

FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN  
DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN  
POR HIDROCARBUROS

|                                    |                    |   |
|------------------------------------|--------------------|---|
| <b>Punto 4 del orden del día</b>   | IOPC/APR16/4/6     |   |
| Original: INGLÉS                   | 4 de abril de 2016 |   |
| Asamblea del Fondo de 1992         | <b>92AES20</b>     | • |
| Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 | <b>92EC66</b>      |   |
| Asamblea del Fondo Complementario  | <b>SA12</b>        | • |

## IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE 1992

### DOCUMENTO ADICIONAL DE REFERENCIA PARA AYUDAR A LOS ESTADOS MIEMBROS A VERIFICAR LOS CERTIFICADOS RELATIVOS AL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

#### Nota de la Secretaría

**Resumen:**

En la sesión de abril de 2015, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 encargó al Director que abordara cuestiones concretas en relación con siniestros en curso en los que el asegurador no hubiera cumplido con sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y que presentara un informe a la Asamblea del Fondo de 1992 en una próxima sesión (documento [IOPC/APR15/9/1](#), párrafo 7.1.11).

Este documento examina los siniestros en curso que afectan a los FIDAC, teniendo en cuenta las Directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI) para la aceptación de documentación de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y del International Group of Protection and Indemnity Associations (Clubes P&I) cuando verifiquen los certificados del Convenio de Responsabilidad Civil (CRC).

**Medida que se ha de adoptar:**

Asamblea del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo Complementario

Considerar si se debe encargar al Director que solicite al Comité Jurídico de la OMI la revisión de las Directrices de la OMI actuales para la aceptación de documentación de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y del International Group of Protection and Indemnity Associations (Clubes P&I).

## 1 Introducción

- 1.1 En la 14.<sup>a</sup> sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1992 celebrada en abril de 2015, la delegación de observadores de la Cámara Naviera Internacional (ICS) presentó una declaración en la que recordaba a los órganos rectores que el sistema de compensación se basa en el concepto de seguro obligatorio y en la que recordaba también a los Estados Miembros las Directrices para la aceptación de documentación de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y del International Group of Protection and Indemnity Associations (Clubes P&I) cuando verificaran los certificados relativos al Convenio de Responsabilidad Civil, emitidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) en 2011<sup><1></sup>. La delegación de observadores de la Cámara Naviera Internacional (ICS) también solicitó a la Secretaría que analizara los siniestros en curso y abordara la cuestión sobre si era necesario que las Directrices actuales se siguieran desarrollando.
- 1.2 En dicha sesión, el Consejo Administrativo encomendó al Director que abordara cuestiones concretas en relación con los siniestros en curso en los que el asegurador no hubiera cumplido con sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y que presentara

<1> Circular n° 3145 de la OMI, reemplazada por la circular n° 3464 de la OMI en 2014.

un informe a la Asamblea del Fondo de 1992 en una próxima sesión (documento [IOPC/APR15/9/1](#), párrafo 7.1.11).

- 1.3 La Secretaría ha examinado los siniestros en curso para determinar si, en su opinión, se deben seguir desarrollando las Directrices de la OMI actuales, que figuran en el anexo I del presente documento.
- 1.4 El Consejo Administrativo también encargó a la Secretaría, en consulta con la Secretaría de la OMI, que investigara si los FIDAC podrían elaborar algunos documentos de referencia adicionales, como diagramas de flujo, para ayudar a los Estados cuando verifiquen los certificados relativos al Convenio de Responsabilidad Civil (documento [IOPC/ARP15/9/1](#), párrafo 7.1.12). Por consiguiente, la Secretaría redactó un documento de referencia adicional, incluido en el anexo II, tras consultar a la Secretaría de la OMI, la Cámara Naviera Internacional (ICS) y al International Group of Protection and Indemnity Associations (el International Group).

