FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992

SEGUNDO GRUPO DE
TRABAJO INTERPERIODOS
Punto 3 del orden del día

92FUND/WGR.2/2
31 marzo 1999
Original: INGLÉS

# APLICABILIDAD DE LOS CONVENIOS DE 1992 A LAS UNIDADES MAR ADENTRO

**Nota presentada por el Director**

| | |
|---|---|
| ***Resumen:*** | Se presenta información sobre los antecedentes relativos a las disposiciones aplicables de los convenios, junto con un resumen de los debates habidos en la 3ª sesión de la Asamblea. El Director plantea ciertos puntos, que podrían ser de asistencia para el Grupo de trabajo. |
| ***Medidas que han de adoptarse:*** | Tomar nota de la información suministrada. |

## 1 Introducción

1.1 Durante su 3ª sesión, la Asamblea examinó la aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 a las unidades mar adentro, es decir, a las unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y a las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO). La Asamblea decidió establecer un Grupo de trabajo interperiodos, cuya labor había de consistir en el estudio de los distintos aspectos relacionados con este tema (documento 92/FUND/A.3/27, párrafo 20.11).

1.2 Con objeto de facilitar el estudio de los temas en cuestión por parte del Grupode trabajo, se presenta en este documento información de fondo --suministrada, en parte, en documentos presentados en sesiones anteriores de la Asamblea--, además de reproducir la parte del Acta de las Decisiones de la 3ª sesión de la Asamblea, en la que se resumen los debates pertinentes (documento 92FUND/A/ES.3/17, presentado por el Director, el documento 92FUND/A.3/18, presentado por la delegación del Reino Unido, y el documento 92FUND/A.3/27, párrafos 20.1 - 20.14 (Acta de las decisiones)).

## 2 Antecedentes

2.1 En los últimos veinte años, se ha experimentado un mayor uso de sistemas flotantes para el almacenamiento de hidrocarburos. Dichas instalaciones han dejado de hallarse confinadas a yacimientos petrolíferos marginales, encontrándose hoy día en uso en la mayor parte de las regiones productoras de hidrocarburos. En general, las FSU son naves utilizadas para el almacenamiento de los crudos producidos en instalaciones de exploración y producción mar adentro o costeras, con anterioridad a su transporte

marítimo mediante buques tanque de lanzadera. Algunas unidades flotantes de producción son buques tanque plenamente funcionales con máquinas operacionales, mientras que otras son buques tanque cuyas máquinas han sido eliminadas, gabarras que nunca fueron unidades autopropulsadas o partes de buques tanque convertidas en unidades de almacenamiento después de algún siniestro.

2.2 Algunas de las FPSO se utilizan para la producción y almacenamiento de crudos de yacimientos mar adentro, cuya viabilidad económica no es suficiente para justificar la instalación de una plataforma fija. Si bien es cierto que las FPSO cuentan con complejos sistemas de anclaje para mantenerlas en posición, pueden ser trasladadas de un yacimiento a otro. Otras FPSO son instalaciones especialmente construidas, que permanecen en la misma ubicación durante su entera vida útil. Valga citar como ejemplo una FPSO, actualmente bajo construcción, con una capacidad de almacenamiento de 130 000 toneladas, que ha sido proyectada para un mínimo de 25 años de vida útil. Esta unidad, que estará ubicada a unos 160 kilómetros al oeste de las Shetland (Reino Unido), permanecerá en estación en aguas con profundidades de hasta 450 metros, llevándose a cabo las operaciones de inspección y mantenimiento mar adentro. La primera FPSO canadiense estará ubicada a 350 kilómetros al Sureste de St John´s, Terranova, a profundidades de unos 90 metros. Esta estructura posee una capacidad aproximada de almacenamiento de 135 000 toneladas y una vida útil proyectada de 25 años, sin que se espere haya necesidad de que entre en dique seco durante dicho período, a pesar de que es probable se vea sujeta a condiciones meteorológicas muy duras.

