



FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN  
DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN  
POR HIDROCARBUROS

Punto 4 del orden del día	IOPC/OCT13/4/3 IOPC/APR13/7/5
Original: INGLÉS	24 de julio de 2013
Asamblea del Fondo de 1992	92A18 •
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC59
Asamblea del Fondo Complementario	SA9
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC31
6º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	92WG6/5
7º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	92WG7/2 •

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

### Nota de la Secretaría

#### **Resumen:**

La segunda reunión del Grupo de trabajo se centró en el examen de ejemplos de situaciones que podrían suscitar dudas en cuanto a su cobertura por los Convenios de 1992 por lo que respecta a la definición de “buque”. Se desarrollaron extensos debates y el Grupo de trabajo llegó a un acuerdo con respecto a tres de las cinco cuestiones que se le plantearon en su primera reunión. En vista de la persistente ausencia de un acuerdo acerca de las dos cuestiones restantes, la Presidenta propuso el establecimiento de un grupo de consulta, que se reuniría por primera vez el 28 de octubre de 2013, antes de la siguiente reunión del Grupo de trabajo, con el fin de hacer converger las opiniones. El grupo estaría integrado por las delegaciones de Australia, los Países Bajos, Japón, Noruega, el International Group of P&I Associations, la Cámara Naviera Internacional y cualquier otra delegación interesada en aportar su contribución. De ser posible, el grupo presentaría propuestas más concretas en la siguiente reunión del Grupo de trabajo, posiblemente por medio de un documento o de criterios orientativos de los que puedan valerse los FIDAC y los Estados Miembros.

Como resultado de la reunión se decidió entonces recomendar que la Asamblea del Fondo de 1992 enmiende el mandato del Grupo de trabajo para que prosiga su labor y vuelva a reunirse según surja la necesidad.

#### **Medida que ha de adoptarse:**

##### Asamblea del Fondo de 1992

- Considerar la posibilidad de revisar el mandato del Grupo de trabajo para que pueda continuar su labor y vuelva a reunirse según surja la necesidad.
- Decidir si procede aprobar el establecimiento de un grupo de consulta con el fin de hacer converger las opiniones con respecto a las dos cuestiones pendientes de resolución planteadas al Grupo de trabajo; y
- Notificar las decisiones pertinentes que puedan adoptarse con respecto a la definición de “buque” en virtud de los Convenios de 1992 al Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) para su información.

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

Tomar nota de la información facilitada.

## **1 Introducción – Antecedentes**

- 1.1 En octubre de 2010, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, encargó al Director que facilitase un análisis jurídico de la medida en que la interpretación de la definición de “buque” en el párrafo 1 del artículo I del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) pudiera incluir las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y considerase si cabía recaudar contribuciones por los hidrocarburos transportados por buques 'nodriza' según se describe en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento [IOPC/OCT10/4/3/1](#), presentado por la delegación de Dinamarca.
- 1.2 Conforme a las instrucciones del Consejo Administrativo del Fondo de 1992, el Director contrató al profesor Vaughan Lowe QC, un abogado en ejercicio y prominente académico de la Universidad de Oxford con muchos años de experiencia en cuestiones relacionadas con tratados y convenios internacionales, para llevar a cabo este estudio. En la 16ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992, celebrada en octubre de 2011, el Director presentó el análisis jurídico del profesor Lowe sobre la interpretación de la definición de “buque”. Basándose en ese análisis, el Director hizo algunas propuestas a la Asamblea del Fondo de 1992, que figuran en el apartado 7 del documento [IOPC/OCT11/4/4](#).
- 1.3 En aquella sesión, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió establecer un grupo de trabajo para considerar las implicaciones de las propuestas recogidas en el párrafo 7 del documento [IOPC/OCT11/4/4](#) e informar a la Asamblea del Fondo de 1992 en su siguiente sesión. Se acordó un mandato, que figura en el Anexo III del documento [IOPC/OCT11/11/1](#) (véase el apartado 3 *infra*).
- 1.4 El Grupo de trabajo celebró su primera reunión el 26 de abril de 2012 (documento [IOPC/APR12/11/2](#)). Se manifestaron opiniones sobre todas las cuestiones planteadas. Sin embargo, la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra pidieron más información a los representantes del sector como requisito para desarrollar un debate a fondo. Muchos participantes necesitaron más tiempo para examinar las cuestiones y las repercusiones e hicieron hincapié en que era preciso analizar los aspectos relativos a las contribuciones y a las indemnizaciones. Varios representantes del sector pertenecientes a organizaciones que gozan del carácter de observadores ante el Fondo de 1992 se ofrecieron a ayudar a realizar nuevos estudios y a obtener nuevos datos específicos antes de la celebración de la siguiente reunión del Grupo de trabajo en la primavera de 2013. Los Estados Miembros también convinieron en pasar revista a sus prácticas nacionales.
- 1.5 La Presidenta estableció un Grupo de consulta para asegurarse de que se puedan realizar algunos debates y de que se avance en la labor antes de la celebración de la siguiente reunión en 2013.

## **2 Participación**

- 2.1 Estuvieron representados en la segunda reunión del Grupo de trabajo los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Filipinas	Países Bajos
Angola	Finlandia	Panamá
Argelia	Francia	Polonia
Argentina	Ghana	Qatar
Australia	Granada	Reino Unido
Bahamas	Grecia	República de Corea
Bélgica	India	República Dominicana
Bulgaria	Islas Marshall	República Islámica del
Camerún	Italia	Irán
Canadá	Japón	Saint Kitts y Nevis
Colombia	Kenya	Singapur
China <sup>&lt;1&gt;</sup>	Liberia	Suecia
Chipre	Malasia	Túnez
Dinamarca	Marruecos	Turquía
Ecuador	México	Uruguay
España	Nigeria	Vanuatu
Estonia	Noruega	Venezuela (República
Federación de Rusia	Nueva Zelandia	Bolivariana de)
Fiji	Omán	

