



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 4 del orden del día	IOPC/NOV24/4/3/1	
Fecha	11 de octubre de 2024	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A29	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC83	
Asamblea del Fondo Complementario	SA21	●

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

ELABORACIÓN DE UN PROCEDIMIENTO INTERNO PARA LA SECRETARÍA Y ORIENTACIONES PARA LOS ESTADOS MIEMBROS

Nota del Director

Resumen:

En las sesiones de abril de 2024 de los órganos rectores, varias delegaciones expresaron su preocupación por el aumento del transporte de hidrocarburos en buques que no cumplen las condiciones de seguridad, que no están asegurados o que carecen de la cobertura suficiente, y por el acaecimiento de siniestros de contaminación en los que las fuentes del derrame no están claras, lo que socava la integridad del régimen internacional de responsabilidad e indemnización, así como las normas de seguridad y medio ambiente establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI).

En un esfuerzo por abordar estas preocupaciones, los órganos rectores encargaron al Director que elaborara sendos proyectos de resolución para el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario a propósito de esta cuestión (documento [IOPC/APR24/4/WP.1](#)). Estos proyectos de resolución se debatieron posteriormente en la misma sesión, pero la decisión sobre su adopción se aplazó hasta las sesiones de noviembre de 2024 (véase el párrafo 4.2.2.4 del documento [IOPC/APR24/9/1](#)). Las observaciones recibidas sobre los proyectos de resolución tras las sesiones de abril de 2024 y la propuesta de texto revisado se presentan para consideración de los órganos rectores en el documento [IOPC/NOV24/4/3](#).

A la luz de la propuesta de varias delegaciones y reconociendo la urgencia del asunto, los órganos rectores encargaron al Director que comenzara a elaborar, en consulta con el Órgano de Auditoría, un procedimiento interno para su observancia por la Secretaría de los FIDAC en caso de que se produzca un siniestro, con el fin de recabar la información necesaria para determinar la aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, y para identificar a las partes implicadas.

Los órganos rectores también encargaron al Director que comenzara a elaborar, en consulta con el Órgano de Auditoría, orientaciones para que los Estados Miembros investiguen las circunstancias que rodean a 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.

Se encargó al Director que presentara un informe sobre las novedades en relación con el procedimiento interno y las orientaciones para los Estados Miembros en las sesiones de noviembre de 2024.

Medidas que se han de adoptar:

Asamblea del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo Complementario

- a) tomar nota de la información relativa a la elaboración de un procedimiento interno para su observancia por la Secretaría de los FIDAC en caso de acaecer un siniestro a fin de recopilar la información necesaria para determinar la aplicabilidad del CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, e identificar a las partes implicadas, y
- b) considerar y refrendar las orientaciones para que los Estados Miembros investiguen las circunstancias que rodean a un siniestro de contaminación por hidrocarburos en el que estén implicados buques que no cumplen las condiciones de seguridad y no están asegurados, o que tengan un seguro que no cumple plenamente las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992, y siniestros en los que la fuente del derrame no esté clara, con el fin de identificar a los buques y las personas implicadas, incluidos, entre otros, los propietarios de los buques y sus aseguradores.

1 Introducción

- 1.1 En las sesiones de abril de 2024 de los órganos rectores, varias delegaciones expresaron su preocupación por el aumento del transporte de hidrocarburos en buques que no cumplen las condiciones de seguridad, que no están asegurados o que carecen de la cobertura suficiente, y por el acaecimiento de siniestros de contaminación en los que las fuentes del derrame no están claras. También hicieron hincapié en las repercusiones que tales siniestros podrían tener para los FIDAC y el régimen internacional de responsabilidad e indemnización en su conjunto.
- 1.2 Los órganos rectores tomaron nota de las preocupaciones expresadas por las delegaciones y encargaron al Director que elaborara sendos proyectos de resolución para el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario a propósito de los buques sin seguro o que no operan en condiciones de seguridad, para su examen en un momento posterior de la sesión.
- 1.3 Siguiendo las instrucciones de los órganos rectores, la Secretaría preparó los proyectos de resolución para el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario, que respondían a las preocupaciones de las delegaciones y aumentaban la visibilidad de los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad. Los proyectos de resolución también recordaron a los Estados Miembros la importancia de sus obligaciones y responsabilidades (documento [IOPC/APR24/4/WP.1](#)). La mayoría de las delegaciones las debatieron en profundidad y solicitaron que la decisión sobre su adopción se pospusiera hasta las sesiones de los órganos rectores de noviembre de 2024. Las observaciones recibidas sobre los proyectos de resolución tras las sesiones de abril de 2024 y la propuesta de texto revisado se presentan para consideración de los órganos rectores en el documento [IOPC/NOV24/4/3](#).
- 1.4 Un gran número de delegaciones apoyaron las instrucciones propuestas al Director, contenidas en los proyectos de resolución, para desarrollar en consulta con el Órgano de Auditoría: i) un procedimiento interno que para su observancia por la Secretaría de los FIDAC en caso de acaecer un siniestro, con el fin de recopilar la información necesaria para determinar la aplicabilidad del CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, e identificar a las partes implicadas, y ii) orientaciones para que los Estados Miembros investiguen las circunstancias que rodean a 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.