2.3 Los hidrocarburos producidos en un yacimiento mar adentro se almacenan en las FPSO, hasta que se descargan en los buques tanque de lanzadera. En la actualidad, hay FPSO en funcionamiento por todo el mundo, esperándose que su número ascienda a 100 para el año 2000. Su capacidad de almacenamiento varía mucha de una unidad a otra, pero en muchos casos excede 100 000 toneladas. Aunque es poco probable que, en el supuesto de que se trasladen de un yacimiento a otro, lleven a bordo una carga completa de hidrocarburos, es probable que lleven residuos de crudos, habiéndose sugerido que, a veces, las FPSO podrían llevar a bordo cantidades considerables de hidrocarburos, al desplazarse de un yacimiento a otro. Además, algunas FSU y FPSO abandonan el lugar donde se encuentran para evitar las posibles consecuencias de condiciones meteorológicas tales como hielos o tifones.

2.4 Las primeras FSU y FPSO eran buques tanque convertidos. A lo largo de los años, la industria petrolera ha venido introduciendo estructuras especiales de mayores dimensiones configuradas como buques, que han sido desplegadas bajo condiciones más exigentes y por períodos más prolongados. Las FSU y FPSO que están entrando en servicio son unidades especialmente construidas, a pesar de que puedan tener, en su mayor parte, características similares a las de los buques tanque tradicionales.

## 3 Regímenes nacionales de responsabilidad

3.1 El Director no tiene conocimiento de ningún Estado que haya introducido un régimen especial de responsabilidad para las FSU y FPSO.

3.2 Al parecer, en ausencia de un régimen de responsabilidad especial, la responsabilidad del operador de una FSU o FPSO es ilimitada. La situación sería distinta si estas estructuras fueran consideradas como 'buques', puesto que, en dicho caso, el derecho de limitación estaría regido por la legislación aplicable a los buques.

## 4 Convenio de Londres de 1977

4.1 Deberíamos mencionar en este contexto el Convenio sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultante de la exploración y la explotación de los recursos minerales de los fondos marinos (Londres, 1977), convenio abierto a los Estados con líneas costeras que dan al mar del Norte, mar Báltico o parte del océano Atlántico al norte de la latitud 36° Norte. Este Convenio no ha entrado en vigor.

4.2 La estructura general del Convenio de Londres es similar a la del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, recayendo la responsabilidad sobre el operador de la instalación de la que procedía el hidrocarburo

contaminante. La definición de 'instalación' es muy amplia, extendiéndose, entre otras cosas, a cualquier pozo o instalación, tanto fijos como móviles, que sean utilizados para la exploración, producción, tratamiento, almacenamiento, transmisión o recuperación del control del flujo de crudos procedentes de los fondos marinos o de su subsuelo. Sin embargo, el Convenio dispone que un buque definido de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 no será considerado como 'instalación'.

## 5 Medidas de seguro actuales

5.1 Los clubes P&I no aseguran las FPSO o FSU de la misma manera que los petroleros. Dado que el número de estas instalaciones no es suficiente para que los clubes P&I las consideren como riesgo mutuo, se acuerda un seguro especial para cada instalación, dependiendo las responsabilidades de las condiciones del contrato para la operación de la instalación.

5.2 Se tiene entendido que, por regla general, los clubes P&I tratan las FPSO como buques solamente cuando no se hallan conectadas a la instalación de explotación y producción. Consiguientemente, no se hallan cubiertas por el seguro P&I desde el momento en que se las conecta a una cabeza de pozo mar adentro, hasta que se desconectan de la misma. Durante dicho período, estas unidades se consideran como instalaciones petroleras mar adentro y están aseguradas separadamente. Se entiende asimismo que, durante el período en que se hallan conectadas, las FPSO dejan de considerarse como que enarbolan la bandera del Estado en el que el buque se encuentra registrado.