## **2 Directrices de la OMI**

- 2.1 Las Directrices de la OMI se introdujeron por primera vez en 2011 en relación con el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el Combustible de los Buques) con el objetivo de promover la aplicación armonizada del Convenio sobre el Combustible de los Buques de 2001. Las directrices ayudan a los Estados Parte en la tarea de verificar la situación financiera y la solvencia de las compañías que proporcionan seguros para buques con arreglo a lo dispuesto en los convenios aplicables para garantizar que puedan facilitar una pronta y adecuada indemnización a las víctimas en caso de siniestro.
- 2.2 Teniendo en cuenta que el artículo correspondiente del Convenio sobre el Combustible de los Buques de 2001 está inspirado en el CRC de 1992 y que el objetivo del certificado, las tareas y responsabilidades de los Estados Parte son las mismas, en 2014 se amplió el alcance de estas Directrices al CRC de 1992, al Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (Convenio sobre la remoción de restos de naufragio) y al Convenio SNP de 2010.
- 2.3 Las Directrices de la OMI detallan cuáles son las prácticas recomendadas para aceptar las tarjetas azules emitidas por un miembro del International Group y otros aseguradores (compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y Clubes P&I ajenos al International Group). Para las tarjetas azules emitidas por un miembro del International Group, las Directrices recomiendan aceptarlas cuando se pueda verificar su validez desde el sitio web del Club P&I correspondiente.
- 2.4 Las Directrices de la OMI también detallan cuáles son las prácticas recomendadas para aceptar las tarjetas azules u otra documentación similar emitida por otros aseguradores. Para estas tarjetas azules o documentación similar, las Directrices recomiendan a las autoridades que verifiquen la situación financiera y la solvencia de dichos aseguradores para garantizar que puedan proporcionar una pronta y adecuada indemnización a las víctimas. Las Directrices también recomiendan a los Estados Parte que intercambien información sobre los aseguradores que hayan aceptado y que establezcan criterios para aceptar las tarjetas azules o documentación similar.

## **3 Examen de los siniestros en curso a la luz de las Directrices de la OMI**

- 3.1 La Secretaría estudió los siniestros en curso de los FIDAC en los que el asegurador no hubiera cumplido con sus obligaciones en virtud del CRC de 1992. Concretamente, estudió los siguientes siniestros.
  - En el siniestro del *Volgoneft 139*, el asegurador del buque sostiene que su cobertura de seguro de 3 millones DEG era suficiente, aunque era inferior a la cobertura de seguro de 4,51 millones DEG necesaria de acuerdo con el CRC de 1992. La Secretaría considera que esto es el resultado de que el gobierno del Estado Miembro no aplicara el CRC de 1992, más que la consecuencia de que el asegurador no hubiera cumplido con la obligación en virtud del CRC de 1992, ya que el

asegurador cumplió con la obligación de la legislación nacional en vigor en el momento de emisión del certificado CRC. Por este motivo, este siniestro se puede considerar irrelevante para la ampliación de las Directrices de la OMI.

- En el siniestro del *Nesa R3*, el asegurador del buque se negó a contemplar reclamación alguna ya que la carga a bordo del buque procedía de la República Islámica del Irán. La Secretaría considera que este caso tampoco es el resultado de que el asegurador no cumpliera con la obligación del CRC de 1992 debido a la naturaleza particular del caso, en el que se le impusieron sanciones internacionales a la República Islámica del Irán, y considera asimismo que este caso se puede considerar irrelevante para la ampliación de las Directrices de la OMI.
- En el siniestro del *Alfa I*, el asegurador sostuvo que su póliza solo cubría el transporte de hidrocarburos minerales no persistentes y que su cobertura se limitaba a €2 millones en lugar de a 4,51 millones DEG (€5,65 millones aproximadamente), a pesar de que el asegurador emitió una tarjeta azul para el propietario del buque. En este siniestro existen algunas discrepancias entre los términos de la póliza de seguro y la tarjeta azul. La Secretaría considera que este siniestro es el resultado del incumplimiento de la obligación del CRC de 1992 por parte del asegurador y que es pertinente para que se considere la ampliación de las Directrices de la OMI.

3.2 Para evitar que se vuelvan a producir tales discrepancias entre las tarjetas azules y la cobertura de la póliza de seguro, una solución sería comprobar, además de la tarjeta azul o documentación similar, la póliza de seguro propiamente dicha, en la que se deberían indicar de forma clara los términos y condiciones de la cobertura de seguro. En este sentido, la única disposición pertinente que se incluye actualmente en las Directrices de la OMI es el párrafo 2 iv) en el que se indica:

"Una garantía por parte de la compañía, o su compañía matriz si existiese, de que cubriría la responsabilidad resultante de conformidad con el convenio pertinente hasta unos límites de responsabilidad acordes con ese convenio".

Actualmente no se menciona en las Directrices que sea un requisito comprobar la póliza de seguro propiamente dicha.

