



Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

| | | |
|------------------------------------|--------------------------|---|
| Punto 4 del orden del día | IOPC/NOV24/4/4 | |
| Fecha | 27 de septiembre de 2024 | |
| Original | Inglés | |
| Asamblea del Fondo de 1992 | 92A29 | ● |
| Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 | 92EC83 | |
| Asamblea del Fondo Complementario | SAE21 | ● |

LOS 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 venido informando regularmente a los órganos rectores de los FIDAC de los posibles efectos de las sanciones en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización. Como ya lo ha señalado anteriormente, la situación le preocupa muchísimo debido al riesgo de que se produzca un siniestro en que intervenga un buque sin cobertura de seguro o en malas condiciones y a los daños por contaminación con hidrocarburos que podrían producirse (véase el documento [IOPC/NOV23/11/1](#), párrafo 4.4.36).

Como resultado de las sanciones y del número de buques dedicados al transporte de hidrocarburos sujetos a sanciones que forman parte de la flota "oscura" o "en la sombra", las rutas comerciales que suelen usar los buques que transportan hidrocarburos han cambiado considerablemente, lo cual aumenta el riesgo de que se produzcan daños en los litorales de muchos Estados Miembros.

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 esta situación persistente.

Se hace referencia específicamente a los problemas de las restricciones que entraron en vigor en diciembre de 2022 que rigen el transporte y el aseguramiento del petróleo crudo y de los productos del petróleo rusos, al acuerdo de precio máximo impuesto al petróleo crudo ruso transportado por mar^{<2>} y a la prohibición de hacer transacciones con las entidades enumeradas en el anexo XIX del Reglamento (UE) N.º 833/2014^{<3>} de la Unión Europea que son controladas por la Federación de Rusia, que pueden incluir entre ellas posibles expedidores y contribuyentes a los FIDAC.

Se hace referencia, además, a los paquetes de sanciones económicas adoptados por el Consejo de la Unión Europea (Consejo de la UE) 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, y a la necesidad de notificar a la autoridad

<1> Documentos [IOPC/APR24/4/1](#), [IOPC/NOV23/4/3](#), [IOPC/MAY23/4/2](#), [IOPC/OCT22/4/4](#), [IOPC/OCT22/4/4/1](#) y [IOPC/OCT22/4/4/2](#) y [IOPC/MAR22/8/1](#).

<2> El precio máximo entró en vigor el 5 de diciembre de 2022 para el petróleo crudo y el 5 de febrero de 2023 para productos del petróleo refinados.

<3> Reglamento (UE) 833/2014 del 31 de julio de 2014 del Consejo de la Unión Europea relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania.

competente toda venta o transferencia de la propiedad, a un tercer país, de cualquier buque tanque dedicado al transporte de petróleo crudo o de productos del petróleo especificados en el Anexo XXV (Reglamento 2023/2878 del Consejo de la UE).

Novedades:

En diciembre de 2023, en su 33.º periodo de sesiones, la Asamblea de la OMI instó a los Estados Miembros y a todas las partes interesadas a fomentar la aplicación de medidas para impedir las operaciones ilícitas en el sector marítimo practicadas por la "flota oscura" o "flota en la sombra" (documento A33/6 b)/1 y resolución A.1192(33) de la OMI).

En febrero y junio de 2024, respectivamente, el Consejo de la UE adoptó los paquetes decimotercero y decimocuarto de sanciones económicas contra la Federación de Rusia, limitando aun más el acceso del país a tecnologías militares, citando a un número adicional de compañías y personas que participan en el esfuerzo bélico de la Federación de Rusia y designando como blancos el gas natural licuado (GNL) y futuras inversiones en proyectos de GNL en construcción en Rusia y sus suministros desde el extranjero.

En junio de 2024, tras concluir el 111.º periodo de sesiones del Comité jurídico de la OMI, se publicó la circular LEG.1/Circ.16, en que se suministran orientaciones para la aceptación de certificados de seguro y de compañías de seguro, proveedores de garantía financiera y clubes de protección e indemnización (clubes P&I).

Medidas que se han de adoptar:

Asamblea del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo Complementario

Tomar nota de la información.

