



Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

Punto 4 del orden del día	IOPC/NOV24/4/3	
Fecha	9 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

Nota del Director

Resumen:

Tras los debates de las sesiones de abril de 2024 sobre el riesgo que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, y después de un debate, relacionado con el anterior, sobre los posibles efectos de las sanciones en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, se invitó a los órganos rectores a formular observaciones sobre el asunto, examinar si era posible hacer frente a las inquietudes planteadas en el foro de los FIDAC y considerar cómo esto podría llevarse a cabo (véase el documento [IOPC/APR24/9/1](#)).

Varias delegaciones reiteraron su gran preocupación por el aumento del número de casos relacionados con el transporte de hidrocarburos por buques sin seguro o que no operan en condiciones de seguridad e hicieron hincapié en las repercusiones que tales siniestros podrían tener para los FIDAC y el régimen internacional de responsabilidad e indemnización en su conjunto.

Los órganos rectores 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, tal como se expone en el documento [IOPC/APR24/4/WP.1](#). Dichos proyectos se consideraron posteriormente durante las sesiones de abril de 2024.

La gran mayoría de las delegaciones presentes en la reunión contribuyeron al debate sobre el asunto, y todas se mostraron de acuerdo en que se debería adoptar una resolución para cada Fondo, en la que se aclarase la preocupación mostrada por los Estados Miembros y se establecieran medidas para abordar los principales problemas derivados de los siniestros en los que participaban buques que no estaban asegurados y que no cumplían las condiciones de seguridad. Sin embargo, las delegaciones solicitaron más tiempo para estudiar el texto de las Resoluciones, realizar consultas y debatir enmiendas específicas al texto.

Los órganos rectores encargaron al Director que volviera a publicar los proyectos de resolución del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario para su consideración en las sesiones de noviembre de 2024 de los órganos rectores. Se animó a los Estados a presentar a la Secretaría cualquier observación o sugerencia de revisión de las resoluciones.

En el presente documento se recogen las observaciones recibidas de las delegaciones desde las sesiones de abril de 2024 (anexo I), las consideraciones del Director sobre las sugerencias formuladas (sección 4) y proyectos de textos revisados para su examen por los órganos rectores (anexos II y III).

Medidas que se han de adoptar:Asamblea del Fondo de 1992

Teniendo en cuenta:

- i) la información que se expone en el documento [IOPC/NOV24/4/3/1](#) relativa al procedimiento interno que debe seguir la Secretaría en caso de siniestro;
- ii) el proyecto de documento de orientaciones que figura en dicho documento, y
- iii) las observaciones presentadas por las delegaciones,

decidir si adopta el proyecto de resolución revisado 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 II.

Asamblea del Fondo Complementario

Teniendo en cuenta:

- i) la información que se expone en el documento [IOPC/NOV24/4/3/1](#) relativa al procedimiento interno que debe seguir la Secretaría en caso de siniestro;
- ii) el proyecto de documento de orientaciones que figura en dicho documento, y
- iii) las observaciones presentadas por las delegaciones,

decidir si adopta el proyecto de resolución revisado 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 III.

1 Introducción

- 1.1 En su 82.^a sesión, en abril de 2024, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que siniestros como el del *Gulfstream* en Trinidad y Tobago suscitaban una gran preocupación y socavaban la integridad del régimen internacional de responsabilidad e indemnización (documento [IOPC/APR24/9/1](#), párrafos 3.6.35 a 3.6.40). Varias delegaciones apoyaron que era necesario un debate más exhaustivo respecto de las cuestiones más amplias relacionadas con los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, y el tema se planteó en los debates del Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, esa misma semana.
- 1.2 Habida cuenta de la preocupación mostrada por el Comité Ejecutivo, y del análisis conexo del Consejo Administrativo del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario sobre los posibles efectos de las sanciones en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, se invitó a los órganos rectores a que formularan observaciones sobre el asunto, examinaran si era posible hacer frente a las inquietudes planteadas en el foro de los FIDAC y consideraran cómo esto podría llevarse a cabo (véase la sección 4.1 del documento [IOPC/APR24/9/1](#)).
- 1.3 Varias delegaciones reiteraron su gran preocupación por el aumento del número de casos relacionados con el transporte de hidrocarburos por buques sin seguro o que no operan en condiciones de seguridad, e hicieron hincapié en las repercusiones que tales siniestros podrían tener para los FIDAC y el régimen internacional de responsabilidad e indemnización en su conjunto.
- 1.4 Tras la sugerencia de una delegación, los órganos rectores 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.

- 1.5 Los proyectos de resolución para el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario se presentaron en documento [IOPC/APR24/4/WP.1](#) y se debatieron en las sesiones de abril de 2024.
- 1.6 La gran mayoría de delegaciones presentes en la reunión hicieron aportaciones al debate sobre este asunto y todas convinieron en que los riesgos que plantean los buques sin seguro o que no operan en condiciones de seguridad eran un problema importante. Todas esas delegaciones, además, se mostraron de acuerdo en que se debería adoptar una resolución para cada Fondo, en la que se aclarase la preocupación mostrada por los Estados Miembros y se establecieran medidas para abordar los principales problemas derivados de los siniestros en los que participaban tales buques.
- 1.7 Sin embargo, a pesar de estar de acuerdo en la urgencia de la cuestión, por tratarse de un asunto importante, una amplia mayoría de delegaciones pidieron más tiempo para examinar el texto de la resolución, con el fin de llevar a cabo consultas y debatir enmiendas concretas al texto. En el transcurso de los debates se mencionaron brevemente una serie de puntos concretos, por ejemplo, los siguientes:
 - i) la importancia de garantizar que ciertos puntos de la resolución sean equilibrados y estén en consonancia con la Organización Marítima Internacional (OMI), en especial por lo que respecta a las referencias al Convenio de Responsabilidad Civil (CRC) de 1992, a la resolución A.1192(33) de la OMI y al problema del registro fraudulento de buques;
 - ii) la necesidad de un detenido examen de las referencias a las investigaciones penales y otros ámbitos que podrían entrar en la jurisdicción de los Estados Miembros, y
 - iii) la consistencia y claridad de ciertos términos utilizados en el documento, como son los casos de "que no cumplen las condiciones de seguridad" y "que carecen de la cobertura suficiente".
- 1.8 Los órganos rectores encargaron al Director que volviera a publicar los proyectos de resolución del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario sobre los riesgos que plantean los buques sin seguro o que no operan en condiciones de seguridad en las sesiones de noviembre de 2024 de los órganos rectores.
- 1.9 También se encargó al Director que distribuyera los comentarios y sugerencias de las delegaciones sobre el texto propuesto de las resoluciones, para permitir su examen por los Estados y propiciar un debate en noviembre de 2024 con miras a la adopción del texto final de las resoluciones en dicha reunión. Se alentó a los Estados a la pronta presentación de observaciones y sugerencias a la Secretaría para las revisiones de las respectivas resoluciones a más tardar el 13 de septiembre de 2024.
- 1.10 Un amplio número de delegaciones confirmó su apoyo a la instrucción que figura en las resoluciones para que el Director elaborase, en consulta con el Órgano de Auditoría, un procedimiento interno para su observancia por la Secretaría de los FIDAC con el fin de recabar la información necesaria para determinar la aplicabilidad del CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, así como las partes involucradas. Los órganos rectores encargaron al Director que comenzara a desarrollar dicho procedimiento interno e informara respecto de sus novedades en las sesiones de noviembre de 2024.
- 1.11 Los órganos rectores también apoyaron la propuesta de encargar al Director, en el marco de las resoluciones, que elaborase, en consulta con el Órgano de Auditoría, orientaciones para los Estados Miembros a la hora de investigar 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 en las sesiones de noviembre de 2024.

