



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 8 del orden del día	IOPC/MAR22/8/1	
Fecha	28 de marzo de 2022	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES26	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC78	
Asamblea del Fondo Complementario	SAES10	●

OTROS ASUNTOS

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

Nota de la Secretaría

Resumen:	El documento LEG 109/WP.6, publicado por la Organización Marítima Internacional (OMI) el 23 de marzo de 2022, incluye un proyecto de circular que contiene 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. El proyecto de circular LEG incluye información pertinente para los FIDAC y figura en el anexo del presente documento.
Medidas que se han de adoptar:	<p><u>Asamblea del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo Complementario</u></p> <p>a) tomar nota del proyecto de circular LEG que se recoge en el documento de la OMI LEG 109/WP.6, que figura en el anexo; y</p> <p>b) impartir al Director las instrucciones que los órganos rectores consideren oportunas.</p>

1 Introducción

- 1.1 El Comité jurídico de la OMI se reunió del 21 al 25 de marzo de 2022 y acordó el texto de las 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. Decidió que las orientaciones deberían publicarse como una circular del Comité jurídico (véanse los párrafos 5.14 y 5.15 del documento de la OMI LEG 109/WP.1).
- 1.2 En el anexo figura el documento de la OMI LEG 109/WP.6, que contiene el proyecto de circular LEG en el cual se recogen las orientaciones. El proyecto de circular incluye información relevante para los FIDAC.

2 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 a la Asamblea del Fondo Complementario a que:

- a) tomen nota del proyecto de circular LEG que se recoge en el documento de la OMI LEG 109/WP.6, que figura en el anexo; y
- b) impartan al Director las instrucciones que consideren oportunas.

COMITÉ JURÍDICO
109º periodo de sesiones
Punto 5 del orden del día

LEG 109/WP.6
23 marzo 2022
Original: INGLÉS

ADVERTENCIA

En la fecha de su publicación, el presente documento todavía debe ser examinado, en su totalidad o en parte, por el órgano de la OMI al que se presenta. Por consiguiente, su contenido está sujeto a aprobación y a las enmiendas de fondo o de redacción que puedan acordarse después de esa fecha.

**ASESORAMIENTO Y ORIENTACIONES EN RELACIÓN CON LA
IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI**

Informe del Grupo de trabajo

GENERALIDADES

1 La reunión del Grupo de trabajo se celebró a distancia el 22 y el 23 de marzo de 2022, y fue presidida por el Sr. Diego Ramírez (Islas Marshall).

2 Asistieron a la reunión del Grupo de trabajo representantes de los siguientes Estados Miembros:

ALEMANIA	ISLAS MARSHALL
AUSTRALIA	ITALIA
BAHAMAS	JAMAICA
BÉLGICA	JAPÓN
BRASIL	KENYA
CANADÁ	LETONIA
CROACIA	LIBERIA
CHINA	LUXEMBURGO
CHIPRE	MALASIA
DINAMARCA	MALTA
DOMINICA	MAURICIO
ESPAÑA	MÉXICO
ESTADOS UNIDOS	MYANMAR
FEDERACIÓN DE RUSIA	NICARAGUA
FILIPINAS	PAÍSES BAJOS
FINLANDIA	PANAMÁ
FRANCIA	POLONIA
GEORGIA	PORTUGAL
GHANA	QATAR
GRECIA	REINO UNIDO
GUYANA	REPÚBLICA DE COREA
INDIA	REPÚBLICA UNIDA DE
IRAQ	TANZANÍA

SINGAPUR
SUECIA

TURQUÍA
UCRANIA

un representante del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

ISLAS FEROE

3 También asistieron a la reunión del Grupo de trabajo observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)

y las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
UNIÓN INTERNACIONAL DE ASEGURADORES MARÍTIMOS (IUMI)
GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN
(CLUBES P E I)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE
(ITF)

Mandato

4 Se encargó al Grupo de trabajo que, utilizando el documento LEG 109/J/4 como documento de base y teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones del Comité:

- .1 finalizara las orientaciones sobre las repercusiones que tiene la situación en el mar Negro y el mar de Azov en la implantación de los convenios que son competencia del Comité jurídico y, en particular, en los certificados de seguro expedidos en virtud de estos convenios;
- .2 asesorase al Comité sobre el formato de dichas orientaciones (es decir, resolución LEG, circular LEG, decisiones del Comité, etc.); y
- .3 presentara al Pleno un informe escrito sobre la labor realizada, que incluyese el texto de las orientaciones definitivas, el viernes 25 de marzo de 2022.