- 2.2 Siete Estados no Miembros, Arabia Saudita, Chile, Côte d'Ivoire, Guatemala, Indonesia, Perú y Ucrania, fueron representados como observadores en la reunión.
- 2.3 Participaron en la reunión del Grupo de trabajo en calidad de observadores las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones internacionales no gubernamentales siguientes:

*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 Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)

Asociación Mundial del Gas Licuado de Petróleo (WLPGA)

BIMCO

Cámara Naviera Internacional (ICS)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas (CRPM)

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

International Group of P&I Associations

### **3 Mandato**

- 3.1 El mandato del Grupo de trabajo, establecido por la Asamblea en su 16ª sesión en octubre de 2011 (documento [IOPC/OCT11/11/1](#), Anexo III), cubre los siguientes temas:
- a) la necesidad de hallar soluciones sin modificar los actuales Convenios;
  - b) la necesidad de analizar las consecuencias que las diferentes interpretaciones esbozadas en el documento [IOPC/OCT11/4/4](#) y otros documentos conexos pueden o podrían tener en la cobertura y contribuciones de los regímenes internacionales; y

<1>

El Convenio del Fondo de 1992 se aplica solamente a la Región Administrativa Especial de Hong Kong.

- c) una petición para recomendar a la Asamblea la adopción de un enfoque uniforme de la interpretación de la definición de “buque” en virtud del párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992 y el artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992.

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

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

El Grupo de trabajo examinó los siguientes documentos:

IOPC/APR13/7/1	Definición de “buque” en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, presentado por los Países Bajos
IOPC/APR13/7/2	Consideración de la definición de “buque”, presentado por Australia
IOPC/APR13/7/3	Gabarras a la deriva y la definición de “buque”, presentado por Australia
IOPC/APR13/7/4	Consideración de la definición de “buque” en virtud del artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo I.2 del Convenio del Fondo de 1992, presentado por la Cámara Naviera Internacional y el International Group of P&I Associations.

#### **5 Presentación de la Presidenta**

5.1 En la apertura de la segunda reunión del Grupo de trabajo, la Presidenta recordó al Grupo que en su primera reunión había examinado una serie de cuestiones, planteadas por el Presidente en el documento [IOPC/APR12/11/1](#). El documento de la Secretaría [IOPC/OCT11/4/4](#), que recoge el análisis jurídico del profesor Lowe sobre la interpretación de la definición de “buque”, se había considerado como el 'documento base' para la labor del Grupo y se volvió a facilitar en la reunión de abril de 2013.

5.2 La Presidenta recordó a las delegaciones que el objetivo del Grupo de trabajo consistía en buscar soluciones en el marco existente del régimen internacional de responsabilidad e indemnización y que el Grupo debía informar a la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2013. Agradeció a las delegaciones que habían presentado documentos para examen y propuso que, tras la presentación de esos documentos, el Grupo una vez más debería analizar las cuestiones que figuran en el párrafo 5.3 a continuación con el objeto de llegar a un acuerdo acerca de la formulación de recomendaciones concretas con respecto a la definición de “buque” y, además, de las consecuencias de la aplicación de dichas recomendaciones en el sistema de contribuciones.

#### **5.3 Cuestiones que debe examinar el Grupo de trabajo**

- 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 párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992;
- b) si un año es un plazo razonable para que un buque permanezca fondeado antes de proseguir su viaje transportando hidrocarburos y aún clasificarse como “buque” en virtud del párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992 y si la decisión debería adoptarse 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 fondeados 'permanente o semipermanentemente' que se dedican a operaciones de trasbordo de hidrocarburos de un buque a otro deben clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del párrafo 1 del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992;

- d) si la Asamblea del Fondo de 1992 debe decidir que, puesto que los 'buques nodriza' descritos en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento [IOPC/OCT10/4/3/1](#) no están fondeados 'permanente o semipermanentemente', si los hidrocarburos a bordo de los mismos se clasifican como 'recibidos' a los efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992; y
- e) si un año es un plazo razonable más allá del cual un buque debe considerarse fondeado 'permanente o semipermanentemente', y, por lo tanto, si los hidrocarburos recibidos en dichos buques deben clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del párrafo 1 del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992 y si la decisión debería adoptarse a la luz de las circunstancias particulares del caso.

## **6 Repaso de los documentos que deben someterse a examen**

### **6.1 Documento IOPC/APR13/7/1, presentado por los Países Bajos**

- 6.1.1 La delegación de los Países Bajos presentó el documento IOPC/APR13/7/1, en que se pone de manifiesto la importancia que los Países Bajos conceden al debate sobre la definición de “buque” habida cuenta de que cerca de su litoral pasa un gran número de buques tanque y unidades móviles mar adentro y se realizan operaciones de trasbordo de un buque a otro. La delegación de los Países Bajos señaló en su documento varios buques y actividades especiales que considera de importancia para el debate en torno a la definición de “buque” en virtud de los Convenios de 1992. Los Países Bajos propusieron una interpretación de la cobertura del régimen internacional de indemnización y de la contribución al mismo de aplicación a estos buques y actividades especiales. Las propuestas específicas están incluidas en las cuestiones conexas individuales que figuran en el apartado 7 del presente documento y se resumen en el siguiente cuadro:

<b>Tipo de buque</b>	<b>Buque</b>	<b>Carga sujeta a contribución</b>
Un buque tanque cargado que permanece en la misma posición durante un largo periodo	SÍ	NO
Un buque tanque que permanece en la misma posición durante un largo periodo y que realiza operaciones de buque a buque	SÍ	SÍ
Unidades móviles mar adentro	SÍ	SÍ
Instalación flotante de recepción de desechos de hidrocarburos	SÍ	SÍ

- 6.1.2 En general, los Países Bajos estuvieron de acuerdo con las conclusiones del profesor Lowe, pero consideraron que convendría adoptar una definición de “buque” incluso más amplia en relación con los Convenios de 1992 a fin de armonizarla con la de otros Convenios de la OMI, por ejemplo con el Anexo I del Convenio MARPOL. Su delegación se refirió a los debates realizados en las recientes reuniones del Comité Jurídico de la OMI acerca de aspectos tocantes a la responsabilidad e indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos resultado de trabajos de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, y sugirió que el Fondo de 1992 informe al Comité Jurídico de las posibles decisiones o interpretaciones del Fondo de 1992 con respecto a la definición de “buque” en relación con las unidades móviles mar adentro a fin de evitar duplicaciones o lagunas en los regímenes de indemnización aplicables a dichas unidades.

