



Fondos internacionales  
de indemnización de daños  
debidos a contaminación  
por hidrocarburos

<b>Punto 4 del orden del día</b>	IOPC/NOV25/4/5
<b>Fecha</b>	7 de octubre de 2025
<b>Original</b>	Inglés
<b>Asamblea del Fondo de 1992</b>	92A30
<b>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</b>	92EC85
<b>Asamblea del Fondo Complementario</b>	SA22

## RIESGOS QUE SUPONEN LOS BUQUES QUE NO ESTÁN ASEGURADOS O QUE NO CUMPLEN LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD

### RESPONSABILIDADES DE LOS ASEGURADORES Y VERIFICACIÓN DE LAS PÓLIZAS DE SEGURO

#### Documento presentado por Turquía

##### **Resumen:**

A través del estudio de caso de un siniestro ocurrido en Turquía, en el presente documento se analizan los fundamentos jurídicos y la importancia de las responsabilidades de los aseguradores, así como las dificultades que se plantean a la hora de verificar las pólizas de seguro. Asimismo, se insta a los Estados Miembros a que compartan, en la medida de lo posible, listas de aseguradores fiables y de buena reputación.

##### **Medidas que se han de adoptar:**

###### Asamblea del Fondo de 1992

- a) tomar nota de la información que figura en este documento;
- a) alentar a los Estados Miembros a que tengan en cuenta las orientaciones pertinentes de la OMI (circular N.º 3464 revisada mediante la circular LEG.1/Circ.16) en la reglamentación de las compañías de seguros;
- b) considerar si se debe animar a los Estados Miembros a compartir, si la tuvieran, su lista de aseguradores de renombre y buena reputación en sus propias aguas;
- c) si se decide compartir esas listas, invitar a la Secretaría a indicar si creará una sección adecuada en el sitio web de los FIDAC con esa finalidad; y
- d) comentar si la Asamblea del Fondo de 1992 debería recomendar que se cree un punto aparte sobre seguros marítimos en el orden del día del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI).

###### Asamblea del Fondo Complementario

- a) tomar nota de la información que figura en el presente documento; y
- b) tomar nota de cualquier decisión adoptada por la Asamblea del Fondo de 1992 a ese respecto.

## 1 Antecedentes

- 1.1 El 23 de diciembre de 2024, el buque *Amnah*, con número OMI 9126259 y matriculado bajo el pabellón de Comoras, se hundió con su carga de más de 200 contenedores en el muelle de la zona

portuaria de Ambarli, debido a un cálculo incorrecto de las condiciones de estabilidad por parte de la tripulación. Este siniestro supuso un grave peligro para las personas, los bienes, el medio ambiente y la seguridad de la navegación. Además, dejó inutilizable la instalación portuaria, que ocupa el puesto 72 en la lista de Lloyd's List de los cien puertos más importantes, y provocó importantes retrasos y pérdidas comerciales.

- 1.2 Como medida para evitar la contaminación por hidrocarburos, cuando el buque se hundió se procedió a sellar todas las fugas de los tanques de combustible con la ayuda de buceadores. El derrame leve de hidrocarburos que se produjo en la fase inicial no traspasó las barreras de protección y fue limpiado por empresas de respuesta de emergencia de conformidad con los métodos de respuesta. No quedó ningún rastro visible de contaminación tras el reflotamiento completo del buque y su remolque lejos de donde se encontraba.
- 1.3 Todos los certificados expedidos por el Estado de abanderamiento y por una organización reconocida para actuar en su nombre, que eran válidos en la fecha de llegada del buque al puerto, se han incorporado en la plataforma del sistema nacional marítimo de ventanilla única. Uno de esos documentos es el certificado expedido conforme al Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 por la Administración del pabellón de Comoras sobre la base de una póliza de seguro P&I, válida hasta el 1 de noviembre de 2025, emitida por la empresa Los Andes de Protección de Indemnización, con sede en Chile. Se ha incorporado al sistema nacional marítimo de ventanilla única una captura de pantalla que confirma la validez de esa póliza de seguro, tras consultarla y verificarla en el sitio web de la compañía de seguros. No se encontraron problemas en la documentación relativa a la certificación del buque, incluido el certificado de navegabilidad, hasta el momento del siniestro.
- 1.4 Tras el siniestro, la Autoridad Marítima de Turquía intentó ponerse en contacto con la compañía de seguros, Los Andes de Protección de Indemnización, pero durante los tres primeros días no obtuvo respuesta. Si bien la oficina del capitán del puerto verificó la validez de la póliza en el sitio web de la compañía de seguros, esta negó su validez. La compañía, que no asumió responsabilidad alguna por el siniestro, no pagó ninguna indemnización por los daños causados. El buque fue retirado del lugar en el que se encontraba por el operador portuario mediante sus propios recursos.

