



Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

Punto 4 del orden del día	IOPC/APR24/4/WP.1	
Fecha	30 de abril de 2024	
Original	Inglés	
Consejo Administrativo del Fondo de 1992	92AC24/92AES28	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC82	
Asamblea del Fondo Complementario	SAES12	●

RIESGOS QUE SUPONEN LOS BUQUES QUE NO ESTÁN ASEGURADOS Y QUE NO CUMPLEN LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD

Nota del Director

Resumen:	Según instrucciones del Consejo Administrativo del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario, y tomando nota de los debates de las delegaciones sobre este asunto, el Director ha preparado proyectos de Resoluciones del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario sobre el riesgo que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad para la consideración de los órganos rectores.
Medidas que se han de adoptar:	<p><u>Consejo Administrativo del Fondo de 1992</u></p> <p>Decidir si adopta el proyecto de Resolución del Fondo de 1992 sobre el aumento de la visibilidad de los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, tal como se establece en el anexo I.</p> <p><u>Asamblea del Fondo Complementario</u></p> <p>Decidir si adopta el proyecto de Resolución del Fondo Complementario sobre el aumento de la visibilidad de los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, tal como se establece en el anexo II.</p>

1 Introducción

- 1.1 El día de la apertura de las sesiones de abril de 2024 de los órganos rectores de los FIDAC, durante los debates relacionados con el riesgo creciente que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario encargaron al Director que preparara un proyecto de Resolución que abordara esta cuestión.
- 1.2 En consecuencia, el Director ha preparado dos proyectos de Resoluciones para la consideración de los órganos rectores. En el anexo I figura un proyecto de Resolución del Fondo de 1992. En el anexo II figura un proyecto de Resolución del Fondo Complementario.

2 Medidas que se han de adoptar

Consejo Administrativo del Fondo de 1992

- 2.1 Decidir si adopta el proyecto de Resolución del Fondo de 1992 sobre el aumento de la visibilidad de los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, tal como se establece en el anexo I.

Asamblea del Fondo Complementario

- 2.2 Decidir si adopta el proyecto de Resolución del Fondo Complementario sobre el aumento de la visibilidad de los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, tal como se establece en el anexo II.

* * *

ANEXO I

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA DEL FONDO DE 1992

Aumento de la visibilidad de los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad

EL CONSEJO ADMINISTRATIVO DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FONDO DE 1992), ACTUANDO EN NOMBRE DE LA ASAMBLEA DEL FONDO DE 1992,

RECORDANDO que, con arreglo a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, todo Estado Parte tiene la obligación primordial de asegurarse de que los buques que operan bajo su pabellón, o que entran en un puerto situado en su territorio o salen de él, cuentan con la cobertura de seguro necesaria u otra garantía financiera;

RECORDANDO TAMBIÉN que el incumplimiento de estas obligaciones convencionales podrá dar lugar a la responsabilidad del Estado;

TOMANDO NOTA CON PESAR Y GRAN PREOCUPACIÓN del aumento del comercio de hidrocarburos que en la actualidad se lleva a cabo por buques que no cumplen las condiciones de seguridad y no están asegurados, o que carecen de la cobertura suficiente, socavando de hecho las normas de seguridad y medio ambiente elaboradas por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como el régimen internacional de responsabilidad e indemnización basado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003;

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que recientemente se han dado siniestros de derrames de hidrocarburos en los que la fuente del derrame no está clara, no se identifica al propietario del buque responsable o el buque no cuenta con una cobertura de seguro suficiente;

TOMANDO NOTA CON PREOCUPACIÓN de que, con arreglo al Convenio del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 puede tener que pagar indemnización a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos en el Estado Miembro afectado sin recibir ninguna contribución del propietario del buque o su asegurador;

RECONOCIENDO que el reparto de responsabilidad entre las industrias naviera y petrolera es esencial para el funcionamiento eficaz y eficiente del régimen internacional de responsabilidad e indemnización;

CONSCIENTE de que esta situación podría continuar en el futuro si no se adoptan medidas para evitarla;