### **6.2 Documento IOPC/APR13/7/2, presentado por Australia**

- 6.2.1 La delegación de Australia presentó el documento IOPC/APR13/7/2 y señaló que, después de la presentación en reuniones anteriores de la opinión jurídica del profesor Lowe y de otros documentos, Australia había estudiado las implicaciones de las decisiones que puedan adoptar los FIDAC, centrándose en la administración del sistema de contribuciones y en la aplicación de la prescripción que exige la posesión de un certificado CRC en los puertos de llegada o salida de los buques tanque. Además, Australia facilitó información sobre la política que aplica con respecto a las tarjetas azules y los certificados CRC para las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga en el marco de lo que se entiende que es la política del Fondo de 1992.

- 6.2.2 El análisis realizado por Australia la llevó a concluir que la simple afirmación de que las unidades flotantes de almacenamiento y descarga (UFAD) no son buques no es satisfactoria y que no podía estar de acuerdo con la designación de un periodo fijo después del cual un buque podrá considerarse permanente o semipermanentemente fondeado. Australia sugirió que este enfoque no sería suficientemente flexible para adaptarse a tecnologías en evolución o a distintos modos de explotación, y que no reflejaría adecuadamente los riesgos ni conduciría por tanto a una postura lógica con respecto a las contribuciones. La delegación de Australia manifestó su insatisfacción con la terminología utilizada a lo largo de los debates, en particular por lo que se refiere a la expresión unidades flotantes de almacenamiento y descarga. Se sugirió evitar el uso de esta expresión en toda política ya que, tras haber establecido una definición de “buque”, sería muy poco recomendable darse entonces a la tarea de definir esa expresión.
- 6.2.3 Australia se mostró partidaria de la adopción de criterios interpretativos semejantes a los establecidos por el profesor Lowe en el documento [IOPC/OCT11/4/4](#), anexo I, párrafos 113-130. Tales criterios incluyen los siguientes:
- i) Una nave conectada a oleoductos en fondos marinos o en tierra no es un “buque”.
  - ii) Una nave que no dispone de propulsión propia para la navegación marítima ni equipo de gobierno no debe considerarse como buque, a menos que esté siendo remolcada (no obstante, véase el otro documento, IOPC/APR13/7/3, sobre gabarras, presentado en esta sesión por Australia).
  - iii) Las embarcaciones originalmente construidas y explotadas como buques para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente convertidas en buques de almacenamiento que no mantienen la capacidad de navegar por mar mediante propulsión propia no son buques mientras permanezcan “desactivadas”, aunque podrían recuperar su condición de “buque” si se reactiva su capacidad para la navegación y efectúan viajes.
  - iv) Deben considerarse buques los buques de almacenamiento construidos a tal efecto que tienen propulsión y equipo de gobierno propios aptos para la navegación marítima, los buques tanque o buques de carga combinada que no han sido objeto de una transformación, y las embarcaciones construidas originalmente como buques para el transporte de hidrocarburos, pero que posteriormente se transformaron en buques de almacenamiento que mantienen su capacidad para navegar mediante propulsión propia.
- 6.2.4 Australia propuso, sin embargo, que se tuvieran en cuenta también los siguientes criterios:
- v) Un buque que normalmente está conectado a un oleoducto en fondos marinos o en tierra y que se desplaza de forma temporal a una ubicación diferente para evitar el mal tiempo o para su mantenimiento no es un “buque”, siempre y cuando vuelva a su posición original sin haber descargado hidrocarburos en ningún punto durante el tiempo que ha permanecido desconectado.
  - vi) Un buque fondeado puede recibir hidrocarburos de varios buques antes de reanudar su viaje, o puede llegar cargado antes de descargar a buques más pequeños, pero si realiza ambas actividades entonces los hidrocarburos recibidos por este buque deben considerarse como “recibidos”. Si realiza ambas actividades, este buque debe tratarse como una terminal de hidrocarburos y todos los hidrocarburos recibidos deben estar sujetos a responsabilidad para efectos del pago de contribuciones a los FIDAC.
- 6.3 Documento IOPC/APR13/7/4, presentado por la Cámara Naviera Internacional y el International Group of P&I Associations
- 6.3.1 En la primera reunión del séptimo Grupo de trabajo intersesiones, en abril de 2012, se solicitaron información y estadísticas a delegaciones observadoras pertenecientes al sector sobre las cuestiones que iban a ser estudiadas por el Grupo de trabajo. Así pues, la Cámara Naviera Internacional (ICS) y



el International Group of P&I Associations (International Group) presentaron datos e información sobre los siguientes aspectos:

- a) El número de unidades flotantes de almacenamiento y descarga (UFAD)/unidades flotantes de almacenamiento (UFA) provistas de una tarjeta azul del Convenio de Responsabilidad Civil expedida por un Club P&I del International Group y/o de un certificado estatal CRC; y
- b) El periodo habitual en que un “buque” puede estar fondeado con carga a bordo.

6.3.2 El International Group ya había informado al Grupo de trabajo de que sus Clubs P&I habían expedido tarjetas azules del CRC a más de 60 UFAD/UFA. El International Group había recopilado más datos sobre el número de tarjetas azules y certificados estatales expedidos a UFAD/UFA y descubrió lo que parece ser una práctica común en 11 jurisdicciones en las que se expiden certificados estatales CRC para las UFAD/UFA. Si bien no todos los Estados a los que se solicitó información para este ejercicio la suministraron, se confirmó que se habían expedido certificados estatales CRC a 41 UFAD/UFA.

