



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 4 del orden del día	IOPC/APR24/4/1	
Fecha	19 de marzo de 2024	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES28	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC82	
Asamblea del Fondo Complementario	SAES12	●

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

Nota de la Secretaría

Resumen:

En su 109.º periodo de sesiones, celebrado en marzo de 2022, el Comité jurídico (LEG) de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó las 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 (véanse los párrafos 5.13 y 5.14 del documento LEG 109/16/1). Las orientaciones fueron posteriormente emitidas como una circular LEG.1/Circ.12 de la OMI en abril de 2022 e incluyeron 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^{<1>} del Consejo de la Unión Europea (UE) (en adelante el "Reglamento"), entraron 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 enumeradas en el anexo XIX del Reglamento que son controladas por la Federación de Rusia, que podrán incluir posibles expedidores y contribuyentes de los FIDAC.^{<2>}

A partir de ese momento la UE impuso un acuerdo de precio máximo sobre el petróleo crudo ruso transportado por vía marítima^{<3>}, concebido para permitir a los operadores europeos asegurar y transportar petróleo ruso a terceros países siempre que su precio se mantenga estrictamente por debajo del máximo (el "régimen de precio máximo"), y en junio de 2023 el Consejo de la UE adoptó el undécimo paquete de sanciones económicas contra la Federación de Rusia para prevenir la elusión de las sanciones y para tratar de impedir otras prácticas fraudulentas de transporte marítimo, como la simulación del sistema de identificación automática (SIA) y la manipulación de la identidad.

Desde marzo de 2022, el Director ha informado regularmente a los órganos rectores de los FIDAC sobre los posibles efectos en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización. En la última reunión de los órganos rectores, celebrada en noviembre de 2023, el Director expresó su profunda preocupación por la situación ante el riesgo de que un buque no asegurado o con grandes daños pudiera originar un siniestro y provocar

<1> 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 la Federación de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania.

<2> El Gobierno del Reino Unido ha introducido restricciones similares mediante el Reglamento *Russia (Sanctions) (EU Exit) Regulations 2019*, enmendado.

<3> El precio máximo entró en vigor el 5 de diciembre de 2022, en el caso del petróleo crudo, y el 5 de febrero de 2023 en el de los productos petrolíferos refinados.

un derrame de hidrocarburos (véase el párrafo 4.4.36 del documento [IOPC/NOV23/11/1](#)).

Novedades:

En diciembre de 2023, en su 33º periodo de sesiones, la Asamblea de la OMI instó a los Estados Miembros y a todas las partes interesadas pertinentes a que promovieran medidas para prevenir las operaciones ilegales por la "flota oscura" o " flota en la sombra" en el sector marítimo (véanse el documento A 33/6(b)/1 y la Resolución de la OMI A.1192(33)).

También en diciembre de 2023, el Consejo de la UE adoptó el duodécimo paquete de sanciones económicas contra la Federación de Rusia, que obliga a determinadas partes a notificar a la autoridad competente toda venta o traspaso de propiedad a cualesquiera terceros países de cualquier buque tanque dedicado al transporte de petróleo crudo o productos petrolíferos enumerados en el anexo XXV (Reglamento (UE) 2023/2878 del Consejo).

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 (LEG) de la Organización Marítima Internacional (OMI) celebró su 109.º periodo de sesiones del 21 al 25 de marzo de 2022 y aprobó el texto para las orientaciones acerca de las repercusiones de la situación en el mar Negro y el mar de Azov en los certificados de seguro y en otras garantías financieras (véase el párrafo 5.14 del documento LEG 109/16/1 de la OMI). Se emitió la orientación aprobada como una circular del Comité jurídico (circular LEG.1/Circ.12 del LEG).
- 1.2 Con la evolución de la situación se impusieron nuevas restricciones a la Federación de Rusia. Desde el 5 de diciembre de 2022, de conformidad con el artículo 3 *quindecies*^{<4>} del Reglamento, muchos de los miembros del International Group of P&I Associations (International Group) que están sujetos a la jurisdicción de la Unión Europea (UE) ya no pueden asegurar buques que comercian con petróleo crudo ruso o que lo transportan, como habían hecho en el pasado. Además, las consecuencias de la prohibición han sido considerables dado que todos los miembros del International Group, incluidos los que están radicados fuera del territorio de la UE, dependen de un programa de reaseguro que a su vez está muy supeditado a la participación de reaseguradores radicados en la UE.^{<5>}
- 1.3 En el 110.º periodo de sesiones del Comité jurídico de la OMI, que se reunió del 27 al 31 de marzo de 2023, varios Estados presentaron el documento LEG 110/5, en el que se pidió a los Estados de

