



**Fondos internacionales de indemnización de daños
debidos a contaminación por hidrocarburos**

**Informe
anual
2020**





Fondos internacionales
de indemnización
de daños debidos
a contaminación
por hidrocarburos

Informe anual

20
20

INTRODUCCIÓN

Prólogo	02
Reseña del Director	04
Visión global de los Fondos	06
Marco jurídico	08

REVISIÓN OPERACIONAL 11

Secretaría	12
Administración	14
Indemnización y gestión de reclamaciones	16
Siniestros que afectan a los FIDAC	18
Informes sobre hidrocarburos y contribuciones	22
Relaciones exteriores	28
El Convenio SNP de 2010	32

ÓRGANOS RECTORES 35

Estructura de los órganos rectores	36
Observadores en las sesiones de los órganos rectores	37
Participación en las reuniones	38
Sesiones de los órganos rectores en 2020	39

EXAMEN FINANCIERO 43

Administración financiera	44
Principales datos financieros de 2020	45
Resumen de los Fondos de Reclamaciones Importantes	47

CRÉDITOS 48

PRÓLOGO

Al iniciar 2020, jamás pudimos imaginar que nos veríamos enfrentados a las dificultades que en el transcurso del año a todos nosotros nos habría de plantear la pandemia mundial. Pero, pese a esas dificultades, era esencial que la importante labor de los FIDAC siguiera desarrollándose. Dichosamente, la Organización logró adaptarse a las circunstancias excepcionales que se le plantearon y me complace presentar el Informe anual de 2020 de las Organizaciones.

La imposición de restricciones internacionales a los viajes y el cierre del edificio de la OMI en marzo hicieron imposible celebrar las sesiones previstas de los órganos rectores en el primer trimestre de 2020. Debido a la necesidad de adoptar decisiones antes del final del año que eran vitales para el funcionamiento ininterrumpido de la Organización, en diciembre los FIDAC celebraron sus sesiones ordinarias a distancia por primera vez en su historia. La reunión se llevó a cabo con éxito gracias a la comprensión y la flexibilidad de las delegaciones y a los esfuerzos de la Secretaría para asegurarse de que se tuvieran en cuenta tanto los reglamentos como las consideraciones prácticas.

Aunque es de lamentar que durante la reunión no hubo tiempo para debatir debidamente algunos puntos del orden del día, el Informe del Director presentado para la reunión y la información detallada provista en los documentos publicados ciertamente pusieron de relieve una serie de acontecimientos positivos registrados en 2020.

Afortunadamente, en 2020 la Organización acogió a dos nuevos Estados Miembros con motivo de la entrada en vigor del Convenio del Fondo de 1992 para Guyana y Gambia. El Fondo de 1992 también presenció el depósito por Nauru en marzo de 2020 de un instrumento de adhesión al Convenio y ahora está a la espera de dar la bienvenida a ese país en calidad de Estado Miembro en 2021.

«A pesar del inevitable efecto que la pandemia debe de haber tenido, se presentaron casi el 97 % de los informes sobre hidrocarburos sujetos a contribución previstos para 2019, y se recibieron más del 97 % de las contribuciones pagaderas en 2020.»

Por otra parte, a pesar del inevitable efecto que la pandemia debe de haber tenido en las dependencias administrativas de las autoridades encargadas de notificar los hidrocarburos recibidos y de las entidades receptoras de hidrocarburos, la Secretaría recibió informes correspondientes a casi el 97 % del total de los hidrocarburos sujetos a contribución previstos para 2019. Además, se recibió más del 97 % de las contribuciones pagaderas en 2020, a lo que cabe agregar que el Fondo de 1992 también recibió el pago de cuantías considerables pendientes de pago de años anteriores.

Entre otras noticias positivas, tuvimos conocimiento del nuevo avance realizado por varios Estados en relación con su adhesión al Protocolo SNP de 2010, algunos de los cuales han elaborado las leyes para su implantación, mientras que otros ya están incluso preparando los medios y los procedimientos de notificación. Mientras tanto, la Secretaría también se sigue ocupando de los preparativos administrativos requeridos a medida que nos acercamos a la entrada en vigor de este importante tratado.

Mirando hacia el transcurso de 2021, si bien no podemos afirmar con entera confianza que nuestras prácticas volverán a la normalidad, cabe mantener la esperanza de que podremos comenzar a prepararnos para volver a organizar reuniones presenciales.

Si bien no cabe duda de que la reunión a distancia de 2020 se realizó con éxito, las reuniones presenciales siguen ofreciendo muchas ventajas. Es indudable que la limitación del tiempo dedicado a la reunión de diciembre nos obligó a postergar el examen de algunos puntos importantes del orden del día, en particular una propuesta de India para la revisión de los Convenios de 1992. Ese debate, el nombramiento de un nuevo director y otros importantes temas para examen esperan a los Estados Miembros en 2021.

Con independencia de lo que nos aguarde en 2021, los FIDAC han adquirido una experiencia valiosa en 2020 que sin duda ayudará a la Organización en su marcha hacia adelante, y ciertamente a mi persona y a mis compañeros presidentes, Sungbum Kim, de la Asamblea del Fondo Complementario, y Gillian Grant, del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, en nuestro empeño por servir de la mejor manera posible a los Estados Miembros durante otro año.

Gaute Sivertsen
Presidente de la Asamblea
del Fondo de 1992

70

ESTADOS MIEMBROS
DEL FONDO DE 1992
QUE PARTICIPARON
EN LA REUNIÓN DE
DICIEMBRE DE 2020

«En diciembre los FIDAC celebraron con éxito sus sesiones ordinarias a distancia por primera vez en su historia.»



RESEÑA DEL DIRECTOR

El 2020 fue un año extraordinario y difícil para todos nosotros. La pandemia de COVID-19 se dejó sentir en la vida cotidiana y en las prácticas laborales de países de todo el mundo; la labor que desarrollan los FIDAC no fue excepción. Afortunadamente, antes de que brotara la pandemia, la Secretaría ya había puesto en práctica un plan, sólido y actualizado, de continuidad de las operaciones y de recuperación en caso de desastres y había introducido una política para el trabajo a distancia. Gracias a esto la Organización estaba lista y en condiciones para adaptarse fácilmente a la vida laboral fuera de las oficinas de los Fondos y pudo continuar cumpliendo sin interrupción sus tareas básicas. Es por ello que puedo dar cuenta en este informe anual con gran satisfacción de las diversas actividades realizadas por los FIDAC en 2020.



El proceso de evaluación de reclamaciones continuó durante todo el año y el Fondo de 1992 siguió haciendo pagos de indemnización en relación con los siniestros del *Agia Zoni II*, el *Hebei Spirit* y el *Trident Star*. Lamentablemente, fue necesario postergar los procesos judiciales de algunos siniestros relacionados con los FIDAC, lo cual limitó el progreso que cabía esperar. Pese a ello, a finales de 2020 se dictó un fallo importante en relación con el siniestro del *Bow Jubail*. Y por lo que se refiere al siniestro del *Prestige*, la Audiencia Provincial distribuyó pagos de indemnización de acuerdo con la sentencia del Tribunal Supremo.

El Órgano de Auditoría continuó reuniéndose a distancia con el fin de completar su programa de trabajo antes de que expirara, al final del año, el mandato de sus miembros. Su labor y el apoyo que brinda a la Organización son siempre inestimables y me gustaría aprovechar la oportunidad para expresar mi particular aprecio y agradecimiento al equipo saliente, que ha debido trabajar en circunstancias excepcionalmente difíciles, no solo en 2020 sino también a lo largo de su mandato de tres años. Debido a la imposibilidad de celebrar una reunión presencial, gracias a la flexibilidad y colaboración de los Estados Miembros en la sesión de diciembre de la Asamblea del Fondo de 1992 se realizó la elección de los nuevos miembros del Órgano de Auditoría mediante el instrumento de votación en línea, tras lo cual estamos a la espera con interés de trabajar con el nuevo equipo en 2021.

«Con un plan de continuidad de las operaciones y una política para el trabajo a distancia establecidos, la Organización estaba lista y en condiciones para adaptarse fácilmente a la vida laboral fuera de las oficinas de los Fondos y continuar cumpliendo sin interrupción sus tareas básicas.»

«El último año ha demostrado más que nunca que el transporte por mar es vital para nuestra vida diaria. El transporte de mercancías por mar, incluidos los hidrocarburos, no ha cesado y el riesgo de derrames de hidrocarburos ha estado presente en todo momento.»



El Órgano Asesor de Inversiones también continuó reuniéndose a distancia. El empeño y el esfuerzo desplegados en la vigilancia y la protección del capital de las Organizaciones en tiempos tan difíciles han sido objeto de un profundo agradecimiento.

El año pasado, debido a la pandemia, a los FIDAC les resultó más difícil mantener contacto directo con los Estados y otras terceras partes importantes y prestarles asistencia a través de cursillos de formación, conferencias y otros eventos internacionales ya que resultó inevitable aplazar o cancelar la mayoría de estas actividades. Pese a ello, se llevaron a cabo una serie de actividades de formación en línea y siempre que fue posible la Secretaría continuó colaborando con organizaciones afines marítimas o de respuesta a derrames de hidrocarburos. Como fruto de esa experiencia, la Secretaría ahora está en condiciones de ofrecer en 2021 una serie más amplia de actividades en línea que sustituyan, si es necesario, o que complementen las actividades presenciales con el fin de ampliar el campo de acción de los Fondos.

La Secretaría también aprovechó la oportunidad para desarrollar e implantar una serie de prácticas internas y de herramientas, entre ellas el nuevo sistema de gestión financiera interna, que a partir de ahora será de gran ayuda para la labor cotidiana.

Si bien me siento satisfecho de que logramos adaptarnos al trabajo a distancia, todos nosotros estamos a la espera de volver a trabajar en condiciones de seguridad en las oficinas de los Fondos y en el edificio de la OMI. Como es natural, continuaremos trabajando en estrecho contacto con la OMI para seguir de cerca la situación y cumplir las orientaciones de la Organización Mundial de la Salud y el Gobierno del Reino Unido, en su carácter de Estado anfitrión.

Dondequiera que estemos basados, la Organización tiene por delante una serie de importantes tareas. La implantación de los Convenios de 1992 y el aumento del número de Estados Miembros del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario siguen siendo cuestiones prioritarias. Debemos continuar promoviendo la correcta aplicación del régimen internacional de responsabilidad e indemnización y su conocimiento cabal, así como mantenernos en contacto con los Estados Miembros y animarlos a participar en las reuniones, y debemos finalmente informar bien y en todo momento a nuestros contribuyentes acerca de las novedades acaecidas en la Organización. Los FIDAC además continuarán preparando las tareas administrativas necesarias para el establecimiento del Fondo SNP y la celebración de la primera sesión de su Asamblea, conforme se acerca la entrada en vigor del Convenio.

Este año los FIDAC elegirán a un nuevo Director, ya que mi segundo mandato en este cargo finalizará el 31 de diciembre de 2021.

El año anterior demostró, más que ningún otro en el pasado, que el transporte marítimo es vital para nuestras vidas diarias y que no se detiene por ninguna circunstancia. El transporte de mercancías por mar, incluidos los hidrocarburos, no ha cesado y el riesgo de derrames de hidrocarburos ha estado presente en todo momento. Por esta razón es importante que los FIDAC se encuentren preparados para responder en caso de producirse un siniestro importante.

José Maura
Director

Fue con muchísimo pesar que los FIDAC tuvieron conocimiento en julio de 2020 del fallecimiento de Samuel Minkeng (Camerún), quien se desempeñó como segundo vicepresidente de la Asamblea del Fondo de 1992 desde 2014 y representó activamente a Camerún en las reuniones durante más de 10 años. El Director transmitió las condolencias de los FIDAC a su familia y amigos.



VISIÓN GLOBAL DE LOS FONDOS

Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) proporcionan indemnización por los daños debidos a contaminación por hidrocarburos que se producen en las aguas territoriales de sus Estados Miembros como resultado de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque.



La OMI estableció un régimen internacional de indemnización para los derrames procedentes de buques tanque con la adopción del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. Este último constituyó el primer FIDAC.



Los FIDAC, financiados mediante las contribuciones abonadas por las entidades situadas en los Estados Miembros que reciben hidrocarburos persistentes tras su transporte por mar, proporcionan indemnización a las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos desde 1978.



Tras una serie de siniestros de gran envergadura ocurridos en la década de los ochenta, quedó claro que la cuantía disponible en virtud de los Convenios originales era insuficiente, por lo que la OMI elaboró dos protocolos que aumentaban los límites y ampliaban el ámbito de alcance de los convenios originales, creando el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.



En 2003 se adoptó un tercer instrumento, el Protocolo relativo al Fondo Complementario, que ofrece a los Estados Miembros del Fondo de 1992 que deciden ser Parte en este protocolo indemnización adicional a la disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992.

**ACTIVO DESDE
HACE MÁS DE
40 AÑOS**

**COSTEADO POR
LA INDUSTRIA
PETROLERA,
GESTIONADO POR
LOS GOBIERNOS**

**UN SISTEMA
UNIFORME BASADO
EN TRATADOS
INTERNACIONALES**

**INDEMNIZACIÓN
DISPONIBLE DE
HASTA USD
1 000 MILLONES**

Este informe se centra en la labor de los FIDAC durante 2020. Para obtener más información sobre las Organizaciones y su historia, visite el sitio web www.fidac.org



Los FIDAC están compuestos por dos organizaciones: el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario. Su Secretaría tiene sede en Londres (Reino Unido) y emplea a expertos internacionales según sea necesario.