- 1.5 Reconociendo la urgencia del asunto, los órganos rectores encargaron al Director que elaborara, en consulta con el Órgano de Auditoría, un procedimiento interno y las orientaciones para los Estados Miembros inmediatamente después de la sesión. Varias delegaciones sugirieron que eso facilitaría los debates y la adopción de las resoluciones en las sesiones de noviembre de 2024.

2 Procedimiento interno posterior al siniestro

- 2.1 A lo largo de muchos años, la Secretaría ha desarrollado y mantenido una serie de directrices internas para el Departamento de Reclamaciones, que se actualizan periódicamente. Contienen procedimientos detallados sobre todos los aspectos de la gestión de reclamaciones, desde el acaecimiento de un nuevo derrame hasta la conclusión del proceso de reclamación, incluida una sesión de lecciones extraídas. Cabe destacar que también se refieren a los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad.
- 2.2 Siguiendo instrucciones de los órganos rectores, se han revisado las directrices internas del Departamento de Reclamaciones para reflejar los debates mantenidos durante las sesiones de abril de 2024. Se ha incluido una nueva sección que se refiere específicamente al procedimiento para su observancia por la Secretaría de los FIDAC en caso de acaecer un siniestro a fin de recopilar la información necesaria para determinar la aplicabilidad del CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, e identificar a las partes implicadas.
- 2.3 Durante muchos años, tras el acaecimiento de un siniestro, la Secretaría ha llevado a cabo investigaciones exhaustivas de las circunstancias que lo rodearon y a fin de identificar a las partes implicadas, que incluyen:
- i) recolectar muestras para determinar si los hidrocarburos en cuestión son hidrocarburos persistentes;
 - ii) recopilar toda la información necesaria para determinar si el buque en cuestión entra dentro de la definición de "buque" tal como se define en el artículo I(1) del CRC de 1992, en el artículo 1.2 del Convenio del Fondo de 1992 y en el artículo 1.6 del Protocolo relativo al Fondo Complementario;
 - iii) recopilar información sobre el historial, la propiedad, la clase y el seguro del buque, y
 - iv) considerar y examinar todas las posibles fuentes de información, incluidos los Estados de abanderamiento actuales o anteriores, los Estados en los que el buque haya operado anteriormente, el Estado Miembro afectado, las organizaciones de control del Estado rector del puerto, las sociedades u organizaciones de clasificación, las empresas u organizaciones de seguros (aseguradores P&I y de casco y maquinaria) y los fletadores, entre otros. Además, las empresas privadas que rastrean buques o movimientos de hidrocarburos, los investigadores privados y los periodistas de investigación también pueden proporcionar información útil.
- 2.4 El Director ha compartido con el Órgano de Auditoría la nueva sección sobre el procedimiento interno que se incluyó en las directrices para el Departamento de Reclamaciones. El Órgano de Auditoría tomó nota de que existía un procedimiento interno que se había actualizado sobre la base de la experiencia práctica y de conformidad con las instrucciones de los órganos rectores.

3 Orientaciones para que los Estados Miembros investiguen las circunstancias que rodean a un siniestro de contaminación por hidrocarburos tras su acaecimiento

- 3.1 Siguiendo las instrucciones de los órganos rectores, la Secretaría preparó las orientaciones para la investigación de las circunstancias que rodean a un siniestro de contaminación por hidrocarburos tras su acaecimiento con el fin de identificar a los buques y las personas implicadas, incluidos, entre otros, los propietarios de los buques y sus aseguradores. Estas orientaciones tienen en cuenta las preocupaciones expresadas por los Estados Miembros y el debate celebrado en las sesiones de abril de 2024 de los órganos rectores en relación con el riesgo, cada vez mayor, que plantean los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, y los derrames de hidrocarburos en los que la fuente del derrame no está clara.

