente de arbitraje o especulativos, en espera de que aumente el precio de estos, después el propietario de los hidrocarburos y su destino final pueden cambiar varias veces antes de su entrega final.

incluyen las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque, los periodos de espera, el almacenamiento (con exclusión de las naves o artefactos que no tienen capacidad de navegación) ^{<9>} y de fondeo, en espera de su entrega final en un puerto o instalación terminal, o al consumidor o receptor final^{<10>}.

Consideraciones de la Presidenta en relación con la cuestión de si los hidrocarburos descargados en naves fondeadas "permanente o semipermanentemente" que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque deberían ser considerados sujetos a contribución

12.2.29 El documento de la Presidenta reconocía que pese a haber un amplio acuerdo sobre la cuestión de principio de que los hidrocarburos recibidos en el territorio de un Estado Miembro debían ser considerados sujetos a contribución, numerosas delegaciones reconocieron que podrían surgir dificultades tanto prácticas como jurídicas si se intentaba identificar y cobrar las contribuciones derivadas de las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque. Además, había interés por examinar más detenidamente la definición de "instalación terminal" y una necesidad de identificar si había naves "fondeadas permanente o semipermanentemente" que correspondían a dicha definición o no. En consecuencia, la Presidenta propuso que se examinasen estos aspectos con más detalle en el debate que siguió.

12.2.30 Tomando nota, en primer lugar, del texto de los Convenios y, en segundo lugar, de las decisiones tomadas previamente por las Asambleas del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992, la Presidenta se concentró en las dificultades inherentes a los debates sobre las naves fondeadas "permanente o semipermanentemente".

Dificultades inherentes a los debates sobre las naves fondeadas permanente o semipermanentemente

12.2.31 La Presidenta tomó nota de que se planteaban numerosas cuestiones difíciles al intentar resolver el asunto pendiente de si la Asamblea del Fondo de 1992 debería confirmar su decisión de 2006 de que los hidrocarburos descargados en naves fondeadas «permanente o semipermanentemente» que se dedican a operaciones de transbordo de buque a buque deberían calificarse de hidrocarburos sujetos a contribución a efectos del artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992. Estas cuestiones incluyen las siguientes preguntas:

- i. *¿Cuánto tiempo implica un fondeo «permanente o semipermanente»?*
- ii. *¿Qué diferencia hay entre las naves que realizan operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque y las naves que realizan esta operación mientras están fondeadas "permanente o semipermanentemente"?*
- iii. *¿Cómo recaudar contribuciones de naves que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque?*

12.2.32 Además, el documento de la Presidenta también indicaba que, sin duda, había otras situaciones en las que se podría concebir que las naves "fondeadas permanente o semipermanentemente" estarían comprendidas en la definición de "instalación terminal". Al respecto, se remitió a las delegaciones a las situaciones descritas por la delegación danesa (documento [IOPC/OCT10/4/3/1](#)) relativas a naves que participan en operaciones prolongadas de transbordo de hidrocarburos de buque a buque o de almacenamiento flotante.

^{<9>} La cadena de transporte marítimo termina en las instalaciones de almacenamiento que carecen de capacidad de navegación, y cuando los hidrocarburos de dichas instalaciones de almacenamiento se cargan en una nave, empieza otra cadena de transporte marítimo.

^{<10>} Podría ser fueloil entregado desde un buque que lo almacena para transbordado a un buque que lo utilizará para sus máquinas. En este caso, la cadena de transporte marítimo finalizaría en el momento en que los hidrocarburos sean transbordados al buque que los usa.

12.2.33 La Presidenta señaló que aunque, al parecer, el ejemplo explicado en los párrafos 11.12 y 11.13 del documento [IOPC/APR15/8/1](#) difería de los ejemplos citados en el documento danés, ya que en estos últimos había una clara intención de que los “buques nodriza” involucrados continuasen sus viajes una vez hubiesen concluido las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque; un examen más detenido de ese documento sugería que el argumento de que las naves danesas no deberían ser consideradas “fondeadas permanente o semipermanentemente” estaba basado en los siguientes hechos:

- a) todas las naves en cuestión estaban registradas como buques tanque para el transporte de petróleo crudo y productos;
- b) todas las naves tenían gente de mar a bordo y estaban listas para navegar en cualquier momento;
- c) todas estaban aseguradas para cubrir su responsabilidad por contaminación y disponían de certificados CRC;
- d) no hubo procesamiento ni modificación de los hidrocarburos a bordo; y
- e) las naves fueron construidas y eran explotadas como buques tanque regulares dedicados al transporte de hidrocarburos por mar ^{<11>}.

12.2.34 La Presidenta señaló que lógicamente cabía preguntarse si estos factores eran suficientes por sí solos para considerar que las naves en cuestión no estaban “fondeadas permanente o semipermanentemente”, o si había que investigar más criterios.

12.2.35 Además, en relación con la cuestión de si los hidrocarburos transportados por el buque nodriza deberían ser considerados recibidos a efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992, la Presidenta destacó que, si bien este aspecto había sido discutido minuciosamente en el estudio jurídico provisto posteriormente por el profesor Lowe QC (documento [IOPC/OCT11/4/4](#)), la Asamblea del Fondo de 1992 aún no había llegado a una conclusión sobre la interpretación de “hidrocarburos recibidos” en situaciones que se relacionan con la participación de “buques nodriza” que realizan operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque y que estaban fondeados por largos periodos.

