

ASAMBLEA  
32º periodo de sesiones  
Punto 13 del orden del día

A 32/Res.1165  
28 enero 2022  
Original: INGLÉS

**Resolución A.1165(32)**

**Adoptada el 15 de diciembre de 2021  
(punto 13 del orden del día)**

**INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 6 DEL PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA  
EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE  
DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1969, PARA  
ENMENDAR EL ARTÍCULO V 2) DEL CONVENIO INTERNACIONAL  
SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1969**

LOS ESTADOS PARTE EN EL PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1969, PRESENTES EN EL TRIGÉSIMO SEGUNDO PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL,

RECORDANDO que la Organización Marítima Internacional ha adoptado un régimen integral de limitación, responsabilidad e indemnización que pretende garantizar que los demandantes reciban una indemnización rápida y adecuada, sin necesidad de recurrir a la vía judicial, y que este régimen representa un compromiso cuidadosamente negociado que equilibra las obligaciones e intereses de los gobiernos, los demandantes y el sector,

RECORDANDO TAMBIÉN que este régimen abarca el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (el Convenio de responsabilidad civil de 1992), el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010 (el Convenio SNP de 2010), el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques, 2001) y el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio 2007) (en conjunto, los Convenios),

RECORDANDO ADEMÁS que la Organización ha adoptado el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976), enmendado por el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Protocolo de 1996 relativo al Convenio de limitación de la responsabilidad 1976), que establece que el propietario del buque puede limitar la

responsabilidad por ciertas reclamaciones determinadas según lo dispuesto en el artículo 2 de dicho Convenio,

RECONOCIENDO que el funcionamiento efectivo del régimen depende de una implantación y aplicación uniformes que estén en consonancia con los fines y objetivos acordados a raíz de su adopción, y que garantice que los Convenios se apliquen de forma igualitaria y equitativa a todas las partes y demandantes,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de proporcionar seguridad jurídica en la interpretación y aplicación de los Convenios y de ayudar a los Estados Parte actuales y futuros en los Convenios, el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976 y el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de limitación de la responsabilidad 1976 a aplicarlos de manera homogénea,

CONSCIENTES de que el propósito y los objetivos de los Convenios, a fin de garantizar que los demandantes reciban una indemnización rápida y adecuada, se logran mediante los mecanismos que establecen la responsabilidad objetiva del propietario del buque, la atribución de la responsabilidad al propietario del buque con independencia de la culpa y el requisito de mantener un seguro u otra garantía financiera,

CONSCIENTES TAMBIÉN de que los Convenios, el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976 y el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de limitación de la responsabilidad 1976 se apoyan en el derecho del propietario del buque, su asegurador o proveedor de garantía financiera a limitar su responsabilidad, y de que la naturaleza de tal derecho está unida de manera inextricable a límites de responsabilidad más elevados y a la posibilidad de asegurar dichas responsabilidades,

CONSCIENTES ADEMÁS de que el Convenio de responsabilidad civil de 1992, el Convenio SNP de 2010 y el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de limitación de la responsabilidad 1976 prevén aumentos de estos límites de responsabilidad en determinadas circunstancias,

TOMANDO NOTA de que el derecho a limitar la responsabilidad está estipulado en el artículo 1 1) del Convenio de limitación de la responsabilidad 1976, en el artículo V 1) del Convenio de responsabilidad civil de 1992 y en el artículo 9 1) del Convenio SNP de 2010,

RECORDANDO las referencias al derecho a limitar la responsabilidad en virtud del Convenio de limitación de la responsabilidad 1976, enmendado, contenidas en el artículo 6 del Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, y en el artículo 10 2) del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio 2007,

CONSCIENTES de que el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976, el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio SNP de 2010 establecen que el propietario del buque no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se demuestra que los daños debidos a contaminación, daños o pérdidas fueron ocasionados por una acción o una omisión suyas, y que incurrió en estas con intención de causar esos daños debidos a contaminación, daños o pérdidas, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños debidos a contaminación, daños o pérdidas (la prueba para negar el derecho a limitar la responsabilidad),