## 6 Plan de responsabilidad voluntario

Existe un plan de responsabilidad voluntario --Acuerdo sobre responsabilidad nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, OPOL--, financiado por las compañías petroleras que explotan instalaciones mar adentro en la Europa septentrional y occidental. La definición de instalaciones en el OPOL es amplia, abarcando las instalaciones fijas o móviles utilizadas para el tratamiento, almacenamiento o transporte de crudos desde los fondos marinos. Las partes contratantes del OPOL se comprometen a asumir una responsabilidad objetiva, en primer lugar con respecto a terceros, por cualquier reclamación resultante de daños de contaminación causados por cualquier instalación mar adentro por ellas operadas en nombre de todas las partes.

## 7 Disposición pertinente de los Convenios de 1992

7.1 La aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 a los derrames procedentes de unidades FSU y FPSO depende de si dichas estructuras caen dentro de la definición de 'buque' del Artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que dice:

> Se entiende por 'buque' toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte, a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

7.2 Posee asimismo interés la definición de 'hidrocarburos' en el Artículo I.5 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que dice:

> Se entiende por 'hidrocarburos' todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque.

7.3 El Artículo I.2 del Convenio del Fondo de 1992 incorpora las definiciones de 'buque' y de 'hidrocarburos' presentadas en los párrafos 7.1 y 7.2 anteriores.

7.4 La definición de 'buque' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es idéntica a la del Protocolo de 1984 al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Al examinarse la definición de 'buque' en la Conferencia Internacional sobre responsabilidad e indemnización por daños en conexión con el transporte de ciertas sustancias por mar, 1984, el Presidente de la Comisión Plenaria presentó la siguiente declaración introductoria:<1>

> El Presidente declaró que la primera labor a realizar era decidir si el Convenio de Responsabilidad Civil, en su forma revisada, debería tener aplicación a los buques tanque sin carga. El punto siguiente a decidir era si deberían incluirse en la ampliación los buques de carga combinados. Finalmente, y por cuanto respecta a los buques tanque sin carga y a los buques de carga combinados, debería decidirse sobre quién recae la carga de la prueba de que no hay a bordo residuos de hidrocarburos. Otro aspecto a considerar era si cualquier extensión en el alcance de la aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil debería tener asimismo aplicación al Convenio del Fondo.

7.5 Sobre la base de la labor preparatoria, parece que el tema de la aplicabilidad de los Protocolos de 1984 a las FSU y FPSO no se debatió en la Conferencia de 1984 y que las deliberaciones de la Conferencia iban dirigidas a los buques tanque sin carga y a los buques de carga combinados. Dado que este aspecto no se debatió durante la Conferencia de 1992, en opinión del Director, no es posible suponer si los autores de lo que se convirtió en los Protocolos de 1992 tuvieron intención de que la definición de 'buque' se extendiera a las FSU y FPSO.

## 8 Deliberaciones durante la 3ª sesión de la Asamblea

8.1 Las deliberaciones de la Asamblea durante su 3er período de sesiones sobre si los convenios de 1992 tenían aplicación a las FSU y FPSO estuvieron basadas en un documento presentado por la delegación del Reino Unido (documento 92FUND/A.3/18), resumiéndose los debates en el Acta de las decisiones de dicha sesión (documento 92FUND/A.3/27, párrafos 20.1 - 20.14).

8.2 La delegación del Reino Unido opinó que, para los fines del debate, sería más apropiado describir las embarcaciones en cuestión como unidades mar adentro, habiendo afirmado que no era su intención ampliar el alcance de los Convenios, sino más bien obtener clarificación sobre si las unidades mar adentro se hallaban cubiertas por los Convenios y, en caso afirmativo, cuáles de ellas.

8.3 En el documento presentado por la delegación del Reino Unido se afirmaba que, en los debates habidos con la industria, se habían identificado tres tipos de unidad mar adentro:

(i) unidades que eran 'buques' y que transportaban hidrocarburos, dentro del significado del Convenio del Fondo de 1992;
(ii) unidades que eran 'buques', pero que no transportaban hidrocarburos, dentro del significado del Convenio del Fondo de 1992;
(iii) unidades que no eran 'buques' dentro del significado del Convenio del Fondo de 1992.

