



Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

Punto 4 del orden del día	IOPC/APR25/4/1	
Fecha	2 de abril de 2025	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES29	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC84	
Asamblea del Fondo Complementario	SAE513	●

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 por 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.

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 de la OMI LEG.1/Circ.16 con directrices para la aceptación de certificados de seguro y de compañías aseguradoras, proveedores de garantías financieras y clubes de protección e indemnización (clubes P&I).

<1> Documentos 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](#) y [IOPC/MAR22/8/1](#).

<i>Novedades:</i>	<p>En febrero de 2025, el Consejo de la Unión Europea (UE) adoptó el decimosexto paquete de sanciones contra la Federación de Rusia dirigidas a quienes apoyan las operaciones de buques tanque deficientes. El Reino Unido también anunció la imposición de nuevas sanciones a un total de 133 buques tanque, entre ellos 40 buques que en conjunto han transportado el equivalente de más de USD 5 000 millones de petróleo y de productos petrolíferos rusos en los últimos seis meses.</p> <p>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 consideraron la necesidad creciente de combatir las operaciones ilícitas enmarcadas en la esfera de competencia de la OMI. El Comité jurídico se mostró de acuerdo con la creación de un resultado para la realización de un estudio de carácter regulatorio de los convenios dentro de su competencia, y de otros instrumentos jurídicos pertinentes, con el fin de introducir nuevas medidas para impedir que la flota "oscura" o "en la sombra" desarrolle operaciones ilícitas en el sector marítimo y, entre otras cosas, para ayudar a aclarar los reglamentos y medios aplicables que ya se encuentran a disposición de los Estados para la ejecución eficaz de las obligaciones que les corresponden como Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños, así como para determinar las diversas lagunas que existen en los convenios de la OMI y los sectores que requieren la aplicación de medidas. Con el fin de promover la consecución de estos objetivos se establecieron un grupo de trabajo y un grupo de trabajo por correspondencia.</p>
<i>Medidas que se han de adoptar</i>	<p><u>Asamblea del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo Complementario</u></p> <p>a) tomar nota de la información que figura en este documento; y</p> <p>b) impartir al Director las instrucciones que los órganos rectores puedan considerar necesarias.</p>

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 Tal como se detalla en el documento [IOPC/NOV24/4/4](#), 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), en que se exhorta a los Estados de abanderamiento a que adopten medidas contra las operaciones de la flota "oscura" o "en la sombra", específicamente:
- asegurarse de que los buques inscritos en sus registros se adhieren a las medidas que prohíben o regulan los trasvases buque a buque de hidrocarburos y cumplen con las prescripciones sobre prevención de la contaminación; y
 - considerar que se exija a los buques inscritos en sus registros que actualicen sus planes de trasvase buque a buque 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 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 de trasvase 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.
- 1.4 Desde entonces, y pese a la preocupación creciente en el ámbito internacional acerca del elevado riesgo de que las operaciones de los buques de la flota "oscura" eludan el cumplimiento de las medidas de seguridad básicas, los datos relativos al control por los Estados rectores de puertos indican que las detenciones se han mantenido a un nivel uniforme en los dos últimos años. Si bien los índices de detención entre los Estados de abanderamiento más grandes han disminuido en los últimos años, varios registros más pequeños con índices deficientes de supervisión reglamentaria han acusado una afluencia considerable de buques que eluden las sanciones y, por ende, la observancia de la seguridad.<2>
- 1.5 Otro motivo de preocupación reciente, que viene a sumarse al que plantean los muchos buques que se ha informado que desconectan sus transpondedores del SIA, se desprende de un informe sobre las técnicas de interferencia y disturbio en aumento del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en el mar Báltico, en relación con buques que navegan en esa zona. Estas prácticas afectan a la navegación marítima, la seguridad, las operaciones portuarias y la infraestructura y dan como resultado un mayor riesgo de accidentes marítimos y de posibles siniestros de contaminación por hidrocarburos. Una preocupación similar ha planteado el aumento de las técnicas de simulación o de manipulación de la ubicación de datos del SIA en amplias zonas del Báltico (en particular en zonas de guerra). Algunos Estados de abanderamiento han solicitado la utilización nuevamente del sistema LRIT como un medio para erradicar el problema de los buques que deciden unirse a la flota "oscura" con el fin de transportar cargas sometidas a sanciones o ilegales.
- 1.6 En el 112.º periodo de sesiones del Comité jurídico de la OMI, que tuvo lugar del 24 al 28 de marzo de 2025, los Estados Miembros consideraron la necesidad creciente de combatir las operaciones ilícitas dentro del ámbito de competencia de la OMI y manifestaron su apoyo a la creación de un nuevo resultado para efectuar un análisis reglamentario de los convenios de la OMI y de otros instrumentos a disposición de los Estados Miembros para proyectar así más medidas para impedir las operaciones ilícitas, entre ellas el uso de buques deficientes.
- 1.7 Se estableció un grupo de trabajo y un grupo de trabajo por correspondencia para impulsar estos objetivos, con un resultado propuesto para:
1. determinar las responsabilidades y las herramientas de que ya disponen los Estados Miembros para cumplir de manera efectiva sus responsabilidades como Estados de abanderamiento, ribereños y rectores de puertos en lo que respecta a la prevención o represión de las

