Sesiones de octubre de 2019 de los órganos rectores – Resumen

1 de noviembre de 2019

Las sesiones de los órganos rectores de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) se celebraron del lunes 28 al jueves 31 de octubre de 2019 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), sita en Londres. Un total de 67 Estados, en representación de 63 Estados Miembros del Fondo de 1992, 25 Estados Miembros del Fondo Complementario y 4 Estados observadores, así como 15 organizaciones observadoras, asistieron a las sesiones de la Asamblea del Fondo de 1992, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 (73.ª sesión)

Se proporcionó información al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 sobre todos los siniestros que afectan a los FIDAC y que todavía no se han resuelto, en particular en relación con los que se mencionan a continuación.

***Prestige* (España, noviembre de 2002)**

De conformidad con la sentencia del Tribunal Supremo español de diciembre de 2018, el Fondo de 1992 ha consignado EUR 27,2 millones en el tribunal y ha retenido EUR 800 000 para pagar a los reclamantes que todavía tienen acciones judiciales pendientes en los tribunales franceses, así como EUR 4 800 para pagar al Gobierno portugués. El Fondo de 1992 también ha facilitado al tribunal una lista de las cuantías adeudadas a los reclamantes que tomaron parte en los procedimientos judiciales en España, cuantías que el tribunal aún no ha distribuido. El Tribunal de Casación de Francia ha dictaminado que en este caso la American Bureau of Shipping (ABS) no puede valerse de la defensa de la inmunidad soberana. El caso se remitirá de vuelta al Tribunal de Primera Instancia de Burdeos para determinar si las reclamaciones del Gobierno de Francia y del Fondo de 1992 contra la ABS están justificadas. El Director se ha reunido recientemente con las autoridades francesas para coordinar este recurso.

***Hebei Spirit* (República de Corea, diciembre de 2007)**

Todas las reclamaciones por este siniestro se han resuelto por mediación o por vía judicial y se ha adjudicado un total de KRW 432 900 millones. El Fondo de 1992 ha pagado un total de KRW 107 300 millones en concepto de indemnización al Gobierno de la República de Corea. Tras la conclusión de un acuerdo bilateral, el Fondo de 1992 pagó al Gobierno el saldo del pago de indemnización adeudado, de un total de KRW 27 486 198 196, para que liquidara todas las reclamaciones pendientes. A cambio, el Gobierno ha otorgado la seguridad que el Fondo de 1992 necesita para protegerse de nuevos procedimientos judiciales en su contra en los tribunales. El Fondo ha entablado un recurso legal en la República de Corea con el fin de recuperar del fondo de limitación para Samsung Heavy Industries Co., Ltd (SHI) una proporción de las cuantías pagadas por este siniestro. En abril de 2019 el Fondo de 1992 hizo un pago adicional de KRW 22 000 millones al asegurador del propietario

del buque, el Skuld Club, y apartó un saldo de unos KRW 3 400 millones que se abonará una vez concluidos los procedimientos judiciales. Dado que este siniestro importante, que dio lugar a unas 128 000 reclamaciones de indemnización, está ahora próximo a su conclusión, el Director ha anunciado que pronto se celebrará una reunión con las partes principales para analizar las lecciones que se han aprendido del caso.

***Agia Zoni II* (Grecia, septiembre de 2017)**
El Fondo de 1992 ha recibido en total 373 reclamaciones por una suma de EUR 94,64 millones y USD 175 000, y ya ha efectuado pagos de indemnización que ascienden a unos EUR 11,27 millones en relación con este siniestro. Los expertos del Fondo de 1992 han evaluado 312 reclamaciones, de las cuales se aprobaron 307. El Fondo de 1992 ha sido notificado de un procedimiento judicial entablado en el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo por dos de los contratistas de limpieza en relación con el saldo de sus reclamaciones sin pagar, por las sumas de EUR 30,26 millones y EUR 24,74 millones. Asimismo, 78 pescadores han entablado un procedimiento judicial contra el Fondo de 1992 por una reclamación de EUR 2,18 millones.

Se han llevado a cabo dos investigaciones diferentes de la causa del siniestro: en la primera se llegó a la conclusión de que el siniestro se había producido como resultado de una explosión; en la segunda, que se había producido como resultado de la apertura de las válvulas del agua de lastre de mar y la apertura indebida de las juntas estancas o los colectores de los tanques de carga, lo cual solamente podía haberse hecho a bordo del buque. En julio de 2018 se informó al Fondo de 1992 de que el fiscal estaba investigando además las condiciones de la concesión a los contratistas de limpieza del acuerdo para la prestación de servicios de lucha contra la contaminación. El Director informó al Comité Ejecutivo de que, si bien efectivamente este siniestro tenía sus peculiaridades, era demasiado pronto para extraer conclusiones, y de que seguiría observando de cerca este siniestro e informaría de cualquier novedad al Comité en su próxima sesión.