- 1.12 El Director aclaró que los pormenores sobre el procedimiento interno serían presentados a modo informativo y no para su aprobación por los órganos rectores, y que las orientaciones serían elaboradas para ayudar a los Estados en el caso de que se produjera 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.
- 1.13 En el documento [IOPC/NOV24/4/3/1](#) figura información sobre la elaboración tanto del procedimiento interno como del proyecto de texto del documento de orientaciones para los Estados Miembros.

2 Observaciones de las delegaciones

- 2.1 Antes de la fecha límite del 13 de septiembre de 2024, se recibieron comentarios sobre los proyectos de resolución presentados en las sesiones de abril de 2024 de los órganos rectores de los siguientes Estados Miembros: Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia, India, Islas Marshall, Países Bajos y Singapur. Las delegaciones observadoras de la Cámara Naviera Internacional (ICS) y del International Group of P&I Associations (International Group) también presentaron sus observaciones.
- 2.2 Las observaciones se ofrecieron en varios formatos: algunas delegaciones presentaron directamente enmiendas concretas a las resoluciones, otras han resumido sus sugerencias por escrito y otras han presentado ambas cosas. Todas las observaciones recibidas figuran en el anexo I. Para facilitar la lectura y evitar repeticiones innecesarias, cuando las enmiendas son idénticas para las resoluciones del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario, solo se ha incluido la resolución del Fondo de 1992.

3 Enlace con la OMI

- 3.1 Durante los debates sobre este tema en la reunión de abril de 2024 de los FIDAC, la delegación observadora de la OMI expresó su agradecimiento a los órganos rectores por haber señalado a su atención el problema de los buques sin seguro o que no operan en condiciones de seguridad. Respondió a las propuestas formuladas por una serie de delegaciones en el sentido de que los FIDAC deberían colaborar estrechamente con la OMI en el contenido de las resoluciones y confirmó su voluntad de brindar asistencia y aportar información más detallada, según procediera.
- 3.2 El Director comunicó a la Secretaría de la OMI las observaciones recibidas de las delegaciones sobre los proyectos de resolución, junto con una propuesta de texto revisado y las razones de las revisiones efectuadas. La Secretaría de la OMI aportó valiosos comentarios sobre los textos revisados, que se han incorporado, cuando procedía, a las nuevas versiones de las resoluciones que figuran en los anexos II y III.

4 Consideraciones del Director

- 4.1 El Director agradece el apoyo y las observaciones de los Estados Miembros y las delegaciones observadoras durante el debate inicial de los proyectos de resolución en las sesiones de abril de 2024. También desea expresar su agradecimiento a las delegaciones que han enviado sus observaciones sobre los proyectos de resolución desde las sesiones de abril de 2024. Asimismo, agradece a la Secretaría de la OMI sus valiosos aportes y orientaciones desde los debates de ese momento. Teniendo en cuenta las observaciones formuladas en cada una de esas fases, el Director desea hacer una serie de observaciones.
- 4.2 El Director ha tomado nota de las observaciones realizadas por varias delegaciones con respecto a la inclusión de referencias al artículo VII del CRC de 1992, a la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI y a la circular LEG.1/Circ.16 de la OMI. Considera que estas referencias refuerzan y ayudan a

aclarar determinados mensajes clave de las resoluciones y por eso las ha incluido en los proyectos de texto revisados.