6.3.3 Si bien la ICS y el International Group no pudieron ofrecer una explicación del porqué algunos Estados han expedido certificados CRC (o los han solicitado), el hecho de que 11 hayan confirmado esta práctica indicó que algunos Estados Parte ya consideran que las UFAD/UFA están comprendidas en la definición de “buque” y que, por tanto, aplicarían el régimen del CRC/Fondo de 1992 en caso de que se produjera un derrame de hidrocarburos persistentes procedentes de dichos buques.

## **7 Cuestiones examinadas por el Grupo de trabajo**

7.1 ¿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 párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992?

7.1.1 En su opinión jurídica el profesor Lowe concluyó que las UFAD y las UFA no deberían estar comprendidas en la definición del término “buque” excepto por lo que se refiere a las tres siguientes categorías (documento [IOPC/OCT11/4/4](#), párrafo 3.10):

- a) gabarras que están siendo remolcadas por buques que navegan (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 que tienen propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima de modo que puedan utilizarse como unidades de almacenamiento o bien para el transporte de hidrocarburos a granel como carga; y
- c) embarcaciones originalmente construidas o adaptadas (o que pueden ser explotadas) como buques para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente transformadas en UFAD, que mantienen la capacidad de navegar por mar con gobierno y propulsión propios.

7.1.2 En la primera reunión del Grupo de trabajo muchas de las delegaciones que se pronunciaron en respuesta a esta cuestión se mostraron claramente a favor de la adopción de una interpretación amplia respecto a la definición de “buque”. Se consideró con inquietud que la exclusión de las UFAD y de las UFA de la cobertura del régimen internacional de indemnización sería contraria al propósito del régimen y que podría exponer a grandes riesgos a las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

7.1.3 En el documento que presentó en la segunda reunión del Grupo de trabajo Australia confirmó que no estaba de acuerdo con una expresión demasiado general según la cual “las UFAD no son buques”. En su lugar, se mostró a favor de la elaboración de criterios interpretativos similares a los propuestos por el profesor Lowe, a los que se añadirían otros dos criterios que, se sugirió, ayudarían a evaluar las circunstancias de cada caso de una forma coherente y a la vez adaptable (véanse los párrafos 6.2.3 y 6.2.4).

- 7.1.4 En el documento que presentaron en la segunda reunión del Grupo de trabajo los Países Bajos también se mostraron de acuerdo con las categorías que figuran en el párrafo 7.1.1 a)-c) e indicaron que un buque tanque cargado que permanece en la misma posición durante un largo periodo, un buque tanque que permanece en la misma posición durante un largo periodo y que realiza operaciones de buque a buque, una unidad móvil mar adentro y una instalación flotante de recepción de desechos de hidrocarburos se deberían incluir en la definición de “buque” en virtud de los Convenios de 1992. Sin embargo, manifestaron además que la definición debería ser incluso más amplia y que debería ajustarse más a otros convenios de la OMI.
- 7.1.5 En el documento IOPC/APR13/7/4, presentado por la ICS y el International Group, también se examinaron las categorías de UFAD descritas por el profesor Lowe que figuran en el párrafo 7.1.1 a)-c). Los autores señalaron que en estas categorías están presentes los criterios aplicables al transporte de hidrocarburos y la realización de un viaje, de modo que las UFAD correspondientes podían clasificarse perfectamente como “buques” según el párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992. Añadieron que la sencillez lingüística de la definición de “buque” y los trabajos preparatorios de los Protocolos de 1984 indicaban claramente que una UFAD era un “buque” a los efectos del CRC y que el concepto de “transporte” en la parte principal de la definición no implica necesariamente un desplazamiento de A a B. En su opinión, los hidrocarburos “almacenados” en un buque constituían un “transporte” por el buque.
- 7.1.6 Los autores sugirieron que si el Grupo de trabajo estaba de acuerdo con este planteamiento, entonces la cuestión de la aplicación de los Convenios a las UFAD/UFA resultaba menos compleja de lo previsto anteriormente y que la cuestión restante sería decidir si cabía formular una recomendación a la Asamblea del Fondo de 1992 para la inclusión de las UFAD/UFA en el ámbito de aplicación del CRC de 1992 mientras llevan a cabo su función de almacenamiento. Los autores señalaron a la atención del Grupo de trabajo la política y/o la práctica actuales en 11 Estados que exigen tarjetas azules CRC a las UFA/UFAD y que expiden o solicitan certificados estatales que demuestren que existe un seguro en vigor. Se señaló que es de suponer que estos Estados aplican dichas prescripciones en el entendimiento de que si se produce un derrame de una UFAD/UFA se aplicaría el CRC de 1992, activándose así los derechos y obligaciones establecidos en el Convenio, que incluyen las disposiciones de encauzamiento de la responsabilidad, la responsabilidad objetiva del propietario y el derecho de los demandantes a emprender acciones directas contra el propietario y la aseguradora, así como una garantía de que las reclamaciones que reúnen los requisitos serían admisibles en virtud de los Convenios. Si el CRC de 1992 no se aplica a las UFAD/UFA, no se podría recurrir a esos derechos y los Estados no deberían esperar que se expidan tarjetas azules CRC a estos buques ni deberían expedir certificados estatales.
- 7.1.7 Se desarrolló un largo debate en que se tuvieron en cuenta las propuestas recogidas en los tres documentos presentados en la reunión en relación con esta cuestión, así como la opinión jurídica original del profesor Lowe. Ninguna delegación estuvo en desacuerdo con las tres categorías que figuran en el párrafo 7.1.1 a)-c), que el profesor Lowe había sugerido que se deberían incluir en la definición de “buque”. Sin embargo, siguió dándose una divergencia de opiniones acerca de si la definición de “buque” debería excluir, con la excepción de las tres categorías especificadas, las UFAD o si convenía darle un significado mucho más amplio.
- 7.1.8 Varias delegaciones consideraron que el transporte de hidrocarburos a granel como carga era un elemento esencial a la hora de decidir si un buque debería considerarse como tal, apuntando para ello que era una condición que el buque se encontrara realizando un viaje. Esas delegaciones concluyeron por tanto que, de ser así, los buques que almacenaban hidrocarburos pero que nunca navegaban no se deberían considerar “buques”.
- 7.1.9 Sin embargo, un gran número de delegaciones no compartieron esa opinión y señalaron en cambio que, como lo han propuesto la ICS y el International Group, el transporte de hidrocarburos era el elemento esencial para decidir si un buque se debe considerar como tal. Una delegación opinó que un buque o una unidad flotante que almacena hidrocarburos que están sujetos a contribución en virtud del Convenio del Fondo de 1992 forma parte de la cadena de transporte y que, siempre que no sea el



destino final de la carga, debería considerarse como un “buque”. Otras delegaciones se refirieron al espíritu del Convenio, señalando que las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos deberían ser el principal motivo de preocupación y que siempre que fuera posible deberían eliminarse posibles lagunas en la cobertura.