150

Desde su constitución, el Fondo de 1992 y el precedente Fondo de 1971 han intervenido en más de 150 siniestros de diferente magnitud en todo el mundo y han pagado alrededor de £747 millones en concepto de indemnización. Hasta la fecha no se han producido siniestros que hayan afectado o puedan afectar al Fondo Complementario.

**UN EQUIPO
DE EXPERTOS
CON AMPLIA
EXPERIENCIA
DISPUESTOS
A AYUDAR**

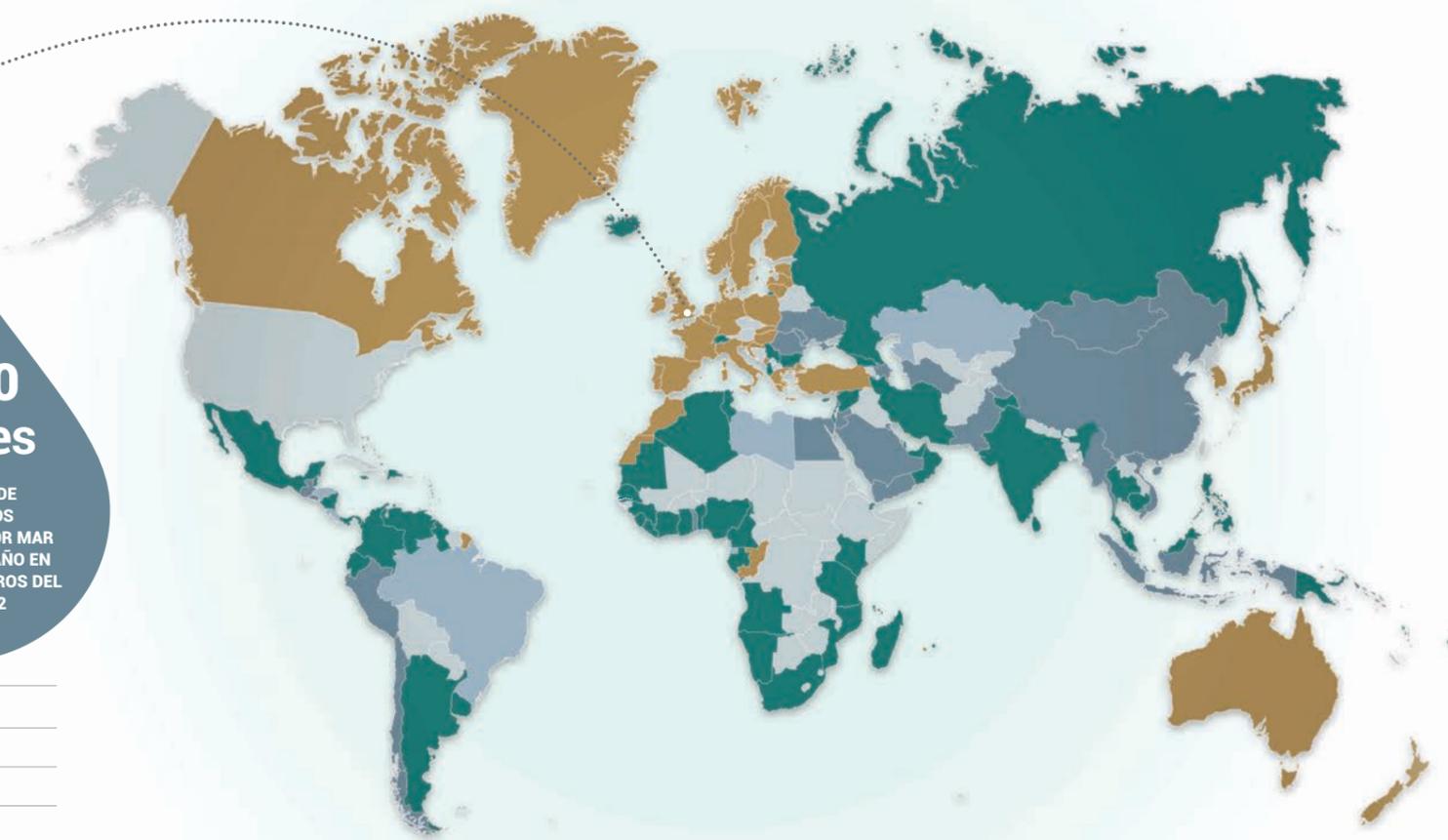
**HAN INTERVENIDO
EN MÁS DE 150
SINIESTROS EN
TODO EL MUNDO**

Los FIDAC, con sede en Londres, comparten sus locales con la Organización Marítima Internacional (OMI). Como organismo especializado de las Naciones Unidas, la OMI es el órgano regulador mundial del sector del transporte marítimo.



>1 500 millones

DE TONELADAS DE HIDROCARBUROS TRANSPORTADOS POR MAR Y RECIBIDOS CADA AÑO EN LOS ESTADOS MIEMBROS DEL FONDO DE 1992



- Estados Parte en el Convenio del Fondo de 1992
- Estados Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario
- Estados Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992
- Estados Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969

118 ESTADOS MIEMBROS DEL FONDO DE 1992

- | | |
|--------------------|--------------------------------------|
| Albania | Kiribati |
| Alemania | Letonia |
| Angola | Liberia |
| Antigua y Barbuda | Lituania |
| Argelia | Luxemburgo |
| Argentina | Madagascar |
| Australia | Malasia |
| Bahamas | Maldivas |
| Bahréin | Malta |
| Barbados | Marruecos |
| Bélgica | Mauricio |
| Belice | Mauritania |
| Benín | México |
| Brunéi Darussalam | Mónaco |
| Bulgaria | Montenegro |
| Cabo Verde | Mozambique |
| Camboya | Namibia |
| Camerún | Nauru (a partir del 23/03/21) |
| Canadá | Nicaragua |
| China* | Nigeria |
| Chipre | Niue |
| Colombia | Noruega |
| Comoras | Nueva Zelanda |
| Congo | Omán |
| Côte d'Ivoire | Países Bajos |
| Croacia | Palaos |
| Dinamarca | Panamá |
| Eslovaquia | Papúa Nueva Guinea |
| Eslovenia | Polonia |
| España | Portugal |
| Estonia | Reino Unido |
| Finlandia | República Árabe Siria |
| Francia | República de Corea |
| Grecia | República Dominicana |
| Hungría | República Unida de Tanzania |
| Irlanda | Saint Kitts y Nevis |
| Italia | Samoa |
| Japón | Santa Lucía |
| Letonia | San Vicente y las Granadinas |
| Lituania | Senegal |
| Marruecos | Serbia |
| Montenegro | Seychelles |
| Noruega | Sierra Leona |
| Nueva Zelanda | Singapur |
| Países Bajos | Sri Lanka |
| Polonia | Sudáfrica |
| Portugal | Suecia |
| Reino Unido | Suiza |
| República de Corea | Tailandia |
| Suecia | Tonga |
| Turquía | Trinidad y Tobago |
| | Túnez |
| | Turquía |
| | Tuvalu |
| | Uruguay |
| | Vanuatu |
| | Venezuela (República Bolivariana de) |
| | Kenia |

*El Convenio del Fondo de 1992 se aplica solamente a la Región Administrativa Especial de Hong Kong.

MARCO JURÍDICO

El régimen internacional de responsabilidad e indemnización está basado actualmente en:

NIVEL 1

- El Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 o CRC de 1992).

NIVEL 2

- El Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo de 1992).

NIVEL 3

- El Protocolo de 2003 relativo al Convenio del Fondo de 1992 (Protocolo relativo al Fondo Complementario).

Estos tres instrumentos se aplican a los daños debidos a contaminación causada por derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque que se producen en el territorio (incluido el mar territorial) y en la zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente de un Estado Parte en el instrumento convencional respectivo.

NIVEL 1

CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE 1992

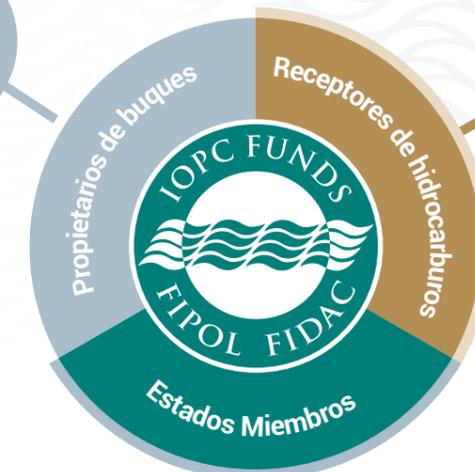
El CRC de 1992 proporciona el primer nivel de indemnización que es abonado por el propietario del buque que causa daños por contaminación.

En virtud del CRC de 1992 el propietario del buque tiene la responsabilidad objetiva por los daños debidos a contaminación por hidrocarburos, es decir, la responsabilidad del propietario del buque es independiente de la culpabilidad del buque o de su tripulación. Sin embargo, por lo general el propietario del buque puede limitar su responsabilidad a una cuantía que es determinada por el arqueo del buque.

Por lo que se refiere a los buques que transportan más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, el propietario del buque está obligado a contar con un seguro que cubra su responsabilidad en virtud del CRC de 1992, y los reclamantes tienen derecho de acción directa contra el asegurador.



En virtud del CRC de 1992 los aseguradores de los propietarios de los buques pagan el primer nivel de indemnización.



Más de 290 entidades contribuyeron al Fondo de 1992 en 2019, lo que facilita el segundo nivel de indemnización. Más de 130 están obligadas también a contribuir al Fondo Complementario, lo que puede facilitar un tercer nivel de indemnización.



Los Estados Miembros participan en las reuniones de los FIDAC, en las que adoptan decisiones sobre indemnización, asuntos normativos y gestión de las Organizaciones.

NIVEL 2

CONVENIO DEL FONDO DE 1992

El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992) se constituyó en virtud del Convenio del Fondo de 1992 y es financiado por el sector petrolero y administrado por los Gobiernos.

El Fondo de 1992 proporciona un segundo nivel de indemnización cuando la cuantía disponible en virtud del CRC de 1992 es insuficiente (por ejemplo, si el daño excede el límite de la responsabilidad del propietario del buque) y también cuando el propietario del buque está exento de responsabilidad o no tiene solvencia financiera suficiente para cumplir sus obligaciones de conformidad con el CRC de 1992.

La indemnización máxima pagadera por el Fondo de 1992 es de 203 millones de DEG, independientemente del tamaño del derrame. Esta cuantía incluye las sumas efectivamente pagadas por el propietario del buque en virtud del CRC de 1992.

NIVEL 3

PROTOCOLO RELATIVO AL FONDO COMPLEMENTARIO

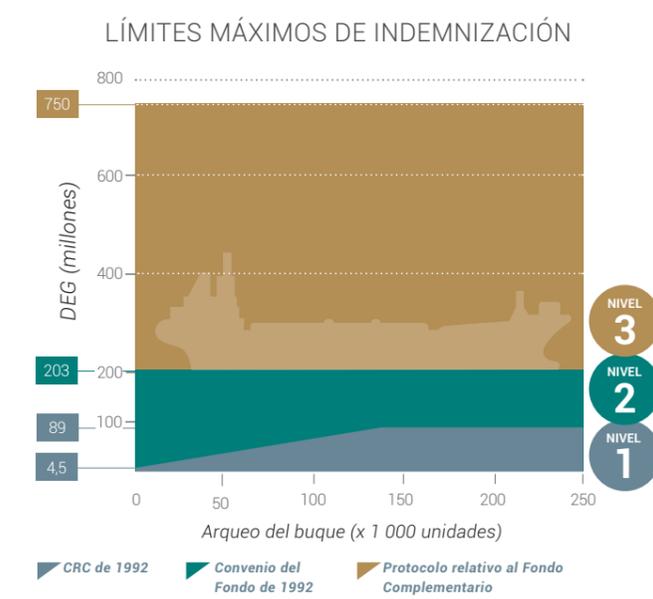
El Fondo Complementario ofrece un tercer nivel de indemnización sobre la cuantía disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 en los Estados que también son Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. La cuantía total disponible para realizar pagos de indemnización para cada siniestro es de 750 millones de DEG, lo que incluye las cuantías pagaderas en virtud de los Convenios de 1992.



* La unidad de cuenta en los Convenios es el derecho especial de giro (DEG) definido por el Fondo Monetario Internacional.



Los textos completos de los Convenios de 1992 y del Protocolo relativo al Fondo Complementario pueden obtenerse en la página de Publicaciones del sitio web de los Fondos: www.fidac.org



MARCO JURÍDICO

STOPIA Y TOPIA

El Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (TOPIA) son dos acuerdos voluntarios establecidos por los propietarios de buques y los clubes P&I que son miembros del International Group. Tienen por objeto resarcir, hasta unas cuantías determinadas, las indemnizaciones pagadas por el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario, respectivamente. De conformidad con estos acuerdos, y aunque no son parte en ellos, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario tienen derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por parte del propietario del buque.

El Fondo de 1992 fue resarcido en virtud del STOPIA respecto del siniestro del *Solar 1* (Filipinas, 2006). El STOPIA también es aplicable al siniestro del *Trident Star* (Malasia, 2014). Por lo tanto, el asegurador ha reembolsado al Fondo de 1992 los pagos de indemnización relativos a dicho siniestro. Dado que no se han producido siniestros que afecten al Fondo Complementario, no ha habido necesidad de aplicar el TOPIA.