TOMANDO NOTA CON PESAR de que, si bien esta cuestión fue debatida por la Asamblea del Fondo de 1992 y en el Comité Jurídico de la OMI en varias ocasiones, y aunque es objeto de la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI, parte del comercio con hidrocarburos se sigue realizando con buques que no cumplen las condiciones de seguridad y no están asegurados, o que carecen de la cobertura suficiente;

RECONOCIENDO la necesidad de dar visibilidad a la situación actual, y de que los Estados y todas las partes interesadas hagan todo lo posible para impedir el comercio de hidrocarburos en el futuro por parte de buques que no estén asegurados, o que carezcan de la cobertura suficiente, infringiendo gravemente las normas de seguridad y medio ambiente que figuran en los convenios de la OMI pertinentes;

- 1 **INSTA A TODOS LOS ESTADOS** a que adopten las medidas necesarias para hacer cumplir las normas de seguridad y medio ambiente que figuran en los convenios de la OMI pertinentes, así como las prescripciones sobre la cobertura de seguro aplicables con arreglo a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, a los buques que enarbolan su pabellón, así como a los buques que entren en un puerto situado en su territorio o salgan de él;
- 2 **RECUERDA A CADA ESTADO AFECTADO POR UN DERRAME** que los FIDAC podrán no estar obligados a pagar indemnización si la persona, incluido un Estado, que sufre el daño no ha tomado todas las medidas razonables para interponer cualesquiera acciones legales que estén a su alcance;
- 3 **INSTA ADEMÁS** a aquellos Estados involucrados en un siniestro de contaminación por hidrocarburos ocasionado por un buque que no esté asegurado, o que carezca de la cobertura suficiente, o por un buque que infrinja significativamente las normas de seguridad y medio ambiente que figuran en los convenios de la OMI pertinentes, a que cooperen y se presten asistencia unos a otros en las investigaciones (incluidas las investigaciones penales) sobre las causas de tales siniestros y las personas implicadas (incluida la identidad del propietario del buque), y sobre los motivos por los cuales los buques operaban con una cobertura de seguro insuficiente o sin cumplir con las normas de seguridad y medio ambiente;
- 4 **ENCARGA** al Director, en consulta con el Órgano de Auditoría, que elabore un procedimiento interno para su observancia por la Secretaría de los FIDAC con objeto de reunir la información necesaria para determinar la aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, así como para determinar las partes involucradas;
- 5 **ENCARGA TAMBIÉN** al Director que, en consulta con el Órgano de Auditoría, elabore orientaciones para los Estados Miembros para la investigación de las circunstancias que rodean un siniestro de contaminación por hidrocarburos con el fin de identificar a los buques y las personas implicadas, incluidos, entre otros, los propietarios de los buques y sus aseguradores;
- 6 **ENCARGA ADEMÁS** al Director que siga protegiendo los intereses de los FIDAC, promueva la utilización de aseguradores fiables para velar por que el régimen internacional de responsabilidad e indemnización funcione según lo previsto y emprenda acciones en caso de que se produzca un siniestro que afecte a los FIDAC en el que el propietario del buque o su asegurador no cumpla las obligaciones que le corresponden con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

* * *

ANEXO II

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO

Aumento de la visibilidad de los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad

LA ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 2003 (Fondo Complementario),

RECORDANDO que, con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil, al Convenio del Fondo de 1992 y al Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003, todo Estado Parte tiene la obligación primordial de asegurarse de que los buques que operan bajo su pabellón, o que entran en un puerto situado en su territorio o salen de él, cuentan con la cobertura de seguro necesaria u otra garantía financiera;

RECORDANDO TAMBIÉN que el incumplimiento de estas obligaciones convencionales podrá dar lugar a la responsabilidad del Estado;

TENIENDO PRESENTE que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del Protocolo relativo al Fondo Complementario, una "reclamación promovida contra el Fondo de 1992 se considerará como una reclamación promovida por el mismo demandante contra el Fondo Complementario",

TOMANDO NOTA CON PESAR Y GRAN PREOCUPACIÓN del aumento del comercio de hidrocarburos que en la actualidad se lleva a cabo por buques que no cumplen las condiciones de seguridad y no están asegurados, o que carecen de la cobertura suficiente, socavando de hecho las normas de seguridad y medio ambiente elaboradas por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como el régimen internacional de responsabilidad e indemnización basado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003;