^{<4>} El artículo 3 *quindecies* 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 trasvase buque a buque, de petróleo crudo o productos petrolíferos enumerados en el anexo XXV originarios de Rusia o exportados desde Rusia, a reserva de 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.

^{<5>} Si se ha prohibido a alguno de los miembros del International Group, de conformidad con las sanciones, aportar su cuota de una "reserva" para reclamaciones, dicho miembro deberá asumir el faltante de conformidad con el reglamento de sanciones de su Club P&I.

abanderamiento que se aseguraran de que los petroleros que enarbolan su pabellón observan las medidas que prohíben o regulan legalmente los trasvases buque a buque, que se adhieren al espíritu de los requisitos de seguridad de los convenios de la OMI y que aplican normas de seguridad marítima para reducir al mínimo el riesgo de contaminación por hidrocarburos.

1.4 En el 33.º 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), que instaba a los Estados de abanderamiento a tomar medidas contra las operaciones de la "flota oscura" o "flota en la sombra", específicamente:

- que garanticen que los buques inscritos en sus registros se adhieren a las medidas que prohíben o regulan los trasvases de hidrocarburos buque a buque, y que dichos buques se adhieren a las prescripciones sobre prevención de la contaminación; y
- que sopesen exigir a los buques inscritos en sus registros 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 la Resolución también se instaba a los Estados a:

- velar por el cumplimiento de los convenios sobre seguridad y responsabilidad;
- notificar a los Estados de abanderamiento cuando tengan conocimiento de la existencia de buques que adoptan intencionadamente medidas para evitar la detección, como desconectar sus transmisiones del sistema de identificación automática (SIA) o del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT); y
- que supervisen las operaciones buque a buque en su mar territorial o zona económica exclusiva y adopten las medidas adecuadas cuando los buques no cumplan la normativa sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación marina.

2 Posibles efectos en los FIDAC

2.1 El Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003 no eximen de responsabilidad por hechos sancionables o sancionados. Si bien se reconoce que los FIDAC son organizaciones intergubernamentales que, por tanto, no están sujetas 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 petróleo ruso 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 para pagar indemnización.

2.2 Por otra parte, a medida que se intensifica la guerra en Ucrania, surge la posibilidad de que los buques civiles sean objeto de ataques, lo cual podría incluir buques tanque petroleros que podrían causar contaminación por hidrocarburos. Si bien al Fondo de 1992 no le cabe responsabilidad por daños debidos a contaminación resultado de actividades bélicas, hostilidades, guerras civiles o insurrecciones, o por daños causados por un escape o vertimiento de hidrocarburos desde un buque de guerra u otro buque que sea propiedad de un Estado o que este utilice exclusivamente para fines oficiales no comerciales en el momento en que suceda el siniestro, si ocurriera un derrame de hidrocarburos tras un ataque a un buque civil podría producirse una gran contaminación que afecte a gobiernos, negocios, personas, el medio ambiente y la vida silvestre.

Buques que eluden sanciones

2.3 Desde la introducción de las sanciones internacionales, ha habido un gran número de buques que están intentando eludir las sanciones mediante diversos métodos, por ejemplo, desconectando los

transpondedores de su SIA con el fin de desaparecer de la cobertura y efectuar operaciones ilegales de trasvase de hidrocarburos buque a buque, a menudo en aguas peligrosas, en mar abierta o en zonas con poca cobertura de satélite, incumpliendo de esta manera muchas medidas de seguridad de la OMI y planteando un riesgo cada vez mayor de contaminación por hidrocarburos para los litorales. Ha habido un notable aumento del número de buques de la "flota oscura" o "flota en la sombra", que, según datos recientes, contaría con entre 600 y 1 000 buques.