STOPIA & TOPIA

Dos acuerdos voluntarios entre los propietarios de los buques y los clubes P&I que son miembros del International Group

Siniestro en que se involucra un buque al que se aplica el STOPIA: el club reembolsa al Fondo de 1992 hasta 20 millones de DEG en concepto de indemnización

Siniestro en que se ve involucrado un buque al que se aplica el TOPIA: el club reembolsa al Fondo Complementario el 50 % de la indemnización pagada

CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE 1969

El régimen internacional original se basó en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) y en el Convenio del Fondo de 1971. Si bien el Convenio del Fondo de 1971 ya no está vigente, el CRC de 1969 sigue activo, aunque ofrece límites de indemnización inferiores a los del CRC de 1992. Se recomienda que los Estados que todavía sean Parte en el Convenio incrementen su protección adhiriéndose al CRC de 1992 y denuncien el CRC de 1969 lo antes posible.

Los siguientes Estados continúan siendo Parte únicamente en el CRC de 1969:

Brasil	Kazajstán
Costa Rica	Libia
Guinea Ecuatorial	Santo Tomé y Príncipe

NUEVOS ESTADOS MIEMBROS



Guyana se constituyó en Estado Miembro del Fondo de 1992 en febrero de 2020. Guyana, que fuera Parte en el Convenio del Fondo de 1971, dejó de gozar de la protección de los FIDAC a partir de 2002, año en que el Convenio del Fondo de 1971 perdió su vigencia y en que Guyana, a diferencia de la mayoría de los otros Estados, no se adhirió al nuevo Convenio del Fondo de 1992. Sin embargo, y en vista del desarrollo actual de una serie de proyectos de extracción de petróleo y gas, Guyana está procediendo a tomar las medidas necesarias para la adopción de los tratados internacionales pertinentes, entre ellos los Convenios de 1992. De esta forma, quedará preparada para afrontar los riesgos que en el futuro inevitablemente planteará un aumento de la navegación a lo largo de su litoral de 450 kilómetros.



Gambia se constituyó en Miembro del Fondo de 1992 en octubre de 2020. Como Guyana, Gambia había sido Parte en el Convenio del Fondo de 1971 y también quedó desprovista de la protección de los FIDAC durante unos 18 años, periodo en que se acogió exclusivamente a la protección limitada del Convenio de responsabilidad civil de 1969. Ahora, como Parte en el CRC de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992, su litoral, de unos 80 kilómetros, está de nuevo protegido contra las consecuencias económicas de posibles siniestros causados por buques tanque en tránsito por sus aguas. En febrero de 2020 el Director se reunió en las oficinas de los Fondos con S. E. Francis R. Blain, alto comisionado de Gambia, y tuvo oportunidad de dar al país la bienvenida oficial al seno de la Organización y de proporcionarle una visión general de la función de los Fondos. Posteriormente, en el transcurso del año, la Secretaría ofreció su apoyo a Gambia para la implantación de la ley pertinente como parte de la actividad específica organizada en virtud de la iniciativa GI WACAF.

El Director tiene el gusto de dar a estos antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 una nueva bienvenida a los FIDAC, y queda a la espera de su participación en las reuniones y de su contribución a la labor de la Organización en el futuro.



REVISIÓN OPERACIONAL

12	Secretaría
14	Administración
16	Indemnización y gestión de reclamaciones
18	Siniestros que afectan a los FIDAC
22	Informes sobre hidrocarburos y contribuciones
28	Relaciones exteriores
32	El Convenio SNP de 2010

SECRETARÍA

El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario tienen una Secretaría común que al 31 de diciembre de 2020 contaba con 25 funcionarios. El Director es el más alto funcionario administrativo y es responsable de la gestión general de los Fondos, incluido el mantenimiento de un sistema de control interno sólido que respalde la consecución de las políticas, fines y objetivos de los Fondos, y salvaguarde sus activos. El sistema de control interno se basa en procedimientos diseñados para garantizar la conformidad con los Reglamentos financieros de los Fondos, sus Reglamentos interiores y las decisiones de sus respectivos órganos rectores.

El Director es asistido por un equipo de gestión que comprende al director adjunto/jefe del Departamento de Finanzas y Administración, el jefe del Departamento de Relaciones Exteriores y Conferencias, la jefa del Departamento de Reclamaciones y el jefe de Informática/responsable de la Gestión de la Oficina. En el caso de que al Director le fuese imposible asumir sus funciones, los miembros del equipo de gestión, en ese orden, asumirían las responsabilidades del Director.

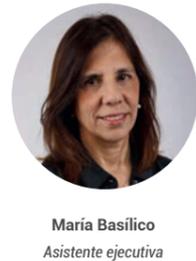
Además del personal permanente de la Secretaría, los Fondos emplean consultores externos que los asesoran sobre cuestiones de carácter jurídico y técnico, así como sobre otras cuestiones relativas a la gestión de los Fondos, en caso de ser necesario. Asimismo, en lo que respecta a varios siniestros de mayor envergadura, los Fondos y el asegurador que se ocupa de la responsabilidad del propietario del buque ante terceros han establecido de manera conjunta oficinas de reclamaciones locales para posibilitar una tramitación

más eficiente de las reclamaciones y prestar asistencia a los reclamantes.

La Secretaría de los Fondos tiene su sede en el edificio de la Organización Marítima Internacional en Londres (Reino Unido). La relación entre el Estado anfitrión y los FIDAC está regida por un acuerdo relativo a la sede concertado entre el Gobierno del Reino Unido y los FIDAC. El Acuerdo establece los privilegios y las inmunidades de los FIDAC, de los delegados que asisten a sus reuniones y de los miembros de su personal.

SECRETARÍA DE LOS FIDAC EN FEBRERO DE 2021

OFICINA DEL DIRECTOR

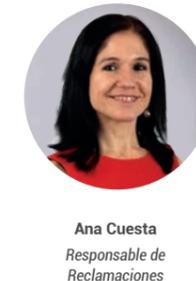


CAMBIOS DE PERSONAL

Kensuke Kobayashi (Japón) dimitió de su puesto de asesor jurídico, con efecto a partir del 30 de junio de 2020.

Tras su partida, el Director decidió crear el puesto de oficial de Políticas en la Oficina del Director para que el titular aporte conocimientos y se desempeñe como asesor clave en cuestiones de políticas. Se ha ofrecido el puesto a Yuji Okugawa (Japón), que se incorporará a su cargo durante 2021, cuando la Secretaría reanude el trabajo desde la oficina de forma más estable.

DEPARTAMENTO DE RECLAMACIONES



DEPARTAMENTO DE FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN



DEPARTAMENTO DE RELACIONES EXTERIORES Y CONFERENCIAS



P. ¿CÓMO PUEDO SOLICITAR UN PUESTO EN LA SECRETARÍA?

R. Todos los avisos de vacantes se publican en el sitio web, en el apartado de ofertas de empleo, dentro de la sección de Secretaría, y, generalmente, también en la página de inicio. Allí se indican todos los detalles sobre los requisitos de los puestos y cómo solicitarlos.



P. ¿OFRECEN PRÁCTICAS?

R. No, no ofrecemos prácticas. No obstante, impartimos un cursillo anual de una semana de duración que cubre la labor de los FIDAC y el régimen internacional de responsabilidad e indemnización en general. Los participantes en el cursillo han de ser nominados por Estados Miembros del Fondo de 1992 y han de sufragar sus propios gastos.

Miembros del equipo de gestión

ADMINISTRACIÓN

GASTOS DE LA SECRETARÍA COMÚN

A continuación figuran los gastos administrativos comunes de la Secretaría (no se han incluido los honorarios de auditoría externa, que cada uno de los Fondos abona directamente).

Gastos de la Secretaría común	2020 sin auditar	2019 auditado	2018 auditado
Gastos		4 235 316	4 065 757
Presupuesto	4 875 731	4 692 577	4 536 433
Gastos como porcentaje del presupuesto		90 %	90 %
Honorarios de auditoría externa			
Fondo de 1992	53 600	43 200	43 200
Fondo Complementario	4 400	3 200	3 200
Comisión de administración pagada por el Fondo Complementario al Fondo de 1992	38 000	36 000	34 000

Encontrará observaciones respecto de los gastos de la Secretaría común en el anexo I de los estados financieros del Fondo de 1992, que figuran en la publicación Examen financiero de 2019, disponible en la página de Publicaciones del sitio web de los FIDAC. Para más detalles sobre la administración financiera de las Organizaciones y las cifras financieras clave de 2020, véase el capítulo "Examen financiero" del presente Informe anual (páginas 43-47).



GESTIÓN DE RIESGOS

La Secretaría dispone de un sistema de gestión de riesgos completo, que se revisa y actualiza de forma regular. En consulta con el Órgano de Auditoría y el auditor externo, los riesgos se clasifican como riesgos operacionales o riesgos institucionales. Los riesgos operacionales se dividen a su vez en cinco subcategorías, a saber: finanzas/contribuciones, gobernanza/gestión, indemnización, seguridad/vigilancia y comunicación/publicaciones (incluido el sitio web). Estos riesgos identificados y toda medida de mitigación correspondiente que se ponga en marcha se vigilan de forma continua para asegurarse de que se mantenga un sistema de gestión de riesgos sólido.

ÓRGANO DE AUDITORÍA

El Órgano de Auditoría común, creado por los órganos rectores de los FIDAC, se reúne normalmente de manera presencial tres veces al año para examinar la idoneidad y eficacia de las Organizaciones. En 2020 el Órgano de Auditoría realizó sus funciones mediante la celebración de reuniones a distancia. El Órgano de Auditoría estudia las cuestiones fundamentales de los sistemas de gestión y financiero, presentación de informes financieros, controles internos, procedimientos operacionales y gestión de riesgos, y examina los estados financieros de las Organizaciones. Además, examina todos los informes pertinentes presentados por el auditor externo.



ÓRGANO DE AUDITORÍA SALIENTE

El Órgano de Auditoría, formado (de izquierda a derecha) por Eugène Ngango Ebandjo (Camerún), José Luis Herrera Vaca (México), Makoto Harunari (Japón) (presidente), Birgit Sølling Olsen (Dinamarca) (vicepresidenta), Vatsalya Saxena (India) y Michael Knight (experto externo), prestó servicio a los FIDAC desde octubre de 2017 hasta la expiración de su mandato, en diciembre de 2020. Además de sus tareas principales, este Órgano de Auditoría se dedicó también a estudiar la forma en que los Fondos podrían abordar las cuestiones relacionadas con los siniestros en que intervienen aseguradores que no son miembros del International Group of P&I Associations y los riesgos que conllevan, labor todavía en curso que seguirá desarrollando el nuevo Órgano de Auditoría.

NUEVO ÓRGANO DE AUDITORÍA

Los seis miembros siguientes fueron elegidos por los órganos rectores en diciembre de 2020 para un periodo de tres años:

Birgit Sølling Olsen
(Dinamarca) (presidenta)

Vatsalya Saxena
(India) (vicepresidente)

Alfred H.E. Popp
(Canadá)

Arnold Rondeau
(Francia)

Thomas F. Heinan
(Islas Marshall)

Hideo Osuga
(Japón)

El mandato de Michael Knight como experto externo también se prorrogó con carácter excepcional por un año, hasta el 31 de diciembre de 2021.



Los tres miembros actuales del Órgano Asesor de Inversiones común son (de izquierda a derecha): Beate Grosskurth, Brian Turner y Alan Moore.

AUDITOR EXTERNO

El auditor externo es elegido cada cuatro años por la Asamblea del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario. El actual auditor externo de los FIDAC es BDO International (BDO), firma designada por los órganos rectores en octubre de 2015 por primera vez y cuyo nombramiento se renovó en 2019 para un nuevo mandato de cuatro años, es decir, para los ejercicios económicos de 2020 a 2023, ambos incluidos. BDO informa sobre la auditoría de los estados financieros del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario en cada sesión ordinaria de las Asambleas de ambos fondos (véase el capítulo "Examen financiero", páginas (pages 43-47).

ÓRGANO ASESOR DE INVERSIONES

El Órgano Asesor de Inversiones (OAI) común, constituido por los órganos rectores de los FIDAC, asesora al Director acerca de los procedimientos de inversión y los controles de gestión del efectivo. Además, analiza las inversiones y las necesidades de divisas de los FIDAC para asegurarse de que se obtengan rendimientos razonables sin comprometer la seguridad de sus activos. El OAI se reúne normalmente cuatro veces al año con la Secretaría y en 2020 mantuvo reuniones a distancia. Asimismo, se reúne con el Órgano de Auditoría y el auditor externo para intercambiar información, y presenta informes a los órganos rectores en sus sesiones ordinarias. El mandato del OAI venció una vez concluidas las sesiones ordinarias de los órganos rectores, en diciembre de 2020. En esas sesiones se renovó el nombramiento de dos de sus miembros para un mandato adicional de tres años, hasta 2023, aunque un miembro con muchos años de servicio, Brian Turner, renunciará en 2022, una vez que se encuentre un sustituto adecuado.

INDEMNIZACIÓN Y GESTIÓN DE RECLAMACIONES

La principal función de los FIDAC es pagar indemnización a todo aquel que haya sufrido daños debidos a contaminación por hidrocarburos en un Estado Miembro que no pueda obtener del propietario del buque una indemnización íntegra por dichos daños en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992).