12.2.36 Tomando nota de que, al parecer, los Estados Miembros no deseaban utilizar el concepto de “tiempo” para hacer la distinción entre las naves que realizan operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque y aquellas que están “permanente o semipermanentemente fondeadas” y realizan operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque, la Presidenta sugirió que los Estados Miembros podrían considerar otros conceptos, tal vez basados en la “actividad involucrada” (por ejemplo, recepción y descarga de hidrocarburos) o la “intención de los participantes”, o examinar con más detenimiento la propuesta formulada por la delegación australiana en los documentos [IOPC/APR13/7/2](#) e [IOPC/MAY14/8/2](#), según la cual, la cadena de transporte marítimo también era un enfoque útil para examinar el asunto de las contribuciones.

Recepción de las contribuciones adeudadas

12.2.37 La Presidenta también destacó las dificultades prácticas que supondría recaudar las contribuciones de los receptores si la Asamblea del Fondo de 1992 confirmaba su decisión de 2006 de que los hidrocarburos descargados en naves fondeadas “permanente o semipermanentemente” que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque fuesen calificados como hidrocarburos sujetos a contribución a efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992.

12.2.38 La Presidenta señaló que, al parecer, existía una distinción entre aquellos receptores que poseen activos en la jurisdicción y contra los cuales el Estado Miembro pertinente podría tomar medidas para el cobro de las contribuciones y aquellos receptores cuyos activos, que incluían posiblemente el propio buque receptor, tal vez no se hallasen en la jurisdicción del Estado Miembro en el momento de la recaudación de las contribuciones. En este último caso, podrían plantearse dificultades de orden tanto jurídico como práctico al momento de cobrar las contribuciones a receptores que ya no estaban en la jurisdicción del Estado Miembro donde se realizaron las operaciones de transbordo, puesto que los métodos

<11> Documento [IOPC/OCT10/4/3/1](#), párrafos 4.24 – 4.25.

tradicionales para garantizar el pago de las contribuciones tal vez no estuviesen a disposición de los Estados Miembros.

12.2.39 En su resumen de la labor llevada a cabo por el Grupo de consulta y los Grupos de trabajo hasta el momento, la Presidenta observó que, incluso si fuese posible investigar métodos alternativos para retener los fondos del receptor en previsión de la recaudación posterior, por ejemplo, mediante el depósito de una fianza o garantía de donde podrían retirarse fondos para pagar la contribución, o mediante el abono de una concesión de licencia basada en las recaudaciones de los años anteriores, se pensaba que tales métodos serían difíciles de manejar y podrían distorsionar el equilibrio de los riesgos compartidos entre el sector naviero y el sector de los hidrocarburos.

12.3 Cuestiones de ejecución

12.3.1 La Presidenta subrayó también que, cualesquiera fuesen las interpretaciones determinadas por el Grupo de trabajo y que la Asamblea del Fondo de 1992 adoptase ulteriormente, surgía la cuestión de cómo garantizar que se hicieran efectivas dichas interpretaciones para que después fuesen aplicadas por los Estados Miembros.

12.3.2 Tomando nota de que se tenía entendido que los tribunales nacionales de algunos Estados Miembros estaban más dispuestos que otros a tener en cuenta las decisiones de los órganos rectores, la Presidenta manifestó que esta situación era de lamentar, ya que podría conducir a diferencias entre las decisiones de un tribunal en un Estado Miembro y las decisiones de la Asamblea del Fondo de 1992, que podría dar lugar a varios años de costosos litigios.

13 Debates de la cuarta reunión del Grupo de trabajo (abril de 2015)

13.1 La Presidenta declaró abierto el debate y pidió a las delegaciones que se concentraran en las cuestiones pendientes, destacadas en los párrafos 10 a 12 del documento [IOPC/APR15/8/1](#), a fin de lograr consenso en lo posible y que el Grupo de trabajo pudiera presentar sus recomendaciones a la Asamblea del Fondo de 1992 en las sesiones de octubre de 2015 de los órganos rectores.

Listas de tipos de naves que están claramente dentro o fuera de la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992

13.2 Para empezar, la Presidenta consultó la opinión de las delegaciones respecto a las listas propuestas de tipos de naves que estaban claramente comprendidas en la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992, o que estaban claramente fuera de dicha definición. Muchas delegaciones apoyaron las listas propuestas, aunque varias subrayaron que era importante precisar que las listas tenían valor “ilustrativo” e “indicativo” únicamente, a fin de dejar margen a los órganos rectores para que modificasen las listas en el futuro en caso necesario.

13.3 En relación con el requisito de navegabilidad de los buques, varias delegaciones opinaron que se debían cumplir una serie de condiciones contempladas en el párrafo 4.1.7 del documento [IOPC/APR15/8/1/1](#) presentado por la delegación de la República de Corea, independientemente de si la nave o tanque de almacenamiento estaban fondeados o en un viaje.

13.4 En relación con el párrafo 10.2.3) del documento [IOPC/APR15/8/1](#) relativo a las gabarras fondeadas, otra delegación sugirió que se suprimiera el texto “o fondeada temporalmente a causa de incidentes normales de la navegación o impuestos por fuerza mayor o situaciones de peligro” y se sustituyera por la frase “o fondeada”, ya que el término “temporalmente” introducía cierta incertidumbre. Esta propuesta fue apoyada por algunas delegaciones. Sin embargo, en los debates ulteriores, otras delegaciones manifestaron su desacuerdo, por considerar que esto daría lugar a que las gabarras fondeadas permanentemente entrasen en la definición de “buque”. La Presidenta declaró que ninguno de estos puntos de vista había obtenido un apoyo mayoritario, así que este asunto se dejaba a la decisión de la Asamblea del Fondo de 1992.