- 7.1.10 Ambas partes dieron un amplio apoyo a la elaboración de criterios interpretativos y de soluciones prácticas, lo cual podría ayudar a la definición individual de cada buque en virtud de los Convenios de 1992. En vista de la persistente ausencia de un acuerdo sobre este particular, la Presidenta propuso el establecimiento de un grupo de consulta, integrado por Australia, Países Bajos, Japón, Noruega, el International Group y la ICS y por cualquier otra delegación interesada en aportar su contribución. Este grupo, que incluyó delegaciones con opiniones diversas, se reuniría antes de la siguiente reunión del Grupo de trabajo, con el fin de hacer converger las opiniones y, de ser posible, de presentar propuestas más concretas, posiblemente por medio de un documento o de criterios orientativos de los que puedan valerse los FIDAC y los Estados Miembros.

- 7.2 ¿Es un año un plazo razonable para que un buque permanezca fondeado antes de proseguir su viaje transportando hidrocarburos y aún clasificarse como “buque” en virtud del párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992?

Todas las delegaciones que respondieron a esta pregunta en la segunda reunión del Grupo de trabajo estaban en contra de la designación de un plazo fijo de un año. La Presidenta tomó nota de las observaciones formuladas y también hizo referencia a los debates celebrados en la primera reunión del Grupo y concluyó que, tras considerar debidamente esta cuestión, el Grupo de trabajo no apoyó la propuesta para la aprobación de un plazo fijo para que un buque permanezca fondeado antes de proseguir su viaje transportando hidrocarburos y aún clasificarse como “buque” en virtud del párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992.

- 7.3 ¿Debe la Asamblea del Fondo de 1992 confirmar su decisión de 2006 de que los hidrocarburos descargados en buques fondeados 'permanente o semipermanentemente' que se dedican a operaciones de trasbordo de hidrocarburos de un buque a otro deben clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del párrafo 1 del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992?

- 7.3.1 La delegación de los Países Bajos señaló en el documento IOPC/APR13/7/1, apartado 3, que un buque tanque que permanece fondeado en la misma posición durante un largo periodo y que se dedica a operaciones de trasbordo de un buque a otro constituye una situación habitual. En el documento se explicaba que los petroleros pueden transportar cantidades ingentes de hidrocarburos que deben descargarse en puertos diferentes. Estos buques tanque son enormes y normalmente no pueden atracar en puertos ni transportar hidrocarburos en aguas poco profundas. A menudo permanecen en la misma posición durante semanas, meses e incluso años, y transfieren los hidrocarburos a petroleros de abastecimiento más pequeños y maniobrables para su transporte a los puertos de destino.

- 7.3.2 Otra situación descrita en el documento es la del transporte de crudos a bordo de pequeños petroleros de abastecimiento desde fuentes en tierra hasta un lugar en el mar donde un buque permanentemente fondeado recibe estos cargamentos para su almacenamiento y agrupación antes de proceder a descargar el cargamento agrupado en otros buques tanque que lo transportan a su destino final.

- 7.3.3 La delegación de los Países Bajos y otra delegación se refirieron al mayor riesgo de derrames de hidrocarburos que plantean las operaciones de trasbordo de buque a buque, como en las situaciones descritas, e indicaron que dado que esos buques están perfectamente adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, dichos buques tanque deberían ser considerados como “buques” y estar cubiertos por los Convenios de 1992. En el apartado 3.3 de su documento los Países Bajos se referían al planteamiento en que se basaban las decisiones adoptadas en 2006 por la Asamblea del Fondo de 1992, y de conformidad con esas decisiones los Países Bajos consideraban un buque tanque que permanece en la misma posición durante un largo periodo como semipermanentemente fondeado y por consiguiente los hidrocarburos recibidos como hidrocarburos sujetos a contribución.