- 3.2 Las referencias en las orientaciones para los Estados Miembros a buques que no cumplen las condiciones de seguridad, que no están asegurados, buques con un seguro que no cumple plenamente las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992, y aquellos siniestros en los que la fuente del derrame no está clara, se han hecho en el contexto de las cuestiones a las que se enfrentan los FIDAC, y recordando el uso común de esos términos durante los debates específicamente en el foro de los órganos rectores de los FIDAC, que condujeron a la redacción de las resoluciones en abril de 2024.
- 3.3 La Secretaría trabajó en consulta con el Órgano de Auditoría en la preparación de estas orientaciones para los Estados Miembros e invitó a ayudar en su preparación a Rosalie Balkin, ex Subsecretaria General y directora de Asuntos Jurídicos y de la División de Relaciones Exteriores de la OMI, en su calidad de asesora jurídica de los FIDAC en cuestiones de derecho internacional público.
- 3.4 El proyecto de orientaciones para la investigación de las circunstancias que rodean a un siniestro de contaminación por hidrocarburos tras su acaecimiento se adjunta en el anexo a este documento.

4 Consideraciones del Director

- 4.1 El Director agradece los aportes del Órgano de Auditoría y la valiosa ayuda de Rosalie Balkin en la preparación de las orientaciones para los Estados Miembros.
- 4.2 El procedimiento interno se actualizará periódicamente para garantizar su pertinencia y eficacia. El Director confía en que la incorporación del procedimiento interno en las directrices para el Departamento de Reclamaciones ayudará a formalizar el modo en que la Secretaría ha recopilado información en el pasado, mejorando, al mismo tiempo, su capacidad para determinar la aplicabilidad del CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario en caso de siniestro, y para identificar a las partes implicadas.
- 4.3 Las orientaciones para los Estados Miembros se han concebido para ayudar a los Estados en caso de que se produzca un siniestro en el que se hubieran dado prácticas irregulares, más que como normas o procedimientos específicos que deban adoptarse y que puedan contradecir las políticas nacionales.
- 4.4 El Director cree que el procedimiento interno y las orientaciones para los Estados Miembros, junto con las resoluciones del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario relativas al aumento de la visibilidad de los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, ayudarán a los Estados Miembros en caso de un siniestro que implique prácticas irregulares.

5 Medidas que se han de adoptar

Asamblea del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo Complementario

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 y a la Asamblea del Fondo Complementario a:

- a) tomar nota de la información relativa a la elaboración de un procedimiento interno para su observancia por la Secretaría de los FIDAC en caso de acaecer un siniestro a fin de recopilar la información necesaria para determinar la aplicabilidad del CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, e identificar a las partes implicadas, y
- b) considerar y refrendar las orientaciones para que los Estados Miembros investiguen las circunstancias que rodean a un siniestro de contaminación por hidrocarburos en el que estén implicados buques que no cumplen las condiciones de seguridad y no están asegurados, o que tengan un seguro que no cumple plenamente las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992, y siniestros en los que la fuente del derrame no esté clara, con el fin de identificar a los buques y las personas implicadas, incluidos, entre otros, los propietarios de los buques y sus aseguradores.

PROYECTO DE ORIENTACIONES PARA QUE LOS ESTADOS MIEMBROS INVESTIGUEN LAS CIRCUNSTANCIAS QUE RODEAN A UN SINIESTRO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS EN EL QUE ESTÉN IMPLICADOS BUQUES QUE NO ESTÁN ASEGURADOS Y QUE NO CUMPLEN LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD

1 Introducción

A pesar de la plétora de normas internacionales que regulan la seguridad del transporte marítimo internacional, los siniestros de derrame de hidrocarburos siguen implicando buques que no cumplen las condiciones de seguridad debido a factores como su avanzada edad, la falta de reparaciones, un mantenimiento deficiente y la inobservancia de las normas de seguridad. Con demasiada frecuencia, estos factores van de la mano de la falta de un seguro adecuado. A esto hay que añadir el creciente número de estos buques que, por una razón u otra, intentan evadir los controles de las autoridades apagando el transpondedor del sistema de identificación automática (SIA) o las transmisiones de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) con el fin de realizar trasvases ilegales de hidrocarburos buque a buque, a menudo en circunstancias peligrosas que pueden dar lugar a derrames de hidrocarburos que exponen a los litorales a un mayor riesgo de daños por contaminación de hidrocarburos.