Manipulación de la ubicación

2.4

Duodécimo paquete de sanciones económicas del Consejo de la UE

2.5 En diciembre de 2023, la UE anunció el duodécimo paquete de sanciones económicas^{<6>}, que impuso la obligación de i) todos los ciudadanos de un Estado Miembro, ii) las personas físicas residentes en un Estado Miembro y iii) las personas jurídicas, entidades u organismos establecidos en la Unión Europea de notificar a las autoridades competentes cualquier venta u otro acuerdo que implique un traspaso de propiedad a cualquier tercer país de buques cisterna para el transporte de petróleo crudo o de los productos petrolíferos enumerados en el anexo XXV, clasificados actualmente en el código SA ex 8901 20.

2.6 Se notificará a las autoridades competentes del Estado Miembro del que el propietario del buque (el vendedor) sea ciudadano o residente, o en el que esté situado. En la notificación deben figurar detalles del buque tanque, incluido su número IMO de identificación y su indicativo de llamada, así como la identidad del vendedor y del comprador.

Provisión de seguro por aseguradores del International Group: cumplimiento del régimen de precio máximo

2.7 El 5 de febrero de 2023, la UE amplió el régimen de precio máximo, originalmente concebido para reducir los ingresos que la Federación de Rusia percibía de sus productos petrolíferos de origen ruso enmarcados en el código 2710 de la nomenclatura combinada de la UE. Se fijaron dos precios máximos (USD 45 y USD 100), en función de si el producto petrolífero se cotizaba con descuento o con prima respecto del petróleo crudo.

2.8 Con arreglo al régimen de precio máximo, se permite al International Group proporcionar cobertura P&I para embarques de productos petrolíferos rusos con destino a países que no son parte de la Coalición del precio máximo,^{<7>} siempre que el precio de la carga se mantenga por debajo del precio máximo correspondiente, por barril, desde el momento en que es embarcada hasta que pasa la aduana en el puerto de destino.

2.9 Básicamente, esto permite a los propietarios de buques que puedan presentar una certificación y cumplir con sus disposiciones obtener cobertura de seguro de un Club P&I del International Group para viajes específicos. Sin embargo, en el caso de los viajes no cubiertos por el régimen, tales seguros están prohibidos y los propietarios de buques aún tendrán que obtener cobertura de aseguradores a quienes no se aplican las sanciones.

Provisión de servicios por registros marítimos

<6> Introducido mediante el Reglamento (UE) 2023/2878 del Consejo.

<7> La Coalición del precio máximo está formada por Australia, Canadá, la Unión Europea, Francia, Alemania, Italia, Japón, el Reino Unido y los Estados Unidos.

- 2.10 Una serie de reportajes de prensa siguen destacando el aumento del número de buques que transfieren su pabellón a Estados con historiales de inspecciones menos estrictas.

- 2.11 Una serie de reportajes de prensa continúan refiriéndose al gran número de operaciones de trasvase entre buques que se están llevando a cabo, con frecuencia en condiciones peligrosas y sin notificar al Estado Miembro en cuyas aguas se realizan las operaciones.

Utilización de buques viejos

- 2.12 Como resultado del aumento de la "flota oscura" o "en la sombra" ha aumentado también la edad de la flota de buques tanque que hacen escala en los puertos rusos. Lamentablemente, una serie de compañías navieras con escasa supervisión reglamentaria parecen estar operando con buques en los límites del régimen mundial de seguridad.

Restricciones bancarias

- 2.13 Al mes de abril de 2024 aún no se han analizado los problemas prácticos (como la capacidad para abrir cuentas bancarias para pagar indemnización por un siniestro) que pueden surgir si se produce un siniestro que afecte a un buque cargado con hidrocarburos rusos o que tenga lugar en la propia Federación de Rusia. Estas dificultades pueden originarse debido a la existencia de las sanciones, en razón de las cuales muchos bancos han rehusado hacer transacciones con dinero destinado a la Federación de Rusia o procedente de ese Estado.