- 7.3.4 Otras delegaciones apoyaron este argumento y manifestaron su satisfacción con la decisión de 2006. Una delegación sugirió que la anulación de esta decisión para disponer que si un buque tanque transporta los hidrocarburos a una terminal en tierra estos se consideren hidrocarburos sujetos a contribución, pero que si se trasbordan mediante operaciones de buque a buque no se consideren como tales fomentaría aún más el uso de estas operaciones, dando como resultado un riesgo mayor de derrames.
- 7.3.5 Otras delegaciones no se mostraron de acuerdo con la decisión de 2006 y señalaron a la atención del Grupo de trabajo una serie de dificultades prácticas experimentadas por los Estados, incluida la obtención de los formularios de notificación de hidrocarburos requeridos que deben suministrar dichos buques. Una delegación se refirió a la definición de una instalación terminal que figura en el párrafo 8 del artículo 1 del Convenio del Fondo de 1992: "todo emplazamiento destinado al almacenamiento de hidrocarburos a granel apropiado para recibir hidrocarburos llegados en un medio de transporte acuático; la expresión incluye toda instalación situada mar adentro y conectada a dicho emplazamiento". La delegación recalcó que la conexión a un emplazamiento en tierra era en su opinión un elemento clave para determinar si era o no la instalación receptora de la carga. Si no había un oleoducto de conexión entonces en opinión de la delegación los hidrocarburos a bordo no se podían considerar como carga sujeta a contribución.
- 7.3.6 Pese a que se reconocieron las dificultades prácticas planteadas por la decisión de 2006 de la Asamblea, el Grupo de trabajo permaneció dividido en cuanto a esta cuestión y en consecuencia el Presidente propuso que fuera examinada también por el Grupo de consulta con el fin de elaborar posibles soluciones, ya fuera en forma de una resolución o de nuevos criterios orientativos que pudieran ayudar al Grupo de trabajo a buscar un medio para seguir adelante.
- 7.4 Puesto 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', ¿se debe decidir si los hidrocarburos a bordo de los mismos se clasifican como 'recibidos' a los efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992?
- Todas las delegaciones que se pronunciaron en respuesta a esta pregunta apoyaron la propuesta, formulada originalmente por la delegación danesa en el documento [IOPC/OCT10/4/3/1](#), de que los hidrocarburos a bordo de estos 'buques nodriza' no se clasifiquen como hidrocarburos sujetos a contribución.
- 7.5 ¿Es un año un plazo razonable más allá del cual un buque debe considerarse fondeado 'permanente o semipermanentemente', y los hidrocarburos recibidos en dichos buques deben clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del párrafo 1 del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992?
- 7.5.1 El Grupo de trabajo había convenido en que no se podía utilizar un plazo fijo para decidir si un buque debe considerarse fondeado 'permanente o semipermanentemente'.
- 7.5.2 Por lo que respecta a decidir si los hidrocarburos a bordo de dichos buques deben clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución, la delegación de los Países Bajos se refirió a la situación que describieron en el documento IOPC/APR13/7/1, apartado 2, y a su posterior propuesta en relación con esta cuestión. La situación se refería a superpetroleros que cargan hidrocarburos en, por ejemplo, el golfo Pérsico, y que navegan a poca velocidad al sur de África sin conocer su destino final hasta mucho más tarde, cuando se confirma que tienen un "comprador". De acuerdo con la delegación neerlandesa, estos buques tanque funcionan, de hecho, como "almacenamientos flotantes en movimiento" y a menudo aparecen cerca del litoral holandés. Además, algunos buques tanque, como alternativa a navegar despacio, permanecen fondeados un cierto periodo (días, semanas o meses) a la espera de instrucciones para dirigirse a su destino.
- 7.5.3 En opinión de los Países Bajos, cuando un buque tanque cargado permanece fondeado en la misma posición, no se reciben hidrocarburos en puertos ni instalaciones, por lo cual los hidrocarburos que se

llevan a bordo no están comprendidos en la definición de hidrocarburos sujetos a contribución. Esta opinión recibió el apoyo de varias delegaciones.

## 7.6 Otras cuestiones

- 7.6.1 En la primera reunión del Grupo de trabajo la Presidenta manifestó que los Estados Miembros estaban invitados a referirse a otras cuestiones que estuvieran comprendidas en el mandato del Grupo de trabajo para su examen en la siguiente reunión del Grupo y alentó a las delegaciones a hacerlo mediante la presentación al Grupo de un documento a tal efecto.

### *Gabarras*

- 7.6.2 La delegación de Australia presentó el documento IOPC/APR13/7/3, en que describió una situación que se dio frente a la costa de Australia Occidental en que una gabarra de carga general se separó del buque remolcador y se fue a la deriva durante varios días. Se indicó que si bien en este caso no se transportaba un cargamento de hidrocarburos, el suceso planteó la interrogante de si el régimen internacional de indemnización se aplicaría a este tipo de situaciones.
- 7.6.3 Las gabarras remolcadas son, en opinión del profesor Vaughan Lowe, "buques" (documento [IOPC/OCT11/4/4](#), Anexo I, párrafo 122). No obstante, Australia pidió que se confirmara que, si se rompía el cabo de remolque, una gabarra perdería su condición de "buque" y si el Fondo debería pagar una indemnización si una gabarra a la deriva derramara su carga de hidrocarburos, ya que el Fondo paga indemnización por "daños debidos a contaminación", cuya definición está vinculada a la definición de "buque".
- 7.6.4 En opinión de las delegaciones que se pronunciaron sobre esta cuestión la condición de la gabarra no cambiaría en la situación descrita y en tales circunstancias se aplicaría el Convenio del Fondo de 1992.

### *Instalación flotante de recepción de desechos de hidrocarburos*

- 7.6.5 La delegación de los Países Bajos presentó el apartado 5 del documento IOPC/APR13/7/1/Rev.1, en que se describe una situación en la cual un buque, originalmente proyectado y construido como buque tanque, se transforma en una instalación flotante de recepción. La instalación no es apta para la navegación, no tiene equipo de propulsión y está permanentemente fondeada. Se utiliza para la recepción de desechos oleosos y los residuos de hidrocarburos recuperados de tales desechos se venden. Se hizo referencia al caso del *Slops*, al que se retiró la hélice y en el que se desactivaron y precintaron oficialmente las máquinas.
- 7.6.6 Los Países Bajos propusieron que las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos causada por ese tipo de instalaciones deberían ser indemnizadas en virtud del Convenio del Fondo de 1992 y que los hidrocarburos a bordo de esas instalaciones se deberían considerar como hidrocarburos sujetos a contribución, aunque en la práctica una instalación de recepción de desechos probablemente no recibiría más de 150 000 toneladas de hidrocarburos.
- 7.6.7 Algunas delegaciones no se mostraron de acuerdo con los Países Bajos y opinaron que esas instalaciones no se deberían incluir en la definición de "buque" en virtud de los Convenios de 1992. Una delegación señaló que nunca se pensó en aplicar a los desechos de hidrocarburos el CRC y el régimen de los Fondos y trajo a colación de nuevo el concepto del transporte de hidrocarburos, que consideró fundamental para el debate. Indicó que una instalación que está fondeada y no se ha acondicionado para la navegación y cuya función primordial es almacenar desechos de hidrocarburos en lugar de transportarlos no se debería considerar como un "buque". Algunas delegaciones se refirieron al suceso del *Slops* y a la decisión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de que este no era un buque, decisión que todavía apoyan esas delegaciones.