- 13.5 Muchas delegaciones apoyaron también la propuesta de utilizar el enfoque “híbrido”, según el cual los Estados Miembros se basarían, en lo posible, en las definiciones acordadas para determinar si una nave era un “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992 y después aplicarían el concepto de cadena de transporte marítimo como herramienta interpretativa para abordar otras situaciones.
- 13.6 En respuesta a la sugerencia de una delegación de modificar la redacción del párrafo 10.2 del documento [IOPC/APR15/8/1](#) de modo que incluyese el siguiente texto: “en consonancia con la decisión de la Asamblea de octubre de 1999”, varias delegaciones manifestaron que el Grupo de trabajo no había debatido este punto y que era muy distinto afirmar que los debates recientes del Grupo de trabajo estaban en consonancia con una decisión tomada en octubre de 1999, afirmación con la que no concordaban varias delegaciones. Por consiguiente, la Presidenta anotó sencillamente la sugerencia de la delegación, indicando que no había obtenido suficiente apoyo.
- 13.7 En relación con los párrafos 10.8 a 10.10 del documento [IOPC/APR15/8/1](#) de la Presidenta, varias delegaciones sostuvieron que las referencias a un artefacto «que no puede navegar por el mar» no figuraban en el CRC ni en el Convenio del Fondo de 1992, aunque se mencionaran en el documento de base del profesor Lowe. Estas delegaciones pensaban que la referencia a la “navegación por el mar” generaba más confusión, así que la lista de naves propuesta no debía referirse a ese concepto. _____
- 13.8 En lo referente a las naves remolcadas que transportan hidrocarburos pero carecen de capacidad de gobierno, como las gabarras o las UFAD o UFA, una delegación sostuvo que, al parecer, había pocos motivos para no incluir también las unidades FPSO que son remolcadas, puesto que la etapa de producción se había terminado y, si transportaban hidrocarburos, eran similares a una UFAD o UFA en esta etapa. La delegación propuso que se modificara la lista de naves propuesta de manera que se mencionasen las “unidades mar adentro”, en el párrafo 10.2.5), en vez de precisar “las UFAD construidas a tal efecto”, ya que así se daba un mayor grado de flexibilidad. Esta propuesta fue apoyada por varias delegaciones. La delegación sugirió igualmente que se hiciese referencia de algún modo a las categorías de naves designadas por el término “artefacto mar adentro” para incluir las unidades FPSO, UFAD y UFA, ya sea construidas a tal efecto o transformadas, lo que permitiría suprimir varios párrafos de las listas propuestas de naves cubiertas o no, con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992. Dicha delegación se ofreció a someter el texto a consideración de la Secretaría, antes de la preparación del informe final a la Asamblea del Fondo de 1992. La Presidenta agradeció la propuesta, pero explicó que la Secretaría consideraría la sugerencia si la Asamblea del Fondo de 1992 le encargaba elaborar un documento de orientación en las sesiones de octubre de 2015 de los órganos rectores. Explicó que se procedía así, porque se habían sugerido varias otras enmiendas, que diferían tanto del texto original del Convenio como del informe del profesor Lowe. El texto que la delegación transmitió a la Secretaría se incluye en el anexo.
- 13.9 La delegación aceptó los comentarios de la Presidenta, pero añadió que también era importante diferenciar entre las UFAD que carecían de capacidad de propulsión y el remolque de artefactos mar adentro que, en su mayoría, no tenían capacidad de propulsión.
- 13.10 En relación con los ejemplos de la cadena de transporte marítimo mencionados en el párrafo 10.12 del documento de la Presidenta, una delegación comentó que lo importante era la actividad que la nave llevaba a cabo y no necesariamente el artefacto involucrado. La delegación opinó que, si una UFAD se dedicaba al transporte de hidrocarburos y que esa actividad era diferente de la que realizaba cuando recibió los hidrocarburos de la unidad de producción, entonces debía estar cubierta por los Convenios. Dicha delegación opinaba también que el ejemplo mencionado en el párrafo 10.12.13 b) del documento [IOPC/APR15/8/1](#) de la Presidenta, que comprendía naves diseñadas para almacenar hidrocarburos, debería incluirse también en la cadena de transporte marítimo, independientemente de si tenía gobierno propio.
- 13.11 En vista de los numerosos comentarios formulados por las delegaciones acerca de la lista de naves detallada en el párrafo 10 del documento de la Presidenta ([IOPC/APR15/8/1](#)), presentó la revisión del documento (IOPC/APR15/8/1/WP.1) incorporando los comentarios formulados por las delegaciones para que pudiera servir de base a debates ulteriores.