## 2 **Debate**

- 2.1 Fundamento jurídico e importancia de la obligación de que los buques cuenten con un seguro
  - 2.1.1 La cuestión del certificado de seguro que los buques deben llevar a bordo ha sido en los últimos años una de las prioridades de la agenda de la OMI y de los órganos rectores de los FIDAC. En su 111.º periodo de sesiones, el Comité Jurídico de la OMI aprobó las *Directrices para la aceptación de certificados de seguro y las compañías de seguros, los proveedores de seguridad financiera y los clubes de protección e indemnización (clubes P&I)* (LEG.1/Circ.16), dado el aumento de los casos en los que los buques navegaban con una cobertura de seguro insuficiente o sin seguro. Además, los órganos rectores de los FIDAC, en sus sesiones de noviembre de 2024, 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 relativas a la concienciación sobre el riesgo que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad.
  - 2.1.2 Las Resoluciones instan a todos los Estados a adoptar las medidas necesarias para garantizar la aplicación eficaz de las normas de seguridad y ambientales establecidas en los convenios e instrumentos pertinentes de la OMI, y a dar pleno cumplimiento a las obligaciones en materia de seguros.
  - 2.1.3 El Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (enmendado), el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de

daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, y el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, exigen que los buques lleven a bordo certificados de seguro conforme al convenio correspondiente expedidos por el Estado de abanderamiento del buque u otro Estado Parte en dicho convenio que confirmen el cumplimiento de las disposiciones necesarias en materia de garantía financiera.

- 2.1.4 El objetivo de los convenios sobre responsabilidad civil es garantizar una indemnización adecuada a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de buques tanque, así como promover la adopción de normas y procedimientos internacionales uniformes para resolver cuestiones de responsabilidad en relación con ese tipo de siniestros.
- 2.1.5 Esos convenios establecen la obligación de que los buques mantengan una cobertura de seguro adecuada y lleven a bordo un certificado de seguro conforme al convenio, expedido y debidamente firmado por el Estado de abanderamiento u otro Estado Parte autorizado para expedir ese tipo de certificados. El certificado sirve como confirmación de que el seguro está respaldado por una seguridad financiera fiable, lo que garantiza la disponibilidad de indemnización por posibles daños debidos a contaminación por hidrocarburos.
- 2.1.6 Por consiguiente, las obligaciones en materia de seguros marítimos forman parte integrante del marco internacional de seguridad y protección del medio marino. El cumplimiento de las obligaciones reglamentarias, incluido el mantenimiento de un seguro adecuado, es una condición fundamental que los Estados de abanderamiento deben verificar antes de autorizar a los buques que enarbolan su pabellón a transportar cargas, incluidas sustancias contaminantes o potencialmente peligrosas. El incumplimiento de esas obligaciones no solo constituye una infracción de la normativa aplicable, sino que también socava el funcionamiento del sistema en su conjunto, con lo que pone en peligro el equilibrio en que se basa.