***Trident Star* (Malasia, agosto de 2016)**
Las reclamaciones por daños debidos a contaminación derivadas del siniestro del *Trident Star* exceden el límite del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) aplicable al buque. Por tanto, el Fondo de 1992 tiene que pagar indemnización por este siniestro y el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 ha autorizado al Director a que así lo haga. Sin embargo, las cuantías abonadas por el Fondo de 1992 deberían ser reembolsadas por el asegurador del propietario del buque con arreglo al Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006.

***Nathan E. Stewart* (Canadá, octubre de 2016)**
La aplicación de los Convenios no está clara en este caso, ya que existe una duda acerca de si la unidad ATB *Nathan E. Stewart*/*DBL 55* entra en la definición de "buque" con arreglo al párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992. Asimismo, en el momento del siniestro la gabarra estaba vacía y, por tanto, no transportaba hidrocarburos a granel como carga. Además, no se ha establecido si, en algún viaje anterior, había transportado hidrocarburos persistentes a granel como carga. El Fondo de 1992 no ha recibido ninguna reclamación en relación con este siniestro. No obstante, se ha incoado una acción judicial contra los propietarios, los operadores, el capitán y un oficial de la unidad ATB *Nathan E. Stewart*/*DBL 55* en el Tribunal Supremo de Columbia Británica, y los reclamantes han incluido al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario como terceras partes. Los FIDAC están tomando medidas para recibir una confirmación precisa del producto que transportaba la gabarra, a fin de obtener una declaración, por consentimiento o por decisión judicial, de que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 no son de aplicación a este caso.

***Bow Jubail* (Países Bajos, junio de 2018)**
En noviembre de 2018 el Tribunal de Distrito de Róterdam dictaminó que el propietario del *Bow Jubail* no había demostrado que el buque tanque no contuviera residuos de hidrocarburos persistentes en el momento del siniestro y que, por tanto, el *Bow Jubail* entraba en la definición de "buque" del párrafo 1 del artículo I del CRC de 1992. El propietario del buque ha presentado un recurso ante el Tribunal de Apelación de La Haya. Puesto que es probable que el total de los daños por contaminación exceda el límite que se aplicaría al buque

con arreglo al CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 podría ser de aplicación a este siniestro. Se espera que el Tribunal de Apelación se pronuncie en noviembre de 2019.

Otros siniestros

La Secretaría también proporcionó información acerca de los siniestros del *Solar 1* (Filipinas, agosto de 2006), *Redfferm* (Nigeria, marzo de 2009), *Haekup Pacific* (República de Corea, abril de 2010), *Alfa I* (Grecia, marzo de 2012) y *Nesa R3* (Omán, junio de 2013).

Asamblea del Fondo de 1992 (24.ª sesión) y Asamblea del Fondo Complementario (16.ª sesión)

Durante el transcurso de sus sesiones simultáneas, los órganos rectores adoptaron una serie de decisiones y tomaron nota de información muy diversa facilitada en relación con cuestiones relativas a indemnización; cuestiones relativas a tratados; políticas y procedimientos financieros, y cuestiones de la Secretaría y administrativas.

Estado jurídico de los Convenios

La República Cooperativa de Guyana se adhirió al Convenio del Fondo de 1992 el 20 de febrero de 2019 y el Convenio entrará en vigor para ese Estado el 20 de febrero de 2020, con lo que el número de Estados Miembros del Fondo de 1992 ascenderá a 116. El Fondo Complementario cuenta con 32 Estados Miembros. Durante el debate en la sesión de la Asamblea del Fondo de 1992, la delegación de Jamaica señaló que una serie de Estados Miembros de la Comunidad del Caribe (CARICOM) se beneficiarían de la asistencia de los FIDAC para asegurarse de que cuentan con la legislación de implantación apropiada. La Secretaría se ofreció a prestar asistencia en relación con esta cuestión a los Estados de la CARICOM y a otros Estados siempre que fuera posible.

Elección de los miembros del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

De conformidad con la Resolución N.° 5 del Fondo de 1992, la Asamblea del Fondo de 1992 eligió a los siguientes Estados como miembros del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 con mandato hasta la clausura de la próxima sesión ordinaria de la Asamblea del Fondo de 1992:

Canadá (presidenta, Gillian Grant)	Ghana (vicepresidenta, Azara Prempeh)	República de Corea
China[<1>]	Jamaica	Singapur
Emiratos Árabes Unidos	Japón	Sudáfrica
Francia	México	Tailandia
Georgia	Reino Unido	Turquía

Cuestiones presupuestarias y cálculo de las contribuciones

En relación con el presupuesto para 2020 y las contribuciones correspondientes a 2019, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió lo siguiente:

- Aprobar un presupuesto administrativo del Fondo de 1992 para 2020 de £4 875 731.
- Recaudar contribuciones para el Fondo General por la suma de £2,3 millones, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2020.
- Reducir el capital de operaciones del Fondo de 1992 a £15 millones en el año presupuestario de 2020.
- Recaudar contribuciones por valor de £5 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Agia Zoni II*, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2020.
- Recaudar contribuciones por valor de £3,6 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nesa R3*, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2020.