EL PROCESO DE UNA RECLAMACIÓN

¿QUIÉN PUEDE RECLAMAR?

Los reclamantes pueden ser particulares, asociaciones, compañías, organizaciones privadas u organismos públicos, incluidos Estados y autoridades locales.

¿CUÁNDO DEBEN PRESENTARSE LAS RECLAMACIONES?

En última instancia, los reclamantes perderán su derecho a recibir una indemnización en virtud del Convenio del Fondo de 1992 a menos que interpongan una acción judicial contra el Fondo de 1992 dentro de un plazo de tres años a partir de la fecha en la que se haya producido el daño o notifiquen formalmente al propietario del buque o el asegurador dentro del periodo de tres años. Se aplica el mismo plazo a las reclamaciones contra el propietario del buque o el asegurador en virtud del CRC de 1992. Si bien un daño puede hacerse evidente cierto tiempo después de que se haya producido un siniestro, en ambos casos la acción judicial debe entablarse dentro de los seis años siguientes a la fecha del siniestro.

¿CUÁNDO ES ADMISIBLE MI RECLAMACIÓN?

Antes de presentar una reclamación, asegúrese de que puede responder afirmativamente a las siguientes preguntas:

- ¿Ha asumido efectivamente el gasto o sufrido las pérdidas o daños?
- ¿Se relaciona el gasto con unas medidas razonables y justificables tomadas tras el siniestro?
- ¿El gasto, pérdida o daño se debieron a la contaminación resultante del derrame?
- ¿Existe una causalidad razonablemente cercana entre los gastos, las pérdidas o los daños comprendidos por la reclamación y la contaminación ocasionada por el derrame?
- ¿Puede cuantificar la pérdida económica sufrida?
- ¿Puede demostrar la cuantía del gasto, pérdida o daños y presentar la documentación apropiada u otras pruebas?

¿QUÉ TIPO DE RECLAMACIONES SON ADMISIBLES?

Para tener derecho a una indemnización, los daños debidos a contaminación deben haber causado una pérdida económica real y cuantificable. Los reclamantes deben poder demostrar la cuantía de su pérdida o daños presentando registros contables u otras pruebas apropiadas.

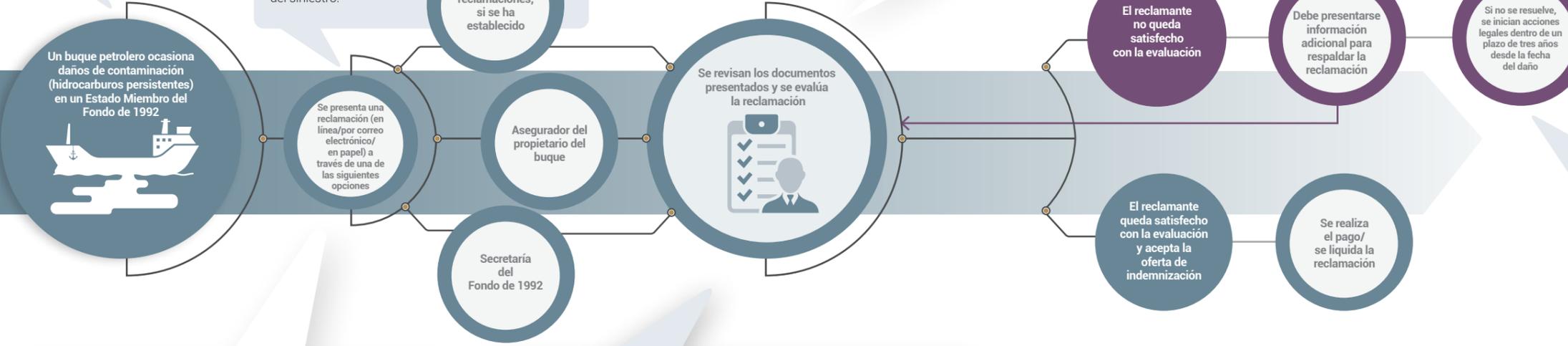
En términos generales, un siniestro de contaminación por hidrocarburos puede dar lugar a reclamaciones por daños debidos a contaminación de cinco tipos:



¿CÓMO SE ACUERDAN LAS RECLAMACIONES?

Los FIDAC se esfuerzan en pagar reclamaciones lo más rápidamente posible, y suelen efectuar pagos de indemnización provisionales para mitigar dificultades económicas indebidas de las víctimas de siniestros de contaminación. No obstante, para los siniestros que suponen reclamaciones de mayor cuantía o en los que una reclamación específica da lugar a una cuestión de principio que no ha sido decidida previamente por los órganos rectores, el Director requiere la aprobación del órgano rector pertinente del Fondo en cuestión. En la mayoría de los casos las reclamaciones se acuerdan extrajudicialmente.

Si el importe total de las reclamaciones reconocidas excede la cantidad total de indemnización disponible, es posible que el Fondo de 1992 tenga que limitar los pagos de indemnización a un porcentaje de las pérdidas determinadas para asegurarse de que todos los reclamantes reciban el mismo trato. El nivel de pagos podrá incrementarse en un futuro si se reduce la incertidumbre respecto del importe total de las pérdidas determinadas. En los Estados Miembros del Fondo Complementario, en prácticamente todos los casos, debería ser posible desde el principio pagar indemnizaciones por daños debidos a contaminación a un nivel del 100 % del importe de los daños acordados entre el Fondo y el reclamante.



¿CÓMO PUEDEN PRESENTARSE LAS RECLAMACIONES?

Las reclamaciones se deben presentar de forma clara, con suficiente información y documentación justificativa a fin de que pueda evaluarse la cuantía de los daños. Cada apartado de la reclamación se deberá justificar mediante una factura u otra documentación pertinente, como hojas de trabajo, notas aclaratorias, estados de cuentas y fotografías. Si sucede un siniestro, se explicará el procedimiento para la presentación de reclamaciones y se pondrán a disposición de los reclamantes, en el sitio web de los FIDAC (www.fidac.org), los formularios de reclamación y otras herramientas específicas para la presentación de reclamaciones, entre ellas un sistema para la presentación de reclamaciones en línea.

¿CÓMO SE EVALÚAN LAS RECLAMACIONES?

Las reclamaciones se evalúan siguiendo los criterios establecidos por los Gobiernos de los Estados Miembros. Dichos criterios, que también se aplican a las reclamaciones presentadas contra el Fondo Complementario, figuran en el Manual de reclamaciones del Fondo de 1992, que es una guía práctica sobre cómo presentar reclamaciones de indemnización.

Los Fondos, normalmente en colaboración con el asegurador del propietario del buque, suelen emplear peritos para supervisar las operaciones de limpieza, investigar el fundamento técnico de las reclamaciones y efectuar evaluaciones independientes de las pérdidas.

RECURSOS ÚTILES

El *Manual de reclamaciones* y otras orientaciones dirigidas a los reclamantes están disponibles en www.fidac.org



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

Desde su creación en octubre de 1978, los FIDAC se han ocupado de más de 150 siniestros. Los pormenores de todos estos siniestros, y en muchas ocasiones los estudios de caso completos correspondientes, incluidas las últimas novedades, pueden consultarse en la sección sobre Siniestros del sitio web de los FIDAC. A continuación se presenta una síntesis de los acontecimientos clave de varios siniestros ocurridos en 2020, así como la postura adoptada por los órganos rectores con respecto a las reclamaciones.

£747 millones

pagados en concepto de indemnización por los FIDAC desde 1978 (de los que £331 millones corresponden al Fondo de 1971)

SINIESTROS EN CURSO



BOW JUBAIL (PAÍSES BAJOS, JUNIO DE 2018)

Buque	Bow Jubail
Fecha del siniestro	23/06/2018
Lugar del siniestro	Róterdam (Países Bajos)
Causa del siniestro	Abordaje
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 217 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	Puerto de Róterdam (Países Bajos)
Estado de abanderamiento del buque	Noruega
Arqueo bruto	23 196
Asegurador P&I	Gard P&I (Bermuda) Ltd

Las reclamaciones por daños debidos a contaminación presentadas en relación con este caso podrían superar los USD 50 millones, aunque no está claro si los FIDAC estarán obligados a pagar indemnización en razón de este siniestro.

En 2018 el propietario del buque alegó ante el Tribunal de Distrito de Róterdam que se trataba de un siniestro contemplado en el artículo 1.8 del 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 de 2001). Sin embargo, en noviembre de ese año el tribunal dictaminó que el propietario del buque no había probado que el petrolero no contenía residuos de hidrocarburos persistentes en el momento en que se produjo el siniestro y que, por tanto, el *Bow Jubail* entraba dentro de la definición de "buque" establecida en el artículo 1.1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992).

El propietario del buque presentó un recurso ante el Tribunal de Apelaciones de La Haya, pero en octubre de 2020 este confirmó la sentencia del Tribunal de Distrito de Róterdam. El propietario apeló el fallo (interpuso un recurso de casación) ante el Tribunal Supremo de los Países Bajos alegando varias razones, en particular, la indebida carga de la prueba impuesta sobre él.

En su sesión de diciembre de 2020, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 convino en que el Fondo de 1992 debería solicitar permiso para unirse al propietario del buque en el procedimiento de apelación ante el Tribunal Supremo, con el fin de pedir a este una aclaración acerca del criterio jurídico que permitirá decidir si había residuos a bordo del *Bow Jubail*. Sin embargo, corresponde al Tribunal decidir si permite al Fondo de 1992 participar en el procedimiento de apelación.

AGIA ZONI II (GRECIA, SEPTIEMBRE DE 2017)

Buque	Agia Zoni II
Fecha del siniestro	10/09/2017
Lugar del siniestro	Golfo Saronico (Grecia)
Causa del siniestro	Hundimiento en circunstancias que se están investigando
Cantidad de hidrocarburos derramados	Se calcula en alrededor de 500 toneladas
Zona afectada	De 3 a 4 km de la costa de la isla de Salamina y de 20 a 25 km de la costa al sur del puerto de El Pireo y Atenas, golfo Saronico (Grecia).
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	1 597
Asegurador P&I	Lodestar Marine Limited

El periodo de caducidad de tres años de este siniestro expiró en septiembre de 2020. En junio de 2020 el Fondo de 1992 se puso en contacto con los reclamantes que no habían llegado a un acuerdo acerca de sus reclamaciones y les recomendó que iniciaran acciones judiciales contra el Fondo de 1992, con el fin de proteger su derecho a ser indemnizados y evitar de este modo que sus reclamaciones caducaran.

En su sesión de diciembre de 2020 se informó al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de que el Fondo de 1992 había recibido un total de 421 reclamaciones por un monto de EUR 98,58 millones y USD 175 000, y de que había hecho pagos de indemnización por un total aproximado de EUR 14,66 millones en relación con este siniestro.

El Fondo de 1992 había sido notificado de procedimientos judiciales entablados en el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo por tres contratistas de limpieza en relación con el saldo de sus reclamaciones sin pagar, por las sumas de EUR 30,26 millones, EUR 24,74 millones y EUR 8,99 millones. Asimismo, 78 pescadores entablaron un procedimiento judicial contra el Fondo de 1992 por un monto de EUR 2,18 millones. En 2020 se presentaron contra el Fondo de 1992 otras 53 reclamaciones de los sectores del turismo y de la pesca, y relativas a la limpieza, con el fin de proteger los derechos de los reclamantes al pago de indemnización antes de la expiración del periodo de

caducidad. Por su parte, el Estado griego también planteó al Fondo de 1992 un procedimiento judicial.

En diciembre de 2017 se abrió una oficina de presentación de reclamaciones en El Pireo para ayudar a los reclamantes a presentar sus reclamaciones relativas a este siniestro. La oficina permaneció abierta durante tres años, hasta el 31 de diciembre de 2020.

Se han llevado a cabo varias investigaciones de la causa del siniestro. En una de ellas se llegó a la conclusión de que se produjo como resultado de una explosión. En una investigación separada, ordenada por el fiscal público, se determinó que el hundimiento del buque fue resultado de la apertura de las válvulas del agua de lastre de mar, lo cual solamente pudo haberse hecho a bordo del buque. Dicha investigación consideró que el accidente se debió a la actuación premeditada y negligente del propietario del buque y de otras partes, entre ellas representantes del salvador/una de las compañías contratistas de limpieza.

Los abogados griegos del Fondo de 1992 han señalado que el ejercicio del derecho a reclamar gastos de limpieza con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992 por una parte que haya ocasionado de forma intencionada la contaminación a fin de beneficiarse del derecho a reclamar indemnización sería

EUR 14 660 000
Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31/12/2020

considerado un abuso por los tribunales de conformidad con lo dispuesto en la legislación griega. Sin embargo, indicaron también que la carga de la prueba recaería sobre el Fondo de 1992 y que la mera sospecha de tal acción no sería suficiente para denegar el pago de indemnización. Ello no obstante, si el reclamante fuese finalmente condenado por un tribunal penal por haber ocasionado la contaminación de manera intencionada, el Fondo de 1992 podría entablar un recurso.

El Director considera que, mientras siga pendiente la investigación de la causa del siniestro a cargo del fiscal público, de momento no sería recomendable hacer más pagos por adelantado a los representantes del salvador/una de las compañías contratistas de limpieza.

