



Fondos internacionales  
de indemnización de daños  
debidos a contaminación  
por hidrocarburos

Signatura	IOPC/2024/Circ.6
Fecha	27 de noviembre de 2024
Fondo de 1992	●
Fondo Complementario	●

## **Resoluciones adoptadas para aumentar la visibilidad de los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad**

El Director desea señalar a la atención de todos los Estados Miembros las decisiones adoptadas por la Asamblea del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario en sus sesiones de noviembre de 2024 para adoptar resoluciones que solicitan acciones específicas de los Estados Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, así como de los Estados de abanderamiento y Estados rectores de puertos.

Durante las sesiones de abril y noviembre de 2024 de los órganos rectores de los FIDAC, numerosas delegaciones expresaron gran preocupación por el aumento del transporte de hidrocarburos en buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, o por buques cuyo seguro no cumple con lo dispuesto en el artículo VII del CRC de 1992. Se consideró que esto socava efectivamente las normas de seguridad y ambientales desarrolladas por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como el régimen internacional de responsabilidad e indemnización basado en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario.

Teniendo presente lo anterior, los órganos rectores consideraron que la adopción de resoluciones era un paso urgente e importante para tratar de resolver esta cuestión y aprobaron la Resolución N.º 14 de la Asamblea del Fondo de 1992 y la Resolución N.º 6 de la Asamblea del Fondo Complementario, tal como figuran en los anexos I y II de la presente circular.

El Director aprovecha esta oportunidad para instar a todos los Estados a que tomen nota del texto completo de las Resoluciones y respondan de manera positiva y proactiva a las medidas específicas que se les piden en los párrafos operativos 1 a 6. También desea asegurar a los Estados Miembros que seguirá haciendo todo lo posible para proteger los intereses de los FIDAC y los de los Estados Miembros, y para promover el uso de aseguradores que proporcionen una cobertura en pleno cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo VII del CRC de 1992. Agradece a los Estados su cooperación en este esfuerzo crucial y conjunto para garantizar que el régimen internacional de responsabilidad e indemnización pueda funcionar como se pretende.

\* \* \*

## ANEXO I

### Resolución N.º 14 de la Asamblea del Fondo de 1992

Adoptada el 8 de noviembre de 2024

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

#### **LA ASAMBLEA DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FONDO DE 1992),**

**RECORDANDO** que, con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil 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 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 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 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), así como el régimen internacional de responsabilidad e indemnización basado en el CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario;

**TOMANDO NOTA 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 cobertura de seguro 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 transporte de hidrocarburos se sigue realizando con buques que no cumplen las condiciones de seguridad y no están asegurados, 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 cumplan sus obligaciones para impedir el 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, o que infrinjan 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 de 1992, a los buques que enarboleden 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 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 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 unos con otros en las investigaciones 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 **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 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;
- 7 **ENCARGA** al Director que siga protegiendo los intereses de los FIDAC y los intereses de los Estados Miembros y que promueva la utilización de aseguradores que proporcionen una cobertura en pleno cumplimiento de las prescripciones del artículo VII del CRC de 1992 para velar por que el régimen internacional de responsabilidad e indemnización funcione según lo previsto;
- 8 **ENCARGA ADEMÁS** al Director que 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 CRC de 1992.

\* \* \*

## ANEXO II

### Resolución N°. 6 de la Asamblea del Fondo Complementario

Adoptada el 8 de noviembre de 2024

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

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

**RECORDANDO** que, con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil 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 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 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 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), así como el régimen internacional de responsabilidad e indemnización basado en el CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario;

**TOMANDO NOTA 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 cobertura de seguro 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, 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 transporte de hidrocarburos se sigue realizando con buques que no cumplen las condiciones de seguridad y no están asegurados, 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 cumplan sus obligaciones para impedir el 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, o que infrinjan 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 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 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 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-unos con otros en las investigaciones 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 **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 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;
- 7 **Encarga** al Director que siga protegiendo los intereses de los FIDAC y los intereses de los Estados Miembros y que promueva la utilización de aseguradores que proporcionen una cobertura en pleno cumplimiento de las prescripciones del artículo VII del CRC de 1992 para velar por que el régimen internacional de responsabilidad e indemnización funcione según lo previsto;
- 8 **ENCARGA ADEMÁS** al Director que 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 CRC de 1992.