Hidrocarburos descargados en naves fondeadas permanente o semipermanentemente

- 13.12 La Presidenta señaló que la siguiente cuestión era determinar si los hidrocarburos descargados en naves fondeadas permanente o semipermanentemente seguían considerándose hidrocarburos recibidos y cómo recuperar las contribuciones derivadas de dicha descarga de hidrocarburos. Estos aspectos se abordaron en la sección 11 del documento de la Presidenta.
- 13.13 Una delegación opinó que la decisión de la Asamblea del Fondo tomada en octubre de 2006 en relación con el “fondeo permanente o semipermanente” era fuente de confusión, ya que no solo la definición de “buque” y de “instalación terminal” estaban establecidas en Convenios diferentes, sino que además el concepto de “fondeo permanente o semipermanente” no figuraba en los Convenios. Dicha delegación estaba a favor de descartar el concepto de “fondeo permanente o semipermanente”. Otras delegaciones apoyaron esta opinión, añadiendo que era importante no introducir lagunas en el sistema y que el concepto de “fondeo permanente o semipermanente” suponía una carga administrativa para los Estados Miembros.
- 13.14 Otra delegación opinó que el concepto de “fondeo permanente o semipermanente” había sido sustituido por el concepto de cadena de transporte marítimo, como se resumía en el párrafo 11.20 del documento [IOPC/APR15/8/1](#) de la Presidenta. La delegación destacó que era necesario atenerse al texto del Convenio en lo posible, en vez de intentar definir un concepto tal como “fondeo permanente o semipermanente”, que no estaba definido en el CRC ni en el Convenio del Fondo de 1992.
- 13.15 Una delegación sostuvo que los hidrocarburos recibidos en el territorio de un Estado Miembro debían estar sujetos a contribución incluso en caso de transbordo de hidrocarburos de buque a buque, aunque era consciente de las dificultades prácticas que supondría. Dicha delegación indicó que estaría a favor de una definición clara de “fondeo permanente o semipermanente”, que, en su opinión, el criterio más obvio posible era el tiempo de fondeo, y que estaba a favor de un periodo de un año de fondeo.
- 13.16 La delegación de la República de Corea explicó las situaciones descritas en su documento ([IOPC/APR15/8/1/1](#)) y señaló que, desde su punto de vista, los hidrocarburos recibidos en el territorio de un Estado Miembro debían ser considerados como “recibidos” a efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992.
- 13.17 En el resumen del debate sobre el concepto de “fondeo permanente o semipermanente”, la Presidenta tomó nota de los diferentes puntos de vista, pero observó que la mayor parte de las delegaciones que habían intervenido estaban a favor de descartar dicho concepto. Y que, por consiguiente, no era necesario examinar la cuestión de cómo recuperar las contribuciones derivadas de naves “fondeadas permanente o semipermanentemente” que realizan operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque.

Registro de las conclusiones y recomendaciones del Grupo de trabajo y elaboración de orientaciones por la Asamblea del Fondo de 1992

- 13.18 La Presidenta pidió al Grupo de trabajo que indicase la forma en que deseaba que se registraran sus conclusiones y recomendaciones. Una delegación manifestó el deseo de que las recomendaciones se registrasen únicamente en el Acta de las decisiones.
- 13.19 Otra delegación manifestó que deseaba ver un solo documento de orientación coherente, de modo que los reguladores del sector no tuviesen que examinar cuidadosamente los informes de varias sesiones de debates. Varias otras delegaciones se adhirieron a este punto de vista señalando que preferían que se elaborase un informe del Grupo de trabajo con los pormenores de los debates sostenidos y las recomendaciones acordadas en las sesiones de primavera de 2015. Las delegaciones añadieron que una de las recomendaciones a la Asamblea del Fondo de 1992 debía ser encargar a la Secretaría la elaboración de un documento de orientación en consonancia con las recomendaciones del

Grupo de trabajo para poder someterlo a consideración de la Asamblea del Fondo en las sesiones de primavera de 2016.

14 Conclusiones del Grupo de trabajo

Conclusiones respecto a la definición de “buque”

- 14.1 El Grupo de trabajo concluyó que debía acordar la lista ilustrativa, sin ser exhaustiva, de ejemplos de naves que estaban claramente comprendidas en la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992, tal como figura en la versión revisada del documento IOPC/APR15/8/1/WP.1, que incluye los comentarios de varias delegaciones que han sugerido mejoras al texto. En el anexo II, se adjunta una copia de la versión revisada del documento IOPC/APR15/8/1/WP.1, que incorpora los comentarios aprobados por el Grupo de trabajo.
- 14.2 El Grupo de trabajo hizo hincapié en que la lista contenida en el documento no era exhaustiva, sino solamente indicativa de los artefactos que están claramente comprendidos en la definición de “buque” y que están claramente comprendidos fuera de la definición. Además, el Grupo de trabajo concluyó que otros artefactos con características similares podrían hallarse dentro o fuera de la definición dependiendo de las circunstancias, que habrían de considerarse caso por caso.
- 14.3 El Grupo de trabajo concluyó también que las “zonas grises” tenían que decidir las los órganos rectores del Fondo de 1992 caso por caso usando el enfoque híbrido, que incluye la lista de ejemplos de naves que están claramente comprendidas en la definición de “buque” o quedan claramente fuera de la definición, y el uso de la prueba de la cadena del transporte marítimo como herramienta interpretativa para abordar las situaciones en que no quedaba claro si el artefacto en cuestión era o no un “buque”. El Grupo de trabajo concluyó también que aunque el artefacto no figurase en ninguna de las listas, los órganos rectores del Fondo de 1992 se encontrarían en condiciones de considerar si se trataba o no de un “buque” a la luz de las circunstancias.

