



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 4 del orden del día	IOPC/MAY26/4/1	
Fecha	7 de abril de 2026	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES30	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC86	
Asamblea del Fondo Complementario	SAES14	●

POSIBLES EFECTOS DE LAS SANCIONES EN EL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN

Nota de la Secretaría

Resumen:

Desde marzo de 2022 el Director ha informado de manera periódica a los órganos rectores de los FIDAC de los posibles efectos de las sanciones en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización. El Director ha expresado de manera sistemática su profunda preocupación por el riesgo de que se produzca un siniestro que afecte a un buque que no esté asegurado o que no cumpla las condiciones de seguridad, y por los daños resultantes de la contaminación por hidrocarburos (véase el documento [IOPC/NOV23/11/1](#), párrafo 4.4.36).

Se hace referencia aquí a los documentos de reuniones^{<1>} anteriormente presentados a los órganos rectores, en los que se han puesto de relieve los riesgos y peligros que actualmente enfrentan los Estados Miembros de los FIDAC y sus contribuyentes como resultado de esa situación persistente.

En junio de 2024, tras concluir el 111.º periodo de sesiones del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI), se publicó la circular [LEG.1/Circ.16](#), que contenía directrices para la aceptación de certificados de seguro y de compañías aseguradoras, proveedores de garantía financiera y clubes de protección e indemnización (clubes P&I).

En el 112.º periodo de sesiones del Comité Jurídico de la OMI, celebrado del 24 al 28 de marzo de 2025, los Estados Miembros examinaron la creciente necesidad de combatir las operaciones ilícitas que entran dentro del ámbito de competencia de la OMI. Para obtener información sobre la opinión respaldada por el Comité Jurídico de la OMI, véase el documento [IOPC/APR25/4/1](#).

Novedades:

En octubre de 2025, el Consejo de la Unión Europea (UE) aprobó el decimonoveno paquete de sanciones económicas contra la Federación de Rusia, que añadió a otros 69 particulares, así como numerosas restricciones económicas dirigidas a sectores clave. Además, en febrero de 2026 el Reino Unido anunció su noveno paquete de sanciones contra diversos particulares y entidades, buques tanque "en la sombra", terminales de gas natural licuado (GNL), compañías energéticas y entidades bancarias, y también sancionó a un asegurador de prima fija por proporcionar cobertura de seguro a la flota "en la sombra".

<1>

Documentos [IOPC/NOV25/4/3](#), [IOPC/APR25/4/1](#), [IOPC/NOV24/4/4](#), [IOPC/APR24/4/1](#), [IOPC/NOV23/4/3](#), [IOPC/MAY23/4/2](#), [IOPC/OCT22/4/4](#), [IOPC/OCT22/4/4/1](#), [IOPC/OCT22/4/4/2](#) e [IOPC/MAR22/8/1](#).

Varios Estados han tomado medidas directas, subiendo a bordo, deteniendo o apresando buques sospechosos de formar parte de la flota "en la sombra"; por su parte, muchos Estados de Europa septentrional también han advertido de los peligros que plantean la interrupción de la señal de satélite y la desactivación de las señales de localización, y han prohibido los trasvases de carga de buque a buque para los que no exista consentimiento previo.

Según informan los medios de comunicación, varios registros de pabellones también han suprimido de sus listas a una gran cantidad de buques sancionados que utilizaban pabellones falsos^{<2>}, y un número considerable de buques tanque han cambiado su pabellón al registro de la Federación de Rusia.

En marzo de 2026, Estados Unidos anunció una exención temporal de las sanciones, de 30 días de duración, para abordar la posible escasez de suministros y mitigar los efectos del aumento del precio del crudo en todo el mundo a raíz de las hostilidades en Oriente Medio.

Medidas que se han de adoptar

Asamblea del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo Complementario

- a) Tomar nota de la información que figura en este documento; y
- b) impartir instrucciones al Director según lo estimen necesario los órganos rectores.