8.4 La delegación del Reino Unido era de la opinión de que las unidades mar adentro del primer tipo se hallaban cubiertas por el régimen de indemnización establecido por los Convenios de 1992, mientras que era posible que los otros dos tipos no estuvieran cubiertos.

---

<1> Anales Oficiales de la Conferencia internacional sobre responsabilidad e indemnización por daños en conexión con el transporte de ciertas sustancias por mar, 1984 y Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971, 1992; Volumen 2, página 330.

8.5 Muchas delegaciones estuvieron de acuerdo con la delegación del Reino Unido por cuanto a que la interpretación de los términos 'buque' y de 'daños debios a la contaminación' contenidos en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 determinaba cuáles eran las unidades que caían dentro del alcance del régimen establecido por los Convenios de 1992. Dichas delegaciones compartían asimismo la opinión de que, para que una unidad mar adentro estuviera cubierta por los Convenios, debía ser un 'buque' (es decir, una nave apta para la navegación marítima o artefacto flotante en el mar, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga) y que la unidad debía tener también 'hidrocarburos' a bordo (es decir, hidrocarburos persistentes de origen mineral, transportados a bordo bien como carga o en los tanques de combustible líquido).

8.6 La Asamblea tomó nota del punto de vista de la delegación del Reino Unido por cuanto a la expresión 'transportados como carga', que podía interpretarse de la manera siguiente:

(i) los hidrocarburos transportados en viaje a o desde un puerto o terminal podían considerarse que eran 'transportados como carga';
(ii) los hidrocarburos transportados en cualquier viaje entre dos puntos específicos podían ser considerados como 'transportados como carga'; o
(iii) los hidrocarburos transportados en movimientos de cualquier género podían ser considerados como 'transportados como carga'.

8.7 Varias delegaciones opinaron que las circunstancias establecidas en el párrafo 8.6(i) deberían estar cubiertas por los Convenios. Por cuanto respecta a las circunstancias a que se hace referencia en el párrafo 8.6(ii), algunas delegaciones consideraron que un viaje solamente estaría cubierto por los Convenios si se realizaba de un punto a otro con la intención de llevar a cabo el transporte de hidrocarburos como carga y que, cuando dicho viaje no tenía como objetivo el transporte de hidrocarburos como carga, no debería estar cubierto. Algunas delegaciones expresaron ciertas dudas sobre si los viajes a que se hace referencia en el párrafo 8.6(ii) debían estar cubiertos. Varias delegaciones opinaron que las condiciones descritas en el párrafo 8.6(iii) no estarían cubiertas por los Convenios.

8.8 Algunas delegaciones insistieron en que debería hacerse distinción entre la producción y el transporte de hidrocarburos. Una delegación afirmó que consideraba como esencial la retención del concepto de un viaje programado y que las unidades llevaran a bordo todos los certificados pertinentes, tales como conocimientos de embarque, para realizar el viaje. Algunas delegaciones opinaron que solamente debían ser objeto de indemnización, en caso de derrame, hidrocarburos para los que se habían pagado las contribuciones correspondientes.

8.9 Una delegación manifestó que, puesto que los Convenios solamente tenían aplicación a buques "construidos y adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga", las plataformas de prospección, las plataformas de explotación y las unidades mar adentro no caían, en su opinión, dentro del alcance de los Convenios. Dicha delegación señaló que la referencia en el Convenio a "trasportados a bordo como carga" excluía las unidades mar adentro permanentemente amarradas en posición.

8.10 Muchas delegaciones opinaron que se encontraban operando en sus aguas unidades mar adentro del tipo bajo debate y que, por lo tanto, este tema era de gran interés para ellas.

8.11 Varias delegaciones consideraron que requerían información más detallada sobre las circunstancias específicas en las que ciertas unidades mar adentro eran utilizadas, a fin de que la Asamblea pudiera considerar casos específicos.

