



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 8 del orden del día	IOPC/APR25/8/2	
Fecha	8 de abril de 2025	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES29	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC84	
Asamblea del Fondo Complementario	SAES13	●

REVISIÓN DE LOS CONVENIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DEL FONDO DE 1992

PROPUESTA A LA OMI DE CONVOCAR UNA CONFERENCIA PARA REVISAR O ENMENDAR, SEGÚN PROCEDA, EL CONVENIO DEL FONDO DE 1992

Nota presentada por India

Resumen:

El Convenio del Fondo de 1992 ha estado en vigor durante casi 28 años. A lo largo de estos años, ha habido cambios significativos en la industria y el comercio marítimos a nivel mundial. Además, la estructura de contribución a los FIDAC ha sido históricamente despareja. Todo ello justifica la necesidad de realizar un examen detallado y, si se considera necesario, revisiones o enmiendas al Convenio del Fondo de 1992. Por consiguiente, la Asamblea del Fondo de 1992 podría considerar la posibilidad de pedir a la Organización Marítima Internacional (Comité Jurídico) que convoque una conferencia para tal fin.

Medidas que se han de adoptar:

Asamblea del Fondo de 1992

Considerar la posibilidad de pedir a la Organización Marítima Internacional (Comité Jurídico) que convoque una conferencia con el fin de revisar o enmendar el Convenio del Fondo de 1992.

Asamblea del Fondo Complementario

Tomar nota de la información.

1 Introducción

Este documento se presenta de conformidad con el documento [IOPC/APR25/1/1](#) y en él se propone a la Asamblea del Fondo de 1992 que considere la posibilidad de pedir a la Organización Marítima Internacional (Comité Jurídico de la OMI) que convoque una conferencia con el fin de revisar o enmendar el Convenio del Fondo de 1992.

2 Debate

- 2.1 El Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo de 1992), ha estado en vigor durante casi 28 años.

- 2.2 A lo largo de estos años, ha habido cambios significativos en la industria y el comercio marítimos, en particular en el transporte de hidrocarburos en buques. También han cambiado los impactos socioeconómicos de la contaminación marítima por hidrocarburos, así como la tecnología desarrollada para responder a tales siniestros de contaminación. Además, se han producido cambios en los patrones de consumo de hidrocarburos del petróleo y sus derivados. Si bien los destilados de hidrocarburos del petróleo se consumen en todo el mundo, la carga de la contribución al Fondo de 1992 parece concentrarse únicamente en unos pocos Estados Miembros, lo que puede no ser una distribución equitativa de la responsabilidad.
- 2.3 Más bien, la estructura de contribución de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) ha sido históricamente desigual, ya que un pequeño número de países, incluida India, asumen la mayor parte de la responsabilidad financiera por las reclamaciones mundiales debidas a contaminación por hidrocarburos. Por ejemplo, en 2023, los 10 principales países importadores de hidrocarburos contribuyeron casi el 73 % al Fondo de 1992 entre los 122 Estados Parte en el Convenio del Fondo de 1992. Esto genera un desequilibrio, ya que los beneficios del sistema de indemnización se distribuyen a nivel mundial, lo que plantea preocupaciones sobre la equidad y la sostenibilidad. Existe una clara necesidad de reevaluar el mecanismo de contribución del Fondo para asegurar una distribución más equitativa de la responsabilidad financiera, que incluya no solo a las pocas naciones contribuyentes, sino también a los países consumidores y a los principales países productores de hidrocarburos. Con un marco revisado, mejoraría la estabilidad financiera, se fomentaría la responsabilidad compartida y se fortalecerían los esfuerzos mundiales para hacer frente a las dificultades ambientales y económicas que plantean los derrames de hidrocarburos.
- 2.4 El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 establece la obligatoriedad de que únicamente el propietario de un buque matriculado en un Estado Contratante que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga mantenga un seguro u otra garantía financiera. En consecuencia, algunos buques que transportan por mar menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos como carga no están obligados a mantener ninguna forma de seguro contra las obligaciones por contaminación por hidrocarburos, por lo cual el Fondo de 1992 debe intervenir para pagar una indemnización a las entidades afectadas.
- 2.5 De forma similar, el artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992 dispone que un receptor de hidrocarburos en un Estado Contratante debe pagar contribuciones solamente si recibe más de 150 000 toneladas de hidrocarburos transportados por mar en un año civil. Se ha observado que incluso pequeñas cantidades de contaminación por hidrocarburos han dado lugar a la presentación de reclamaciones sustancialmente grandes en los últimos tiempos. Por tanto, la disposición del Convenio que exime a los receptores de menos de 150 000 toneladas de hidrocarburos del pago de contribuciones al Fondo de 1992 podría incentivar una falta de supervisión adecuada por parte de los receptores de pequeñas cargas de hidrocarburos transportadas por mar. Además, impone una carga adicional a las personas que reciben por vía marítima más de 150 000 toneladas de hidrocarburos, ya que podrían tener que asumir el pago de contribuciones al Fondo de 1992 en caso de que se produzcan siniestros durante el transporte por mar de dichas cargas pequeñas.
- 2.6 India ha destacado repetidas veces las cuestiones relacionadas con el Convenio del Fondo de 1992 en diferentes sesiones de los órganos rectores de los FIDAC, incluida la presentación de los documentos [IOPC/APR19/5/2](#), de fecha 21 de febrero de 2019, e [IOPC/NOV20/8/3](#), de fecha 22 de octubre de 2020, ante la Asamblea del Fondo de 1992 en este sentido.

3 Propuesta

- 3.1 Si bien ha habido cambios significativos, no se ha examinado ni revisado el Convenio del Fondo de 1992 desde hace mucho tiempo.

- 3.2 La propia definición de "buque" también podría necesitar una revisión, ya que, si bien la Organización trabaja incansablemente para proteger el medio marino, entre otros aspectos, la no inclusión de ninguna mención de garantizar la navegabilidad de la nave apta para la navegación marítima o del artefacto flotante en el mar, es decir, que se indica en la presente definición, puede no estar en sintonía con los principios de la Organización.
- 3.3 Se toma nota de que en el artículo 32 de las *Cláusulas finales del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio del Fondo, 1971* se prevé la revisión y enmienda del Convenio del Fondo de 1992. El párrafo 1 de dicho artículo establece que "la Organización podrá convocar una conferencia con objeto de revisar o enmendar el Convenio del Fondo, 1992".
- 3.4 Tomando nota, asimismo, de que ha transcurrido un tiempo significativo desde que se aprobó la última enmienda al Convenio del Fondo de 1992, la Asamblea del Fondo de 1992 podría considerar la posibilidad de pedir a la Organización Marítima Internacional que convoque una conferencia para examinar/revisar/enmendar el Convenio del Fondo de 1992.

4 Medidas que se han de adoptar

4.1 Asamblea del Fondo de 1992

Se pide a la Asamblea del Fondo de 1992 que tenga en cuenta las propuestas que figuran en el punto 3 de este documento y que considere la posibilidad de pedir a la Organización Marítima Internacional que convoque una conferencia para examinar/revisar/enmendar el Convenio del Fondo de 1992.

4.2 Asamblea del Fondo Complementario

Se invita a la Asamblea del Fondo complementario a que tome nota de la información que figura en el presente documento.