2 Objetivo de estas orientaciones

2.1 Estas orientaciones se han elaborado a raíz de las decisiones del Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992 y de la Asamblea del Fondo Complementario de abril de 2024, que encargaron al Director que comenzara a elaborar, en consulta con el Órgano de Auditoría, orientaciones para que los Estados Miembros investiguen las circunstancias que rodean a 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.

2.2 Estas orientaciones son especialmente pertinentes en situaciones en las que la información en torno a un siniestro de derrame de hidrocarburos no está clara, como la causa del derrame, el registro o el seguro del buque.

3 Necesidad de que los Estados afectados sean proactivos, especialmente cuando se trate de buques que no cumplen las condiciones de seguridad, que no están asegurados o que tengan un seguro que no cumple plenamente las disposiciones del artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992)

3.1 Es esencial que los Estados afectados por un derrame de hidrocarburos (en lo sucesivo, el "Estado afectado") adopten medidas proactivas siempre que un siniestro de contaminación por hidrocarburos plantee una amenaza de daños por contaminación a sus litorales, pesquerías y otros intereses costeros, en lugar de limitarse a notificar el siniestro a los FIDAC y esperar su asistencia. La demora en actuar con prontitud por parte de los Estados afectados puede provocar la pérdida de información vital en relación con el buque responsable del siniestro y su asegurador, así como sobre las circunstancias que rodearon al siniestro. Esto, a su vez, puede crear dificultades para los FIDAC, no solo en la evaluación de cualesquier reclamaciones por daños debidos a la contaminación (lo cual genera retrasos en el pago de indemnización por los daños) sino que también puede obstaculizar a los FIDAC en cualesquier

intentos subsiguientes de entablar acciones de recurso en virtud del Convenio del Fondo de 1992 para recuperar los costes de terceros potencialmente responsables. Los responsables últimos de estos costes, cuando no puedan recuperarse, serán inevitablemente todos los Estados Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992 y, potencialmente, en el Protocolo relativo al Fondo Complementario.

- 3.2 Reconociendo el peligro para la vida y la integridad física, y también para el medio marino, que representan los buques que no cumplen las condiciones de seguridad y que no están asegurados y, en un intento de prevenir las operaciones ilegales en el sector marítimo, la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI exige a los Estados que sean proactivos en todo momento y que adopten medidas destinadas a evitar que se produzcan estas situaciones en primer lugar^{<1>}.
- 3.3 Entre los beneficios resultantes de las medidas proactivas sugeridas y defendidas por la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI, en particular las medidas que deben aplicar los Estados rectores de los puertos y los Estados ribereños, es la ayuda que estas medidas pueden proporcionar a los Estados para identificar los buques potencialmente sospechosos que se encuentren en sus aguas, incluso antes de que se produzca un derrame de hidrocarburos.
- 3.4 Sin embargo, incluso cuando las medidas defendidas por la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI no ayuden directamente, en una situación dada, al Estado afectado a identificar el buque sospechoso y a vincularlo con un derrame concreto de hidrocarburos, cuanto más rigurosamente apliquen estas medidas los Estados de abanderamiento, rectores de los puertos y ribereños, menos derrames de hidrocarburos de este tipo se producirán, y los Estados ribereños correrán menos riesgos.

4 Necesidad de que los Estados afectados faciliten información a los FIDAC

Cuanta más información se facilite a los FIDAC sobre las circunstancias que rodean el siniestro de contaminación, más fácil será para el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario decidir si los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario se aplican al siniestro y decidir si autorizar al Director a efectuar pagos de indemnización por reclamaciones derivadas del siniestro. En la información sobre las circunstancias que rodean al siniestro de contaminación se debe indicar si el buque implicado es un "buque" según la definición del CRC de 1992. También se deben incluir detalles sobre el o los buques implicados, su historial, propiedad, clase y cobertura de seguro, así como el tipo de hidrocarburo en cuestión, todos ellos datos importantes.