Conclusiones respecto a la cuestión de si los hidrocarburos descargados en naves fondeadas “permanente o semipermanentemente” que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque deberían calificarse de hidrocarburos sujetos a contribución

- 14.4 Aunque varias delegaciones opinaban que todos los hidrocarburos recibidos en el territorio de un Estado Miembro deberían estar sujetos a contribución, el punto de vista mayoritario del Grupo de trabajo era que el concepto de “fondeo permanente o semipermanente” no se hallaba en los Convenios y era problemático puesto que introducía una incertidumbre, así que debía descartarse. En consecuencia, no era necesario seguir debatiendo la cuestión de las contribuciones derivadas de naves que realizan operaciones de transbordo de buque a buque mientras están fondeadas permanente o semipermanentemente.

15 Recomendaciones del séptimo Grupo de trabajo intersesiones

Recomendaciones respecto a la definición de “buque”

- 15.1 El Grupo de trabajo recomienda que la Asamblea del Fondo de 1992 acuerde en una lista indicativa, sin ser exhaustiva, que ilustre ejemplos de naves que están claramente comprendidas dentro o fuera de la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992, tal como figura en la versión revisada del documento IOPC/APR15/8/1/WP.1 ^{<12>}, que incorpora los comentarios acordados por dicho Grupo. Esta constituye la primera parte del enfoque “híbrido” preconizado por varias delegaciones.
- 15.2 El Grupo de trabajo recomendó asimismo que la Asamblea del Fondo de 1992 adopte el concepto de cadena de transporte marítimo como herramienta interpretativa para abordar caso por caso aquellas

<12> Véase el anexo II.

situaciones para las que no queda claro si están enmarcadas dentro de la definición de “buque”. Esta constituye la segunda parte del enfoque “híbrido”.

- 15.3 Dicho enfoque no pretende introducir discreción y flexibilidad en el régimen de indemnización internacional, lo que podría conducir a distintas interpretaciones si diferentes tribunales internacionales tuviesen que pronunciarse sobre un asunto, sino más bien ofrecer, en lo posible, una orientación clara sobre los tipos de naves y situaciones conocidos y establecer un procedimiento para considerar los tipos inusuales de naves o situaciones que puedan surgir en el futuro. Así, la Asamblea podrá determinar si el artefacto o tipo de artefacto es considerado como un buque conforme a los Convenios a la luz de las circunstancias y de las actividades realizadas.
- 15.4 El Grupo de trabajo recomendó además que la Asamblea del Fondo de 1992 examine más detenidamente la cuestión de cuándo comienza y concluye la cadena de transporte marítimo.

Recomendaciones respecto a la cuestión de si los hidrocarburos descargados en naves fondeadas “permanente o semipermanentemente” que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque deberían calificarse de hidrocarburos sujetos a contribución

- 15.5 El Grupo de trabajo recomienda que la Asamblea del Fondo de 1992 considere descartar el concepto de naves “permanente o semipermanentemente” fondeadas, ya que introduce una incertidumbre en el régimen de indemnización y además no figura en los Convenios.
- 15.6 El Grupo de trabajo recomienda que la Asamblea del Fondo de 1992 revoque su decisión de 2006 de que los hidrocarburos descargados en buques “permanente o semipermanentemente” fondeados que intervengan en operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque sean considerados como hidrocarburos sujetos a contribución a efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992 y que descarte el concepto de artefacto “permanente o semipermanentemente fondeado”.

Recomendaciones respecto a la aplicación de los principios y recomendaciones acordados

- 15.7 El Grupo de trabajo recomienda que la Asamblea del Fondo de 1992 encargue a la Secretaría la elaboración de un documento de orientación, basado en los debates de dicho Grupo para presentarlo a consideración de los órganos rectores del Fondo de 1992 en la primavera de 2016.
- 15.8 El Grupo de trabajo recomienda que la nota orientativa haga constar:
- la lista de ejemplos ilustrativos, sin ser exhaustivos, de naves que están claramente dentro o fuera de la interpretación de la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992;
 - las definiciones acordadas de comienzo y conclusión de la cadena de transporte marítimo, que se utilizarán para las naves o escenarios que se hallan en las “zonas grises”;
 - si así se acuerda, que la Asamblea del Fondo de 1992 ha revocado su decisión de que los hidrocarburos descargados en naves “permanente o semipermanentemente” fondeadas que intervengan en operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque sean consideradas como hidrocarburos sujetos a contribución a efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992;
 - automáticamente, las decisiones ulteriores que tome la Asamblea del Fondo de 1992 con respecto a la cuestión de la definición de “buque” llegado el caso.

16 Medidas que se han de adoptar

Asamblea del Fondo de 1992

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a:

- 1) Decidir si se aceptan las recomendaciones del Grupo de trabajo relativas a los siguientes puntos:
 - a) La lista ilustrativa de naves que se encuentran claramente dentro o fuera de la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992;
 - b) La aplicación del enfoque híbrido basado en el concepto de cadena de transporte marítima para aquellas zonas «grises» en las que no queda claro si la nave se encuentra dentro o fuera de la definición de “buque”, y
 - c) La cuestión de las contribuciones de naves que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque mientras están «permanente o semipermanentemente fondeadas», con arreglo al artículo 10.1 del Convenio del Fondo de 1992.
- 2) Decidir si se encarga a la Secretaría la elaboración de un documento de orientación que refleje las conclusiones del Grupo de trabajo para someterlo a consideración de la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de primavera de 2016.