<2> De conformidad con la *Tabla de desempeño del Estado de abanderamiento de la industria naviera 2024/25* de la Cámara de Comercio Internacional (ICS).

operaciones ilícitas contrarias a los instrumentos de la OMI, incluidas las de los buques deficientes. Hacerlo podrá:

- .1 reforzar, promover o alentar la colaboración o coordinación entre los Estados Miembros y las partes interesadas pertinentes;
 - .2 llamar la atención sobre los riesgos de seguridad, protección, financieros y medioambientales, incluidos los que pesan sobre la gente de mar, para contribuir a prevenir las consecuencias asociadas; y
 - .3 llamar la atención sobre los riesgos relacionados con el posible trato injusto de la gente de mar;
2. examinar las prácticas existentes para permitir a la Organización identificar los principales problemas de incumplimiento, esforzarse por reducir y/o evitar las cargas administrativas y mejorar la eficacia de los instrumentos existentes de la OMI;
 3. garantizar la aplicación coherente del marco normativo de la OMI e indicar las carencias o lagunas que deban examinarse.

2 Posible efecto en 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 petróleo ruso se podrían plantear una serie de dificultades prácticas. Figuran 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 derivados de buques que están intentando eludir las sanciones mediante diversos métodos, por ejemplo, utilizando buques viejos o en proceso de envejecimiento, y del aumento de buques integrados en la flota "oscura" o "en la sombra". Según datos recientes, entre 600 y 1 100 buques pertenecen a esta categoría, muchos de los cuales recurren a la fraudulenta práctica de navegación consistente en la manipulación de su ubicación. Buena parte de esta flota "en la sombra" está integrada por buques viejos, entre ellos algunos que no han sido inspeccionados recientemente, con un nivel de mantenimiento inferior, de propiedad dudosa y muy faltos de cobertura de seguro (documento de la OMI LEG 100/18/1, párrafo 5.1).
- 2.3.1 La Secretaría ha comentado ampliamente sobre los paquetes de sanciones económicas^{<3>} decimosegundo, decimotercero y decimocuarto introducidos por la UE en documentos^{<4>} de reuniones anteriores, los cuales abordaron las transferencias de propiedad de buques tanque y de medidas relativas a la energía dirigidas al gas licuado natural (GLN) y además a los buques tanque que formaban parte de la "flota oscura" que eludían los límites de precios de la UE y de la Coalición del

<3> Introducidas mediante el Reglamento del Consejo (UE) 2023/2878.

<4> Documentos [IOPC/NOV24/4/4](#), [IOPC/APR24/4/1](#), [IOPC/NOV23/4/3](#), [IOPC/MAY23/4/2](#), [IOPC/OCT22/4/4](#) y [IOPC/MAR22/8/1](#)

precio máximo^{<5>}, y que al mismo tiempo adoptaban prácticas de transporte marítimo fraudulentas que constituyen un desprecio absoluto de las normas internacionales .

Consejo de la UE – Decimosexto paquete de sanciones económicas

2.3.2 En febrero de 2025 la UE anunció su decimosexto paquete de sanciones económicas, que añadió 48 personas y 35 entidades a las listas existentes de quienes están sujetos a la congelación de activos y que incluyó además la prohibición de facilitarles fondos y recursos económicos, aplicable también a quienes apoyan las operaciones de buques tanque peligrosos.

2.3.3 En ese paquete, la UE ha incluido 74 buques que forman parte de la flota “oscura” o que contribuyen a los ingresos por concepto de energía de Rusia. Los buques incluidos en esas listas están sujetos a una prohibición de acceso a los puertos y se ha introducido además la prohibición de proveer muy diversos servicios marítimos y de otra naturaleza, como el financiamiento y la asistencia financiera, seguros y correduría, matriculación de buques, asistencia técnica, repostaje de combustible, servicios de suministro a buques, servicios de relevo de tripulación, servicios de embarque y desembarque de cargas, colocación de defensas y servicios de remolque. Estos servicios no pueden ser prestados por operadores de la UE en puertos o fuera de aguas territoriales. Se prohíbe también el fletamento, la operación o la dotación de tripulación de tales buques o el trasbordo de hidrocarburos entre buques o de cualquier otra carga o la contratación de servicios de dichos buques.