PRESTIGE (ESPAÑA, NOVIEMBRE DE 2002)

EUR 147,9 millones

Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31/12/2020

Buque	<i>Prestige</i>
Fecha del siniestro	13/11/2002
Lugar del siniestro	España
Causa del siniestro	Rotura y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 63 200 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	España, Francia y Portugal
Estado de abanderamiento del buque	Bahamas
Arqueo bruto	42 820
Asegurador P&I	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London P&I Club)

El siniestro del *Prestige* es uno de los casos más importantes y mejor conocidos que hayan afectado a los FIDAC. Si bien el Fondo de 1992 pagó la inmensa mayoría de las reclamaciones admisibles hace ya varios años, como resultado de los prolongados procesos judiciales no ha sido posible liquidar todos los pagos y cerrar este siniestro. Sin embargo, cabe señalar que en 2020 se produjeron novedades importantes.

La Audiencia Provincial de La Coruña emitió en su momento una orden acerca de la distribución de la cuantía que le fue depositada por el Fondo de 1992 y el monto asignado al fondo de limitación. Posteriormente, en 2020, ese tribunal hizo pagos por un monto de EUR 51 537 619 a los reclamantes que entablaron procedimientos judiciales en España, lo cual incluyó a los Estados español y francés. El Estado español, que había hecho pagos de indemnización por adelantado a víctimas del siniestro en España, recibió de la Audiencia la suma de EUR 40 740 852. El Estado francés, que había efectuado operaciones de limpieza en su litoral después del derrame, recibió EUR 9 268 952.

Por lo que se refiere a la acción judicial entablada por el Fondo de 1992 contra la sociedad de clasificación, la American Bureau of Shipping (ABS), en enero de 2020 tuvo lugar una audiencia para la gestión de la causa, en la cual la ABS y el Fondo de 1992 presentaron sus argumentos acerca

de la inmunidad soberana y otros criterios de admisibilidad planteados por la ABS. La ABS se propone impugnar la cuestión de la inmunidad soberana hasta el nivel del tribunal de Casación. Si el tribunal considera admisible la acción judicial del Fondo contra la ABS, el Fondo de 1992 tendrá que demostrar que la ABS procedió con negligencia al efectuar el procedimiento de clasificación del buque. En la actualidad, el abogado del Fondo de 1992 está trabajando juntamente con los abogados del Gobierno francés para considerar la forma de proceder con sus respectivas causas contra la ABS.



KRW 182 242 088 000

Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31/12/2020

HEBEI SPIRIT (REPÚBLICA DE COREA, DICIEMBRE DE 2007)

Buque	<i>Hebei Spirit</i>
Fecha del siniestro	07/12/2007
Lugar del siniestro	Taeon (República de Corea)
Causa del siniestro	Abordaje
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 10 900 toneladas de petróleo crudo
Zona afectada	Las tres provincias meridionales de la costa occidental de la República de Corea
Estado de abanderamiento del buque	República Popular China
Arqueo bruto	146 848
Asegurador P&I	China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I Club)/ Assurancforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club)

El siniestro del *Hebei Spirit* dio como resultado más de 128 000 reclamaciones de indemnización, el mayor número que hayan recibido los FIDAC debido a un solo siniestro. Gracias a la excelente colaboración establecida entre el Gobierno de la República de Corea; el asegurador del buque, Assurancforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club), y los FIDAC, todas las reclamaciones admisibles relacionadas con este siniestro se han resuelto por mediación o por vía judicial y se ha adjudicado un total de KRW 432 900 millones.

Todos los procedimientos judiciales relacionados con este siniestro concluyeron en septiembre de 2019. En julio de 2020, el Fondo de 1992 hizo un pago al Skuld Club para liquidar un saldo pendiente de KRW 3 400 millones (£2,3 millones) relacionado con el pago en exceso de indemnización efectuado por el Club. Esto quiere decir que ya se han reembolsado al Club todas las sumas adeudadas.

Debido a la pandemia de COVID-19, se decidió aplazar, hasta que se atenúen las restricciones impuestas a los viajes, la reunión que se tenía prevista entre la Secretaría, el Skuld Club y el Gobierno de la República de Corea para analizar las lecciones que se han desprendido del siniestro.

TRIDENT STAR (MALASIA, AGOSTO DE 2016)

Buque	<i>Trident Star</i>
Fecha del siniestro	24/08/2016
Lugar del siniestro	Malasia
Causa del siniestro	Rebosamiento de hidrocarburos
Cantidad de hidrocarburos derramados	Sin determinar
Estado de abanderamiento del buque	Malasia
Arqueo bruto	3 177
Asegurador P&I	Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)

Las reclamaciones por daños debidos a contaminación derivadas del siniestro exceden el límite del CRC de 1992 aplicable al *Trident Star*. Por tanto, el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnizaciones respecto de 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 pueden ser reembolsadas por el asegurador del propietario del buque, el Shipowners' Club, con arreglo al Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006.

El Fondo de 1992 comenzó a hacer pagos en relación con este siniestro en 2020. Se ha llegado a un acuerdo acerca del pago de las reclamaciones por la suma de USD 7,5 millones, de la cual el Fondo ha pagado USD 561 695. El Fondo recibió el correspondiente reembolso del Shipowners' Club poco después de haber efectuado el pago de la indemnización. Siguen siendo objeto de evaluación por el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 las reclamaciones presentadas por un grupo de compañías navieras, que suman USD 6,6 millones.

Lista de siniestros en curso que afectan al Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2020

BUQUE	LUGAR DEL SINIESTRO	AÑO
<i>Prestige</i>	España	2002
<i>Solar 1</i>	Filipinas	2006
<i>Hebei Spirit</i>	República de Corea	2007
<i>Redffern</i>	Nigeria	2009
<i>Haekup Pacific</i>	República de Corea	2010
<i>Alfa I</i>	Grecia	2012
<i>Nesa R3</i>	Sultanía de Omán	2013
<i>Trident Star</i>	Malasia	2016
<i>Nathan E. Stewart</i> (anteriormente "Siniestro en Canadá")	Canadá	2016
<i>Agia Zoni II</i>	Grecia	2017
<i>Bow Jubail</i>	Países Bajos	2018

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO COMPLEMENTARIO

Al 31 de diciembre de 2020 no se han producido siniestros que hayan afectado o que probablemente afecten al Fondo Complementario.



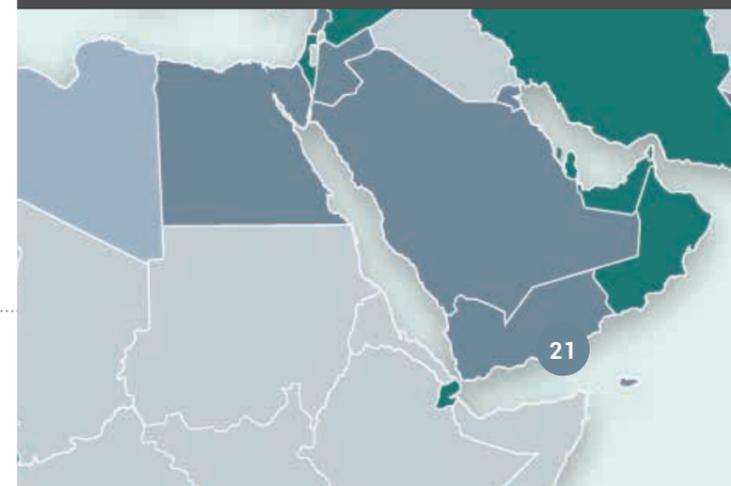
SINIESTROS QUE NO AFECTAN A LOS FIDAC

MT NEW DIAMOND SRI LANKA, SEPTIEMBRE DE 2020

Los FIDAC mantuvieron contacto con las autoridades de Sri Lanka en septiembre de 2020 en relación con el petrolero *MT New Diamond*, que transportaba aproximadamente 270 000 toneladas métricas de crudo cuando se incendió y navegó a la deriva frente a la costa este de Sri Lanka. La Secretaría siguió de cerca los acontecimientos y afortunadamente fue posible prevenir un importante derrame de hidrocarburos. Si bien en esta ocasión los FIDAC no se vieron afectados, fue importante haber mantenido desde el principio una óptima comunicación con el Estado Miembro afectado.

UNIDAD FLOTANTE SAFER (YEMEN)

En 2020 la Secretaría participó en reuniones con el Equipo de tareas de la OMI establecido por el Secretario General de esa organización para formular recomendaciones destinadas a evitar un derrame de hidrocarburos de la unidad flotante de almacenamiento y descarga *Safer*, situada frente a la costa de la República de Yemen. Se calcula que a bordo de la unidad quedan unas 150 000 toneladas métricas de crudo. Si bien Yemen no es un Estado Miembro del Fondo de 1992, la unidad flotante *Safer* constituye una amenaza de contaminación para los países que bordean el mar Rojo. Es motivo de gran preocupación el hecho de que, de los ocho Estados cuyas costas están expuestas a los riesgos planteados por este u otros posibles siniestros, solamente dos (Djibouti e Israel) son Parte en el Convenio del Fondo de 1992.



INFORMES SOBRE HIDROCARBUROS Y CONTRIBUCIONES

Los FIDAC se financian mediante contribuciones recaudadas de aquellas entidades en los Estados Miembros que reciben en un año civil más de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución tras su transporte por mar. Esas entidades (conocidas como "contribuyentes") pagan las contribuciones directamente a los Fondos (véase el capítulo "Examen financiero").

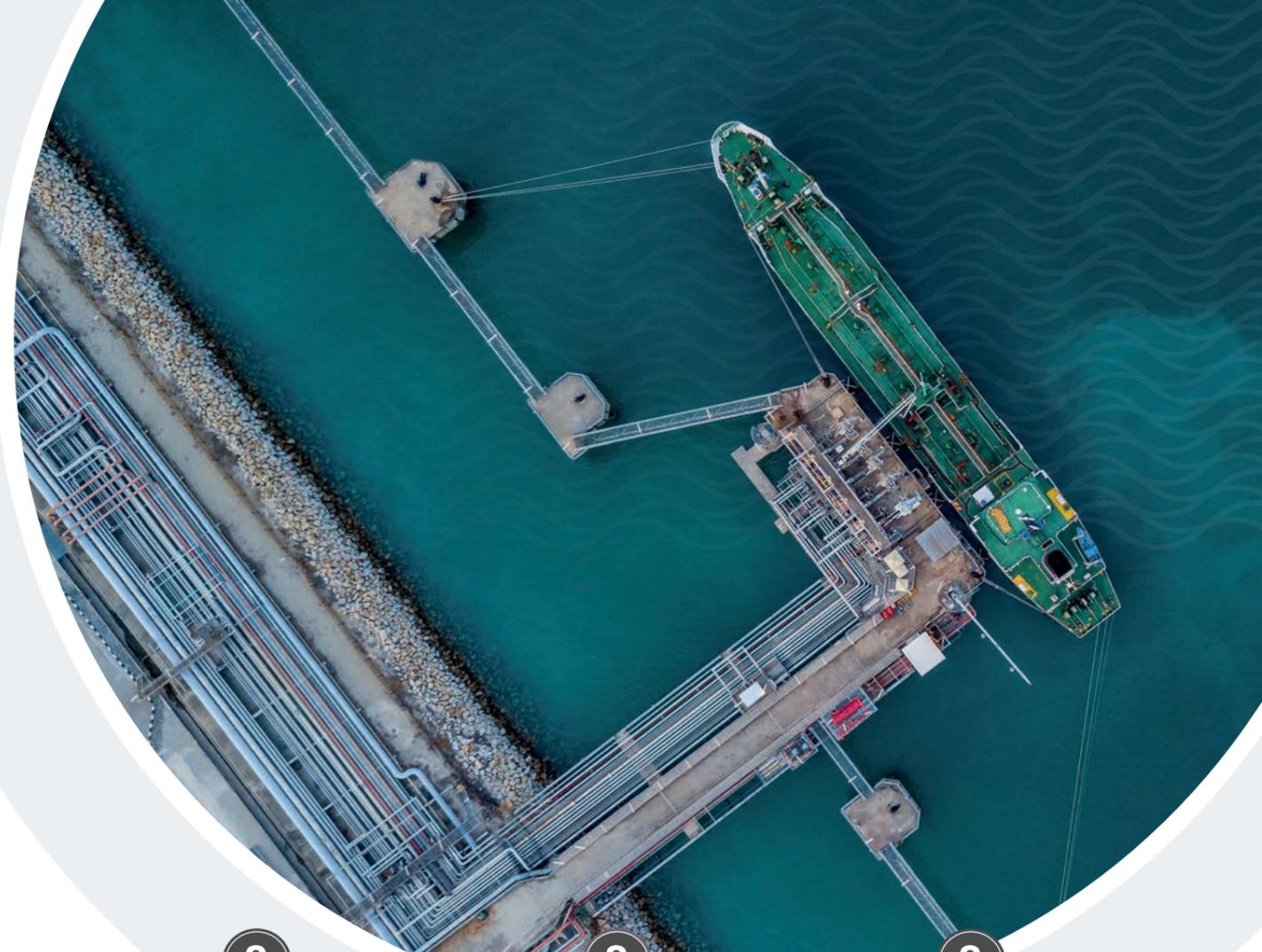
Los Gobiernos de los Estados Miembros están obligados a notificar a la Secretaría las cantidades de hidrocarburos recibidas por los contribuyentes en sus territorios cada año. Esas cantidades se utilizan para calcular la contribución por tonelada de hidrocarburos recibidos con el fin de reunir las contribuciones requeridas para administrar los Fondos y pagar las reclamaciones aprobadas por los órganos rectores. Las fórmulas utilizadas para calcular la contribución por tonelada y las facturas de cada contribuyente se muestran *infra*. Los órganos rectores aplican un sistema de facturación diferida para fijar el monto total que procede recaudar en contribuciones para un año civil determinado, aunque también pueden decidir que solo se facture una parte del monto total para su pago a más tardar el 1 de marzo. El Director está autorizado a facturar la cuantía restante, o parte de ella, en una fecha posterior en ese año, si es necesario para cumplir con las obligaciones financieras de los Fondos.