Formato de las orientaciones

5 El Grupo de trabajo comenzó con el punto .2 de su mandato y acordó que las orientaciones deberían publicarse como una circular del Comité jurídico (LEG/Circ.).

Texto de las orientaciones

6 De acuerdo con las instrucciones recibidas, el Grupo de trabajo examinó, con miras a finalizarlo, el texto del proyecto de orientaciones que figura en el documento LEG 109/J/4 y decidió que el título debería ser "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".

7 La delegación de la Federación de Rusia planteó su preocupación por el uso del término "sanciones" en el párrafo 2.2 de las orientaciones. Además, explicó que en la Federación de Rusia existía un sistema por el que los aseguradores sometidos a algunas medidas restrictivas se reaseguraban automáticamente y que era controlado por el Gobierno.

8 El Grupo de trabajo tomó nota de la preocupación planteada por la delegación de la Federación de Rusia y también observó que la redacción del párrafo 2.2 (es decir, "puede") indicaba que existía la posibilidad de que la introducción de sanciones económicas restringiera, en algunos casos, la tramitación o el pago de las reclamaciones.

9 El Grupo acordó suprimir los términos "tarjeta azul" en los párrafos 2.2 y 2.3 de las orientaciones, ya que las tarjetas azules no se mencionan en los convenios.

10 El Grupo de trabajo también acordó incluir un párrafo adicional en el que se explique que la falta de seguro u otra garantía financiera puede conducir a una indemnización insuficiente para los Estados y las víctimas de contaminación y también puede exponer a los FIDAC y a sus contribuyentes al riesgo de tener que pagar la indemnización completa por derrames de hidrocarburos si no se dispone de un seguro suficiente para cubrir la responsabilidad del propietario del buque. El Grupo también acordó que el encabezamiento del párrafo 2 de las orientaciones debería contener las repercusiones de la situación en el mar Negro y el mar de Azov para los instrumentos de la OMI y que debería añadirse un encabezamiento a un párrafo 3 nuevo que contenga las medidas que el Comité jurídico recomendaría. Por consiguiente, el Grupo de trabajo acordó reenumerar los párrafos según procediera.

11 El Grupo examinó la cuestión planteada por una delegación sobre la disponibilidad de información relativa a la terminación de los contratos de seguro y acordó que los convenios pertinentes contenían prescripciones relativas a la notificación de dicha información al Estado expedidor.

12 El Grupo de trabajo también consideró la preocupación planteada por una delegación de que el párrafo 3.3 reenumerado de las orientaciones suponía una carga enorme para los Estados de abanderamiento y rectores de puertos. El Grupo convino en que este párrafo era uno de los principales puntos de actuación y que, de acuerdo con los convenios, los Estados rectores de puertos pueden solicitar, en cualquier momento, consultas con el Estado expedidor o certificador en el caso de que consideren que el asegurador o el garante nombrado en el certificado de seguro no tenga capacidad financiera para cumplir con las obligaciones de los convenios.

13 El Grupo de trabajo además consideró la preocupación planteada por algunas delegaciones en relación con la redacción del párrafo 3.3 reenumerado, pero decidió que se mantuviera el tiempo verbal "debería", ya que respondía a la intención principal de la circular.

14 El Grupo acordó introducir algunas modificaciones finales de redacción en el texto de las orientaciones. Las orientaciones finalizadas, acordadas por el Grupo de trabajo, figuran en el anexo.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

15 Se invita al Comité jurídico a que apruebe el informe del Grupo de trabajo en general y a que apruebe el proyecto de circular LEG que contiene las 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, tal como figura en el anexo.