CONSCIENTES TAMBIÉN de que los Convenios establecen que, aunque el propietario del buque no tenga derecho a la limitación de responsabilidad, su asegurador o proveedor de garantía financiera puede acogerse o beneficiarse de los límites de responsabilidad prescritos en los mismos,

RECONOCIENDO que la prueba para negar el derecho a limitar la responsabilidad fue presentada y adoptada en la Conferencia internacional de 1976 sobre el Convenio de limitación de la responsabilidad como parte de un conjunto de medidas que iban acompañadas de límites de responsabilidad más elevados (que los del Convenio internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima, 1957),

CONSIDERANDO las dificultades que podrían surgir de interpretaciones divergentes e incoherentes de la prueba para negar el derecho a la limitación de la responsabilidad, y que, sin una interpretación unificada de la prueba, los demandantes que cumplan los requisitos podrían verse privados de una indemnización rápida,

PREOCUPADOS por el hecho de que una aplicación o interpretación incongruentes de la prueba para negar el derecho a limitar la responsabilidad, con un alcance diferente al previsto, podría dar lugar a confusión e incertidumbre y a un trato desigual de los demandantes,

RECONOCIENDO la importancia que tiene para la sostenibilidad a largo plazo del régimen una interpretación unificada de la prueba para negar el derecho a la limitación de la responsabilidad, y que la prueba solo puede funcionar y ser efectiva si los Estados Parte ratifican el significado de la prueba en consonancia con los principios que le dieron origen,

TOMANDO NOTA de que los principios en los que se basa la prueba para negar el derecho a limitar la responsabilidad se señalan en los trabajos preparatorios del Convenio de limitación de la responsabilidad 1976,

DESEANDO reafirmar estos principios mediante una interpretación unificada,

ENTENDIENDO SIEMPRE que los tribunales de los Estados Partes son los árbitros finales en la interpretación de los Convenios, el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976 y el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de limitación de la responsabilidad 1976, pero que una ratificación de la prueba para negar el derecho a limitar la responsabilidad en forma de interpretación unificada ayudaría a los tribunales, así como a los gobiernos, los demandantes, los propietarios de buques y los aseguradores, en su interpretación y comprensión de la prueba,

RECONOCIENDO que, de conformidad con la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969: "Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin" (artículo 31 1)) y que "Se podrá acudir a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración, para confirmar el sentido resultante de la aplicación del artículo 31 ...)" (artículo 32),

HABIENDO CONSIDERADO las recomendaciones formuladas por el Comité jurídico en su 108º periodo de sesiones:

1 AFIRMAN que la prueba para negar el derecho a limitar la responsabilidad con arreglo al artículo 6 del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, para enmendar el artículo V 2) del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, debe interpretarse:

- a) como prácticamente inquebrantable por naturaleza, es decir, que solo se puede quebrantar en circunstancias muy limitadas y sobre la base del principio de la imposibilidad de la negación del derecho;
- b) como equivalente a un nivel de culpabilidad análogo al de conducta dolosa, es decir:
  - i) un nivel superior al concepto de negligencia grave, ya que este concepto fue rechazado por la Conferencia internacional de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo;
  - ii) un nivel que privaría al propietario del buque del derecho a ser indemnizado en virtud de su póliza de seguro marítimo; y
  - iii) un nivel que establece que la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad debería comenzar cuando el nivel de culpabilidad es tal que la capacidad de aseguramiento termina;
- c) como que el término "temerariamente" debe ir acompañado de "a sabiendas" de que probablemente se originarían tales daños debidos a contaminación, daños o pérdidas, y que ambas expresiones establecen un nivel de culpabilidad que debe cumplirse en su combinación íntegra y no debería considerarse de forma aislada la una de la otra; y
- d) como que la conducta de las partes que no sean el propietario del buque, por ejemplo, el capitán, la tripulación o los empleados del propietario del buque, es irrelevante y no debería tenerse en cuenta a la hora de determinar si se ha cumplido la prueba;

2 P IDEN al Secretario General de la Organización Marítima Internacional que distribuya copias de la presente resolución a todos los Estados que hayan firmado, ratificado o se hayan adherido al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969;

3 P IDEN TAMBIÉN al Secretario General de la Organización que distribuya copias de la presente resolución a todos los Estados Miembros de la Organización.

---