1 Introducción

- 1.1 Desde la introducción del reciente régimen de sanciones, la Secretaría de los FIDAC ha resaltado los problemas, los riesgos y los peligros y su posible efecto en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, señalando a la atención tanto las orientaciones publicadas por el Comité jurídico de la OMI como el efecto en muchos de los clubes del International Group of P&I Associations (International Group), que ya no pueden, como antes, asegurar buques dedicados al comercio y transporte de petróleo crudo de Rusia.
- 1.2 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), en que se exhorta a los Estados de abanderamiento a que adopten medidas contra la "flota oscura" o "flota en la sombra", específicamente:
 - garantizar que los buques inscritos en sus registros se adhieren a las medidas que prohíben o regulan los trasvases buque a buque de hidrocarburos y que cumplen con las prescripciones sobre prevención de la contaminación;
 - considerar que se exija a los buques inscritos en sus registros que actualicen sus planes de trasvase para que deban notificar a su Estado de abanderamiento cuándo y dónde participen en tales operaciones.

1.3 En la resolución también se exhorta a los Estados rectores de los puertos a que:

- velen por el cumplimiento de los convenios sobre seguridad y responsabilidad;
- informen a los Estados de abanderamiento cuando tengan conocimiento 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
- supervisen las operaciones buque a buque en su mar territorial o zona económica exclusiva (ZEE) y adopten las medidas adecuadas en los casos en que los buques no cumplen la normativa sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación del mar.

2 Posible efecto 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 y 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 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 La Secretaría de los FIDAC ha señalado anteriormente una serie de posibles efectos en los Estados Miembros de los FIDAC y en sus contribuyentes resultado 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 mayor de contaminación por hidrocarburos para los litorales.

2.3 Además, unas estadísticas recientes^{<4>} apuntan a un cambio en la cantidad de buques cargados con hidrocarburos de Rusia y en las rutas que siguen a lo largo de muchos litorales de los Estados Miembros, a medida que la compra de hidrocarburos de Rusia se ha mantenido o incluso ha aumentado. Las estadísticas y los informes de prensa también indican que ha habido un aumento acusado en el número de buques que integran la llamada flota "oscura" o "en la sombra", y según información reciente entre 600 y 1 100 buques se dedican a estas operaciones. Muchos de estos buques recurren a una nueva práctica de transporte marítimo fraudulenta, la de la manipulación de su ubicación, que implica transmitir una ubicación falsa. También se ha observado que muchos de los buques que integran la "flota oscura" son viejos, entre ellos algunos que no han sido inspeccionados recientemente, que son objeto de un mantenimiento deficiente, que son de propietarios dudosos y que están muy faltos de cobertura de seguro (véase el documento de la OMI LEG100/18/1, párrafo 5.1).

2.4 Consejo de la UE – Paquetes de sanciones económicas

En diciembre de 2023 y en febrero de 2024, respectivamente, la Unión Europea anunció sus decimosegundo y decimotercer paquetes de sanciones económicas^{<5>}. El primero introdujo la necesidad de informar de la transferencia de propiedad a cualquier tercer país de todo buque tanque

<4> Referencia: Clarksons Research.

<5> Introducidas mediante el Reglamento del Consejo (UE) 2023/2878.

dedicado al transporte de petróleo crudo o de productos del petróleo indicados en el Anexo XXV del Reglamento 833/2014, enmarcados en el Código HS ex 8901 20.

Consejo de la Unión Europea – Decimocuarto paquete de sanciones económicas

- 2.4.1 En junio de 2014 la UE anunció su decimocuarto paquete de sanciones económicas, que contiene nuevas medidas relativas a la energía que tienen como blanco el gas natural licuado (GNL) y medidas contra los buques que apoyan los esfuerzos bélicos. Por lo que se refiere al GNL, el paquete prohíbe toda inversión futura en proyectos de GNL en proceso de construcción en Rusia y en los suministros exportados desde el extranjero para estos proyectos. Además prohíbe, después de un periodo de transición de nueve meses, el uso de puertos de la Unión Europea para el transbordo de GNL de la Federación de Rusia. Asimismo prohíbe la importación de GNL de la Federación de Rusia a terminales específicos no conectados con la red de gasoductos de la Unión Europea.
- 2.4.2 Esta medida también está dirigida a buques tanque que forman parte de la flota "oscura" que eluden los precios máximos de la UE y de la Coalición del precio máximo^{<6>} y que, al mismo tiempo, adoptan prácticas de transporte marítimo fraudulentas que constituyen un desprecio absoluto de las normas internacionales. La UE ha incorporado 27 buques en esta lista en una primera ronda, lista que se puede actualizar regularmente para hacer frente a la participación siempre cambiante de buques que tratan de eludir las normas internacionales de seguridad marítima.