- 4.3 El Director también ha tomado nota de las preocupaciones expresadas por algunas delegaciones en el sentido de que algunos términos de las resoluciones no están claramente definidos. En varios casos, esos comentarios se han tenido en cuenta en el proyecto de texto revisado y se ha insertado un texto alternativo. No obstante, desearía aclarar que los proyectos de resolución y la terminología utilizada en ellos se han preparado en el entendimiento de que se leen en el contexto de las situaciones a las que se enfrentan los FIDAC, y recordando su uso común durante los debates celebrados específicamente en el foro de los órganos rectores de los FIDAC. Esto incluye la frase "que no cumplen las condiciones de seguridad" que se utiliza en el título de la resolución y que se ha utilizado en el contexto de los debates de las diversas sesiones de los órganos rectores, que llevaron a la redacción de las resoluciones. También incluye "Estado Miembro" y "reparto de responsabilidad", que son frases que aparecen con frecuencia en los documentos y materiales de los FIDAC y que se entienden comúnmente.
- 4.4 Además, el Director desea subrayar que, para maximizar la legibilidad y la eficacia de las resoluciones, se ha procurado deliberadamente que el texto sea conciso y claro, repitiendo únicamente el texto y las definiciones existentes en los Convenios pertinentes cuando ha sido necesario y cuando ello refuerza el mensaje en lugar de diluirlo.
- 4.5 El Director toma nota de que se recibieron algunas observaciones que se refieren específicamente a la cuestión de las sanciones internacionales, al registro fraudulento de buques y a otras áreas que quedan fuera del ámbito de competencia de los FIDAC y no encajan estrictamente con el objetivo de estas resoluciones. Por lo tanto, las enmiendas propuestas a las resoluciones relativas a dichos temas no se han incluido en los proyectos de texto revisados.
- 4.6 En referencia al tercer párrafo dispositivo del proyecto de texto original, algunas observaciones recibidas explicaban que instar a los Estados implicados en un siniestro de contaminación por hidrocarburos a que "se presten asistencia" unos a otros en las investigaciones podría interpretarse como una imposición de obligaciones al Estado. El Director toma nota de esa preocupación y ha suprimido la expresión en consecuencia. El Director también toma nota de que algunas delegaciones expresaron su preocupación por la referencia a las investigaciones penales en el mismo párrafo, y algunas comentaron que la naturaleza sensible y a veces confidencial de dichas investigaciones podría obstaculizar la cooperación que las resoluciones fomenta entre los Estados. No obstante, el Director sigue opinando que compartir los avances en las investigaciones penales podría ser muy beneficioso para determinar los factores clave de un siniestro, lo que podría ayudar a determinar la aplicabilidad de los Convenios y la posibilidad de emprender acciones de recurso. Tomando nota de las preocupaciones, se ha propuesto una enmienda al texto pertinente que sigue fomentando la cooperación entre los Estados en materia de investigaciones penales, pero hace hincapié en que esto solo puede hacerse de conformidad con la legislación nacional.
- 4.7 Una delegación sugirió que se consultara a los cinco Estados Miembros que más contribuyen en relación con el desarrollo del procedimiento interno descrito en el cuarto párrafo dispositivo de los proyectos de resolución originales. Otra delegación sugirió que también se consultase a la OMI. En opinión del Director, dado que el documento de procedimiento es solo para uso interno, que ha existido y se ha seguido con éxito durante muchos años cubriendo una amplia gama de procedimientos relacionados con la tramitación de reclamaciones y siniestros, que es revisado y actualizado regularmente por el personal experimentado y experto de la Secretaría, y dado que su desarrollo entra dentro de la responsabilidad y capacidad de la Secretaría y dentro de su propia autoridad, no considera necesario ni apropiado que la Secretaría realice una consulta amplia sobre las adiciones que se están realizando. Esto podría sentar un precedente difícil de gestionar en la práctica y podría entorpecer la labor de la Secretaría en lugar de beneficiarla. No obstante, en aras de la

transparencia, tal y como se acordó en las sesiones de abril de 2024, el Director se complace en compartir los detalles de las últimas actualizaciones con todos los Estados Miembros, tal y como se indica en el documento [IOPC/NOV24/4/3/1](#).

- 4.8 Dado que el procedimiento interno mencionado en el cuarto párrafo dispositivo del proyecto de resolución original ya ha sido actualizado tras los debates de abril de 2024, el Director desea sugerir que tal vez ya no sea necesario incluir el párrafo en que se le encarga actualizar el procedimiento.
- 4.9 También se sugirió que se consultara a los cinco Estados Miembros que más contribuyen y a la OMI en relación con la elaboración del documento de orientación para los Estados Miembros, tal como se describe en el quinto párrafo dispositivo de los proyectos de resolución originales. En aras de la transparencia y en interés de la igualdad de trato, el documento de orientación se comparte con todos los Estados Miembros del Fondo de 1992 para que formulen sus observaciones y figura en el documento [IOPC/NOV24/4/3/1](#). El Director también ha consultado ya a la OMI sobre el texto del proyecto de orientaciones (véase el documento [IOPC/NOV24/4/3/1](#)). Además, dado que también el texto de las orientaciones para los Estados Miembros ya se ha elaborado tras los debates de abril de 2024, el Director desea sugerir que el párrafo en el que se le encarga la elaboración de las orientaciones (quinto párrafo dispositivo) se modifique para animar en su lugar a los Estados afectados por un siniestro a remitirse a dichas orientaciones.
- 4.10 Teniendo en cuenta todas las observaciones y los puntos planteados en los párrafos 4.2 a 4.9, el Director ha redactado resoluciones revisadas para someterlas a la consideración de los órganos rectores. Los proyectos de resolución revisados figuran en los anexos II y III.

5 Medidas que se han de adoptar

Asamblea del Fondo de 1992

- 5.1 Teniendo en cuenta:
- i) la información que se expone en el documento [IOPC/NOV24/4/3/1](#) relativa al procedimiento interno que debe seguir la Secretaría en caso de siniestro;
 - ii) el proyecto de documento de orientaciones que figura en dicho documento, y
 - iii) las observaciones presentadas por las delegaciones,

decidir si adopta el proyecto de resolución revisado 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 II.

Asamblea del Fondo Complementario

- 5.2 Teniendo en cuenta:
- i) la información que se expone en el documento [IOPC/NOV24/4/3/1](#) relativa al procedimiento interno que debe seguir la Secretaría en caso de siniestro;
 - ii) el proyecto de documento de orientaciones que figura en dicho documento, y
 - iii) las observaciones presentadas por las delegaciones,

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 III.

ANEXO I

COMENTARIOS RECIBIDOS SOBRE LOS PROYECTOS DE RESOLUCIÓN DESDE LAS SESIONES DE ABRIL DE 2024 DE LOS ÓRGANOS RECTORES^{<1>}

Observaciones recibidas de la India (original en inglés)

(Las eliminaciones propuestas se indican en texto tachado y el texto nuevo propuesto aparece subrayado.)