* * *

ANEXO I

Grupo de trabajo sobre cuestiones relativas a la definición de 'buque'

MANDATO REVISADO

(Adoptado por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 19ª sesión, celebrada en octubre de 2014)

Reconociendo la importancia que tiene la definición de 'buque' para el pago de indemnizaciones y el sistema de contribuciones,

Tomando nota de los debates mantenidos en las sesiones de la Asamblea del Fondo de 1992 en relación con dicho asunto,

Haciendo hincapié en la necesidad de transparencia en la aplicación de la definición de 'buque' y las consecuencias que tendrá una decisión para el ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992,

Haciendo hincapié en la necesidad de hallar soluciones sin modificar los actuales Convenios;

Tomando nota del análisis jurídico que figura en el documento [IOPC/OCT11/4/4](#) y otros documentos conexos,

La Asamblea decide constituir el 7º Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992 con el siguiente mandato:

1. analizar las consecuencias que las diferentes interpretaciones esbozadas en el documento [IOPC/OCT11/4/4](#) y otros documentos conexos tendrían o podrían tener en la aplicación y las contribuciones de los regímenes internacionales de indemnización;
2. recomendar a la Asamblea un enfoque uniforme para la interpretación de la definición de 'buque' en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992 y el artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992; y
3. Presentar un informe definitivo a la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2015.
4. La Presidenta del Grupo de trabajo será la Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca).

* * *

ANEXO II

Lista propuesta de naves que están claramente comprendidas dentro o fuera de la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992 y ejemplos de cuándo comienza y concluye la cadena de transporte marítimo

Consideraciones

La lista de naves que figura en el siguiente documento no es exhaustiva. Solo tiene valor indicativo e ilustrativo de las naves que están claramente comprendidas dentro o fuera de la definición de “buque”. Otros artefactos con características similares podrían encontrarse dentro o fuera de la definición dependiendo de las circunstancias, que habrán de considerarse caso por caso.

La opinión general del Grupo de trabajo es que las “zonas grises” se decidirán caso por caso aplicando el enfoque híbrido. El enfoque híbrido incluye la lista de ejemplos de buques que están claramente comprendidas en la definición de “buque” o están claramente fuera de la definición, y la aplicación de la prueba de cadena de transporte marítimo como herramienta interpretativa para abordar las situaciones en que no queda claro si la estructura es un “buque” o no.

Aunque un artefacto no figure en ninguna de las listas, los órganos rectores del Fondo de 1992 podrán considerar si se trata o no de un “buque” a la luz de las circunstancias.

Ejemplos de artefactos que están claramente dentro de la definición de “buque”

El Grupo de trabajo propone que la siguiente lista ilustrativa, sin ser exhaustiva, brinde ejemplos que están claramente comprendidos en la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992: (los textos alternativos propuestos por la delegación de Bahamas aparecen en cursivas)

- 1) Una nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar construido o bien adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga;
- 2) Una nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar en lastre después de un viaje de transporte de hidrocarburos y con residuos de los hidrocarburos a bordo;
- 3) Un artefacto que transporte hidrocarburos a granel como carga que está siendo remolcado (o bien está fondeado temporalmente a causa de incidentes normales de la navegación o impuestos por fuerza mayor o situaciones de peligro);
- 4) Un buque capaz de transportar hidrocarburos y otras cargas (es decir, un mineralero-granelero-petrolero (OBO)) cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte, a menos que se demuestre que no hay residuos a bordo;
- 5) Los artefactos mar adentro con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar a bordo de modo que puedan utilizarse como unidades de almacenamiento o bien para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que satisfagan los requisitos de transporte de hidrocarburos y de realización de un viaje. Esto incluye también un artefacto mar adentro que está siendo remolcado, y

(Texto alternativo propuesto por la delegación de Bahamas)

A efectos de los siguientes ejemplos, el término “artefacto mar adentro” designa las unidades FPSO (o unidades FPAD), UFAD y las UFA, ya sea construidas a tal efecto o transformadas o adaptadas a partir de artefactos aptos para la navegación marítima construidos para el transporte de hidrocarburos.

ANEXO II

5) *Los artefactos mar adentro con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar a bordo y que realizan un viaje transportando hidrocarburos a granel como carga, y*

(Fin del texto alternativo propuesto por la delegación de Bahamas)

6) Los artefactos originalmente construidos o adaptados (o que pueden ser explotados) como buques para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente transformados en UFAD, que mantengan la capacidad para navegar por mar con gobierno y propulsión propios y con gente de mar a bordo y que satisfagan los requisitos de transporte de hidrocarburos y de realización de un viaje.

(Texto alternativo propuesto por la delegación de Bahamas)

6) *Los artefactos mar adentro que no tienen propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar a bordo, que son remolcados y transportan hidrocarburos a granel como carga.*

Nota: El párrafo 6) existente se suprime, ya que los artefactos transformados están comprendidos en el ámbito del nuevo párrafo 5) propuesto y de la definición propuesta del término “artefacto mar adentro”.