2.4 Provisión de seguro por aseguradores del International Group – Cumplimiento con el régimen de precio máximo y uso de buques viejos

2.4.1 Para más detalles acerca del régimen de precio máximo, véase el documento [IOPC/APR24/4/1](#).

2.4.2 Un amplio estudio publicado en febrero de 2025^{<6>} puso de manifiesto que, de la flota mundial de aproximadamente 14 000 buques (compuesta por unos 3 000 petroleros y 11 000 petroleros/quimiqueros), 8 923 buques cuentan con seguro P&I, es decir, el 63,5 % de la flota mundial de buques tanque, y que no se dispone de información acerca de seguros P&I en relación con 5 134 buques (el 36,5 % de la flota mundial).^{<7>}

2.4.3 El estudio también indicó que los buques con cobertura de seguro del International Group son en promedio casi cuatro años más jóvenes que los que carecen de cobertura (14,1 años en comparación con 18,1 años), que más del 75 % de esta última categoría tienen más de 15 años y que más del 25 % tienen más de 20 años. Además, el 64,2 % de los buques desprovistos del seguro del International Group está registrado en jurisdicciones incluidas en listas grises, listas negras o sin clasificación.

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

<5> La Coalición del precio máximo está formada por el G7, la Unión Europea y Australia.

<6> ‘Oil Spill Insurance and the Shadow Fleet – An Analysis of the global tanker fleet’s insurance and how ships transporting Russian oil are different’: Aseguramiento contra los derrames de hidrocarburos y la flota “oscura” – Análisis del aseguramiento de la flota de buques tanque mundial y la forma en que los buques que transportan el petróleo ruso son diferentes (KSE Institute – Febrero de 2025).

<7> Según el estudio, algunos buques pueden aprovecharse de seguros locales de los cuales no se difunde información públicamente.

el mar de Azov en los certificados de seguro u otras garantías financieras"^{<8>} (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 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 se aseguraran del cumplimiento de los convenios sobre seguridad y responsabilidad por estos buques y 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 unirse a la flota "oscura", 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 Procede tomar nota, sin embargo, de que incluso cuando es posible encontrar información acerca de una compañía de seguros rusa que asegura un buque (una de las aseguradoras rusas más importantes no facilita públicamente información acerca de buques asegurados), algunos de estos aseguradores son objeto de sanciones en diversas jurisdicciones, como la UE y el Reino Unido, y se desconoce si alguien en estas jurisdicciones podría aceptar un pago de tales aseguradores. Esta situación refleja los problemas ya señalados que posiblemente enfrenta el Fondo de 1992 a la hora de hacer pagos a víctimas de siniestros de contaminación por hidrocarburos que impliquen hidrocarburos o buques sometidos a sanciones.
- 3.5 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 del 20 de junio de 2024, 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.
- 3.6 Medidas adoptadas por los órganos rectores de los FIDAC
- 3.6.1 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 "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 la "Orientación para la investigación de las circunstancias que rodean un incidente de contaminación por petróleo que

<8> El proyecto de las orientaciones fue publicado el 7 de abril de 2022 como circular de la OMI LEG.1/Circ.12.

<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.

involucra buques no asegurados o inseguros” posterior a un siniestro con el fin de determinar a los buques y personas involucradas, incluidos, entre otros, los propietarios de buques y sus aseguradores.

- 3.6.2 Además, la Secretaría de los FIDAC revisó sus propios procedimientos internos de aplicación en caso de que suceda un siniestro con el 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 y para determinar cuáles son las partes involucradas en el siniestro.

4 Consideraciones del Director

- 4.1 Al Director le siguen preocupando muchísimo los riesgos que plantea un buque sin cobertura de seguro o en malas condiciones y los daños por contaminación por hidrocarburos que puedan producirse como resultado de un siniestro de esta naturaleza. Teniendo en cuenta las estadísticas suministradas recientemente, el Director sigue muy interesado en animar a los propietarios de buques, Estados y proveedores/receptores de hidrocarburos a cumplir con sus obligaciones para asegurarse de que los hidrocarburos se transporten en buques seguros y debidamente asegurados.
- 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.
-