1. **Definiciones ambiguas:** los siguientes términos no han sido definidos en el Convenio de Responsabilidad Civil (CRC) de 1992:
 - a) **"*buques que no cumplen las condiciones de seguridad*":** el concepto de "buques que no cumplen las condiciones de seguridad" no se ha definido en el proyecto de resolución, lo que genera ambigüedad respecto de qué buques se considerarían "buques que no cumplen las condiciones de seguridad" y de la norma en virtud de la cual se consideraría que se cumplen las condiciones de seguridad.
 - b) **"*[buques que] infrinjan gravemente las normas de seguridad y medio ambiente*":** el CRC prescribe la responsabilidad de los FIDAC en caso de que la cuantía de indemnización que debe pagar el propietario del buque sea inadecuada debido a una cobertura de seguro insuficiente o a la ausencia total de seguro. El CRC o el Acuerdo del Fondo de 1992 no contienen ninguna disposición para designar criterios adicionales para limitar la responsabilidad de los FIDAC. Por lo tanto, añadir el texto "[buques que] infrinjan gravemente las normas de seguridad y medio ambiente" como criterio adicional no está respaldado por el texto de los Convenios.
 - c) **"*que infrinja significativamente las normas de seguridad y medio ambiente*":** el proyecto de resolución insta a los Estados a que cooperen y se presten asistencia unos a otros en las investigaciones de siniestros de contaminación por hidrocarburos de un "un buque que infrinja significativamente las normas de seguridad y medio ambiente". Este término requiere una mayor definición.
 - d) **"*aseguradores fiables*":** el proyecto de resolución encarga al Director de los FIDAC que "promueva la utilización de aseguradores fiables". De nuevo, se trata de un término indefinido. Por lo tanto, los FIDAC tendrán que definir y delimitar adecuadamente los criterios para determinar qué son los "aseguradores fiables" antes de supeditar cualquier cuantía de indemnización a tal requisito.
 - e) **"*todo lo posible para impedir el comercio de hidrocarburos en el futuro*" (página 1):** el proyecto de resolución insta a los Estados a hacer "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". El término "todo lo posible" no está definido en el CRC ni en el Convenio del Fondo, por lo que el alcance de esta obligación es excesivamente amplio, vago y poco claro.
2. **Reparto de responsabilidad entre las industrias naviera y petrolera:** el proyecto de resolución establece que las industrias naviera y petrolera deben asumir un "reparto de responsabilidad" con respecto al funcionamiento del régimen internacional de responsabilidad e indemnización establecido por el CRC. Los FIDAC no definen ni determinan adecuadamente lo que implica este "reparto de responsabilidad" ni su alcance y su distribución.

<1> La versión en español de este documento presenta las observaciones de los Estados Miembros en el mismo orden que el documento original en inglés, es decir, alfabéticamente por nombre del Estado en inglés.

3. **Calificación de responsabilidad de los FIDAC:** el proyecto de resolución asevera 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". Sin embargo, no se aclara ni se explica en qué consiste tomar "**todas las medidas razonables**" cuando se trata de interponer tales acciones legales. Además, no está claro qué jurisdicción prevalecería en la interposición de tales acciones. Los FIDAC deben establecer esas medidas razonables o criterios más firmes para determinar las medidas razonables que deben tomarse.

4. **Requerimiento de que los "Estados involucrados" cooperen y presten asistencia en las investigaciones "sobre los motivos por los cuales los buques operaban con una cobertura de seguro insuficiente":** el proyecto de resolución obliga a los "Estados involucrados" a cooperar y prestar asistencia en las investigaciones "sobre los motivos por los cuales los buques operaban con una cobertura de seguro insuficiente". Si bien esta obligación puede tener sentido para un Estado de abanderamiento cuyo buque haya incurrido en dicha falta, es injusto imponer la misma obligación a un Estado perjudicado por la conducta del buque de otro Estado de abanderamiento. En caso de que se produzca un derrame de hidrocarburos de un buque de un país en la ZEE de otro país, no hay razón para que se exija al Estado perjudicado que "investigue los motivos" por los cuales "los buques operaban con [una cobertura de] seguro insuficiente"; esa carga solo debe recaer en el Estado cuyo buque ha causado esos daños. El alcance de la obligación del Estado perjudicado debe limitarse a determinar únicamente si se ha producido el daño y si esto sucedió dentro de los límites de su jurisdicción territorial.

5. **Definiciones contradictorias entre "[buques que] infrinjan gravemente las normas de seguridad y medio ambiente" y "buque que infrinja significativamente las normas de seguridad y medio ambiente":** en el proyecto de resolución se utilizan indistintamente los términos "infringir **gravemente** las normas de seguridad y medio ambiente" y "buque que infrinja **significativamente** las normas de seguridad y medio ambiente". Sin embargo, los términos "significativamente" y "gravemente" pueden tener significados diferentes en la práctica, por lo que requieren definiciones más claras.

Preparado por el equipo de:

Amana Khare

Profesor asistente (Derecho Marítimo)

Coordinador, Centro para el Derecho y la Investigación Marítimos,
Universidad Nacional de Derecho de Maharashtra, Mumbai

Enmiendas específicas propuestas por la India

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 [cumplan sus obligaciones] ~~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 sin cobertura de seguro ~~suficiente~~ o sin cumplir con las normas de seguridad y medio ambiente;

4 **ENCARGA** al Director, en consulta con el Órgano de Auditoría [común y los cinco Estados Miembros que más contribuyen al Convenio del Fondo], 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 [común y los cinco Estados Miembros que más contribuyen al Convenio del Fondo], 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 ~~fiabes~~, [en consulta con los cinco Estados Miembros que más contribuyen al Convenio del Fondo,] 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.

Observaciones recibidas de las Islas Marshall (original en inglés)

1. Definición de buque que no está asegurado o que carece de la cobertura suficiente

Los párrafos tercero, cuarto y octavo del preámbulo mencionan los buques "que no están asegurados" o "que carecen de la cobertura suficiente". Cuando se debatieron los proyectos de resolución en la sesión plenaria de mayo, algunas delegaciones sugirieron que estos términos podrían requerir una mayor definición, pero respetuosamente discrepamos. En nuestra opinión, estos términos se explican por sí mismos y no requieren una redacción o aclaración adicional en esta fase.