3 Posibles medidas de mitigación

- 3.1 De conformidad con las orientaciones de 2022 del Comité jurídico de la OMI sobre las repercusiones de la situación en el mar Negro y en el mar de Azov en los certificados de seguro y en otras garantías financieras, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en representación de la Asamblea del Fondo de 1992, respaldó plenamente las medidas que figuran en el proyecto de circular LEG^{<8>} y alentó a los Estados Miembros a adherirse a sus recomendaciones en la reunión de los órganos rectores de marzo de 2022 (véase el párrafo 8.1.10 del documento [IOPC/MAR22/9/2](#)). Concretamente para los efectos de esa circular, los Estados Miembros deberían tener presentes sus obligaciones existentes con arreglo a la Circular de la OMI N.º 3464^{<9>}, 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 International Group, el Estado Miembro debería verificar la situación y la solvencia financieras de esa compañía a fin de asegurarse de que se podrá proporcionar indemnización oportuna y adecuada a las víctimas.
- 3.2 Asimismo, se alentó a los Estados de abanderamiento a que cumplan con las propuestas que figuran en el documento LEG 110/5 de la OMI, asegurándose para ello de que los petroleros que 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 garanticen el cumplimiento por estos buques de los convenios sobre seguridad y responsabilidad y se aseguren de que las operaciones de trasvase buque a buque se realizan de conformidad con los requisitos de seguridad aplicables de los convenios de la OMI, y, en caso de que tengan conocimiento de la existencia de buques que decidan "operar en la sombra", que consideren la posibilidad de someterlos a inspecciones detenidas, según

<8> Las orientaciones fueron aprobadas en el 109º periodo de sesiones del Comité jurídico y publicadas como una circular (LEG.1/Circ.12) en abril de 2022.

<9> Circular de la OMI N.º 3464, de fecha 2 de julio de 2014.

se autorice, y que informen a la administración del Estado de abanderamiento de los buques según proceda.

- 3.3 A finales de 2022, el Gobierno del Reino Unido publicó un documento de orientación (*UK Maritime Services Prohibition and Oil Price Cap Guidance*, Orientaciones sobre la prohibición de servicios marítimos y el precio máximo del petróleo del Reino Unido) para la prohibición en el país de la prestación de servicios de transporte marítimo, y servicios relacionados, de determinados hidrocarburos y productos petrolíferos.^{<10>}
- 3.4 En el documento de orientación también se afirmaba que no constituye delito brindar servicios financieros o de intermediación o prestar fondos globalmente a cualquier persona que suministre o entregue mediante un buque petróleo o productos petrolíferos procedentes de un lugar en la Federación de Rusia a un tercer país, o entre terceros países, si es para hacer frente a una emergencia, por ejemplo, para limpiar un derrame de hidrocarburos.
- 3.5 A finales de 2023, el Gobierno del Reino Unido anunció nuevas sanciones dirigidas a personas físicas y grupos específicos que participaban en el comercio ruso, incluidos más de 80 buques tanque y entidades de más de 30 países. Entre estas nuevas sanciones figuraban medidas dirigidas a las empresas establecidas en un Estado Miembro creadas para gestionar más de 60 buques de la flota de la compañía naviera estatal rusa tras la imposición previamente de sanciones a dicha flota.
- 3.6 En la carta circular de la OMI N.º 4548, de fecha 7 de abril de 2022, se señaló que la Federación de Rusia había declarado que garantizaba el cumplimiento de todas las obligaciones asumidas en su totalidad en virtud de los instrumentos internacionales de marina mercante que había ratificado previamente. La Federación de Rusia también confirmó la plena validez del seguro u otras garantías financieras por lo que respecta a la responsabilidad, incluidas las "tarjetas azules" expedidas por compañías de seguros rusas de conformidad con las prescripciones de los convenios internacionales.

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.

^{<10>} Publicada por conducto de la Office of Financial Sanctions Implementation (OFSI), parte del Departamento del Tesoro del Reino Unido.