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

La Secretaría ya informó previamente acerca del régimen de precio máximo de la Unión Europea, que fue ideado para reducir los ingresos que la Federación de Rusia percibía de sus productos del petróleo de origen ruso y en virtud del cual se permite al International Group proporcionar cobertura P&I para embarques de productos del petróleo rusos con destino a países que no son parte de la Coalición del precio máximo, siempre que el precio de la carga se mantenga por debajo del precio máximo pertinente, por barril, desde el momento en que se embarca hasta que pasa la aduana en el puerto de destino. Para más información, véase el documento [IOPC/APR24/4/1](#).

2.6 Provisión de servicios por registros marítimos, operaciones de trasvase y utilización de buques viejos

La Secretaría también ha informado acerca del aumento del número de buques que transfieren su pabellón a Estados con historiales de inspecciones menos estrictas y, además, ha puesto de relieve el gran número de operaciones de trasvase entre buques que se realizan con frecuencia en condiciones peligrosas con buques viejos o en proceso de envejecimiento y sin notificar al Estado Miembro en cuyas aguas se realizan las operaciones.

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 representación de la Asamblea del Fondo de 1992, animó plenamente a los Estados Miembros a adherirse a las recomendaciones que figuran en el proyecto de circular de la OMI LEG 109/WP.6 Anexo "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>} (documento [IOPC/MAR22/9/2](#), párrafo 8.1.10).

<6> La Coalición del precio máximo está formada por el G7, la Unión Europea y Australia.

<7> El proyecto de las orientaciones fue emitido el 7 de abril de 2022 como circular de la OMI LEG.1/Circ.12.

- 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 petroleros que enarbolan su pabellón se adhieren a las medidas que prohíben o regulan legalmente los trasvases buque a buque. Además se alentó a los Estados rectores de puertos a que garantizaran el cumplimiento de los convenios sobre seguridad y responsabilidad por estos buques y se aseguraran de que las operaciones de trasvase buque a buque se realizaran de conformidad con los requisitos de seguridad aplicables de los convenios de la OMI y, en caso de que tuvieran conocimiento de la existencia de buques que decidieran "operar en la sombra", que consideraran la posibilidad de someterlos a inspecciones detenidas, según lo autorizado, y que informaran a la administración del Estado de abanderamiento del buque según procediera (véase el documento de la OMI LEG 110/18/1, párrafo 5.10).
- 3.3 En mayo de 2023 los órganos rectores recordaron que la Federación de Rusia había declarado en la carta circular de la OMI N.º 4548, de fecha 7 de abril de 2022, 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 (véase el documento [IOPC/MAY23/9/1](#), párrafo 4.2.21).
- 3.4 Ahora se anima también a los Estados Miembros a observar sus obligaciones en virtud del Artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), así como sus obligaciones conforme a la circular de la OMI LEG.1/Circ.16^{<8>}, en la que se indica que cuando se reciba un certificado de seguro de un "asegurador"^{<9>}, el Estado Miembro deberá comprobar que el asegurador y el certificado cumplen los criterios que se detallan en la circular. Esto incluye, entre otras cosas, una declaración que haga constar que se encuentra en vigor un seguro u otra garantía financiera que satisfaga los requisitos del artículo sobre garantías financieras del convenio correspondiente.

4 Consideraciones del Director

- 4.1 Al Director le siguen preocupando los riesgos que plantea un buque sin cobertura de seguro o en malas condiciones y los daños por contaminación con hidrocarburos que puedan producirse como resultado de un siniestro de esta naturaleza.
- 4.2 Además, el Director insta a los Estados Miembros a observar plenamente sus obligaciones en relación con el cumplimiento de los convenios de seguridad y responsabilidad y del artículo VII del CRC de 1992 y conforme a las orientaciones contenidas en 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:

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

<8> Circular de la OMI LEG.1/Circ.16 del 20 de junio de 2024.

<9> Un proveedor de seguro o de una garantía financiera que no pertenezca al International Group P&I Clubs, incluidas compañías de seguro, proveedores de garantías financieras y clubes que no formen parte del International Group P&I Clubs.