- 7.6.8 Varias delegaciones convinieron con los Países Bajos en que una instalación de ese tipo debería estar comprendida en la definición de “buque” en virtud de los Convenios de 1992. Algunas señalaron que el nombre de tal embarcación era irrelevante y que lo que importaba era su función, si quedaba comprendida en la definición de “buque” y si los hidrocarburos a bordo eran persistentes.
- 7.6.9 Una delegación hizo referencia a la situación de los desechos en el Caribe y explicó que Granada no tenía capacidad para procesar desechos de hidrocarburos y que durante varios años estas operaciones se habían desarrollado en Trinidad. La delegación se mostró preocupada por el hecho de que, a juzgar por las intervenciones de algunas delegaciones, quizá no proceda pagar indemnización en el caso de que los daños por contaminación ocurran como resultado del traslado de tales hidrocarburos o desechos de hidrocarburos.
- 7.6.10 Una delegación puso de relieve que el objetivo de los Convenios de 1992 radicaba en la indemnización de las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos y no en establecer políticas que produzcan resultados extraños, como el de no pagar indemnización en el ejemplo facilitado en el párrafo 7.6.9.
- 7.6.11 La delegación del International Group informó al Grupo de trabajo de que cuando recopiló los datos facilitados en el documento IOPC/APR13/7/4 en relación con las tarjetas azules expedidas a las UFAD y las UFA y los certificados estatales que se expidieron como resultado, no tuvo en cuenta las instalaciones flotantes de recepción de desechos de hidrocarburos. La delegación señaló que muy posiblemente los Clubs del International Group estaban expidiendo tarjetas azules a esas instalaciones convencidos de que estaban enmarcadas en el ámbito de aplicación del CRC y que los Estados también estaban expidiendo certificados estatales. El International Group se ofreció a llevar a cabo un estudio con el fin de determinar si se habían expedido tarjetas azules y certificados estatales y a informar al Grupo de consulta establecido por la Presidenta. Una delegación señaló que las opiniones sobre este particular habían estado divididas durante muchos años, que era improbable que el Grupo de trabajo llegara a un acuerdo y que quizá convenía excluir este punto de su mandato.
- 7.6.12 Una delegación planteó una cuestión relativa a la definición de hidrocarburos que la Presidenta consideró que era ajena al ámbito del mandato del Grupo de trabajo. La Presidenta invitó a la delegación a presentar un documento a la Asamblea del Fondo de 1992 para su examen.
- 7.6.13 La mayoría de las delegaciones convino con los Países Bajos en que los hidrocarburos a bordo de instalaciones flotantes de recepción de desechos deberían clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución. Otras no se mostraron de acuerdo y mencionaron las dificultades examinadas en el apartado 7.3, por ejemplo las relacionadas con la obtención de informes sobre hidrocarburos.
- 7.6.14 La Presidenta, tomando en consideración todas las opiniones expresadas, señaló que se daba un cierto traslapo con las otras cuestiones planteadas durante la reunión y propuso por tanto que el Grupo de consulta examinara este tema de debate. Invitó a otras partes interesadas a participar en la labor de ese Grupo con el fin de buscar una solución a esta cuestión. Sugirió que quizá había algunos criterios u orientaciones que pudieran aplicarse al buque o instalación con el fin de asegurarse de que esté cubierto por los Convenios de 1992. Puso de relieve que, incluso en el caso de que el Grupo de trabajo elaborara algunas directrices normalizadas de carácter general que pudieran ayudar, en la práctica, si se produjera un suceso que implicara al Fondo de 1992, el Comité Ejecutivo seguiría examinando las circunstancias individuales del caso en cuestión.

*Los regímenes de indemnización para las unidades móviles mar adentro*

- 7.6.15 La delegación de los Países Bajos se refirió en el párrafo 4.2.7 del documento IOPC/APR13/7/1 a debates recientes que han tenido lugar en las reuniones del Comité Jurídico de la OMI por iniciativa de Indonesia en relación con la responsabilidad e indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultante de trabajos de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro. La delegación recomendó que la Asamblea del Fondo de 1992 debería informar al Comité Jurídico de sus posibles decisiones o interpretaciones acerca de la definición de “buque” en

relación con las unidades móviles mar adentro para evitar duplicaciones o lagunas en los regímenes de indemnización para dichas unidades.

- 7.6.16 Algunas delegaciones señalaron que las unidades móviles mar adentro utilizadas en los trabajos de exploración para la producción de hidrocarburos no se deberían considerar como buques en virtud de los Convenios de 1992 y que dichas operaciones no estaban enmarcadas en el ámbito de los convenios.
- 7.6.17 La delegación de Indonesia confirmó que la decisión más reciente del Comité Jurídico con respecto a este punto, adoptada en su 99º periodo de sesiones, ha sido la de seguir analizando los aspectos relativos a la responsabilidad y la indemnización en relación con daños debidos a contaminación resultado de trabajos de exploración de hidrocarburos mar adentro, aunque no había acordado elaborar orientaciones o acuerdos modelo para ayudar a los Estados, como lo propuso Indonesia.
- 7.6.18 La Presidenta confirmó que el Comité Jurídico no estaba elaborando un nuevo instrumento jurídico sobre indemnización o responsabilidad para abarcar tales cuestiones e hizo referencia al informe del 99º periodo de sesiones del Comité, documento LEG 99/14, apartado 13. El Grupo de trabajo acordó que la Asamblea debería informar al Comité Jurídico de la OMI de cualquier decisión adoptada con respecto a la definición de “buque” que fuera de interés para los debates realizados en sus reuniones.

## **8 Conclusiones**

- 8.1 La Presidenta concluyó que la nota de la Secretaría IOPC/OCT11/4/4, que recoge el análisis jurídico del profesor Lowe relativo a la interpretación de la definición de “buque” siguió siendo el “documento base” de la labor del Grupo en la reunión de abril de 2013.
- 8.2 Por lo que se refiere a las cuestiones específicas que se desprenden del análisis del profesor Lowe señaladas en la apertura de la segunda reunión, el Grupo de trabajo adoptó las siguientes decisiones:
- a) ¿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 párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992?

