



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 4 del orden del día	IOPC/OCT22/4/4	
Fecha	4 de octubre de 2022	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A27	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC79	
Asamblea del Fondo Complementario	SA19	●

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

### Nota de la Secretaría

#### Resumen:

En marzo de 2022 el Director presentó el documento IOPC/MAR22/8/1, acompañado de un anexo que contenía un proyecto de circular del Comité jurídico de la OMI (documento LEG 109/16/1 de la OMI, párrafos 5.14 y 5.15) con orientaciones acerca de las repercusiones de la situación en el mar Negro y el mar de Azov en los seguros u otros certificados de garantía financiera. El proyecto de circular incluía información de interés para los FIDAC.

A partir del 5 de diciembre de 2022, y de conformidad con los artículos 3 *quaterdecies* y 5 *bis bis* del Reglamento (UE) N.º 833/2014<sup><1></sup> del Consejo de la Unión Europea (UE) (el Reglamento), entrarán en vigor más restricciones sobre el transporte y el aseguramiento del petróleo crudo y productos del petróleo rusos, así como la prohibición de hacer transacciones con las entidades citadas en el anexo XIX del Reglamento que son controladas por la Federación de Rusia, que podrán incluir posibles expedidores y contribuyentes a los FIDAC<sup><2></sup>.

Como resultado de la restricción impuesta al seguro de buques que transporten petróleo crudo y productos de petróleo rusos, muchos Clubes P&I del International Group (IG) ya no podrán asegurar dichos buques, lo cual significa que los propietarios podrán necesitar concertar el seguro con otros Clubes P&I que no pertenezcan al IG.

#### 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 al Director las instrucciones que los órganos rectores puedan considerar oportunas.

### 1 Introducción

- 1.1 El Comité jurídico de la Organización Marítima Internacional (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

<sup><1></sup> Reglamento (UE) N.º 833/2014 del Consejo de la Unión Europea, de fecha 31 de julio de 2014, relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania.

<sup><2></sup> El Gobierno del Reino Unido ha introducido restricciones similares mediante el Reglamento de Rusia (Sanciones) (Salida de la UE) de 2019, enmendado.

las orientaciones deberían publicarse como una circular del Comité jurídico (documento de la OMI LEG 109/16/1, párrafo 5.14).

- 1.2 El documento de la OMI LEG 109/WP.6, que incluye el proyecto de circular LEG que contiene las orientaciones, se reprodujo en el anexo del documento IOPC/MAR22/8/3 en vista de que el proyecto de circular incluía información de interés para los FIDAC.
- 1.3 Con la evolución de la situación se han impuesto y se impondrán nuevas restricciones aplicables a la Federación de Rusia. A partir del 5 de diciembre de 2022, y de conformidad con el artículo 3 quincecésimo<sup><3></sup> del Reglamento, es probable que muchos Clubes P&I del International Group (IG), que están sujetos a la jurisdicción de la Unión Europea (UE), ya no puedan asegurar buques que comercien con petróleo crudo ruso o que lo transporten. Además, todos los Clubes P&I del IG, incluidos los que están radicados fuera del territorio de la UE, dependen de un programa de reaseguro que a su vez está sujeto en gran medida a la participación de reaseguradores que están radicados en la UE<sup><4></sup>.

## **2 Posibles efectos en el Fondo de 1992**

- 2.1 El Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario de 2003 no eximen de responsabilidad por eventos sancionables o sancionados. Si bien se reconoce que los FIDAC son organizaciones intergubernamentales y 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 podría plantear una serie de dificultades prácticas.

### *Buques que eluden sanciones*

- 2.2 Desde la introducción de las sanciones internacionales varios artículos de periódicos han puesto de relieve el gran número de buques que están intentando eludir las sanciones mediante diversos métodos, por ejemplo desconectando sus respondedores SIA con el fin de desaparecer de la cobertura y de realizar operaciones ilegales de transbordo de hidrocarburos entre buques, a menudo en aguas peligrosas o en mar abierta, o en zonas con poca cobertura de satélites, negándose por tanto a aplicar muchas medidas de seguridad de la OMI y sometiendo a los litorales a un riesgo cada vez mayor de contaminación por hidrocarburos.