2. Menciones de operaciones "que no cumplen las condiciones de seguridad"

Los párrafos tercero y octavo del preámbulo también se refieren a las operaciones "que no cumplen las condiciones de seguridad", y el noveno intenta definir este término haciendo referencia a la Resolución A.1192 de la Asamblea de la OMI relativa a operaciones que no cumplen las condiciones de seguridad y operaciones de las flotas oscuras o flotas en la sombra. Creemos que, por coherencia y claridad, debería hacerse referencia a la Resolución A.1192 en todos los párrafos que mencionan operaciones "que no cumplen las condiciones de seguridad" en el proyecto de resolución.

3. Cooperación entre Estados en las investigaciones

El tercer párrafo dispositivo de la resolución fomenta la cooperación entre los Estados durante las investigaciones, incluidas las investigaciones penales. Durante las sesiones de primavera, algunas delegaciones expresaron su preocupación por que no se incluyeran las investigaciones penales, y compartimos esta opinión. Las investigaciones penales a menudo implican procedimientos delicados o confidenciales, procedimientos sellados u otras circunstancias que podrían limitar el intercambio de información. Por lo tanto, sugerimos que se excluyan las investigaciones penales de este aspecto de la resolución, al tiempo que se fomenta la cooperación en otros tipos de investigaciones.

4. Consulta con la OMI

El cuarto párrafo dispositivo encarga a los FIDAC que elaboren "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". Creemos que este procedimiento debería incluir explícitamente la consulta con la Organización Marítima Internacional (OMI), por las siguientes razones:

- a) La OMI actúa como organización matriz del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y de los convenios de los FIDAC.
- b) No todos los Estados Miembros del CRC de 1992 son Parte en uno o en ambos convenios de los FIDAC. La consulta con la OMI garantizaría que la elaboración de estos procedimientos se ajuste en sentido más amplio al marco y a las obligaciones contraídas en virtud de los convenios de la OMI.

5. Referencia al registro fraudulento de buques

También creemos que es necesario un nuevo párrafo dispositivo que tenga por objeto pedir a los Estados Miembros que vigilen para eliminar o al menos reducir la amenaza que los registros fraudulentos de buques suponen para el medio ambiente y para el régimen de indemnización.

Observaciones recibidas de los Países Bajos (original en inglés)

(Las eliminaciones propuestas se indican en texto tachado y el texto nuevo propuesto aparece subrayado.)

En referencia al segundo párrafo del preámbulo de los proyectos de resolución presentados en abril, los Países Bajos hicieron la siguiente observación:

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

Observación:

El artículo VII del CRC establece que los buques deben tener un seguro y que los Estados Contratantes deben exigir su cumplimiento, y que se atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia a través de un certificado. Sin embargo, no se establece ninguna consecuencia cuando un buque que no tiene seguro enarbola el pabellón del Estado Contratante o sale de sus puertos. Mientras esta frase se enuncie con la palabra "podrá", podríamos estar de acuerdo.

En referencia al segundo párrafo dispositivo de los proyectos de resolución, los Países Bajos hacen la siguiente observación y propuesta:

Observación:

Sugerimos este cambio/adición a este párrafo para acercarnos más a los textos del Convenio. La razón de ello es que, sobre la base del Convenio, en primer lugar debería examinarse si el propietario puede cumplir sus obligaciones financieramente y agotar todas las acciones legales para lograrlo. Pensamos que esto se describe de forma demasiado amplia en el texto y por lo tanto hacemos esta sugerencia.

Revisión propuesta:

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 contra el propietario responsable de los daños en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992;

En referencia al quinto párrafo dispositivo de los proyectos de resolución, los Países Bajos hicieron la siguiente observación:

Texto actual:

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;

Observación:

Nos preguntamos si esto añadiría algo al proceso actualmente en vigor, ya que en relación con los siniestros de derrames de hidrocarburos a menudo ya se indica "impartir al Director las instrucciones que estime apropiadas en lo que se refiere a la gestión de este siniestro". Con ello, los Estados Miembros ya pueden dar instrucciones al Director para que investigue a personas y compañías responsables de un siniestro. Además, los Estados también tienen protocolos y procedimientos nacionales que se utilizan en caso de derrames de hidrocarburos. Sin embargo, si esto se mantiene en el texto de la resolución, podríamos estar de acuerdo con ello.

Observaciones recibidas de la Federación de Rusia (original en inglés)

(Las eliminaciones propuestas se indican en texto tachado y el texto nuevo propuesto aparece subrayado.)

La Federación de Rusia apoya en general la idea de abordar la cuestión. Al mismo tiempo, en su opinión, la tarea de los órganos rectores de los FIDAC es asegurarse de que el documento final esté debidamente equilibrado y cumpla plenamente los tratados fundacionales de los FIDAC. Una de las principales adiciones previstas en el texto se refiere a la inadmisibilidad de medidas discriminatorias unilaterales ilegales que perturban la cohesión del orden jurídico internacional y crean riesgos sustanciales para el transporte marítimo internacional y el medio marino.

Enmiendas específicas propuestas a los párrafos dispositivos de los proyectos de resolución:

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 enarboles 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 en virtud de los instrumentos aplicables para interponer cualesquiera acciones legales que estén a su alcance;

3 **INSTA** a todos los Estados a que se abstengan de imponer medidas discriminatorias unilaterales ilegales contra otros Estados, compañías navieras y buques, que conducen a la fragmentación del régimen internacional de responsabilidad e indemnización y al aumento de los riesgos para la seguridad marítima y el medio marino;

4 **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;

5 **ENCARGA** al Director, ~~en consulta con el Órgano de Auditoría,~~ que elabore un procedimiento ~~interno~~ al que puedan acceder los Estados Miembros 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;

6 **ENCARGA** al Director que adopte medidas para ayudar a los Estados y a las personas de su jurisdicción, afectados por medidas discriminatorias unilaterales ilegales impuestas a ellos por otros Estados, a cumplir debidamente sus obligaciones en virtud de los instrumentos aplicables, así como para garantizar la correcta implantación de las funciones de los FIDAC para con dichos Estados y personas afectados;

7 **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;

8 ENCARGA ADEMÁS al Director que siga protegiendo los intereses de los FIDAC y los intereses de los Estados Miembros, ~~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.