## 2.2 Responsabilidades de los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos

- 2.2.1 El Estado de abanderamiento es el principal responsable de garantizar que los buques autorizados a enarbolar su pabellón cumplan con los convenios internacionales aplicables, incluidas las disposiciones relativas al seguro u otra garantía financiera. Como autoridad emisora de certificados reglamentarios, el Estado de abanderamiento debe comprobar que el buque cuenta con un seguro con cobertura válida que cumpla los requisitos establecidos en los instrumentos pertinentes, antes de autorizar su operación.
- 2.2.2 Según la normativa vigente de la OMI, los Estados de abanderamiento son responsables de verificar que los aseguradores que expiden tarjetas azules cumplen las normas de solvencia y transparencia establecidas.
- 2.2.3 Los Estados de abanderamiento confieren a los buques su nacionalidad jurídica y son responsables de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad, ambientales y de seguros, con arreglo a los convenios internacionales pertinentes. Si bien los Estados de abanderamiento deben ejercer su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, algunas administraciones de abanderamiento siguen sin cumplir en gran medida esas obligaciones.
- 2.2.4 En el ejercicio de su responsabilidad, se espera que los Estados de abanderamiento establezcan mecanismos eficaces para verificar la autenticidad, validez y continuidad de la cobertura de seguro de los buques bajo su jurisdicción. Se incluye la obligación de anular o retirar los certificados en caso de que el seguro o la garantía financiera dejen de tener efecto o caduquen, de conformidad con lo dispuesto en los convenios correspondientes.

- 2.2.5 Pese a que los Estados de abanderamiento son responsables de verificar la validez del seguro de responsabilidad conforme a las directrices de la OMI, muchos registros carecen de la capacidad técnica o la voluntad para evaluar si los aseguradores se ajustan a las normas. Imponen pocos requisitos de entrada, carecen de regímenes de inspección rigurosos y rara vez revisan la cobertura del seguro o las estructuras de propiedad de los buques que abanderan.
- 2.2.6 Debido al carácter internacional del comercio marítimo, no solo el Estado de abanderamiento, sino también los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos en cuyas aguas se encuentre el buque están expuestos al riesgo que plantean los buques sin seguro o con una cobertura de seguro insuficiente.

### 2.3 Verificación de las pólizas de seguro

- 2.3.1 La verificación de la validez del seguro de un buque es un requisito fundamental en el marco del régimen de responsabilidad e indemnización establecido por los convenios pertinentes de la OMI. Asegura que los buques mantengan una garantía financiera ininterrumpida y adecuada, lo que garantiza una indemnización para cubrir posibles reclamaciones derivadas de daños por contaminación, remoción de restos de naufragio o lesiones a pasajeros.
- 2.3.2 La capacidad de los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y otras autoridades competentes para confirmar la autenticidad y validez de los certificados de seguro salvaguarda la integridad del sistema internacional. Sin dicha verificación, existe el riesgo de que no se detecten coberturas fraudulentas, caducadas o insuficientes, lo que socavaría la protección que se ofrece a las víctimas y a los Estados ribereños.
- 2.3.3 La verificación oportuna previene asimismo deficiencias en la cobertura, que podrían dar lugar a indemnizaciones insuficientes y exponer a los fondos internacionales de indemnización a sobrecargas financieras. Por consiguiente, unos procedimientos de verificación sólidos refuerzan la credibilidad y la eficacia generales del marco de indemnización.
- 2.3.4 A ese respecto, garantizar que los certificados de seguro sean auténticos, estén vigentes y estén respaldados por una garantía financiera fiable no es una mera formalidad administrativa, sino un elemento central del régimen de responsabilidad. Sustenta el principio de indemnización pronta y suficiente, refuerza la confianza entre los Estados Parte y contribuye al mantenimiento de un sistema marítimo internacional equitativo y equilibrado.