Las contribuciones a los Fondos Generales se calculan a partir de las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidas por cada contribuyente en el año civil anterior. Las contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes y a los Fondos de Reclamaciones se calculan a partir de las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidas en el año anterior al año en que tuvo lugar el siniestro. Solo los contribuyentes en Estados que eran Miembros del Fondo FIDAC pertinente en el momento en que ocurrió el siniestro pagan contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes.



CÁLCULO DE CONTRIBUCIONES

CONTRIBUCIONES TOTALES RECAUDADAS (£)	÷	CANTIDAD TOTAL DE HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN TODOS LOS ESTADOS MIEMBROS (TONELADAS MÉTRICAS)	=	CUANTÍA POR TONELADA DE HIDROCARBUROS RECIBIDOS (£ POR TONELADA)
CANTIDAD DE HIDROCARBUROS RECIBIDOS POR CADA CONTRIBUYENTE	X	CUANTÍA POR TONELADA	=	CUANTÍA A PAGAR POR ESE CONTRIBUYENTE EN LIBRAS ESTERLINAS (£)



P. ¿QUÉ SE ENTIENDE POR HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN?

R. Por "hidrocarburos sujetos a contribución" se entienden petróleo crudo o fueloil pesado transportados por un buque tanque con destino a un Estado Miembro, o dentro del mismo, antes de que se produzca la entrega en un puerto o instalaciones terminales. Los FIDAC se basan en el volumen total de hidrocarburos transportados de esta manera para calcular las contribuciones y asignar a los contribuyentes en los Estados Miembros los costes de indemnización, los gastos relativos a las reclamaciones y los costes administrativos.

P. UNA EMPRESA QUE RECIBA HIDROCARBUROS TEMPORALMENTE EN UNA INSTALACIÓN DE ALMACENAMIENTO EN NOMBRE DE OTROS, ¿TIENE QUE PAGAR?

R. Es el primer receptor físico de los hidrocarburos en un Estado Miembro quien, por lo general, está obligado a pagar contribuciones, a condición de que los hidrocarburos hayan sido previamente transportados por mar. No importa si los hidrocarburos se reciben en nombre de otra empresa. Puede haber excepciones basadas en la legislación nacional.

P. ¿QUÉ SUCEDE SI NADIE RECIBE HIDROCARBUROS EN UN ESTADO MIEMBRO?

R. Si no existen entidades en un Estado Miembro del Fondo de 1992 que reciban más de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución en un año, el Estado debe informar igualmente al Fondo presentando una declaración de cantidad nula. El Estado contará con protección financiera por cualesquiera derrames procedentes de buques tanque, pero no tendría que pagar contribución alguna. Si el Estado es también Miembro del Fondo Complementario, dicho Estado pagará las contribuciones que corresponderían a la recepción de un millón de toneladas.

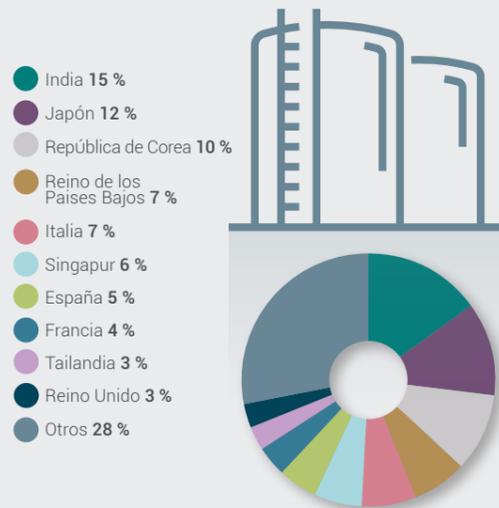
FONDO DE 1992

En las sesiones de diciembre de 2020 de los órganos rectores, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió no recaudar contribuciones de 2020 para el Fondo General. Decidió también no recaudar contribuciones de 2020 para los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Prestige*, el *Hebei Spirit*, el *Alfa I*, el *Nesa R3* ni el *Agia Zoni II*.

Por lo que se refiere al Fondo General, en vista de las dificultades derivadas de la pandemia de COVID-19 se decidió no recaudar contribuciones de 2020 para su pago a más tardar el 1 de marzo de 2021. Se decidió en cambio que el Fondo General tomaría un préstamo de £3,9 millones del Fondo de Reclamaciones Importantes del *Hebei Spirit* reembolsable a más tardar el 1 de marzo de 2022 con las contribuciones recaudadas en 2021.

En el gráfico circular que figura *infra* se muestran los 10 mayores receptores de hidrocarburos del Fondo de 1992.

HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN CADA ESTADO MIEMBRO DEL FONDO DE 1992 EN 2019 (NOTIFICADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020)



Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil 2019 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2020

ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2019 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
India	227 919 250	15,15 %
Japón	177 230 463	11,78 %
República de Corea	143 947 981	9,57 %
Países Bajos (Reino de los Países Bajos) ^{<1>} , <2>	110 511 447	7,35 %
Italia	108 142 752	7,19 %
Singapur	89 925 894	5,98 %
España	75 650 406	5,03 %
Francia	52 983 836	3,52 %
Reino Unido	52 514 932	3,49 %
Canadá	47 459 732	3,16 %
Tailandia	47 295 307	3,14 %
Turquía	35 079 826	2,33 %
Grecia	29 106 365	1,94 %
Emiratos Árabes Unidos	25 493 363	1,69 %
Alemania	25 468 654	1,69 %
Malasia	22 688 783	1,51 %
Suecia	20 191 408	1,34 %
Australia	20 178 341	1,34 %
Sudáfrica	19 303 578	1,28 %
México	17 832 654	1,19 %
Israel	14 183 255	0,94 %
Polonia	13 442 942	0,89 %
Finlandia	12 792 055	0,85 %
Portugal	12 258 049	0,81 %
Lituania	9 541 616	0,63 %
Noruega	9 341 898	0,62 %
Filipinas	8 999 629	0,60 %
Bulgaria	7 001 144	0,47 %
Dinamarca	6 765 886	0,45 %
China ^{<3>}	6 431 509	0,43 %
Croacia	6 181 465	0,41 %
Nueva Zelanda	5 805 715	0,39 %
Bélgica	5 524 595	0,37 %

ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2019 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
Bahamas	4 889 573	0,33 %
Côte d'Ivoire	3 034 787	0,20 %
Estonia	3 012 518	0,20 %
Irlanda	2 553 887	0,17 %
Angola	2 426 296	0,16 %
Malta	2 354 549	0,16 %
Ecuador	2 249 169	0,15 %
Jamaica	2 167 785	0,14 %
Sri Lanka	2 086 559	0,14 %
Uruguay	1 994 581	0,13 %
Brunei Darussalam	1 717 643	0,11 %
Colombia	1 196 704	0,08 %
Papúa Nueva Guinea	1 143 556	0,08 %
Mauricio	1 020 497	0,07 %
Qatar	914 581	0,06 %
Chipre	773 602	0,05 %
Marruecos	739 616	0,05 %
Ghana	518 509	0,03 %
Argelia	420 102	0,03 %
Aruba (Reino de los Países Bajos) ^{<1>}	375 589	0,02 %
República Unida de Tanzania	367 390	0,02 %
Túnez	304 702	0,02 %
Barbados	200 638	0,01 %
Curasao (Reino de los Países Bajos) ^{<1>}	179 719	0,01 %
Madagascar	177 822	0,01 %
Guyana	163 287	0,01 %
Total	1 504 178 391	

^{<1>} Países Bajos, Aruba, Curasao y Sint Maarten son asociados autónomos dentro del Reino de los Países Bajos, condición que los obliga a presentar informes sobre hidrocarburos sujetos a contribución directamente al Fondo de 1992. El Fondo Complementario no se ha extendido a Aruba, Curasao ni Sint Maarten.

^{<2>} Al 31 de diciembre de 2020 los Países Bajos habían presentado únicamente parte de los informes de 2019. Por consiguiente, el tonelaje total es una estimación.

^{<3>} El Convenio del Fondo de 1992 se aplica solamente a la Región Administrativa Especial de Hong Kong.

India

es el mayor contribuyente del Fondo de 1992; en 2019 notificó más del 15 % del total de hidrocarburos sujetos a contribución. Los contribuyentes de la India pagaron más de £2,1 millones al Fondo de 1992 en 2020, cifra que incluía £670 000 en concepto de antiguas contribuciones pendientes de pago.

15%

En 2019 no se recibieron hidrocarburos sujetos a contribución en los territorios de los 40 Estados Miembros siguientes:

Antigua y Barbuda, Cabo Verde, Camboya, Comoras, Congo, Dominica, Eslovaquia, Eslovenia, Federación de Rusia, Fiji, Gabón, Georgia, Granada, Hungría, Islandia, Islas Cook, Islas Marshall, Kenia, Letonia, Luxemburgo, Maldivas, Mónaco, Montenegro, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Niue, Palaos, Saint Kitts y Nevis, Samoa, San Vicente y las Granadinas, Serbia, Seychelles, Sierra Leona, Suiza, Tonga, Trinidad y Tobago, Tuvalu y Vanuatu.

Al 31 de diciembre de 2020 no se habían recibido informes sobre hidrocarburos correspondientes al año civil de 2019 de los territorios de los 21 Estados Miembros siguientes:

Albania, Argentina, Bahréin, Belice, Benín, Camerún, Djibouti, Gambia, Guinea, Irán (República Islámica del), Kiribati, Liberia, Mauritania, Omán, Panamá, República Árabe Siria, República Dominicana, Santa Lucía, Senegal, Sint Maarten (Reino de los Países Bajos) y República Bolivariana de Venezuela.

La inmensa mayoría de los Estados Miembros presentan sus informes a los FIDAC. Sin embargo, hay cuatro Estados Miembros con informes pendientes desde hace cinco años o más:

- República Dominicana (21 años),
- Santa Lucía (12 años),
- República Árabe Siria (11 años) y
- Albania (7 años).

La República Dominicana y la República Árabe Siria no han presentado informes al Fondo de 1992 desde que se constituyeron en Estados Miembros. La Secretaría continúa ofreciendo su asistencia a las autoridades competentes de esos Estados con el fin de obtener los informes pendientes y ayudarles a cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio del Fondo de 1992.

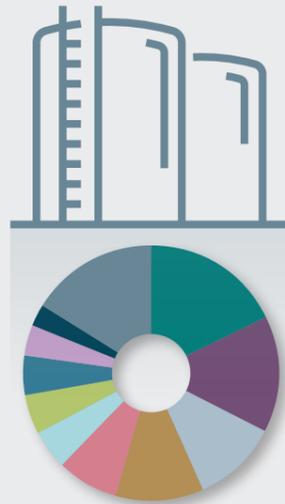
FONDO COMPLEMENTARIO

El Fondo Complementario se financia de la misma forma que el Fondo de 1992, si bien a sus Estados Miembros se aplica un tonelaje anual mínimo de un millón de toneladas. Cuando se recaudan contribuciones para el Fondo Complementario, los Estados Miembros que no recibieron hidrocarburos sujetos a contribución han de pagar contribuciones como si hubiesen recibido un millón de toneladas de hidrocarburos. Si el Estado Miembro tiene contribuyentes que en su conjunto recibieron menos de un millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución, debe pagar las contribuciones necesarias para cubrir la diferencia entre la cantidad de hidrocarburos recibidos por los contribuyentes y un millón de toneladas. En 2019, ocho Estados recibieron menos de un millón de toneladas y se les habría facturado la cuantía correspondiente de haberse recaudado contribuciones.

En las sesiones de diciembre de 2020 de los órganos rectores, la Asamblea del Fondo Complementario decidió no recaudar contribuciones de 2020 dado que no hubo siniestros que afectaran al Fondo Complementario.

HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN CADA ESTADO MIEMBRO DEL FONDO COMPLEMENTARIO EN 2019 (NOTIFICADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020)

- Japón 18 %
- República de Corea 15 %
- Reino de los Países Bajos 11 %
- Italia 11 %
- España 8 %
- Francia 5 %
- Reino Unido 5 %
- Canadá 5 %
- Turquía 4 %
- Grecia 3 %
- Otros 16 %



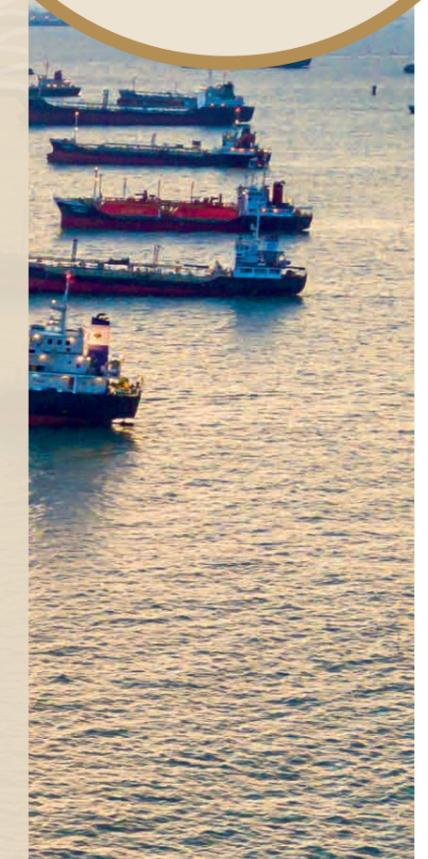
P. ¿CUÁNTO CUESTA SER MIEMBRO DEL FONDO DE 1992 O DEL FONDO COMPLEMENTARIO?