<1> Se insta a los Estados de abanderamiento a que garanticen que los buques inscritos en sus registros se adhieren a las medidas que prohíben o regulan los trasvases buque a buque, y que dichos buques cumplen los requisitos de prevención de la contaminación, y a que sopesen exigir a los buques inscritos en sus registros que actualicen su plan de operaciones buque a buque para incluir la notificación de cuándo y dónde participan en dichas medidas. Se insta a los Estados rectores de los puertos a velar por el cumplimiento de los convenios sobre seguridad y responsabilidad y a notificar a los Estados de abanderamiento cuando tengan conocimiento de la existencia de buques que adoptan intencionadamente medidas para evitar la detección. Se insta a los Estados ribereños a que supervisen las operaciones buque a buque en su mar territorial y ZEE y a adoptar las medidas adecuadas en los casos en que se detecte que los buques no cumplan la normativa sobre seguridad marítima o de prevención de la contaminación marítima.

5 Fuentes de información

Al buscar información sobre el siniestro, los Estados afectados no deben sentirse obligados a hablar solo con el capitán del buque sospechoso (aunque esta fuente es importante). Otras posibles fuentes de información incluyen los Estados de abanderamiento actuales o anteriores, los Estados en los que el buque haya operado anteriormente, el Estado Miembro afectado, las organizaciones de control del Estado rector del puerto, las sociedades u organizaciones de clasificación, las empresas u organizaciones de seguros (aseguradores P&I y de casco y maquinaria) y los fletadores. Además, las empresas privadas especializadas en el seguimiento de buques o movimientos de hidrocarburos también pueden proporcionar información útil. También deben entrevistar a tantas otras fuentes de información como sea posible, por ejemplo, investigadores privados, periodistas de investigación y reporteros que a menudo tienen sus propios contactos y fuentes de información, así como los propietarios y operadores de empresas locales y residentes que a menudo tienen conocimientos especializados de la zona en la que se produjo el derrame, las mareas y la costa circundante.

6 Aplicación de la legislación nacional

- 6.1 Cuando las circunstancias que rodean a un siniestro no están claras, o surgen dudas sobre el registro o el seguro del buque, se insta a los Estados afectados a utilizar todos los procedimientos legales nacionales disponibles para recuperar los costes de los daños causados por el derrame. Esto incluye recurrir a la legislación civil, como el derecho de responsabilidad civil, cuando se alegue que el derrame ha sido consecuencia de una negligencia, así como recurrir al derecho penal en los casos en que se alegue una infracción de la legislación nacional en materia de transporte marítimo y medio ambiente^{<2>}. El siniestro del *Gulfstream* es un ejemplo de un caso en el que es pertinente adoptar medidas de este tipo.
- 6.2 Como se indica en el artículo 4.1(b) del Convenio del Fondo de 1992, se exige a los reclamantes que tomen todas las medidas razonables para interponer los recursos judiciales de que dispongan contra los propietarios de buques responsables de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Estas vías legales deben seguirse sin esperar a que los FIDAC investiguen el derrame. El resultado de tales acciones judiciales será útil para ayudar a los FIDAC a identificar a las personas responsables de los daños por contaminación, así como para evaluar el alcance de los daños por contaminación causados por el derrame de hidrocarburos.

7 Determinación del lugar donde se produjeron los daños

Uno de los primeros pasos que debe dar un Estado Miembro afectado por un siniestro de contaminación por hidrocarburos es determinar si los daños por contaminación se causaron en su territorio, incluido su mar territorial, o en su zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente, como se establece en el artículo II(a) del CRC de 1992, y en el artículo 3(a) del Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario.

^{<2>} Dichas acciones legales deben tener en cuenta las Resoluciones A.987(24) y A.1056(27) de la OMI sobre "Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", así como el proyecto de directrices del Comité Jurídico de la OMI sobre "Trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos", adoptado en su 111.ª sesión y adjunto en el Anexo 1 del documento LEG111/17/Add.1.

8 Establecimiento de si los daños debidos a contaminación por hidrocarburos fueron causados por hidrocarburos persistentes

8.1 De conformidad con el artículo I(5) del CRC de 1992, se entiende por hidrocarburos^{<3>}:

"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".