1 Introducción

- 1.1 Desde la introducción del reciente régimen de sanciones, la Secretaría de los FIDAC ha hecho hincapié en los problemas, riesgos y peligros existentes, así como en sus posibles efectos en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización. Además, ha señalado a la atención las orientaciones publicadas por el Comité Jurídico de la OMI y el modo en que se ven afectados muchos de los clubes del International Group of P&I Associations (International Group), que ya no pueden asegurar a los buques dedicados al comercio y el transporte de petróleo crudo ruso, como solían hacer.
- 1.2 Tal como se detalla en el documento [IOPC/NOV24/4/4](#), en el 33.^{er} periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI, que tuvo lugar del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2023, los Estados Miembros adoptaron la Resolución A.1192(33), en la que se exhortaba a los Estados de abanderamiento a que adoptasen medidas contra las operaciones de la flota "oscura" o "en la sombra".
- 1.3 A pesar de la creciente preocupación internacional por el elevado riesgo de que las operaciones marítimas de la flota "oscura" eludan el cumplimiento de las condiciones de seguridad elementales, un gran número de buques utilizan registros falsos, o se sirven de registros más pequeños con índices de supervisión reglamentaria deficientes, o bien enarbolan pabellones falsos en un intento de esquivar un escrutinio minucioso. Con miras al 113.^{er} periodo de sesiones del Comité Jurídico de la OMI, que se celebrará entre los días 13 y 17 de abril de 2026, 14 Estados enviaron información en relación con una serie de matriculaciones fraudulentas realizadas en su nombre. En la plataforma GISIS de la OMI figuraban unos 520 buques con pabellón falso.

^{<2>} En un informe publicado por el Centro de Investigación sobre Energía y Aire Limpio en diciembre de 2025 se señala que, en los tres primeros trimestres de 2025, un total de 113 buques han enarbolado un pabellón falso durante sus operaciones mientras transportaban alrededor de 11 millones de toneladas de hidrocarburos rusos valorados en 4 700 millones de euros.

- 1.4 Anteriormente, la Secretaría también ha señalado a la atención la necesidad de luchar contra las operaciones ilícitas y el número de buques que, según se ha informado, desconectan sus transpondedores del SIA o sufren cada vez más interferencias o bloqueos deliberados del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en el mar Báltico, lo que concuerda con los buques que navegan en esa zona. Esas prácticas, que afectan a la navegación marítima, la seguridad, las operaciones portuarias y la infraestructura, aumentan el riesgo de que se produzcan accidentes marítimos y posibles siniestros de contaminación por hidrocarburos (véase el documento [IOPC/NOV25/4/3](#)). La Secretaría seguirá los debates del Comité Jurídico de la OMI e informará al respecto en futuras sesiones de los órganos rectores de los FIDAC.

2 Posibles consecuencias para los FIDAC

- 2.1 El Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario no eximen de responsabilidad por hechos sancionables o sancionados. Si bien se reconoce que los FIDAC son organizaciones intergubernamentales y que, por tanto, no están sujetos a reglamentos ni leyes nacionales o internacionales promulgados para la imposición de sanciones, si fuese necesario hacer frente a un siniestro que afectase a un buque cargado con hidrocarburos rusos se podrían plantear una serie de dificultades prácticas. Entre ellas está la posibilidad de que los FIDAC tengan que pagar una indemnización adicional si el propietario del buque o su asegurador no constituye un fondo de limitación o tiene dificultades para abrir cuentas bancarias con cargo a las cuales pagar indemnización.
- 2.2 La Secretaría de los FIDAC ha resaltado anteriormente la manera en que los Estados Miembros de los FIDAC y sus contribuyentes se pueden ver afectados por esos buques que intentan eludir las sanciones mediante diversos métodos, en particular cuando se trata de buques obsoletos o envejecidos, así como el aumento del número de buques de la llamada flota "oscura" o "en la sombra". Según datos recientes, entre 600 y 1 100 buques pertenecen a esa categoría, y muchos de ellos recurren a la práctica de navegación fraudulenta que consiste en manipular su ubicación. Buena parte de la flota "en la sombra" la integran los buques de mayor antigüedad, entre ellos algunos que no han sido inspeccionados recientemente, no cumplen los criterios de mantenimiento, cuentan con una titularidad dudosa y tienen una cobertura de seguro con graves carencias (véase el documento de la OMI LEG 100/18/1, párrafo 5.1).
- 2.3 Más concretamente, en enero de 2026, dos buques tanque rusos identificados como parte de la flota "en la sombra" se vieron en dificultades en el mar Mediterráneo, lo que generó preocupación por las implicaciones que ello conllevaba para la seguridad marítima, el impacto ambiental y las tensiones geopolíticas. Los dos buques (uno de los cuales navegaba sin una titularidad clara, bajo un pabellón falso y con el SIA indicando que el buque estaba "sin gobierno") transportaban 48 000 3 y 116 000 metros cúbicos de crudos, respectivamente. Ambos habrían podido ocasionar una gran contaminación y afectar gravemente a los ecosistemas marinos, las economías costeras y las industrias turísticas, de no haber sido porque se desplegaron remolcadores para prestarles asistencia. Asimismo, en enero de 2026, otro buque tanque (si bien navegando en lastre) encalló y fue reflotado con ayuda de varios remolcadores frente a la costa de Turquía.
- 2.4 Por otro lado, el grupo ambiental Greenpeace calculó que, en el caso de que se produjera un derrame de hidrocarburos en el golfo de Finlandia, por el que transitan muchos buques rusos cargados con hidrocarburos, el impacto ambiental afectaría a unos 100 000 residentes de las ciudades rusas de Vyborg, Primorsk, Vysotsk y otras comunidades costeras, así como a una serie de áreas naturales excepcionales.
- 2.5 Por último, con la escalada del conflicto, más buques tanque están siendo atacados fuera de las zonas de guerra habituales, y también hay una alarmante tendencia al alza por lo que respecta al abandono de buques tanque: unos 410 buques fueron abandonados en 2025, lo que ha afectado a 6 223