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que recientemente se han dado siniestros de derrames de hidrocarburos en los que la fuente del derrame no está clara, no se identifica al propietario del buque responsable o el buque no cuenta con una cobertura de seguro suficiente;

TOMANDO NOTA CON PREOCUPACIÓN de que, con arreglo al Convenio del Fondo de 1992 y al Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario pueden tener que pagar indemnización a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos en el Estado Miembro afectado sin recibir ninguna contribución del propietario del buque o su asegurador;

RECONOCIENDO que el reparto de responsabilidad entre las industrias naviera y petrolera es esencial para el funcionamiento eficaz y eficiente del régimen internacional de responsabilidad e indemnización;

CONSCIENTE de que esta situación podría continuar en el futuro si no se adoptan medidas para evitarla;

TOMANDO NOTA CON PESAR de que, si bien esta cuestión fue debatida por la Asamblea del Fondo de 1992, por la Asamblea del Fondo Complementario y en el Comité Jurídico de la OMI en varias ocasiones, y aunque es objeto de la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI, parte del comercio con hidrocarburos se sigue realizando con buques que no cumplen las condiciones de seguridad y no están asegurados, o que carecen de la cobertura suficiente;

RECONOCIENDO la necesidad de dar visibilidad a la situación actual, y de que los Estados y todas las partes interesadas hagan todo lo posible para impedir el comercio de hidrocarburos en el futuro por parte de buques que no estén asegurados, o que carezcan de la cobertura suficiente, infringiendo gravemente las normas de seguridad y medio ambiente que figuran en los convenios de la OMI pertinentes;

- 1 INSTA A TODOS LOS ESTADOS** a que adopten las medidas necesarias para hacer cumplir las normas de seguridad y medio ambiente que figuran en los convenios de la OMI pertinentes, así como las prescripciones sobre la cobertura de seguro aplicables con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil, al Convenio del Fondo de 1992 y al Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003 a los buques que enarbolen su pabellón, así como a los buques que entren en un puerto situado en su territorio o salgan de él;
- 2 RECUERDA A CADA ESTADO AFECTADO POR UN DERRAME** que los FIDAC podrán no estar obligados a pagar indemnización si la persona, incluido un Estado, que sufre el daño no ha tomado todas las medidas razonables para interponer cualesquiera acciones legales que estén a su alcance;
- 3 INSTA ADEMÁS** a aquellos Estados involucrados en un siniestro de contaminación por hidrocarburos ocasionado por un buque que no esté asegurado, o que carezca de la cobertura suficiente, o por un buque que infrinja significativamente las normas de seguridad y medio ambiente que figuran en los convenios de la OMI pertinentes, a que cooperen y se presten asistencia unos a otros en las investigaciones (incluidas las investigaciones penales) sobre las causas de tales siniestros y las personas implicadas (incluida la identidad del propietario del buque), y sobre los motivos por los cuales los buques operaban con una cobertura de seguro insuficiente o sin cumplir con las normas de seguridad y medio ambiente;
- 4 ENCARGA** al Director, en consulta con el Órgano de Auditoría, que elabore un procedimiento interno para su observancia por la Secretaría de los FIDAC con objeto de reunir la información necesaria para determinar la aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, así como para determinar las partes involucradas;
- 5 ENCARGA TAMBIÉN** al Director que, en consulta con el Órgano de Auditoría, elabore orientaciones para los Estados Miembros para la investigación las circunstancias que rodean un siniestro de contaminación por hidrocarburos con el fin de identificar a los buques y las personas implicadas, incluidos, entre otros, los propietarios de los buques y sus aseguradores;
- 6 ENCARGA ADEMÁS** al Director que siga protegiendo los intereses de los FIDAC, promueva la utilización de aseguradores fiables para velar por que el régimen internacional de responsabilidad e indemnización funcione según lo previsto y emprenda acciones en caso de que se produzca un siniestro que afecte a los FIDAC en el que el propietario del buque o su asegurador no cumpla las obligaciones que le corresponden con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.