(Fin de los textos alternativos propuestos por la delegación de Bahamas)

Ejemplos de artefactos que están claramente fuera de la definición de “buque”

El Grupo de trabajo considera que los siguientes ejemplos ilustrativos (sin ser exhaustivos) están claramente fuera de la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992:

- A) Las gabarras certificadas o clasificadas exclusivamente para la navegación en aguas interiores;
- B) Las naves que no están construidas o adaptadas para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. Tales categorías incluyen naves “distintas de los buques tanque”, tales como:
 - a) Portacontenedores;
 - b) buques de crucero;
 - c) remolcadores;
 - d) rastreros;
 - e) naves de carga general;
 - f) naves de apoyo para inmersiones;
 - g) graneleros;
 - h) naves de pasajeros;
 - i) buques para el transporte de automóviles;
 - j) buques pesqueros y
 - k) transbordadores.
- C) Las naves o artefactos que participan en:
 - a) La exploración, por ejemplo, plataformas autoelevadoras^{<13>} o unidades móviles de producción mar adentro (una plataforma autoelevadora independientemente de que transporte hidrocarburos, gas y equipo de separación de aguas), o
 - b) La producción o procesamiento de hidrocarburos, por ejemplo, buques para perforaciones, unidades FDPSO y FPSO (o unidades FPAD), incluida la separación de agua y gas, y su gestión.

^{<13>} Un equipo o plataforma de perforación mar adentro con un casco flotante equipado con patas retráctiles que se apoyan en el fondo marino desde la plataforma operativa que eleva el casco por encima del nivel de las olas.

ANEXO II

Las “zonas grises” se decidirán caso por caso

Existen, sin embargo, varios tipos de naves para las que no está claro si corresponden a la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992. Los órganos rectores del Fondo de 1992 decidirán estas situaciones caso por caso usando la prueba de cadena de transporte marítimo (propuesta por España y con las mejoras aportadas por la delegación australiana) como herramienta interpretativa. El enfoque híbrido incluye tanto la lista de ejemplos de naves que están claramente comprendidas en la definición de “buque” o están claramente fuera de la definición, como el uso de la prueba de la cadena de transporte marítimo como herramienta interpretativa para abordar las situaciones en que no queda claro si la estructura es o no un “buque”.

UFAD y UFA

Por otra parte, una de las cuestiones que el Grupo de trabajo aún no ha resuelto es si las UFAD y UFA están comprendidas en la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992. A este respecto, la opinión del profesor Lowe QC era que las siguientes naves estaban comprendidas dentro de la definición de “buque”:

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

Por lo que se refiere a estas categorías, están presentes los requisitos de transporte de hidrocarburos y de realización de un viaje, así que bien pueden clasificarse como “buques” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992.

El dictamen jurídico señaló también, en lo referente a la cuestión de lo que distingue a un buque de una UFAD, que ni los Convenios ni los acuerdos o prácticas conexos, establecen criterio alguno que permita diferenciarlos entre sí. No obstante, queda a la discreción de los Estados Miembros decidir los criterios que se aplicarán, y el dictamen jurídico afirma que el principal criterio implícito en la definición de “buque” en el CRC es la capacidad de navegar por el mar, y el criterio interpretativo debería reflejar ese hecho.

Cabe señalar la posición actual de los órganos rectores de los FIDAC con respecto a la cobertura de artefactos mar adentro, conforme a la decisión tomada por la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 1999 que refrendó las conclusiones del 2º Grupo de trabajo intersesiones en relación con la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a los artefactos mar adentro. La Asamblea del Fondo de 1992 decidió que:

- i. Los artefactos mar adentro deberían ser considerados como “buques” en virtud de los Convenios de 1992 únicamente cuando transportasen hidrocarburos como carga en un viaje desde o hacia un puerto o terminal que se hallase fuera del yacimiento petrolífero en el que normalmente operan;
- ii. Los artefactos mar adentro quedarían fuera del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 cuando dejasen un yacimiento mar adentro por razones operativas o simplemente para evitar condiciones meteorológicas adversas.

Ejemplos de cuándo comienza y concluye la cadena de transporte marítimo

Ejemplo 1: Carga de hidrocarburos desde una fuente en tierra

En el caso de los hidrocarburos producidos en tierra, se propone que la cadena de transporte marítimo comience en el momento en que los hidrocarburos se embarcan como carga a granel en un artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar, y termine cuando se descargan los hidrocarburos en un puerto o instalación terminal situados en el territorio de un Estado Miembro.

ANEXO II

Si esos hidrocarburos se vuelven a cargar en otra nave para ser transportados, sea internamente (cabotaje) en las aguas territoriales del Estado Miembro o en la zona económica exclusiva (o equivalente), o fuera de las aguas territoriales o de la zona económica exclusiva (o equivalente), esto se consideraría como una nueva cadena de transporte marítimo.

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

En las situaciones en que los hidrocarburos son producidos mar adentro, una explicación lógica es que la cadena de transporte marítimo comienza en el momento en que los hidrocarburos se cargan en una nave distinta de aquella que los recibió directamente desde el pozo submarino al que estaba conectada.

En general, tales situaciones incluirían:

Un artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar que cargue hidrocarburos a partir de:

- i. Otro artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar en una operación normal de transbordo de hidrocarburos de buque a buque (este ítem se incluiría en la lista únicamente si el artefacto que descarga los hidrocarburos hubiera recibido esos hidrocarburos directamente de un pozo);
- ii. FPSO (o unidad FPAD); o bien
- iii. FDPSO;
- iv. Plataformas autoelevadoras;
- v. Unidades móviles de producción mar adentro y
- vi. UFAD.