Observaciones recibidas de Singapur (original en inglés)

(Las eliminaciones propuestas se indican en texto tachado y el texto nuevo propuesto aparece subrayado.)

En referencia al párrafo 8 del preámbulo de los proyectos de resolución, Singapur hizo la siguiente observación:

Singapur toma nota de la preferencia de algunos Estados Miembros de incluir una referencia a la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI, dado que existen algunas coincidencias entre un nivel inadecuado de seguro de responsabilidad/protección financiera y la actividad de la flota "oscura" o "en la sombra". No obstante, el proyecto de resolución debería centrarse en la cuestión de los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad.

Revisión propuesta:

TOMANDO NOTA CON PESAR de que, si bien esta la cuestión del riesgo que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad fue debatida por la Asamblea del Fondo de 1992 y en el Comité Jurídico de la OMI en varias ocasiones, y aunque, en [cierta] [alguna] medida, 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;

En referencia al tercer párrafo dispositivo de los proyectos de resolución, Singapur hizo las siguientes observaciones:

Dado que la asistencia en las investigaciones podría implicar una obligación "dura" por parte del Estado Parte, y también puede implicar un proceso prescrito o asistencia jurídica mutua, Singapur propone omitir "y se presten asistencia" [unos a otros].

Para que la propuesta de Singapur incluya la cooperación, la frase entonces debería decir "cooperen" [unos con otros].

Singapur opina que debería omitirse "(incluidas las investigaciones penales)", ya que las investigaciones penales son competencia de la jurisdicción nacional de un Estado Miembro. Como tal, no sería apropiado esperar que terceros Estados Miembros se involucraran en investigaciones penales de otro Estado.

Singapur opina que esta sección no es necesaria, ya que la frase "investigaciones sobre las causas de tales siniestros y las personas implicadas (incluida la identidad del propietario del buque)" es suficiente. Si bien la comprensión de la adecuación o suficiencia de la cobertura de seguro redundante en interés de los Fondos, el incumplimiento de las normas internacionales sería competencia de las administraciones marítimas, y no entra necesariamente en el mandato de los FIDAC.

Revisión propuesta:

- 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 con 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;~~

Observaciones recibidas de los Emiratos Árabes Unidos (original en inglés)

(Las eliminaciones propuestas se indican en texto tachado y el texto nuevo propuesto aparece subrayado.)

Propuestas específicas de enmienda de los párrafos dispositivos de los proyectos de resolución:

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~~ ADEMÁS 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~~ ADEMÁS de que recientemente se han dado siniestros de derrames de hidrocarburos en los que la fuente del derrame se desconoce ~~no está clara~~, no se identifica al propietario del buque responsable o el buque no cuenta con cobertura de seguro o 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~~ Contratante 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, QUE INSTA A LOS ESTADOS MIEMBROS Y A TODAS LAS PARTES INTERESADAS PERTINENTES A PROMOVER MEDIDAS PARA PREVENIR LAS OPERACIONES ILEGALES EN EL SECTOR MARÍTIMO POR PARTE DE LA "FLOTA OSCURA" O "FLOTA EN LA SOMBRA", 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 Contratantes 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 e instrumentos de la OMI pertinentes;

- 1 **INSTA** a todos los Estados Contratantes 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 enarbolen su pabellón, así como a los buques que entren en un puerto situado en su territorio o salgan de él;
- 2 **3** **RECUERDA** a cada Estado Contratante 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 **2** **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 con otros, en consonancia con las leyes y procedimientos nacionales, 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:
 - 1** 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; y
- ~~5 **ENCARGA TAMBIÉN** al Director que, en consulta con el Órgano de Auditoría,~~
 - 2** elabore orientaciones para los Estados ~~Miembros~~ Contratantes 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;
- 5 **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.
- 6 **SOLICITA TAMBIÉN** al Director que:
 - 1** informe a la OMI de las cuestiones debatidas y de la preocupación suscitada, de modo que también pueda tomar medidas en relación con los asuntos de su competencia; y
 - 2** informe sobre la implantación de la presente resolución.

**Observaciones recibidas de la Cámara Naviera Internacional (ICS)
y del International Group of P&I Associations (International Group) (original en inglés)**

- 1) La ICS y el International Group (IG) no objetamos, ni nos oponemos, a resoluciones adecuadamente redactadas que se centren en la preocupación específica de las obligaciones de los Estados Parte de garantizar que los propietarios de buques mantengan la garantía financiera necesaria, tal como se exige en el artículo VII del CRC de 1992, y de destacar el hecho de que en los últimos años se ha producido un número limitado de casos del Fondo de 1992 en los que los daños por contaminación procedente de buques han sido ocasionados por buques sin suficiente garantía financiera;
- 2) Sin embargo, conscientes de las preocupaciones expresadas por varias delegaciones en abril con respecto a la necesidad de una supervisión eficaz por parte del Estado de abanderamiento, consideramos que quizás los proyectos de resolución deberían centrarse más en las responsabilidades de los Estados Parte en el CRC de 1992, incluida la redacción del título. También sugerimos que sería útil hacer referencia a las Directrices para la aceptación de certificados de seguro y el reconocimiento de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y clubes de protección e indemnización (CLUBES P e I) que fueron recientemente actualizadas por el LEG 111;
- 3) La ICS y el IG sugerimos que los proyectos de resolución incluyan un reconocimiento (similar al que figura en la Resolución A.1192[33] de la Asamblea de la OMI) de que la gran mayoría de los propietarios de buques que se dedican al transporte marítimo de hidrocarburos lo hacen de forma responsable y de conformidad con el requisito de seguro y garantía financiera del CRC de 1992;
- 4) No creemos que la falta de garantía financiera suficiente, tal como exige el CRC de 1992, signifique que deba considerarse automáticamente que un buque "no cumple las condiciones de seguridad" y hemos tratado de reflejar este punto de vista en el adjunto, así como nuestra opinión de que también creemos que las cuestiones de seguridad, y los pronunciamientos sobre tales cuestiones, son competencia de la OMI y no de los FIDAC;
- 5) Creemos que es más apropiado referirse al "transporte" de petróleo en lugar de a "comercio"; y
- 6) Nos preocupa la referencia a "aseguradores fiables" en cualquier resolución. Creemos que este podría ser un terreno bastante difícil y complicado para los FIDAC. No tenemos conocimiento de que "aseguradores fiables" sea un término acordado o aceptado, ni está claro cómo se decidiría qué aseguradores se consideran "fiables" y cuáles no. Por ello, opinamos que las resoluciones no deberían contener ninguna referencia de este tipo. En su lugar, y como se sugiere en el punto 2 anterior, creemos que sería más apropiado incluir una referencia a las Directrices para la aceptación de certificados de seguro y el reconocimiento de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y clubes de protección e indemnización (CLUBES P e I) acordadas por el LEG 111 de la OMI.