ANEXO

PROYECTO DE CIRCULAR LEG

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

- 1 En el 35º periodo de sesiones extraordinario del Consejo de la OMI, en relación con el conflicto en Ucrania, el Consejo pidió a los comités de la OMI que tuvieran a bien examinar formas de intensificar los esfuerzos de los Estados Miembros y de las organizaciones observadoras para respaldar a la gente de mar y a los buques mercantes afectados, considerasen también las repercusiones de esta situación para la implantación de los instrumentos de la Organización, adoptasen las medidas oportunas e informasen al respecto al Consejo.
- 2 De acuerdo con esta petición, el Comité jurídico toma nota de las siguientes repercusiones para los instrumentos de la OMI que son de su competencia:
 - .1 El Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de responsabilidad civil de 1969), el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Protocolo CLC de 1992), el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques 2001), el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 (Protocolo de Atenas de 2002) y el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (Convenio sobre la remoción de restos de naufragio 2007) exigen que los Estados Partes expidan certificados que acrediten la existencia de un seguro u otra garantía financiera que cumpla las prescripciones de los convenios.
 - .2 Debido a las recientes sanciones impuestas a bancos rusos y a otros intereses, incluidas las prohibiciones de determinadas cargas y buques procedentes de la Federación de Rusia, los aseguradores u otros proveedores de garantía financiera deberán cumplir con las sanciones o medidas aplicables en sus respectivas jurisdicciones. La introducción de estas sanciones económicas puede, en algunos casos, restringir a los aseguradores u otros proveedores de garantía financiera mencionados en el certificado la tramitación de las reclamaciones o prohibir el pago de las reclamaciones derivadas de estos convenios. Esto podría llevar al asegurador o al proveedor de garantía financiera a cancelar la cobertura.
 - .3 La falta de seguro u otra garantía financiera, de conformidad con lo estipulado en los convenios, puede dar lugar a una indemnización insuficiente para los Estados y las víctimas de contaminación y otros siniestros. Asimismo, puede exponer a los FIDAC y a sus contribuyentes al riesgo de tener que pagar toda la indemnización por derrames de hidrocarburos de buques tanque porque el seguro sea insuficiente para cubrir la responsabilidad del propietario del buque.

- 3 En este contexto el Comité jurídico recomienda las medidas siguientes:
- .1 Si un Estado Parte en los convenios siguientes ha expedido certificados en virtud del artículo VII del Convenio de responsabilidad civil de 1969, el artículo 7 del Protocolo CLC de 1992, el artículo 7 del Convenio sobre el combustible de los buques 2001, el artículo 12 del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio 2007 y el artículo 4*bis* del Protocolo de Atenas de 2002, el Estado expedidor o su autoridad designada debería asegurarse de que cancela el certificado, de conformidad con los convenios, si recibe la notificación de la terminación del seguro u otra garantía financiera o cuando la reciba.
 - .2 Mientras tanto, los Estados Partes en estos convenios deberían seguir cumpliendo con sus obligaciones siguiendo las recomendaciones establecidas en la circular nº 3464 y en estas orientaciones.
 - .3 En particular, los Estados de abanderamiento o certificadores que expidan certificados basados en aseguradores o proveedores de garantía financiera rusos deberían verificar que la cobertura cumple los criterios establecidos en la circular nº 3464. Los Estados rectores de puertos que se encuentren con certificados relacionados con aseguradores o proveedores de garantía financiera rusos deberían consultar al Estado expedidor o certificador, cuya responsabilidad es garantizar que el seguro o la garantía financiera sigan siendo adecuados, tal como exigen los convenios de responsabilidad e indemnización de la OMI.
- 4 El Comité pide a los Estados Miembros que pongan el contenido de esta circular en conocimiento de los gestores de sus registros marítimos, de las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto y de otras partes interesadas.
