

ASAMBLEA
33º periodo de sesiones
Punto 13 del orden del día

A 33/Res.1192
11 diciembre 2023
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.1192(33)

Adoptada el 6 de diciembre de 2023
(Punto 13 del orden del día)

LLAMAMIENTO A LOS ESTADOS MIEMBROS Y A TODAS LAS PARTES INTERESADAS PERTINENTES A QUE PROMUEVAN MEDIDAS PARA PREVENIR LAS OPERACIONES ILEGALES DE LA "FLOTA OSCURA" O LA "FLOTA EN LA SOMBRA" EN EL SECTOR MARÍTIMO

LA ASAMBLEA,

TOMANDO NOTA del artículo 1 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (el Convenio) en relación con los objetivos de la Organización de deparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques; y atender las cuestiones administrativas y jurídicas relacionadas con los objetivos enunciados en el artículo 1 del Convenio,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio, artículo que trata de las funciones de la Asamblea,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.1162(32): "Llamamiento a los Estados Miembros y a todas las partes interesadas pertinentes a que fomenten la adopción de medidas para prevenir y reprimir la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos y otros actos fraudulentos en el sector marítimo" y la resolución A.1142(31): "Medidas para prevenir la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques" y la creación de la sección de registros de buques en el módulo sobre puntos de contacto del Sistema mundial integrado de información marítima,

RECORDANDO ASIMISMO su resolución A.1117(30): "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación" y la circular nº 1886/Rev.7, que respalda la implantación del sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación,

TOMANDO NOTA de que la implantación eficaz de los convenios e instrumentos relacionados con la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, en especial los relativos a la formación y titulación de la gente de mar y los procedimientos para controlar los buques deficientes, adoptados con miras a eliminar, en su momento, las deficiencias de los buques, contribuye a prevenir y reprimir el fraude marítimo,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la adopción, por el Comité de Seguridad Marítima, en su 78º periodo de sesiones, de la resolución MSC.160(78): "Adopción del sistema de asignación de un número de identificación de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos", adoptada para mejorar la seguridad y la protección marítimas, proteger el medio ambiente y facilitar la prevención de los fraudes marítimos, y la circular nº 2554/Rev.3, que apoya la implantación de la resolución MSC.160(78),

RECORDANDO el "Procedimiento recomendado para la transferencia de buques entre Estados de abanderamiento", aprobado por el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino mediante las circulares MSC/Circ.1140 y MEPC/Circ.424,

RECORDANDO TAMBIÉN las "Mejores prácticas recomendadas para ayudar a combatir la matriculación y registros fraudulentos de buques", aprobadas por el Comité Jurídico mediante la circular LEG.1/Circ.10,

RECORDANDO ADEMÁS que el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) puede utilizarse para identificar buques a una distancia de hasta 1 000 millas marinas del Estado ribereño,

TOMANDO NOTA CON PREOCUPACIÓN de la información sobre dichos buques, que realizan operaciones ilegales con el fin de eludir sanciones o participan en otras actividades ilegales y a los que la presente resolución se refiere como "flota oscura" o "flota en la sombra",

TOMANDO NOTA CON GRAN PREOCUPACIÓN de la información según la cual estos buques inutilizan o manipulan intencionadamente sus sistemas de identificación automática (SIA) de a bordo haciendo caso omiso de las orientaciones para la inutilización legítima del SIA que figuran en las "Directrices revisadas relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo" adoptadas mediante la resolución A.1106(29), y presentan un mantenimiento deficiente, no tienen un propietario claro, carecen de cobertura de seguro y ocultan el destino u origen de su carga,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la posibilidad de que la no recepción de las transmisiones del SIA por las estaciones costeras o los satélites del SIA no sea una prueba determinante de actividad ilegal, y de que requiera una mayor investigación,

TOMANDO NOTA CON GRAVE PREOCUPACIÓN de que los buques de la "flota oscura" o la "flota en la sombra" plantean un riesgo real y elevado de que se produzcan sucesos, en particular cuando realizan trasvases buque a buque, ya que camuflan el destino o el origen de las cargas, o eluden la supervisión o la regulación de los Estados de abanderamiento o ribereños,

RECONOCIENDO que la matriculación fraudulenta de buques, la existencia de registros fraudulentos y las prácticas marítimas engañosas conexas constituyen una grave amenaza para la seguridad y protección del transporte marítimo internacional, incluidos la seguridad, el bienestar y la posible criminalización de la tripulación, y para la protección del medio ambiente, y pueden facilitar el tráfico marítimo ilegal y la evasión de sanciones, así como otras actividades ilegales,

RECONOCIENDO la importancia de obtener, mantener e intercambiar información entre todas las partes interesadas mediante mecanismos bilaterales o multilaterales, de conformidad con la legislación nacional e internacional, en todos los ámbitos del sector marítimo para prevenir y reprimir tales cuestiones,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que la ratificación, adhesión e implantación eficaz de otros convenios de la OMI y de otros instrumentos internacionales pertinentes pueden contribuir de manera importante a la prevención y el control de los fraudes marítimos,