marinos mercantes, según las estadísticas proporcionadas por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). En particular, unos 337 buques, es decir, el 82 % del total, estaban inscritos en registros cuya supervisión reglamentaria era deficiente. Una preocupación similar ha planteado el aumento de las técnicas de usurpación de la señal o manipulación de la ubicación de los datos del SIA en amplias zonas marinas (en especial en zonas de guerra).

2.6 Consejo de la UE: paquetes de sanciones económicas

2.6.1 En documentos de reuniones anteriores^{<3>}, la Secretaría ha comentado ampliamente los paquetes de sanciones económicas decimosegundo a decimoctavo implantados por la UE^{<4>}, que abordaron las transferencias de la titularidad de los buques tanque, incluyeron medidas relativas a la energía centradas en el GNL, y se dirigieron contra los buques tanque que formaban parte de la flota "oscura" y que no solo eluden los límites de precios de la UE y de la Coalición de Límites de Precios^{<5>}, sino que también adoptan prácticas de transporte marítimo fraudulentas que ignoran por completo las normas internacionales.

2.6.2 En octubre de 2025, la UE adoptó el decimonoveno paquete de sanciones económicas, que añadió a 69 particulares así como numerosas medidas económicas restrictivas dirigidas a sectores clave como la energía (una prohibición de las importaciones de gas natural licuado ruso en la UE), las finanzas (sanciones al desarrollador de una criptomoneda utilizada para financiar actividades de apoyo a la guerra y a varios bancos y comerciantes de hidrocarburos), y el conjunto de la industria militar (operadores que producen o suministran bienes militares y de doble uso a Rusia).

2.6.3 Se ha propuesto un vigésimo paquete de sanciones económicas, concebido para prohibir la totalidad de los servicios marítimos con petróleo crudo ruso, a fin de sustituir el acuerdo de régimen de precio máximo actual (que sufrió una nueva caída de precios a USD 44,10 por barril en febrero de 2026).

2.7 Provisión de cobertura por aseguradores del International Group y cumplimiento del régimen de límites de precio

Se puede consultar más información sobre el régimen de límites de precio en los documentos [IOPC/APR24/4/1](#) e [IOPC/NOV25/4/3](#). Para consultar la información proporcionada por el International Group of P&I Associations sobre la provisión de cobertura por los aseguradores del International Group, véase el documento [IOPC/APR25/10/1](#), párrafo 4.1.24.

3 Posibles medidas de mitigación

3.1 En las sesiones de marzo de 2022 de los órganos rectores, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, animó plenamente a los Estados Miembros a adherirse a las recomendaciones que figuran en el anexo del proyecto de circular de la OMI LEG 109/WP.6, "Orientaciones sobre las repercusiones que tiene la situación en el mar Negro y el mar de Azov en los certificados de seguro u otras garantías financieras"^{<6>} (véase el documento [IOPC/MAR22/9/2](#), párrafo 8.1.10).

3.2 En el 110.º periodo de sesiones del Comité Jurídico de la OMI, celebrado del 27 al 31 de marzo de 2023, se alentó de nuevo a los Estados de abanderamiento a que cumplieran con las propuestas que figuran en el documento de la OMI LEG 110/5, asegurándose para ello de que los buques tanque que

^{<3>} Documentos [IOPC/NOV25/4/3](#), [IOPC/APR25/4/1](#), [IOPC/NOV24/4/4](#), [IOPC/APR24/4/1](#), [IOPC/NOV23/4/3](#), [IOPC/MAY23/4/2](#), [IOPC/OCT22/4/4](#) e [IOPC/MAR22/8/1](#).

^{<4>} Sanciones introducidas por el Reglamento (UE) 2023/2878 del Consejo.