- 3.3 De acuerdo con el examen anterior, la Secretaría concluye que las Directrices de la OMI actuales se podrían seguir desarrollando en esta área para evitar que los aseguradores no cumplan con las obligaciones del CRC de 1992 en el futuro. Una posible solución sería añadir como requisito en las Directrices de la OMI que se facilitase una copia de la póliza de seguro al Estado Parte. Sin embargo, esta solución podría suponer una carga administrativa adicional para los funcionarios de gobierno, especialmente en relación con la aplicación de dichos criterios en los certificados del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 y los certificados del Convenio de Nairobi de 2007 porque en las Directrices de la OMI no solo se menciona el CRC de 1992, sino también otros Convenios.
- 3.4 Dado que el Comité Jurídico de la OMI aprobó las Directrices de la OMI, este deberá ser el que proponga y apruebe cualquier enmienda. En este sentido, el Director propone presentar este tema ante el Comité Jurídico de la OMI en su próxima reunión.
- 3.5 En cuanto a la elaboración de un documento de referencia adicional, la Secretaría ha preparado un diagrama de flujo, el cual se adjunta en el anexo II, para ofrecer una visión de conjunto de las Directrices de la OMI. Con el fin de ilustrar dichas Directrices, el diagrama de flujo separa de forma general las posibles decisiones dependiendo del tipo de asegurador (un miembro del International Group u otros aseguradores) y según cada decisión posible se explica cómo los Estados Parte deberían comprobar y emitir los certificados relativos al Convenio de Responsabilidad Civil. En estos momentos, el borrador se ha publicado únicamente como referencia, ya que no refleja la consideración mencionada anteriormente en el párrafo 3.3.

**4 Medida que se ha 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 considerar si deben encomendar al Director que solicite al Comité Jurídico de la OMI la revisión de las Directrices de la OMI actuales para la aceptación de documentación de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y del International Group of Protection and Indemnity Associations (Clubes P&I).

\* \* \*

## ANEXO I

### DIRECTRICES PARA LA ACEPTACIÓN DE DOCUMENTACIÓN DE COMPAÑÍAS DE SEGUROS, PROVEEDORES DE GARANTÍA FINANCIERA Y CLUBES P E I

La finalidad de las presentes directrices es facilitar orientación con respecto a la aceptación de tarjetas azules o documentos similares de las compañías de seguros por los Estados Parte en cualquiera de los siguientes convenios ("los convenios pertinentes"):

- el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, enmendado (Convenio de responsabilidad civil, 1992);
- el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques, 2001);
- el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (Convenio de Nairobi de 2007); o
- el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, enmendado por el Protocolo de 2010 relativo al Convenio (Convenio SNP de 2010).

Los Estados Parte en cualquiera de los convenios pertinentes deberían:

- i) aceptar las tarjetas azules expedidas por un miembro del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (en adelante "Clubes P e I"), cuando sea posible verificar la tarjeta azul a partir del sitio en la Red de los Clubes P e I; y
- ii) al recibir una tarjeta azul o documento similar de una compañía de seguros, un proveedor de garantía financiera o un Club P e I que no sea parte del Grupo Internacional, verificar la situación financiera y, por lo tanto, la solvencia de esa compañía a fin de asegurarse de que se podría facilitar indemnización pronta y adecuada para las víctimas.

#### **1 Intercambio de información**

A fin de reducir al mínimo las cargas administrativas, los Estados Parte deberían, cuando así proceda, intercambiar información, incluida qué Clubes P e I que no formen parte del Grupo Internacional han aceptado, en el proceso de expedición de certificados de conformidad con los convenios pertinentes.

#### **2 Criterios para la aceptación**

Los Estados Parte pueden hacer uso de la siguiente lista de criterios en relación con la aceptación de tarjetas azules o documentos similares, incluidos los expedidos por Clubes P e I que no formen parte del Grupo Internacional: Circular n° 3464 Anexo 1, página 2

- i) documentación adecuada sobre la situación financiera de la compañía y, por tanto, su solvencia, la cual puede consistir en estados de cuentas auditados relativos a los últimos tres años, debidamente autenticados y firmados por el auditor;
- ii) aprobación por la autoridad pertinente, en el sentido de que la compañía reúne los requisitos para operar como compañía de seguros en el país de esa autoridad;

- iii) documentación adecuada sobre la cobertura de reaseguro con respecto a reclamaciones a las que haya hecho frente la compañía como resultado de la responsabilidad derivada de las disposiciones del convenio pertinente;
- iv) una garantía por parte de la compañía, o su compañía matriz si existiese, de que cubriría la responsabilidad resultante de conformidad con el convenio pertinente hasta unos límites de responsabilidad acordes con ese convenio o, en el caso del Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, o el Convenio de Nairobi de 2007, hasta unos límites de responsabilidad acordes con el Convenio internacional sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado;
- v) una declaración al efecto de que la responsabilidad resultante de conformidad con las disposiciones del convenio pertinente debida a actos de terrorismo está cubierta; y vi) la clasificación de la compañía de seguros y/o de sus reaseguradores realizada por una agencia de clasificación independiente e internacionalmente reconocida.