Modificaciones específicas propuestas al proyecto de resolución:

Aumento de la visibilidad de los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad **Aumento de la visibilidad de la necesidad de un cumplimiento efectivo de las obligaciones de los Estados Parte en virtud del artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, a fin de mitigar el riesgo de los buques que no están asegurados o que carecen de la cobertura suficiente**

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,

RECONOCIENDO que la inmensa mayoría de los propietarios de buques que se dedican al transporte marítimo de hidrocarburos lo hace de manera responsable y de conformidad con los requisitos de seguro y garantía financiera del Convenio de Responsabilidad Civil 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 de que el ~~aumento del comercio~~ transporte marítimo 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 el régimen de responsabilidad e indemnización ~~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~~ del 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 que entran en el ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003 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 artículo 4 del 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~~ Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992;

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~~ transporte marítimo de 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 artículo VII de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, a los buques que enarboles 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~~ si el Estado que sufre el daño no ha tomado todas las medidas razonables para interponer cualesquiera acciones legales que estén a su alcance;

3 **ALIENTA** a todos los Estados Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 a que sigan las recomendaciones contenidas en las Directrices para la aceptación de certificados de seguro y el reconocimiento de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y clubes de protección e indemnización (CLUBES P e I) tal como figuran en la circular LEG.1/Circ.16 de la OMI.

4 **ALIENTA ADEMÁS** a todos los Estados Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 a que sigan el proceso de consulta contenido en el artículo VII (7) del Convenio, en caso de que exista alguna preocupación de que el asegurador o el garante nombrado en el certificado de seguro no sea financieramente capaz de cumplir las obligaciones impuestas por el Convenio.

5 **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;~~

6 **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;

7 **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, involucrados en un siniestro de contaminación por hidrocarburos que entre en el ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, y determinar si hubo incumplimiento por un Estado Parte de sus obligaciones con arreglo a los tratados de garantizar que el buque contara con la cobertura de seguro necesaria u otra garantía financiera;

8 **ENCARGA ADEMÁS** al Director que siga protegiendo los intereses de los FIDAC, ~~promueva la utilización de aseguradores fiables para velar por que~~ el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y Convenio del Fondo de 1992 el régimen internacional de responsabilidad e indemnización funcionen en

conjunto y según lo previsto y emprenda acciones en caso de que se produzca un siniestro que afecte a los FIDAC en el que el Estado Parte, el propietario del buque o su asegurador no cumplan las obligaciones que les corresponden con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el buque opere sin estar asegurado, con una cobertura de seguro insuficiente o sin cumplir con las normas de seguridad y medio ambiente.

* * *

ANEXO II

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

RECORDANDO que, con arreglo ~~al~~ los Convenios de Responsabilidad Civil ~~y del Fondo de 1992 (CRC 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 ADEMÁS que el incumplimiento de estas obligaciones convencionales podrá dar lugar a la responsabilidad del Estado;

RECONOCIENDO que, si bien la inmensa mayoría de los propietarios de buques que se dedican al transporte marítimo de hidrocarburos lo hace de manera responsable y de conformidad con los requisitos pertinentes de la OMI, incluidos los relativos a requisitos de seguro y garantía financiera del CRC de 1992, un número creciente de buques que incumplen las normas internacionales transportan hidrocarburos;

TOMANDO NOTA con pesar y gran preocupación del aumento del ~~comercio-transporte~~ 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, o que tienen seguros que no cumplen las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992~~, socavando de hecho las normas de seguridad y medio ambiente elaboradas por la Organización Marítima Internacional (OMI), lo cual, en cierta medida, se aborda en la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI, así como el régimen internacional de responsabilidad e indemnización basado en el CRC Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003;

TOMANDO NOTA TAMBIÉN ADEMÁS de que recientemente se han dado siniestros de derrames de hidrocarburos que entran en el ámbito de aplicación del CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y posiblemente el Protocolo relativo al Fondo Complementario, 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 o no dispone de un seguro que cumpla las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992;

TOMANDO NOTA con preocupación de que, con arreglo al artículo 4 del 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, en alguna medida, es objeto de la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI, parte del ~~comercio con~~ transporte de hidrocarburos se sigue realizando con buques que no cumplen las condiciones de seguridad y no están asegurados, ~~o que carecen de la cobertura suficiente, o que no disponen de un seguro que cumpla las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992;~~

RECONOCIENDO la necesidad de dar visibilidad a la situación actual, y de que los Estados y todas las partes interesadas ~~hagan todo lo posible~~ cumplan sus obligaciones para impedir el ~~comercio~~ transporte de hidrocarburos en el futuro por parte de buques que no estén asegurados o que tengan un seguro que no cumple las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992 ~~buques que no estén asegurados, o que carezcan de la cobertura suficiente, o que infrinjan gravemente~~ significativamente 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 e instrumentos de la OMI pertinentes, así como las prescripciones sobre la cobertura de seguro aplicables con arreglo al artículo VII del CRC ~~los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo~~ de 1992, a los buques que enarboles 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 en virtud de todos los instrumentos aplicables para interponer cualesquiera acciones legales que estén a su alcance contra el propietario responsable de los daños en virtud del ~~Convenio de Responsabilidad Civil~~ CRC de 1992;
- 3 **ALIENTA** a todos los Estados Parte en el CRC de 1992 a que sigan las recomendaciones contenidas en las Directrices para la aceptación de certificados de seguro y el reconocimiento de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y clubes de protección e indemnización (CLUBES P e I) tal como figuran en la circular LEG.1/Circ.16 de la OMI;
- 4 **ALIENTA ADEMÁS** a todos los Estados Parte en el CRC de 1992 a que sigan el proceso de consulta contenido en el artículo VII (7) del Convenio, en caso de que exista alguna preocupación de que el asegurador o el garante nombrado en el certificado de seguro no sea financieramente capaz de cumplir las obligaciones impuestas por el Convenio;
- 5 **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 que tenga un seguro que no cumple las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992,~~ 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 con otros en las investigaciones (incluidas las investigaciones penales de conformidad con la legislación nacional) 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;