RECONOCIENDO ADEMÁS que hay propietarios de buques que se dedican al comercio de manera responsable y de conformidad con las obligaciones que les corresponden en virtud de los convenios y reglamentos internacionales,

ESTIMANDO que la elaboración y examen continuo de la legislación nacional sería una ayuda muy importante para contrarrestar los actos fraudulentos en el sector marítimo,

DESEOSA de fomentar la adopción de medidas por parte de todas las partes interesadas para prevenir y reprimir los actos fraudulentos que ponen en peligro grave la integridad del comercio internacional por mar,

HABIENDO CONSIDERADO las recomendaciones formuladas por el Comité Jurídico en su 110º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 80º periodo de sesiones,

1 DECIDE QUE, a efectos de la presente resolución, por "flota oscura" o "flota en la sombra" se entiendan los buques que realizan operaciones ilegales con el fin de eludir sanciones, evadir el cumplimiento de los reglamentos de seguridad o ambientales, evitar los costes de los seguros o participar en otras actividades ilegales, entre las que se encuentran las siguientes:

- .1 realizar operaciones poco seguras que no se ajusten a los reglamentos internacionales ni a las normas y buenas prácticas consolidadas y estrictas del sector;
- .2 evitar intencionadamente las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y el Estado de abanderamiento;
- .3 no mantener un seguro de responsabilidad civil adecuado u otro tipo de seguridad financiera;
- .4 evitar intencionadamente las revisiones o inspecciones comerciales;
- .5 no operar con arreglo a una política de gobierno corporativo transparente que garantice el bienestar y la seguridad de las personas a bordo y la protección del medio marino; o
- .6 adoptar intencionadamente medidas para evitar la detección del buque, como desconectar sus transmisiones del SIA o la LRIT u ocultar la identidad real del buque, cuando no exista una preocupación legítima sobre la seguridad o protección suficiente que justifique dicha acción;

2 EXHORTA a los Estados de abanderamiento a que garanticen que los buques que enarbolan su pabellón se adhieren a las medidas que prohíben o regulan legalmente los trasvases buque a buque, y que dichos buques se adhieren además al espíritu de las prescripciones sobre seguridad y prevención de la contaminación de los convenios de la OMI,

especialmente las reglas 19 y 19-1 del capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, y las del capítulo 8 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), 1973, y que practican normas seguras de navegación para reducir al mínimo el riesgo de contaminación por hidrocarburos;

3 INSTA a los Estados de abanderamiento a que sopesen exigir a los buques que enarboles sus pabellones respectivos que actualicen su plan de operaciones buque a buque para incluir la notificación al Estado de abanderamiento correspondiente de cuándo y dónde participen en tales operaciones, en especial cuando realicen un trasvase buque a buque en el océano, y la expedición de un documento de acuse de recibo de la notificación que se mantenga a bordo del buque en formato electrónico;

4 ALIENTA a los Estados rectores de los puertos a velar por el cumplimiento de los convenios sobre seguridad y responsabilidad en estos buques, incluidas las prescripciones sobre seguridad de los convenios de la OMI relativas a las operaciones de trasvase buque a buque y a bordo de los buques haya certificados estatales de seguros válidos, de conformidad con los convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización;

5 RECOMIENDA a los Estados rectores de los puertos que, cuando tengan conocimiento de la existencia de buques que adoptan intencionadamente medidas para evitar la detección, como desconectar sus transmisiones del SIA o la LRIT u ocultar su identidad real, sometan a estos buques a inspecciones reforzadas autorizadas por los mecanismos pertinentes de supervisión por el Estado rector del puerto, y que lo notifiquen a la administración del pabellón del buque correspondiente, tras una investigación inicial destinada a verificar si los buques han dejado de transmitir señales por motivos legítimos;

6 EXHORTA a los Estados ribereños a que supervisen las operaciones buque a buque en su mar territorial o zona económica exclusiva notificadas de conformidad con la regla 42 del Anexo I del Convenio MARPOL, incluida la supervisión de la provisión de las notificaciones que se prescribe en dicha regla, y adopten las medidas adecuadas en los casos en que se detecte que no se cumple la normativa sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación marina;

7 ALIENTA a los Estados ribereños a que colaboren en la mejora de la supervisión de estas prácticas y operaciones;

8 INSTA a los Gobiernos, al Secretario General, las autoridades del Estado de abanderamiento, las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto, los propietarios y armadores de buques, las organizaciones no gubernamentales, el sector privado, incluido el sector de los seguros marítimos, los corredores de buques y otras partes interesadas pertinentes del sector marítimo a que elaboren e impartan cursillos que se centren en la mejora de las capacidades y prácticas de diligencia debida para la prevención, detección y notificación de las operaciones de las flotas oscuras o flotas en la sombra y de las actividades ilegales facilitadas por tales buques;

9 PIDE al Secretario General que informe a otros organismos de las Naciones Unidas de las cuestiones examinadas y de las preocupaciones y las dificultades planteadas para que también puedan adoptar medidas en los asuntos de su competencia;

10 PIDE TAMBIÉN a los comités pertinentes que mantengan esta cuestión sometida a examen y que adopten las medidas adicionales que puedan considerar oportunas a la luz de las novedades.