Las presentes directrices revocan las que figuran en el anexo 3 de la circular nº 3145.

\* \* \*

## ANEXO II

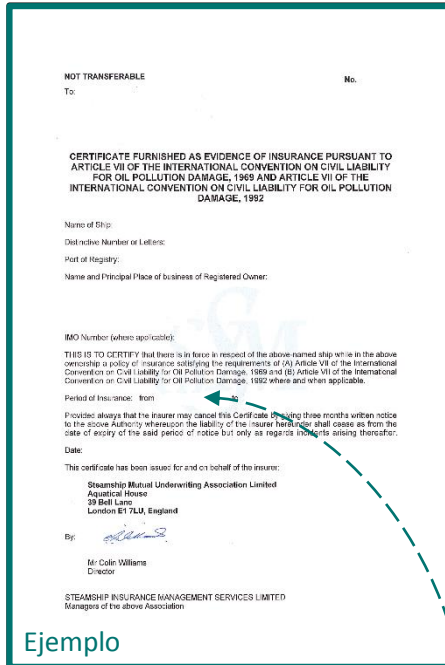
### DOCUMENTO ADICIONAL DE REFERENCIA SOBRE LAS DIRECTRICES DE LA OMI (CIRCULAR DE LA OMI nº 3464) SOLICITUD PARA EMITIR UN CERTIFICADO ESTATAL RELATIVO AL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

El asegurador es miembro del  
International Group\*

SÍ

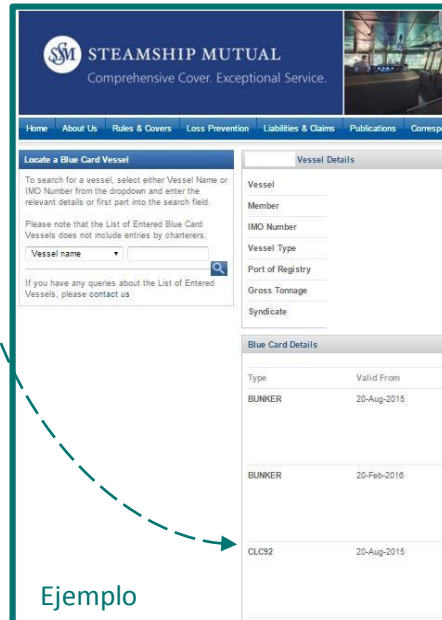
NO

#### 1. Comprobar la tarjeta azul



Verificar la tarjeta azul mediante la comprobación del sitio web del club miembro

#### 2. Comprobar el sitio web del club miembro



Rechazar si el sitio web muestra información contradictoria y el club miembro confirma que la tarjeta azul no es válida.

Emitir el Certificado CRC

#### Solicitar los siguientes documentos:

- Documentación adecuada sobre la situación financiera de la compañía y su solvencia (p. ej. el estado de cuenta auditado relativo a los últimos 3 años)
- Aprobación por parte de la autoridad pertinente para llevar a cabo la actividad aseguradora
- Documentación adecuada sobre la cobertura de reaseguro
- Clasificación del asegurador y/o el reasegurador
- Una garantía por parte del asegurador o su compañía matriz de que cubrirá la responsabilidad resultante de conformidad con el CRC de 1992 y hasta el límite de responsabilidad previsto por el CRC de 1992
- Una declaración que indique que se cubre la responsabilidad por un acto de terrorismo

#### Rechazar si los documentos solicitados

- i) contienen información que contradiga a la recogida en la tarjeta azul
- ii) no verifican que la situación financiera del asegurador sea lo suficientemente solvente como para permitir una pronta y adecuada indemnización.

Emitir el Certificado CRC  
+ compartir la información sobre el asegurador aceptado con los Estados Miembros del CRC de 1992.

#### \* Miembros del International Group:

1. American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc
2. Assuranceforeningen Skuld
3. Gard P&I (Bermuda) Ltd.
4. Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
5. Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
6. London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
7. North of England Protecting & Indemnity Association Limited
8. Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
9. Standard Club Ltd.
10. Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
11. Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (The Swedish Club)
12. United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
13. West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)