8.2 Para reclamar indemnización en virtud del Convenio del Fondo de 1992 o del Protocolo relativo al Fondo Complementario, un reclamante debe demostrar que los hidrocarburos contaminantes cumplen los criterios mencionados, a saber, que se trata de hidrocarburos minerales persistentes^{<4>} que, debido a su composición química, suelen tardar en disiparse naturalmente cuando se derraman en el medio ambiente y que, por tanto, es probable que se extiendan y requieran una respuesta de limpieza.

8.3 Para demostrar si los hidrocarburos son persistentes o no^{<5>}, las autoridades competentes del Estado afectado deben tomar medidas para que un perito independiente tome muestras y las analice en un laboratorio competente lo antes posible después del siniestro. Lo más probable es que los FIDAC también realicen sus propias pruebas independientes de conformidad con sus directrices internas.

9 Determinación de si los hidrocarburos proceden de un buque

Es requisito para toda reclamación de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos con cargo a los FIDAC que el derrame de hidrocarburos causante de los daños proceda de un buque^{<6>}. Con este propósito, el concepto de "buque" se define en el artículo I(1) del CRC de 1992, en el artículo 1.2 del Convenio del Fondo de 1992 y en el artículo 1.6 del Protocolo relativo al Fondo Complementario de la siguiente manera:

"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

<3> Esto es diferente del concepto de "hidrocarburos sujetos a contribución" definido en el artículo 1.3 del Convenio del Fondo de 1992 y en el artículo 1.7 del Protocolo relativo al Fondo Complementario, que es pertinente para la evaluación de las contribuciones anuales, si las hubiere, que han de recaudarse de los Estados Contratantes (véanse los artículos 10-15 del Convenio del Fondo de 1992) en caso de derrame de hidrocarburos.

<4> Como crudo, fueloil, aceite diésel pesado y aceite lubricante.

<5> En los Convenios no se definen los hidrocarburos persistentes ni los no persistentes. Sin embargo, según las directrices "Guía para los hidrocarburos persistentes y sujetos a contribución" elaboradas por los FIDAC, se considera que un hidrocarburo es no persistente si en el momento del embarque al menos el 50 % de las fracciones de hidrocarburos (por volumen) se destila a una temperatura de 340 °C (645 °F) y al menos el 95 % de las fracciones de hidrocarburos, por volumen, se destila a una temperatura de 370 °C (700 °F) en ensayos realizados por el método D 86/78 de la American Society for Testing and Materials (ASTM) o a una revisión posterior de dicho método (documento [IOPC/APR24/7/1](#)).

<6> El artículo 4.2(b) del Convenio del Fondo de 1992 dispone que el Fondo no incurrirá en obligación de pagar indemnización si "el reclamante no puede demostrar que los daños resultaron de un suceso relacionado con uno o más buques".

a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte".

10 Determinación de si existe un vínculo entre el buque y el petróleo contaminante

- 10.1 Para determinar si los hidrocarburos proceden de un buque concreto, será necesario confirmar que el buque sospechoso es un buque según la definición pertinente y establecer el vínculo entre el buque sospechoso y los hidrocarburos contaminantes.
- 10.2 Cuando se produce un derrame de hidrocarburos, se insta a los Estados Miembros a que, en el marco de la investigación del siniestro, tomen muestras para establecer, entre otras cosas, el vínculo necesario entre el buque sospechoso y el hidrocarburo contaminante.
- 10.3 Cuando el buque sospechoso se encuentra todavía en las proximidades del derrame (por ejemplo, cuando ha zozobrado y se ha hundido, o cuando ha chocado contra un arrecife sumergido y no puede moverse sin ayuda), el vínculo necesario entre el buque sospechoso y los hidrocarburos contaminantes podría determinarse más fácilmente, al menos de forma preliminar, mediante pruebas fotográficas u otras pruebas visuales. En otros casos, sin embargo, puede ser necesario emplear métodos más sofisticados, incluidas, por ejemplo, las imágenes por satélite^{<7>}. Sin querer especificar los detalles de cualquier investigación, hay que tener en cuenta que las técnicas de "huella dactilar" forense de hidrocarburos pueden llevarse a cabo con muestras del sitio del derrame.
- 10.4 En los casos en que el buque sospechoso haya abandonado las inmediaciones, los transpondedores del SIA de la OMI que llevan los buques, obligatorios en virtud de la Regla V/19 del Convenio SOLAS, adoptada en 2000, así como el sistema LRIT de la OMI, obligatorio en virtud de la Regla V/19-1 del Convenio SOLAS, pueden ayudar a aportar pruebas sobre qué buques se encontraban en la zona del derrame en el momento estimado del siniestro. Si el buque sospechoso ha abandonado la zona, se insta a los Estados a cooperar unos con otros para identificar al buque sospechoso y sus movimientos, y a las autoridades del siguiente puerto de escala a recoger muestras de hidrocarburos.