^{<5>} La Coalición de Límites de Precios está integrada por el G7, la Unión Europea y Australia.

^{<6>} Las orientaciones se publicaron como Circular LEG.1/Circ.12 de la OMI el 7 de abril de 2022.

enarbolan su pabellón se adhieren a las medidas que prohíben o regulan legalmente los trasvases buque a buque. También se alentó a los Estados rectores de puertos a que hicieran que esos buques cumplieran los convenios sobre seguridad y responsabilidad, y a garantizar que las operaciones de trasvase buque a buque se realizaran de conformidad con las prescripciones de seguridad aplicables de los convenios de la OMI. En caso de que esos Estados tuvieran conocimiento de la existencia de buques que operan "en la sombra", deberían considerar la posibilidad de someterlos a inspecciones mejoradas, según lo autorizado, y notificarlo a la administración del Estado de abanderamiento del buque, según proceda (véase el documento de la OMI LEG 110/18/1, párrafo 5.10).

3.3 Se anima también a los Estados Miembros a que observen las obligaciones que les corresponden con arreglo al artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), y a la circular de la OMI [LEG.1/Circ.16](#), del 20 de junio de 2024, en la que se indica que, al recibir un certificado de seguro de un "asegurador",^{<7>} el Estado Miembro debería comprobar que el asegurador y el certificado cumplen los criterios establecidos en esa circular. Ello incluye, entre otras cosas, una declaración que haga constar que está en vigor un seguro u otra garantía financiera que satisfaga los requisitos del artículo sobre garantías financieras del convenio pertinente.

3.4 Medidas adoptadas por los Estados Miembros y los registros de buques en relación con los buques sancionados y de mayor antigüedad

3.4.1 Como se ha señalado, la Secretaría de la OMI ha hecho pública una lista con la documentación transmitida por 14 Estados en relación con matriculaciones fraudulentas realizadas en su nombre, con miras al periodo de sesiones de abril de 2026 del Comité Jurídico de la OMI.

3.4.2 Otros registros de buques están presentando información sobre buques que han sido rechazados debido a que podrían estar infringiendo las sanciones; además, varios Estados no miembros de la UE han tomado medidas para sancionar a buques tanque de la flota "en la sombra".

3.5 Medidas adoptadas por los órganos rectores de los FIDAC

3.5.1 En noviembre de 2024 la Asamblea del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario adoptaron las Resoluciones N.º 14 y N.º 6, respectivamente, sobre el "Aumento de la visibilidad de los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad". Los órganos rectores, además, mostraron su conformidad con las orientaciones para la investigación, tras su acaecimiento, de las circunstancias que rodean a un siniestro de contaminación por hidrocarburos en el que estén implicados buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, con el fin de identificar a los buques y las personas involucrados, incluidos, entre otros, los propietarios de los buques y sus aseguradores.

3.5.2 Además, la Secretaría de los FIDAC revisó sus propios procedimientos internos, que se aplicarán en el caso de que se produzca un siniestro con uno de esos buques, a fin de reunir la información necesaria para determinar la aplicabilidad del CRC de 1992, del Convenio del Fondo de 1992 y del Protocolo relativo al Fondo Complementario, e identificar a las partes implicadas en el siniestro.

4 Consideraciones del Director

4.1 El Director sigue estando muy preocupado por los constantes riesgos que plantean los buques que no están asegurados o que no cumplen las condiciones de seguridad, y por los daños que puedan producirse como resultado de un siniestro de contaminación por hidrocarburos con uno de esos buques. Teniendo en cuenta las estadísticas proporcionadas recientemente, el Director mantiene su

^{<7>} Un proveedor de seguros o garantías financieras ajeno al International Group, incluidas las compañías de seguros, los proveedores de garantías financieras y los clubes P&I que no pertenecen al International Group.

compromiso de alentar a los propietarios de buques, los Estados y los proveedores y receptores de hidrocarburos a que cumplan con las obligaciones que les corresponden a fin de que los hidrocarburos se transporten en buques que operen en condiciones de seguridad y con la debida cobertura.

- 4.2 Además, el Director alienta a los Estados Miembros a que observen plenamente sus obligaciones a la hora de hacer cumplir los convenios de seguridad y responsabilidad y las que les impone el artículo VII del CRC de 1992, de conformidad con la circular de la OMI LEG.1/Circ.16.

5 Medidas que se han de adoptar

Asamblea del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo Complementario

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario a que tengan a bien:

- a) tomar nota de la información que figura en este documento, y
 - b) impartir instrucciones al Director según lo estimen necesario los órganos rectores.
-