R. Los Estados no incurren en costes directos. Son las entidades receptoras de hidrocarburos situadas en los Estados las que son responsables del pago de contribuciones. No hay que pagar una cuota fija y el nivel de contribuciones varía cada año, en función de las cuantías de indemnización y de los gastos relativos a las reclamaciones que el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario deban pagar. Eso depende de los siniestros que hayan tenido lugar. El presupuesto administrativo anual de la Secretaría es relativamente pequeño. La cuantía facturada por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución (la recaudación) depende de las necesidades presupuestarias para ese año y de la cantidad total de hidrocarburos recibidos en el año civil pertinente.

Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil 2019 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo Complementario al 31 de diciembre de 2020

ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2019 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
Japón	177 230 463	17,84 %
República de Corea	143 947 981	14,49 %
Países Bajos (Reino de los Países Bajos) ^{1>}	110 511 447	11,12 %
Italia	108 142 752	10,88 %
España	75 650 406	7,61 %
Francia	52 983 836	5,33 %
Reino Unido	52 514 932	5,28 %
Canadá	47 459 732	4,78 %
Turquía	35 079 826	3,53 %
Grecia	29 106 365	2,93 %
Alemania	25 468 654	2,56 %
Suecia	20 191 408	2,03 %
Australia	20 178 341	2,03 %
Polonia	13 442 942	1,35 %
Finlandia	12 792 055	1,29 %
Portugal	12 258 049	1,23 %
Lituania	9 541 616	0,96 %
Noruega	9 341 898	0,94 %
Dinamarca	6 765 886	0,68 %
Croacia	6 181 465	0,62 %
Nueva Zelanda	5 805 715	0,58 %
Bélgica	5 524 595	0,56 %
Estonia	3 012 518	0,30 %
Irlanda	2 553 887	0,26 %
Marruecos	1 000 000	0,10 %
Barbados	1 000 000	0,10 %
Congo	1 000 000	0,10 %
Hungría	1 000 000	0,10 %
Letonia	1 000 000	0,10 %
Montenegro	1 000 000	0,10 %
Eslovaquia	1 000 000	0,10 %
Eslovenia	1 000 000	0,10 %
Total	993 686 769	

Esta tabla incluye los hidrocarburos recibidos y los que se estima que se habrían recibido en los Estados Miembros del Fondo Complementario, a efectos del cálculo de contribuciones.



En Congo, Eslovaquia, Eslovenia, Hungría, Letonia y Montenegro no se recibieron hidrocarburos sujetos a contribución en 2019; no obstante, a efectos del pago de contribuciones al Fondo Complementario, se considera que han recibido 1 000 000 de toneladas.

En 2019 se recibieron 200 638 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución en Barbados y 739 616 toneladas en Marruecos, pero a efectos del pago de contribuciones al Fondo Complementario se considera que recibieron 1 000 000 de toneladas cada uno.

^{1>} Al 31 de diciembre de 2020 los Países Bajos habían presentado únicamente parte de los informes de 2019. Por consiguiente, el tonelaje total es una estimación.

RELACIONES EXTERIORES

La Secretaría de los FIDAC lleva a cabo una serie de actividades que tienen por objeto fortalecer las relaciones de los FIDAC con los Estados Miembros y otras organizaciones internacionales, intergubernamentales y no gubernamentales.



QUÉ HACEMOS

ACTIVIDADES DE DIVULGACIÓN

Todos los años la Secretaría organiza o participa en eventos, tales como cursos prácticos nacionales y regionales, o hace presentaciones a fin de difundir el régimen internacional de responsabilidad e indemnización y así ayudar a implantar los convenios a nivel nacional y prestar ayuda a posibles reclamantes. Con frecuencia se organizan reuniones entre la Secretaría y las autoridades competentes de los Estados Miembros, que a menudo sirven para resolver cuestiones largamente pendientes, como el pago de contribuciones adeudadas y la presentación de informes sobre hidrocarburos recibidos.



CURSILLO DE INTRODUCCIÓN

De medio día de duración, este cursillo tiene por objeto ofrecer a los delegados que asisten a las reuniones de los FIDAC una idea del funcionamiento de los Fondos y una mayor comprensión de lo que sucede exactamente cuando ocurre un derrame de hidrocarburos.



CURSILLO DE LOS FIDAC

Se trata de un cursillo anual de una semana de duración que abarca todos los aspectos de la labor de los FIDAC y el régimen internacional de responsabilidad e indemnización en general. Incluye ejercicios prácticos que permiten a los participantes estudiar un siniestro hipotético y el proceso ulterior de presentación de reclamaciones. Se ofrece a participantes autofinanciados procedentes de Estados Miembros del Fondo de 1992 y propuestos directamente por sus Gobiernos. Cuenta con el apoyo de la OMI, el International Group, ITOPF, ICS e INTERTANKO, y a menudo incluye visitas a estas organizaciones y una visita guiada a la sede de Lloyd's of London.



COOPERACIÓN EN CURSO



Estrecha colaboración con la Secretaría de la OMI, en particular acerca del avance logrado por los Estados en relación con la ratificación e implantación de los convenios pertinentes y la realización de diversas actividades de divulgación para aumentar el conocimiento que existe del régimen internacional de responsabilidad e indemnización.



Prestación de asistencia a otras organizaciones mediante actividades de formación y ayuda dirigidas a los Estados.

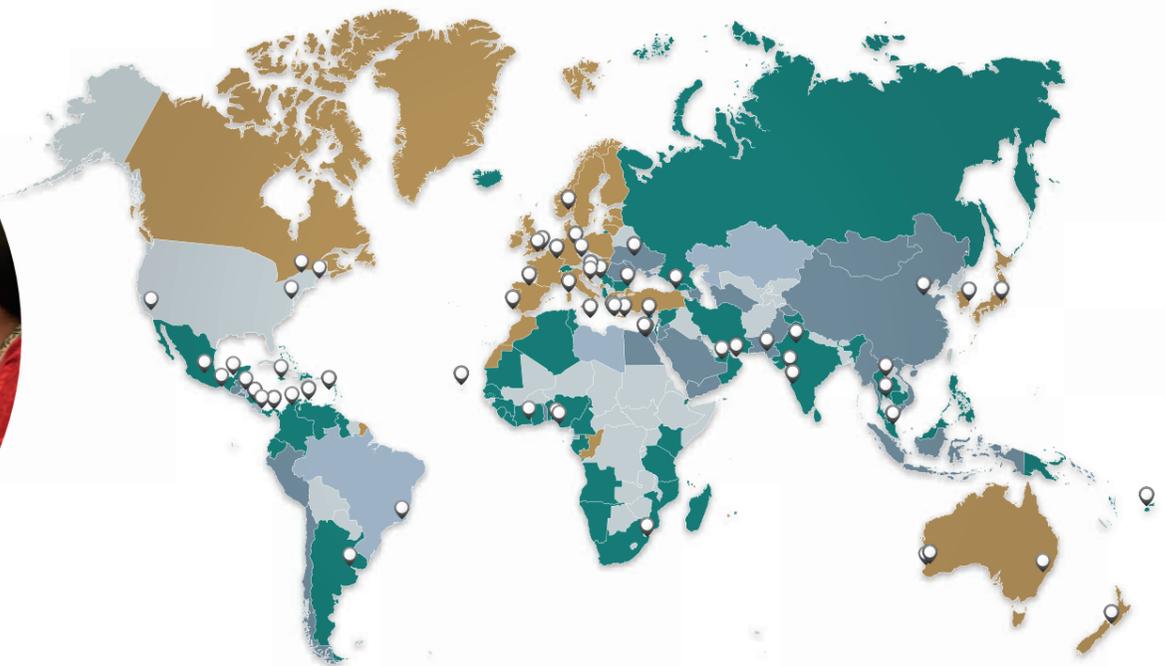


Colaboración estrecha con clubes del International Group of P&I Associations para trabajar armoniosamente en caso de producirse un siniestro.



Trabajo en colaboración con universidades y departamentos marítimos a fin de compartir conocimientos y dar a conocer el marco de trabajo de los FIDAC y su propósito.

ACTIVIDADES DE DIVULGACIÓN REALIZADAS DESDE 2016



ACTIVIDADES PRINCIPALES

Debido a la pandemia mundial y a las consiguientes restricciones impuestas a los viajes internacionales en 2020, fue inevitable cancelar o aplazar una serie de actividades, entre ellas el Cursillo anual de los FIDAC dirigido a participantes propuestos por los Estados Miembros del Fondo de 1992 y el Cursillo de introducción, destinado a los delegados que asisten por primera vez a las reuniones. Ello no obstante, la Secretaría logró participar en una serie de actividades celebradas a distancia, como se indica infra, y ha estado desarrollando herramientas y medios para asegurarse de poder continuar impartiendo formación a distancia y mantener un intercambio activo en línea con partes interesadas, en 2021 y posteriormente.

14/02/2020 Tokio (Japón)

Presentación en un curso práctico sobre derrames de hidrocarburos organizado por la Asociación Petrolera del Japón y financiado por el Ministerio de Economía, Comercio e Industria del Japón.



19/02/2020 Bruselas (Bélgica)

Presentación impartida conjuntamente con la OMI durante la Semana Europea del Transporte Marítimo acerca de por qué es necesario el Convenio SNP de 2010.

28/02/2020 Londres (Reino Unido)

Almuerzo de trabajo informal para representantes de Estados africanos con base en el Reino Unido.



15/07/2020 Formación a distancia

Presentación en un seminario en línea del proyecto GI WACAF acerca de preparación y lucha contra derrames de hidrocarburos.



01/08/2020 Formación a distancia

Asistencia jurídica a distancia a Gambia, Liberia, Namibia y Nigeria en colaboración con el proyecto GI WACAF.

27/10/2020 Formación a distancia

Participación en MEDEXPOL 2020, organizado para mejorar la cooperación regional en materia de respuesta a la contaminación marina por hidrocarburos y SNP en el Mediterráneo.



27/11/2020 Formación a distancia

Formación organizada por EMSA para Georgia sobre responsabilidad e indemnización.

OTROS SERVICIOS

SITIO WEB

Disponible en español, francés e inglés

En el sitio web principal se dispone de:

- información general sobre la labor y la estructura de las Organizaciones;
- información sobre los siniestros y estudios detallados de casos;
- información y perfiles de los Estados Miembros;
- las noticias más recientes y eventos venideros;
- todas las publicaciones para su descarga o su obtención en forma impresa (previa petición);
- acceso al sistema de notificación en línea (ORS).

En la sección Servicios de Documentos se dispone de

- documentos de las reuniones de los órganos rectores de los FIDAC, tanto de la más reciente como de todas las anteriores, desde 1978 (desde 1999 en español);
- el sistema de inscripción en línea para asistir a las reuniones;
- las resoluciones de los Fondos de 1992 y Complementario, y del ya clausurado Fondo de 1971;
- circulares;
- la posibilidad de registrarse para abrir una cuenta a fin de recibir directamente notificaciones acerca de los documentos de la siguiente reunión e información pertinente, noticias de actualidad sobre hechos y eventos de los FIDAC, y un medio más fácil de inscripción de asistentes múltiples a reuniones y de presentación de poderes en línea.



BREVE VÍDEO DE PRESENTACIÓN

Publicado por primera vez en mayo de 2018 y actualizado en 2019 y 2020, este corto vídeo se ha concebido para ofrecer una introducción general a aquellas personas que no estén familiarizadas con la Organización y su labor. Reúne toda la información básica necesaria, desde la notificación de hidrocarburos sujetos a contribución hasta los criterios de admisibilidad de las reclamaciones. Está disponible en español, francés e inglés, y se encuentra en la página Acerca de los FIDAC del sitio web.

PUBLICACIONES

Las siguientes publicaciones se pueden descargar desde el sitio web u obtener en copia impresa previa solicitud.