11 Determinación de la causa del siniestro y las posibles medidas de recurso

- 11.1 Dependiendo de los resultados de la investigación sobre la causa del siniestro, puede ser necesario que los FIDAC interpongan un recurso contra las partes responsables. El Estado afectado debe llevar a cabo una investigación exhaustiva para identificar la causa del siniestro. Esto será importante para los FIDAC cuando preparen una posible acción de recurso contra las partes responsables. Por ejemplo, en un caso de abordaje, los FIDAC pueden recuperar los costes del buque responsable del abordaje^{<8>}.
- 11.2 Al investigar la causa del siniestro, se aconseja a los Estados afectados que tengan en cuenta el Código de investigación de siniestros de 2008^{<9>} adoptado por la Asamblea de la OMI que

<7> Tales técnicas se utilizaron para el siniestro en Israel (2021) para confirmar que los "hidrocarburos" procedían de un "buque", tal como se definen en los artículos I(5) y I(1), respectivamente, del CRC de 1992.

<8> Como en el siniestro del *Hebei Spirit* (Corea del Sur, 2007), donde una gabarra grúa chocó con el buque tanque *Hebei Spirit*, que estaba fondeado y amarrado.

<9> Adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos: Resolución MSC. 255(84) adoptada el 16 de mayo de 2008, en lo sucesivo Código de investigación de siniestros.

recuerda^{<10>} a los Estados que "mediante unos informes oportunos y exactos en los que se determinen las circunstancias y causas de los siniestros^{<11>} y sucesos marítimos puede mejorarse la seguridad de la gente de mar y la de los pasajeros así como la protección del medio marino". El objetivo principal del Código de investigación de siniestros de 2008 es proporcionar un enfoque común para que los Estados lo adopten al investigar accidentes y siniestros marítimos, con el fin de prevenir sucesos similares en el futuro, en lugar de repartir culpas o asignar responsabilidades. Sin embargo, las normas internacionales y las prácticas recomendadas en el Código también pueden ayudar en la investigación de la causa de un siniestro.

12 Determinación de si el buque sospechoso está asegurado de conformidad con el artículo VII del CRC de 1992

- 12.1 Con respecto a un buque matriculado en un Estado Parte en el CRC de 1992, el Estado Parte está obligado a expedir un certificado que acredite que el seguro u otra garantía financiera ha sido expedido o refrendado por la autoridad competente. Con respecto a un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, el certificado podrá ser expedido por la autoridad competente de cualquier Estado Parte^{<12>}.
- 12.2 El certificado^{<13>}, que es obligatorio llevar a bordo del buque^{<14>}, debe revestir la forma del modelo de certificado de seguro u otra garantía financiera en materia de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos que figura como anexo al CRC de 1992.
- 12.3 Esta información debería ayudar al Estado afectado a obtener de forma proactiva los pormenores del seguro contra la contaminación que lleva el buque sospechoso y a facilitar estos datos a los FIDAC lo antes posible después de que ocurra el siniestro. A este respecto, debe tenerse en cuenta que los FIDAC solo incurrirán en responsabilidad por el pago de indemnización a las personas que sufran daños por contaminación "si, de conformidad con lo establecido en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, esa persona no ha podido obtener una indemnización plena y adecuada de los daños"^{<15>}. Uno de los requisitos para ello, y un factor fundamental para que el régimen internacional de responsabilidad e indemnización siga funcionando con éxito, es que el propietario del buque esté obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, como una garantía bancaria, por la suma limitada fijada de conformidad con el artículo V(1) del CRC de 1992^{<16>}.

^{<10>} Código de Investigación de Siniestros, párrafo 3 del preámbulo.

^{<11>} El párrafo 2.9.7 del Código de Investigación de Siniestros establece que un "Siniestro Marítimo" incluye "daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques".

^{<12>} Artículo VII(2) del CRC de 1992.