Por lo que se refiere a las UFAD, si se tratase de una UFAD o artefacto construido a tal efecto según se mencionó en el párrafo 10.2.3.5) o 6) del documento [IOPC/APR15/8/1](#), se plantearía la cuestión de si la UFAD o el artefacto en cuestión también estaba transportando hidrocarburos como carga en un viaje desde o hacia un puerto o terminal situado fuera del yacimiento petrolífero en que normalmente opera. De aplicarse la decisión de la Asamblea del Fondo de 1992 de octubre de 1999, entonces la propia UFAD también sería considerada como “buque” con arreglo al artículo I 1)) del CRC de 1992, al igual que la nave receptora. No obstante, si el transbordo implicase una UFAD que no estaba comprendida en las categorías mencionadas en el párrafo 10.2.3.5) o 6), o un artefacto no incluido en las demás categorías mencionadas en el párrafo 10.2, estos no serían considerados como “buques” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992.

Se propone que en otros casos que impliquen artefactos mar adentro, en particular, FPSO (o unidades FPAD) y FDPSO, se considere que las naves no forman parte de la cadena de transporte marítimo cubierta por los regímenes de indemnización, ya que las actividades de exploración, perforación, producción o procesamiento quedan fuera del ámbito de aplicación del régimen de indemnización.

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

Existe una segunda situación en la que los hidrocarburos son producidos mar adentro, y en la que podría afirmarse que la cadena de transporte marítimo comienza en el momento en que los hidrocarburos se cargan en un artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel. El documento señala que la mayor parte de los hidrocarburos producidos mar adentro se llevan del fondo marino a la superficie mediante oleoductos (“tubos de subida”) que los conducen hasta una boya de amarre o plataforma, en vez de directamente a una nave. De allí, los hidrocarburos se bombean a un buque tanque o a una serie de buques tanque, UFAD o FPSO, que están conectados a la boya de amarre o plataforma fija. En el anexo 1 del documento [IOPC/APR15/8/1](#), se brindaron ejemplos típicos de tales situaciones y del método de fijación de las naves.

En la mayor parte de casos, una nave (en general un buque tanque) se fija a la plataforma o sistema de amarre, embarca los hidrocarburos como carga y después inicia su viaje con la carga; en este caso, una vez que el buque tanque ha cargado los hidrocarburos, estaría comprendido en la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992. En el caso de una UFAD, con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación

ANEXO II

marítima y gente de mar con certificación de competencia a bordo, se fija a la plataforma o boya de amarre, carga los hidrocarburos y después inicia su viaje cargada con hidrocarburos; solo después que la UFAD hubiese embarcado la carga se plantearía la cuestión de si está comprendida en la definición de “buque” con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992.

No obstante, en algunos casos, una UFAD, con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar con certificación de competencia a bordo y el dispositivo de conexión apropiado para fijarse a la plataforma o sistema de amarre, se fijaría a la boya de amarre o plataforma y después bombearía los hidrocarburos recogidos a una nave (en general un buque tanque). En este caso que implica una UFAD y una nave, una cadena de transporte marítimo comenzaría en el momento en que los hidrocarburos se transbordaban a la nave, y si la UFAD se desconecta de la plataforma o boya de amarre, comenzaría otra cadena de transporte separada respecto a la operación en la que participó la UFAD.

En los ejemplos 1, 2 y 3 arriba, la cadena de transporte marítimo comenzaría en el momento de embarcar la carga independientemente de si la carga tuviese un destino conocido en el momento del embarque^{<14>}.

Además, aunque el destino final de la carga de hidrocarburos siga siendo desconocido y, en consecuencia, la nave de transporte se dirija a un lugar de fondeo por un extenso periodo, no obstante, la nave o artefacto flotante de transporte permanece dentro de la cadena de transporte marítimo hasta la entrega final de la carga.

Todos los ejemplos están basados en los siguientes supuestos:

- a) la nave en cuestión tiene una carga de “hidrocarburos” según se define en el artículo 1.5) del CRC de 1992, y
- b) la “cadena de transporte marítimo” incluye las operaciones marítimas o el transporte de hidrocarburos después de que son embarcados, hasta su descarga final en un puerto o instalación terminal, según se define en el artículo 1.8) del Convenio del Fondo de 1992. Estas operaciones marítimas incluyen las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque, los periodos de espera, el almacenamiento (con exclusión de las naves o artefactos que no tienen capacidad de navegación)^{<15>} y de fondeo, en espera de su entrega final en un puerto o instalación terminal o al consumidor o receptor final ^{<16>}.

^{<14>} En algunos casos, las cargas de hidrocarburos se embarcan con fines simplemente de arbitraje o especulativos, en espera de que aumente su precio, y en consecuencia el propietario de los hidrocarburos y su destino final pueden cambiar varias veces antes de su entrega final.

^{<15>} La cadena de transporte marítimo termina en las instalaciones de almacenamiento que no disponen de capacidad de navegación, y otra cadena de transporte marítimo empieza cuando los hidrocarburos de esas instalaciones de almacenamiento se cargan en una nave.

^{<16>} Podría ser fueloil entregado desde un buque que lo almacena para su transbordo a un buque que lo utilizará para sus máquinas. En este caso, la cadena de transporte marítimo finalizaría en el momento en que los hidrocarburos sean transbordados al buque que los usa.