### *Provisión de seguro por aseguradores que no pertenecen al IG*

- 2.3 Ante la posibilidad de que un mayor número de propietarios de buques necesitarán asegurarse con aseguradores que no pertenezcan al IG, se plantea el riesgo de que algunos de estos aseguradores quizá no estén muy dispuestos a cumplir con sus obligaciones conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992). Esto podría plantear la posibilidad de que el Fondo

---

<sup><3></sup> El artículo 3 *quincecésimo* del Reglamento prohíbe prestar, directa o indirectamente, asistencia técnica, servicios de intermediación, financiación o asistencia financiera en relación con el transporte a terceros países, incluso mediante transbordo entre buques, de petróleo crudo o productos petrolíferos enumerados en el anexo XXV originarios de Rusia o exportados desde Rusia, con sujeción a una serie de excepciones relativas a las mercancías que sean originarias de un tercer país que no sea Rusia o que transiten por Rusia, siempre que tanto el origen como el propietario de esas mercancías no sean rusos.

<sup><4></sup> Si a alguno de los Clubes P&I del IG le está prohibido de conformidad con las sanciones contribuir reclamaciones con la parte que le corresponda en virtud de una "reserva" para reclamaciones, el miembro en cuestión asumirá el faltante de conformidad con el reglamento de sanciones de su Club P&I.

de 1992 tenga que pagar una indemnización adicional si un propietario de un buque o su asegurador no establece un fondo de limitación.

#### *Restricciones bancarias*

- 2.4 Por otra parte, hay una serie de problemas prácticos que podrían surgir si ocurre un siniestro que afecte a un buque cargado de hidrocarburos rusos o que se produzca en la Federación de Rusia. El régimen internacional de indemnización funciona gracias a que se dispone de fondos que se recogen de las contribuciones abonadas por los receptores de hidrocarburos, que permiten pagar prontamente indemnización a las víctimas de contaminación por hidrocarburos. Sin embargo, con la imposición de las sanciones, muchos bancos han rehusado hacer tratos con dinero destinado a la Federación de Rusia o procedente de ese Estado, lo cual significa que el Fondo de 1992 podrá tener dificultades para abrir cuentas bancarias para hacer pagos de indemnización.

### **3 Posibles medidas de mitigación**

- 3.1 De acuerdo con las orientaciones recientes del Comité jurídico sobre las repercusiones que tiene la situación en el mar Negro y en el mar de Azov en los certificados de seguro y otras garantías financieras, los Estados Miembros deberían tener presentes sus obligaciones existentes de conformidad con lo que se indica en la Circular N.º 3464 de la OMI<sup><5></sup>, que señala que al recibir una tarjeta azul o documento similar de una compañía de seguros, de un proveedor de garantía financiera o de un Club P&I que no sea parte del Grupo Internacional, el Estado Miembro debería verificar la situación financiera y la solvencia de esa compañía a fin de asegurarse de que se podría facilitar indemnización pronta y adecuada para las víctimas.
- 3.2 La Secretaría además ha hablado con representantes de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) en relación con la provisión de servicios de clasificación a buques propiedad de la Federación de Rusia y ahora tiene pensado hablar también con el Jefe de la Unidad conjunta de concesión de licencias y de control de exportaciones del Ministerio de Comercio Internacional del Reino Unido, para examinar posibles exenciones de las sanciones y/o licencia que puedan estar disponibles, de las que los FIDAC podrían servirse a fin de cumplir con su mandato de pagar indemnización en las difíciles condiciones impuestas por las sanciones.

### **4 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:

- a) tomar nota de la información que figura en este documento; y
- b) impartir al Director las instrucciones que los órganos rectores puedan considerar oportunas.

---

<sup><5></sup> Circular N.º 3464 de la OMI, de fecha 2 de julio de 2014.