## 9 Posible participación de un consultor

9.1 La Asamblea invitó al Director a que estudiara la posibilidad de contratar a un consultor, que llevara a cabo un análisis de los temas en cuestión.

9.2 Tras haber examinado este tema, el Director opina que, puesto que los temas a que se hace referencia guardan relación con la interpretación de la definición pertinente en el Convenio de Responsabilidad Civil

de 1992 y no sobre la posición de las legislaciones nacionales, es probable que los mejores conocimientos técnicos se encuentren en el seno de las delegaciones participantes en el Fondo de 1992. Por esta razón, considera que, al menos por el momento, la contratación de un consultor no sería de gran asistencia. El Director es asimismo consciente de que son varias las delegaciones que están examinando estos temas, razón por la que no ha llevado a cabo la contratación de un consultor.

## 10 Opinión del Director

10.1 No cabe duda de que, si las unidades FSU y FPSO contienen hidrocarburos, constituyen un riesgo de contaminación por hidrocarburos. Así, pues, teniendo en cuenta el objetivo de los Convenios de 1992, a saber, la provisión de indemnización a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos, podría aducirse que existen razones para incluirlas dentro del alcance de los Convenios. Debería recordarse, sin embargo, que los Convenios de 1992 fueron redactados a fin de cubrir el transporte marítimo de hidrocarburos (véase el preámbulo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969).<2>

10.2 A la vista de la gran variedad de tipos de FSU y FPSO en existencia, podría aducirse que no es posible adoptar una posición clara sobre este punto en abstracto y que el tema debería ser tratado por los órganos competentes del Fondo de 1992, cuando surja un caso particular, a la luz de las circunstancias de dicho caso. Sin embargo, es importante para los Estados Miembros y para las industrias del transporte marítimo y de los seguros que el Fondo de 1992 tome una decisión que ponga en claro la situación legal desde el punto de vista del Fondo de 1992.<3>

10.3 En opinión del Director, a fin de que una unidad se encuentre cubierta por los Convenios de 1992, debería satisfacer dos criterios. En primer lugar, debería caer dentro de la definición de 'buque', es decir, que debería haber sido "construida o adaptada para el transporte de hidrocarburos a granel como carga". En segundo lugar, la unidad debería llevar 'hidrocarburos' a bordo, es decir, hidrocarburos persistentes de origen mineral a bordo, bien como carga o en los tanques de combustible líquido.

10.4 Por cuanto respecta al primer criterio, la expresión "construida o adaptada para el transporte de hidrocarburos a granel o como carga" se presta a diversas interpretaciones. Un punto a considerar es si la expresión debería interpretarse de manera que incluyera una estructura:

(a) cuando ha sido construida o adaptada de manera que *pueda* transportar hidrocarburos a granel como carga; o
(b) solamente cuando haya sido construida o adaptada *para fines de* transporte de hidrocarburos a granel como carga.

10.5 En todo caso, aquellas unidades proyectadas de manera que no puedan realizar el transporte de hidrocarburos a granel como carga, caerían al margen de la definición. Es posible, sin embargo, que algunas unidades construidas o permanentemente adaptadas para fines de almacenamiento, *puedan* transportar hidrocarburos a granel o carga. Si la interpretación (a) de la definición es correcta, dichas unidades caerían dentro de la definición de 'buque', mientras que si la interpretación (b) es correcta, dichas unidades quedarían al margen de la definición.

10.6 Por cuanto respecta al segundo criterio, es decir, que la unidad debería transportar hidrocarburos a bordo como carga o en los tanques de combustible líquido, podría señalarse lo siguiente. Una unidad de los tipos considerados puede tener capacidad para almacenar grandes cantidades de hidrocarburos y tener el equipo requerido para su carga y descarga. El Director opina que esto no es suficiente para considerar que la unidad 'transporta' hidrocarburos como carga y sugiere que, a fin de que se considere que los

---

<2> "Los Estados Partes del presente Convenio, conscientes de los peligros de la contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel,..."