La Asamblea del Fondo Complementario aprobó un presupuesto administrativo para 2020 de £52 400.

[<1>] El Convenio del Fondo de 1992 se aplica únicamente a la Región Administrativa Especial de Hong Kong.

Informe del Órgano de Auditoría común – Gestión de riesgos (problemas de seguro)
Actualmente el Órgano de Auditoría común está examinando los riesgos derivados de siniestros que afectan a los FIDAC en los que los buques estaban asegurados por aseguradores que no eran miembros del International Group of P&I Associations. El Órgano de Auditoría proporcionó información actualizada sobre ese examen y dio detalles de posibles medidas que estaban considerando para abordar los tres principales ámbitos en los que surgen problemas. Entre esas medidas se incluía la elaboración de un modelo o una tarjeta de seguro que los aseguradores no IG podrían utilizar como prueba de seguro. Tras un extenso debate sobre este informe y las medidas propuestas, el Órgano de Auditoría señaló que examinaría de manera pormenorizada las cuestiones planteadas por las delegaciones e informaría a los órganos rectores en una futura sesión.

Convenio SNP de 2010
Sudáfrica se ha unido a Canadá, Dinamarca, Noruega y Turquía como Estado contratante del Convenio SNP de 2010. En la reunión, una serie de Estados informaron de sus avances con miras a la implantación y ratificación del Convenio. La Asamblea encontró alentadores los avances que se estaban produciendo y señaló que el Convenio podría entrar en vigor en los tres o cuatro años siguientes. La Secretaría informó acerca de la reciente labor llevada a cabo para promocionar las ventajas del Convenio y de los cambios que había realizado en el sitio web del Convenio SNP, de cuyo mantenimiento se encargan los FIDAC. En particular, se han efectuado actualizaciones y mejoras importantes en el Buscador SNP, que facilita la identificación de SNP que se considerarían cargas sujetas a contribución. Se ha agregado una nueva sección en forma de blog que actualmente utilizan los Estados y otras partes para intercambiar información y formular preguntas sobre aspectos específicos del Convenio. Los FIDAC continúan trabajando en estrecha cooperación con la OMI para brindar asistencia a aquellos Estados que están considerando ratificar el Convenio y para prepararse para su entrada en vigor.

Otras decisiones
Los órganos rectores también tomaron decisiones en relación con los siguientes puntos:

- La renovación del nombramiento de BDO International como auditor externo de los FIDAC para los ejercicios económicos de 2020 a 2023, ambos incluidos;
- la aprobación de un nuevo proceso de selección del auditor externo para el futuro; y
- el nombramiento de miembros y miembros suplentes de la Junta de Apelaciones.

Reuniones futuras
Los órganos rectores decidieron celebrar las próximas sesiones ordinarias de la Asamblea del Fondo de 1992 y de la Asamblea del Fondo Complementario en la semana del 2 de noviembre de 2020. Además, acordaron que las próximas sesiones de los órganos rectores tendrían lugar durante la semana del 9 de marzo de 2020.

Visita de Ban Ki-moon, ex Secretario General de las Naciones Unidas
Durante el primer día de las sesiones, Ban Ki-moon, ex Secretario General de las Naciones Unidas, visitó la OMI. Como parte de su visita aprovechó la oportunidad para dirigirse a los órganos rectores de los FIDAC, Estados Miembros de la OMI, organizaciones afiliadas, personal de la OMI y la Secretaría de los FIDAC. El señor Ban compartió su experiencia al frente de las Naciones Unidas y analizó cuestiones clave relativas al cambio climático y la sostenibilidad. Habló sobre los desafíos específicos a los que se enfrenta el planeta y sobre el papel esencial que desempeñan los Gobiernos a nivel local e internacional para encontrar soluciones globales a fin de proteger el medio ambiente para las generaciones presentes y futuras. Reconoció que el sector del transporte marítimo también tenía una gran responsabilidad a la hora de hacer frente al cambio climático y proteger el medio marino, e hizo referencia al Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 de las Naciones Unidas, que aboga por la conservación y el uso sostenible de los océanos, los mares y los recursos marinos.

_____

Nota: El presente texto es un resumen de los aspectos principales de las sesiones celebradas y, por lo tanto, no las refleja íntegramente. El Acta de las decisiones completa puede obtenerse a través de la sección de Servicios de Documentos del sitio web de los FIDAC: www.iopcfunds.org.