- ~~6 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;
- 7 ~~ENCARGA TAMBIÉN~~ al Director que, en consulta con el Órgano de Auditoría, elabore ALIENTA a los Estados afectados por un siniestro de este tipo a consultar el documento de orientaciones elaborado por el Director para los Estados Miembros para relativo a 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;
- 8 ~~ENCARGA ADEMÁS~~ al Director que siga protegiendo los intereses de los FIDAC y los intereses de los Estados Miembros y que, promueva la utilización de aseguradores fiabiles que cumplan plenamente las obligaciones en virtud del artículo VII del CRC de 1992 para velar por que el régimen internacional de responsabilidad e indemnización funcione según lo previsto;
- 9 ~~ENCARGA ADEMÁS~~ al Director ~~que~~ 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~~ CRC de 1992.

* * *

ANEXO III

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

~~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~~ EL CONSEJO ADMINISTRATIVO LA ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 2003 (FONDO COMPLEMENTARIO),

RECORDANDO que, con arreglo al ~~los~~ Convenios de Responsabilidad Civil ~~y del Fondo de 1992 (CRC 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 ADEMÁS que el incumplimiento de estas obligaciones convencionales podrá dar lugar a la responsabilidad del Estado;

TENIENDO EN CUENTA que, en virtud del artículo 6(2) del Protocolo relativo al Fondo Complementario, una reclamación presentada contra el Fondo de 1992 se considerará como una reclamación presentada por el mismo demandante contra el Fondo Complementario;

RECONOCIENDO que, si bien la inmensa mayoría de los propietarios de buques que se dedican al transporte marítimo de hidrocarburos lo hace de manera responsable y de conformidad con los requisitos pertinentes de la OMI, incluidos los relativos a requisitos de seguro y garantía financiera del CRC de 1992, un número creciente de buques que incumplen las normas internacionales transportan hidrocarburos;

TOMANDO NOTA con pesar y gran preocupación del aumento del comercio transporte 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, o que tienen seguros que no cumplen las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992, socavando de hecho las normas de seguridad y medio ambiente elaboradas por la Organización Marítima Internacional (OMI), lo cual, en cierta medida, se aborda en la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI, así como el régimen internacional de responsabilidad e indemnización basado en el ~~CRC~~ ~~Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003;~~

TOMANDO NOTA TAMBIÉN ADEMÁS de que recientemente se han dado siniestros de derrames de hidrocarburos que entran en el ámbito de aplicación del CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y posiblemente el Protocolo relativo al Fondo Complementario, 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 o no dispone de un seguro que cumpla las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992;

TOMANDO NOTA con preocupación de que, con arreglo al artículo 4 del Convenio del Fondo de 1992 y del 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 las Asambleas del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario y en el Comité Jurídico de la OMI en varias ocasiones, y aunque, en alguna medida, es objeto de la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI, parte del ~~comercio con transporte de~~ hidrocarburos se sigue realizando con buques que no cumplen las condiciones de seguridad y no están asegurados, ~~o que carecen de la cobertura suficiente, o que no disponen de un seguro que cumpla las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992;~~

RECONOCIENDO la necesidad de dar visibilidad a la situación actual, y de que los Estados y todas las partes interesadas ~~hagan todo lo posible~~ cumplan sus obligaciones para impedir el ~~comercio transporte~~ de hidrocarburos en el futuro por parte de buques que no estén asegurados o que tengan un seguro que no cumple las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992 ~~buques que no estén asegurados, o que carezcan de la cobertura suficiente, o que infrinjan gravemente significativamente~~ 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 e instrumentos de la OMI pertinentes, así como las prescripciones sobre la cobertura de seguro aplicables con arreglo al artículo VII del CRC ~~los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo~~ de 1992, a los buques que enarboles 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 en virtud de todos los instrumentos aplicables para interponer cualesquiera acciones legales que estén a su alcance contra el propietario responsable de los daños en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil-CRC de 1992;
- 3 **ALIENTA** a todos los Estados Parte en el CRC de 1992 a que sigan las recomendaciones contenidas en las Directrices para la aceptación de certificados de seguro y el reconocimiento de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y clubes de protección e indemnización (CLUBES P e I) tal como figuran en la circular LEG.1/Circ.16 de la OMI;
- 4 **ALIENTA ADEMÁS** a todos los Estados Parte en el CRC de 1992 a que sigan el proceso de consulta contenido en el artículo VII (7) del Convenio, en caso de que exista alguna preocupación de que el asegurador o el garante nombrado en el certificado de seguro no sea financieramente capaz de cumplir las obligaciones impuestas por el Convenio;
- 5 **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 que tenga un seguro que no cumple las disposiciones del artículo VII del CRC de 1992,~~ 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 con otros en las investigaciones (incluidas las investigaciones

penales de conformidad con la legislación nacional) 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;

- ~~6~~ **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;
 - 7 **ENCARGA TAMBIÉN** al Director que, en consulta con el Órgano de Auditoría, elabore **ALIENTA** a los Estados afectados por un siniestro de este tipo a consultar el documento de orientaciones elaborado por el Director para los Estados Miembros para relativo a 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;
 - 8 **ENCARGA ADEMÁS** al Director que siga protegiendo los intereses de los FIDAC y los intereses de los Estados Miembros y que, promueva la utilización de aseguradores fiabes que cumplan plenamente las obligaciones en virtud del artículo VII del CRC de 1992 para velar por que el régimen internacional de responsabilidad e indemnización funcione según lo previsto;
 - 9 **ENCARGA ADEMÁS** al Director que 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 CRC de 1992.
-