### 3 Conclusión y propuestas

- 3.1 Un buque que continúe su travesía internacional sin seguro o con una cobertura de seguro insuficiente supone un riesgo no solo en las aguas del país en el que se encuentra, sino también en los siguientes puertos de escala. Queda así evidenciado que el problema solo puede resolverse mediante el entendimiento y la cooperación internacionales, con la contribución de todos los Estados.
- 3.2 Turquía, en el marco de las prácticas de su responsabilidad como Estado de abanderamiento, exige que los certificados, como los expedidos conforme al Convenio de Responsabilidad Civil o al Convenio sobre el combustible de los buques, para los buques de pabellón turco que están obligados a tener un seguro, sean emitidos únicamente por organizaciones de la lista de organizaciones P&I de buena reputación reconocidas por la Administración. En la preparación de esa lista se tuvieron en cuenta las orientaciones pertinentes de la OMI, a saber, las *Directrices para la aceptación de certificados de seguro y las compañías de seguros, los proveedores de seguridad financiera y los clubes de protección e indemnización* (circular N.º 3464).

- 3.3 Se plantean, sin embargo, algunas dificultades para controlar los seguros de buques de pabellón extranjero emitidos por aseguradores que no pertenecen al International Group of P&I Clubs y que ni siquiera son conocidos. Por consiguiente, se concluye que debería establecerse una normativa de seguros específica para los buques de pabellón extranjero que hagan escala en puertos turcos. A ese respecto, se esperaba que cada asegurador que deseara registrarse en el sistema nacional marítimo de ventanilla única presentara su solicitud a la Administración Marítima antes del 20 de febrero de 2025 y demostrara que cumplía los criterios establecidos, entre ellos el nombramiento de un corresponsal local, la verificación en línea, los acuerdos de reaseguro y la calificación crediticia internacional. Aunque se trata de una solución local, Turquía lleva desde febrero de 2025 cuestionando la existencia y la validez de las pólizas de seguro de los buques que llegan a sus puertos, y prestando especial atención a la solidez financiera y la capacidad de pago de indemnizaciones de las compañías de seguros.
- 3.4 Las pólizas de seguro marítimo están muy condicionadas por los marcos normativos internacionales diseñados para garantizar la seguridad, la protección del medio ambiente y la estandarización de las operaciones en el sector del transporte marítimo mundial. La legislación del Estado de abanderamiento (es decir, el país en el que está registrado el buque) también desempeña un papel fundamental en la configuración de las pólizas de seguro marítimo. De hecho, cada Estado de abanderamiento tiene su propia normativa que regula la seguridad de los buques, las normas ambientales y el bienestar de la tripulación, y cada normativa puede variar considerablemente.
- 3.5 Las autoridades que controlan las pólizas de seguro marítimo deberían tener conocimientos y experiencia suficientes para poder confirmar si los límites de la póliza y las cuantías de cobertura se ajustan al ámbito de aplicación del convenio correspondiente.
- 3.6 En los casos en que el asegurador de un buque implicado en un accidente que provoque contaminación por hidrocarburos a gran escala no sea uno reconocido a escala mundial, tanto el Estado ribereño como los FIDAC deberán realizar pagos de mayor cuantía para indemnizar a los afectados por el siniestro.

#### **4 Medidas que se han de adoptar**

- 4.1 Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a:
- tomar nota de la información que figura en este documento;
  - alentar a los Estados Miembros a que tengan en cuenta las orientaciones pertinentes de la OMI (circular N.º 3464 revisada mediante la circular LEG.1/Circ.16) en la reglamentación de las compañías de seguros;
  - considerar si se debe animar a los Estados Miembros a compartir, si la tuvieran, su lista de aseguradores de renombre y buena reputación en sus propias aguas;
  - si se decide compartir esas listas, invitar a la Secretaría a indicar si creará una sección adecuada en el sitio web de los FIDAC con esa finalidad; y
  - comentar si la Asamblea del Fondo de 1992 debería recomendar que se cree un punto aparte sobre seguros marítimos en el orden del día del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional.
- 4.2 Se invita a la Asamblea del Fondo Complementario a:
- tomar nota de la información que figura en el presente documento; y

- b) tomar nota de cualquier decisión adoptada por la Asamblea del Fondo de 1992 a ese respecto.
-