Ambas partes dieron un amplio apoyo a la elaboración de criterios interpretativos y de soluciones prácticas, lo cual podría ayudar a la definición individual de cada buque en virtud de los Convenios de 1992. La Presidenta estableció un Grupo de consulta que se reuniría antes de la siguiente reunión del Grupo de trabajo, con el fin de hacer converger las opiniones y, de ser posible, de presentar propuestas más firmes, posiblemente por medio de un documento o de criterios orientativos de los que puedan valerse los FIDAC y los Estados Miembros.

- b) ¿Es un año un plazo razonable para que un buque permanezca fondeado antes de proseguir su viaje transportando hidrocarburos y aún clasificarse como “buque” en virtud del párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992 y debería esta decisión adoptarse a la luz de las circunstancias particulares del caso?

El Grupo de trabajo no apoyó la propuesta de un plazo fijo de un año.

- c) ¿La Asamblea del Fondo de 1992 debe confirmar su decisión, adoptada en octubre de 2006, de que los hidrocarburos descargados en buques fondeados 'permanente o semipermanentemente' que se dedican a operaciones de trasbordo de hidrocarburos de un buque a otro deben clasificarse como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del párrafo 1 del artículo 10 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 cuanto a esta cuestión y en consecuencia la Presidenta propuso que fuera examinada también por el Grupo de consulta.

- d) ¿La Asamblea del Fondo de 1992 debe decidir que, puesto que los 'buques nodriza' descritos en los párrafos 5.1 a 5.3 del documento [IOPC/OCT10/4/3/1](#) no están fondeados 'permanente o semipermanentemente', si los hidrocarburos a bordo de los mismos se clasifican como 'recibidos' a los efectos del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992?

El Grupo de trabajo apoyó la propuesta de que los hidrocarburos a bordo de dichos 'buques nodriza' no se deberían clasificar como hidrocarburos sujetos a contribución.

- e) ¿Es un año un plazo razonable más allá del cual un buque debe considerarse fondeado 'permanente o semipermanentemente', y, por lo tanto, deben clasificarse los hidrocarburos recibidos en dichos buques como hidrocarburos sujetos a contribución a los efectos del párrafo 1 del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992 y debe esta decisión adoptarse a la luz de las circunstancias particulares del caso?

El Grupo de trabajo convino en que no era posible acordar un plazo fijo que pudiera utilizarse para decidir si un buque debe considerarse fondeado 'permanente o semipermanentemente'. También apoyó la propuesta de que los hidrocarburos que se llevan a bordo no están comprendidos en la definición de hidrocarburos sujetos a contribución.

- 8.3 Las situaciones prácticas adicionales descritas, como la de la gabarra que perdió su cabo de remolque y la de la instalación flotante de recepción de desechos de hidrocarburos (apartado 7.6), también estimularon el debate en el Grupo de trabajo, pero si bien se llegó a un acuerdo con respecto a la primera situación, no sucedió lo mismo con esta última, que, por tanto, también se remitió al Grupo de consulta.
- 8.4 La Presidenta agradeció a todas las delegaciones que presentaron documentos para examen y a todos los que contribuyeron al debate durante la reunión. En el transcurso de la reunión varios participantes hicieron referencia al objeto y el espíritu de los Convenios. Todos ellos reconocieron la importancia de la protección y del pago oportuno de indemnización a las víctimas y muchos se refirieron a las ventajas que supone la eliminación de las deficiencias con respecto al proceso de indemnización. Sin embargo, algunos señalaron con preocupación que si se amplía la definición de buque se extendería el ámbito de aplicación del Convenio más allá de la intención original y se podría imponer una carga adicional imprevista a los contribuyentes.
- 8.5 Una delegación invitó a las otras delegaciones a plantearse la cuestión, antes de la próxima reunión, de si los Convenios tienen un plazo definido o si se pueden aplicar para hacer frente a un mundo cambiante y a cuestiones que quizá no se previeron cuando se elaboraron originalmente.
- 8.6 Algunas delegaciones señalaron con preocupación que la ampliación de la definición de "buque" requiere un debate serio y que los FIDAC deberían informar al Comité Jurídico de la OMI de cualquier cambio importante en la concepción actual del término en virtud de los Convenios de 1992. La Presidenta aseguró al Grupo de trabajo que todas las recomendaciones del Grupo de trabajo se atenderían en el marco del texto actual de los Convenios, pero convino en que se podía invitar a la Asamblea del Fondo de 1992 a que informe al Comité Jurídico de sus decisiones al respecto.
- 8.7 La Presidenta llegó a la conclusión de que, a la espera de la autorización de la Asamblea en su reunión en octubre de 2013, el Grupo de trabajo debería enmendar su mandato y celebrar una tercera reunión en la primavera de 2014. El Grupo de consulta, integrado por las delegaciones de Australia, Países Bajos, Japón, Noruega, el International Group of P&I Associations, la Cámara Naviera Internacional y cualquier otra delegación interesada en aportar su contribución, se reuniría el 28 de octubre de 2013 y, teniendo en cuenta los debates celebrados en esta reunión, trataría de elaborar propuestas más firmes en forma de criterios u orientaciones para su examen por el Grupo de trabajo.



**9      Medida que se ha de adoptar**

Asamblea del Fondo de 1992

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a:

- a) tomar nota de la información facilitada en el presente documento;
- b) considerar la posibilidad de revisar el mandato del Grupo de trabajo para que pueda continuar su labor y vuelva a reunirse según surja la necesidad;
- c) decidir si procede aprobar el establecimiento de un grupo de consulta con el fin de hacer converger las opiniones con respecto a las dos cuestiones pendientes de resolución planteadas al Grupo de trabajo; y
- d) notificar las decisiones pertinentes que puedan adoptarse con respecto a la definición de “buque” en virtud de los Convenios de 1992 al Comité Jurídico de la OMI para su información.

Séptimo Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992

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

---