<3> Al analizar este tema, deberá hacerse referencia a Colin de la Rue y Charles B Andersson: Shipping and the Environment, Law and Practice (1998), páginas 82-83.

hidrocarburos están siendo 'transportados', deberían ser transportados de un lugar a otro. En todo caso, parece que las FSU y las FPSO solamente deberían caer dentro de la definición de 'buque' cuando se encuentren desconectadas de las instalaciones de explotación y producción y se desplacen con hidrocarburos a bordo.

10.7 Parece ser que, en la situación indicada en el párrafo 8.6(i) anterior (transporte de hidrocarburos en viaje a o desde un puerto o terminal), deberá entenderse que los hidrocarburos están siendo transportados como carga. Por cuanto respecta a los otros casos a que hace referencia la delegación del Reino Unido (párrafos 8.6(ii) y 8.6(iii)), podría considerarse quizá que los hidrocarburos no están siendo transportados como carga. Esto no obstante, podría aducirse que, en conexión con el caso a que se hace referencia en el párrafo 8.6(ii), es decir, un viaje entre dos puntos específicos (por ejemplo, entre dos pozos), debería considerarse que los hidrocarburos se transportan como carga. En relación con el caso a que se hace referencia en el párrafo 8.6(iii), podría mantenerse que el movimiento no constituye transporte, debiendo observarse, sin embargo, que existen ocasiones en que estas unidades se desconectan de la cabeza del pozo y navegan para evitar condiciones meteorológicas adversas o para reducir el peligro de daños a la unidad y, consiguientemente, el riesgo de contaminación. Considerando que estos movimientos dan origen al mismo riesgo de derrames de hidrocarburos que los de los casos a que se hace referencia en los párrafos 8.6(i) y 8.6(ii), podría aducirse que este tipo de movimiento debería caer también dentro del alcance de los convenios de 1992.

10.8 Es posible que otro elemento de importancia sea si los hidrocarburos a bordo de la unidad estarían, en principio, sujetos a contribuciones de conformidad con el Artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992. Sería posible argüir que, si los hidrocarburos en cuestión se tuvieran en cuenta para fines de la evaluación de las contribuciones al Fondo de 1992, el Convenio debería tener aplicación a derrames de dichos hidrocarburos. Debería señalarse que, por regla general, los hidrocarburos contenidos en las FSU y FPSO serían llevados, en algún momento, por buque hasta un puerto o instalación terminal. Cuando la instalación receptora está ubicada en un Estado Miembro del Fondo de 1992, las cantidades antedichas serían comunicadas como 'recibos' de 'hidrocarburos contribuyentes' y formarían la base para la imposición de contribuciones.

10.9 El Director sugiere que podría elegirse entre una interpretación restrictiva y otra más amplia del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

(a) Las FSU y FPSO no fueron tomadas en consideración en la Conferencia Diplomática de 1984, en la que se amplió la definición de 'buque' a la definición hoy día contenida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Por esta razón, podría mantenerse que debería proporcionarse una interpretación restrictiva a la definición de 'buque'. Esto querría decir que las unidades mar adentro solamente caerían dentro de la definición cuando, tras haber sido desconectadas de la instalación de explotación o producción, transportaran hidrocarburos a o desde un puerto o instalación terminal.

(b) De aprobarse una definición más amplia, la definición de 'buque' podría incluir cualquier nave, con o sin sus propios medios de propulsión, construida o adaptada de forma que pueda realizar el transporte de hidrocarburos persistentes, bien en los espacios de carga o en los tanques de combustible líquido, a condición de que la unidad se encuentre en camino (es decir, desconectada de la instalación de exploración o producción), con hidrocarburos persistentes a bordo.

## 11 Medidas a adoptar por el Grupo de trabajo

Se invita al Grupo de trabajo a que tome nota de la información contenida en este documento.