



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 4 del orden del día	IOPC/OCT22/4/4/1	
Fecha	4 de octubre de 2022	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A27	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC79	
Asamblea del Fondo Complementario	SA19	●

## LOS POSIBLES EFECTOS DE LAS SANCIONES EN EL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN

### ACTIVIDADES QUE AUMENTAN EL RIESGO DE QUE SE PRODUZCAN DERRAMES DE HIDROCARBUROS

#### Documento presentado por Canadá, Japón y Reino Unido

#### **Resumen:**

Los transbordos de hidrocarburos de buque a buque en aguas internacionales y los métodos para ocultar la identificación de un buque pueden aumentar el riesgo de que se produzcan derrames de crudos y la exposición financiera del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario, y preocupan mucho a los Estados Miembros de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC).

#### **Medidas que se han de adoptar:**

Asamblea del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo Complementario

Tomar nota de la información.

## 1 Introducción

- 1.1 En los tres últimos años ha aumentado el número de transbordos de crudos de buque a buque en aguas internacionales y de “operaciones en la sombra” con los que eludir las sanciones y los elevados costes de los seguros.
- 1.2 Mientras el G7 y otros aliados trabajan conjuntamente para aplicar sanciones que restrinjan el comercio del petróleo ruso y siguen considerando a Rusia responsable por su guerra ilegal en Ucrania, esas peligrosas actividades están siendo utilizadas actualmente para eludir estas restricciones, lo cual preocupa mucho a los Estados Miembros de los FIDAC.
- 1.3 Los transbordos de buque a buque y las “operaciones en la sombra” aumentan el riesgo de que se produzcan derrames de crudos y posibles daños debidos a contaminación por hidrocarburos en los Estados Miembros de las proximidades. Además, estas conductas hacen difícil atribuir responsabilidad cuando se producen derrames que han sido originados en un buque. Eso aumenta el riesgo para los FIDAC, que pueden tener que asumir una mayor responsabilidad financiera al no poder aplicar el principio de que, quien contamina, paga.

## 2 Antecedentes

- 2.1 Canadá, Japón y Reino Unido están profundamente preocupados por los informes sobre el aumento de los transbordos de buque a buque en aguas internacionales. Normalmente, los transbordos tienen lugar en aguas abrigadas con objeto de reducir el riesgo de que se produzcan derrames. Si bien los transbordos de buque a buque son un medio legítimo para evitar el tener que entrar a una zona

portuaria, o cuando el excesivo tamaño de un buque le impide acceder a una terminal, estos transbordos de crudos en aguas internacionales se están utilizando para ocultar los destinos de las cargas con poca supervisión técnica y normativa, lo que aumenta también los riesgos para los tripulantes que participan en esas operaciones.

- 2.2 Estos transbordos pueden socavar el espíritu de las normas sobre las operaciones de buque a buque para petroleros que se prescriben en el capítulo 8 del Anexo I del Convenio MARPOL: normas de seguridad elaboradas y adoptadas por naciones marítimas que tienen por objeto prevenir la contaminación durante el transbordo de cargas de hidrocarburos entre petroleros en el mar. Estos transbordos están teniendo lugar en distintos lugares del mundo, lo que aumenta el riesgo de que se produzcan derrames de hidrocarburos para un amplio número de Estados Miembros de los FIDAC.
- 2.3 Asimismo, se ha producido un aumento en el número de petroleros para crudos que “operan en la sombra” (es decir, que desconectan los respondedores por satélite), lo que aumenta también el riesgo de que se produzcan colisiones y derrames de hidrocarburos. Diversos informes señalan además otras formas de proceder, tales como el uso de identidades y ubicaciones falsas, las desviaciones del rumbo y la navegación a la deriva cerca de otros buques. Estos métodos de confusión podrían hacer que los propietarios de esos buques evadieran la responsabilidad que les otorga el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y aumentan aún más el riesgo de que los FIDAC paguen indemnizaciones a partir del primer dólar que se genere como consecuencia de un “derrame misterioso”.
- 2.4 La combinación de las dos actividades, los transbordos de crudo de buque a buque en aguas internacionales y los métodos para ocultar la identidad de un buque, podría tener resultados catastróficos y aumentar de forma considerable el riesgo de que se produzca un derrame de crudo en los Estados Miembros de las proximidades, así como la exposición del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario.
- 2.5 Los Estados de abanderamiento están llamados a velar por que los buques tanque bajo su pabellón se adhieran al espíritu de las prescripciones convencionales sobre seguridad y a las normas prácticas para un transporte marítimo seguro que reduzcan al mínimo el riesgo de que se produzca una contaminación por hidrocarburos. Asimismo, los Estados de abanderamiento deberían considerar la posibilidad de pedir que se les envíe una notificación cuando los buques que enarbolan sus pabellones participen en operaciones en medio del océano, incluyendo este requisito en el manual para las operaciones de buque a buque. Además, los Estados ribereños deberían garantizar el cumplimiento de los convenios sobre seguridad e indemnización por parte de esos buques, y asegurarse de que las operaciones de transbordo de buque a buque se llevan a cabo de conformidad con las prescripciones convencionales sobre seguridad aplicables.

### **3 Medidas que se han de adoptar**

#### Asamblea del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo Complementario

Pedimos a la Asamblea del Fondo de 1992 y a la Asamblea del Fondo Complementario que tomen nota de estas prácticas peligrosas y condenen la realización de transbordos de buque a buque en aguas internacionales, así como las operaciones en la sombra y otros métodos para ocultar la identidad de un buque, todo lo cual aumenta el riesgo de que se produzcan derrames de crudos procedentes de buques tanque y la exposición del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario.

---