^{<13>} De conformidad con el artículo VII(2) del CRC de 1992, el certificado deberá contener los siguientes datos: a) nombre del buque y puerto de matrícula; b) nombre y sede comercial del propietario; c) tipo de garantía; d) nombre y sede comercial del asegurador o de la otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro o la garantía; y e) periodo de validez del certificado, que no será mayor que el periodo de validez del seguro o de la garantía.

^{<14>} De conformidad con el artículo VII(4) del CRC de 1992, las autoridades que llevan el registro de matrícula del buque deben conservar copias del certificado o, si el buque no está matriculado en un Estado Parte, esta obligación corresponderá a las autoridades del Estado que expide o certifica el certificado.

^{<15>} Artículo 4.1 del Convenio del Fondo de 1992.

^{<16>} Artículo VII(1) del CRC de 1992.

12.4 Este certificado debe ser solicitado por el Estado afectado con carácter de urgencia tras un derrame de hidrocarburos en sus aguas. En caso necesario, el Estado puede recurrir a su legislación nacional para obtener el certificado.

13 Casos en que el asegurador es miembro del International Group of P&I Associations (International Group)

13.1 Cuando, como en la mayoría de los casos, el asegurador es miembro del International Group, la Circular de la OMI LEG.1/Circ.16 de 20 de junio de 2024^{<17>} confirma que la "tarjeta azul" emitida por el miembro del International Group y publicada en el sitio web del Club P&I debe ser prueba suficiente de la validez del certificado.

13.2 El memorando de entendimiento celebrado entre el International Group y los FIDAC establece un marco para su colaboración y esboza las condiciones en las que han cooperado estrechamente a lo largo de los años en la tramitación de siniestros.

13.3 Además, el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017) y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (TOPIA) 2006 (enmendado en 2017) se aplican a los buques tanque inscritos en Clubes P&I miembros del International Group y reasegurados a través de los dispositivos de puesta en común del International Group. Estos acuerdos también se inscriben en el marco de cooperación establecido por el International Group y los FIDAC. Se crearon para indemnizar al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario, respectivamente, por la indemnización pagada por encima del límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992, hasta ciertas cuantías.

14 Otros aseguradores

14.1 Cuando se reciban "tarjetas azules" u otra documentación similar de compañías de seguros, proveedores de seguridad financiera y Clubes P&I que no pertenezcan al International Group, de conformidad con la circular LEG.1/Circ.16 de la OMI, los Estados afectados deben tomar medidas activas para verificar la situación financiera y la solvencia de las empresas de seguros y los proveedores de seguridad financiera a fin de garantizar la disponibilidad de una indemnización rápida y adecuada para las víctimas de un siniestro de contaminación. Esto debe hacerse con carácter de urgencia tras un siniestro de contaminación por hidrocarburos.

14.2 Algunos buques tanque más pequeños implicados en un siniestro pueden estar asegurados contra la responsabilidad por contaminación por aseguradoras comerciales, que pueden tener un conocimiento muy limitado o nulo del régimen internacional de responsabilidad e indemnización establecido por los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. En tales casos, los Estados afectados deberían facilitar lo antes posible a la Secretaría de los FIDAC toda la información que puedan obtener sobre la identidad del asegurador y los datos de la póliza de seguro, en particular, información sobre el alcance de la cobertura de daños por contaminación. Esta información permitirá, a su vez, a la Secretaría de los FIDAC ponerse en

<17> Las Directrices que figuran en el Anexo de la circular LEG.1/Circ.16 de la OMI establecen las directrices para los Estados Parte en el CRC de 1992 para la aceptación de certificados de seguro y las compañías de seguros, los proveedores de seguridad financiera y los clubes de protección e indemnización (Clubes P&I). Las presentes directrices revocan las que figuran en el anexo de la circular n.º 3464 de 2 de julio de 2014.

ANEXO

contacto con el asegurador para explicarle cómo funciona el régimen internacional de responsabilidad e indemnización.

- 14.3 También se puede firmar un memorando de entendimiento o un acuerdo entre los FIDAC y el asegurador cuando los siniestros afectan a aseguradores que no forman parte del International Group, para establecer las condiciones en las que cooperarán en la tramitación del siniestro. Además, los FIDAC y la Asociación de Aseguradores Comerciales P&I (ACPII) han firmado un memorando de entendimiento que confirma que las dos partes se comprometen a cooperar en caso de siniestro en el que se vea involucrado un petrolero asegurado por la ACPII.
-