General



Paquete de información de reclamaciones



Orientación para los Estados Miembros



¿NUEVO DELEGADO ANTE LOS FIDAC? AQUÍ PUEDE ENCONTRAR ALGUNOS CONSEJOS IMPORTANTES:

RESUMEN DE NUESTRA LABOR



LOS FIDAC, A FONDO



OBTENGA MÁS INFORMACIÓN

Póngase en contacto con la Secretaría para concertar una reunión externalrelations@iopcfunds.org

Inscríbese al Cursillo de introducción a los FIDAC

MANTÉNGASE INFORMADO



PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN

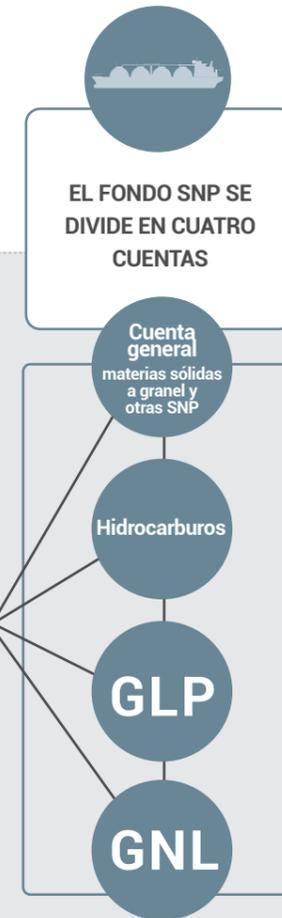
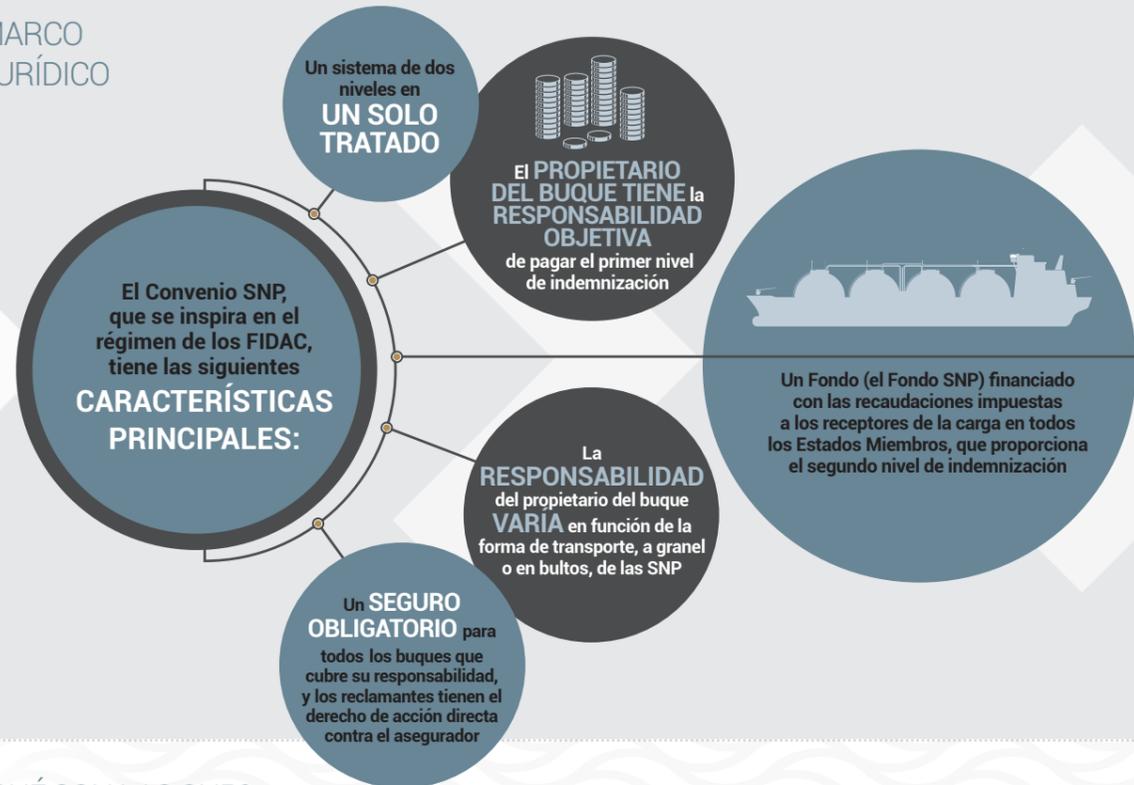
PÓNGASE EN CONTACTO CON NOSOTROS PARA ORGANIZAR UNA VISITA, EVENTO O ACTIVIDAD EN LA SECRETARÍA. ESTAMOS AQUÍ PARA AYUDAR.



EL CONVENIO SNP DE 2010

El Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010 (Convenio SNP de 2010) tiene como finalidad garantizar una indemnización adecuada, puntual y eficaz de las lesiones corporales, los daños materiales, los costes de y restauración, y las pérdidas económicas que se deriven del transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP).

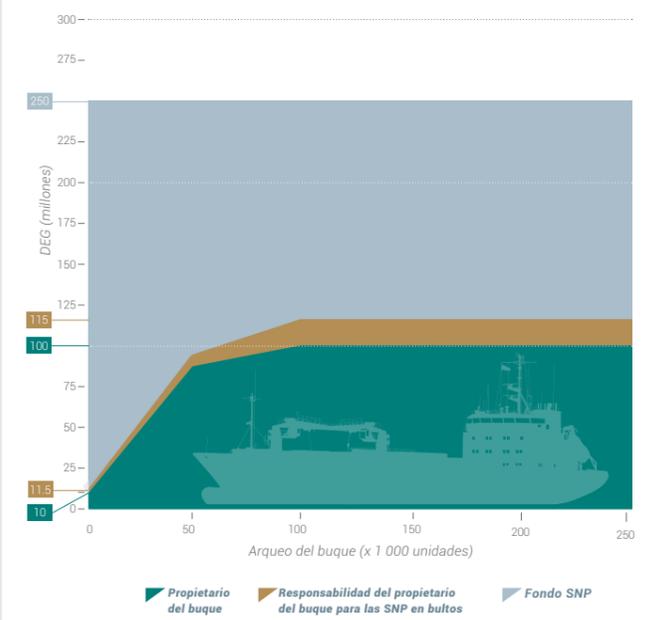
MARCO JURÍDICO



Cada cuenta cubrirá las reclamaciones atribuibles a la carga respectiva y será financiada por los receptores de esas cargas en los Estados Miembros, lo que significa que no habrá financiación cruzada entre las cuentas.

HASTA UN TOTAL DE 250 MILLONES DE DEG DISPONIBLES PARA CADA SINIESTRO

LÍMITES MÁXIMOS DE INDEMNIZACIÓN



¿QUÉ SON LAS SNP?



CONDICIONES PARA LA ENTRADA EN VIGOR

El Convenio SNP de 2010 entrará en vigor 18 meses después de la fecha en la que:

12 ESTADOS LO HAYAN RATIFICADO

Haya **4 ESTADOS** Contratantes que tengan un mínimo de **DOS MILLONES** de unidades de arqueo bruto cada uno

El volumen de la carga sujeta al pago de contribución a la cuenta general sea de al menos **40 MILLONES** de toneladas

ESTADO JURÍDICO DEL CONVENIO



Estados Contratantes al 1 de febrero de 2021:

- Canadá
- Reino de Dinamarca
- Reino de Noruega
- República de Turquía
- Sudáfrica

Dado que cuatro de estos Estados han notificado un arqueo bruto de más de dos millones de unidades de arqueo bruto cada uno (Canadá, Dinamarca,

Noruega y Turquía), se ha cumplido una de las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo SNP de 2010.

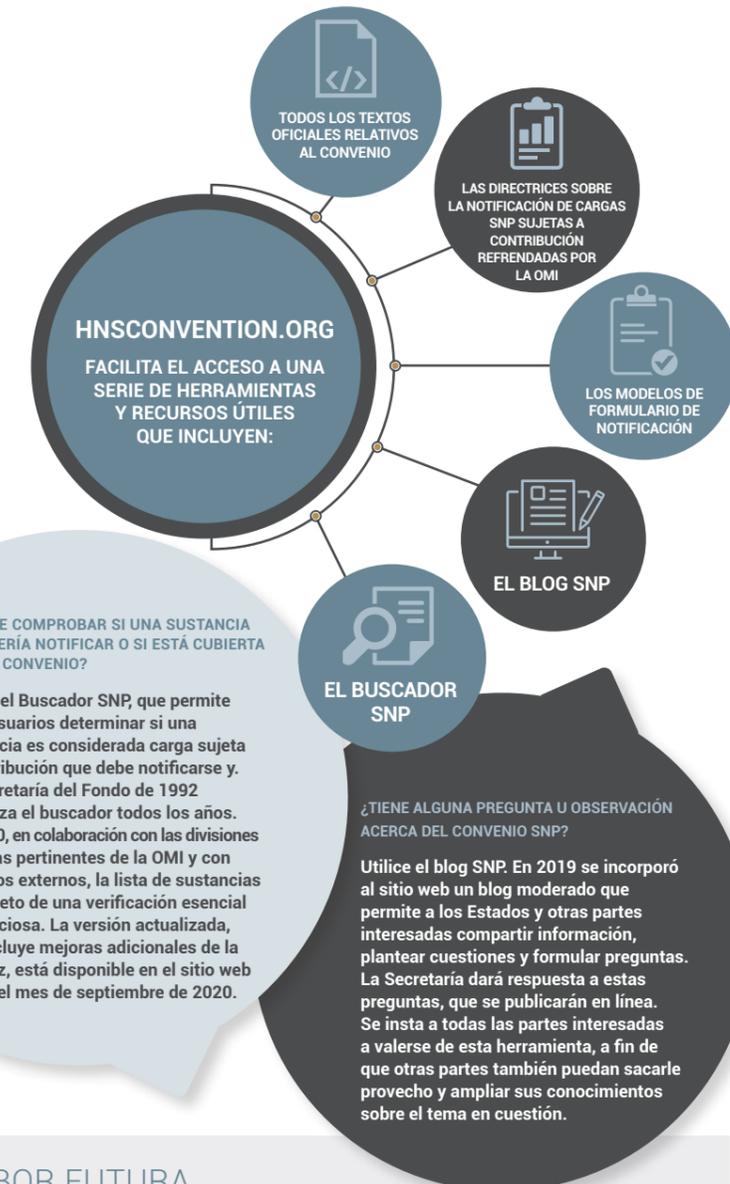
Otros Estados indicaron en varias ocasiones que estaban llevando a cabo la labor necesaria para la implantación del Convenio en 2020, con el fin de ratificarlo o adherirse a él en el transcurso de 2021 o 2022.

FUNCIÓN DE LOS FIDAC Y LABOR REALIZADA EN 2020

A la Secretaría del Fondo de 1992 se le encomendaron las tareas administrativas necesarias para establecer el Fondo SNP con motivo de la conferencia internacional, celebrada en abril de 2010, que adoptó el Protocolo relativo al Convenio SNP (Protocolo SNP de 2010). Desde entonces, y en estrecha colaboración con la secretaría de la OMI, la Secretaría del Fondo de 1992 ha continuado los preparativos para la entrada en vigor del Convenio.

SITIO WEB

La Secretaría se encarga del mantenimiento del sitio web www.hnsconvention.org, disponible en español, francés e inglés.



ASISTENCIA

En vista de la complejidad relativa de las obligaciones inherentes a la notificación de las cargas sujetas a contribución, la OMI, con la colaboración de la Secretaría de los FIDAC, ofrece asistencia a los nuevos Estados Contratantes para la verificación de los datos sobre las cargas sujetas a contribución cuando se le solicita.

Varios Estados que están avanzando hacia la implantación del Convenio SNP —entre ellos Alemania, Bélgica, Francia, los Países Bajos y la República de Corea— han provisto información actualizada a los FIDAC sobre las medidas que están tomando. En su sesión de diciembre de 2020, la Asamblea del Fondo de 1992 recibió detalles sobre dichos avances, y la Secretaría reiteró su disponibilidad para asistir a los Estados con cualquier asunto relativo a la implantación.

Los FIDAC suelen participar en diversos cursos prácticos sobre el régimen de responsabilidad e indemnización por derrames de hidrocarburos, lo cual permite a la Secretaría llevar a cabo presentaciones acerca de la importancia de introducir un sistema similar para las SNP. En febrero de 2020, el Director participó de un evento dedicado al Convenio SNP organizado por las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) durante la Semana Europea del Transporte Marítimo en Bruselas (Bélgica). Sin embargo, la mayoría de las otras actividades previstas para 2020 debieron ser pospuestas hasta nuevo aviso como consecuencia de la pandemia de COVID-19.

PREPARACIONES PARA LA ENTRADA EN VIGOR

Mientras continúa avanzando en su labor con vistas a la entrada en vigor del Convenio, la Secretaría contactó en 2020 con una serie de organizaciones que cuentan con los conocimientos pertinentes relacionados con el trámite de reclamaciones de indemnización —a saber, la Cámara Naviera Internacional (ICS), Cedre, el International Group, ITOPF y la OMI— con el fin de analizar la tramitación de reclamaciones relacionadas con siniestros SNP. La primera reunión tuvo lugar a distancia en noviembre de 2020, y se van a programar nuevas reuniones del grupo para 2021 con el fin de elaborar un proyecto de manual de reclamaciones de SNP.



ÓRGANOS RECTORES

- 36 Estructura de los órganos rectores
- 37 Observadores en las sesiones de los órganos rectores
- 38 Participación en las reuniones
- 39 Sesiones de los órganos rectores en 2020



ESTRUCTURA DE LOS ÓRGANOS RECTORES

ASAMBLEA DEL FONDO DE 1992 (Consejo Administrativo si no hubiese quorum)	COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992	ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO (Consejo Administrativo si no hubiese quorum)
Composición Todos los Estados Miembros del Fondo de 1992	Composición 15 Estados Miembros elegidos: 7 elegidos de entre los 11 que reciben la mayor cantidad de hidrocarburos y 8 elegidos de entre los demás Estados Miembros, tomando en cuenta una distribución geográfica equilibrada.	Composición Todos los Estados Miembros del Fondo Complementario.
Presidente Gaute Sivertsen* (Noruega)	Presidenta Gillian Grant* (Canadá)	Presidente Sungbum Kim* (República de Corea)
Primer vicepresidente Tomotaka Fujita* (Japón)	Vicepresidente Kanagalingam Selvarasah* (Malasia)	Primer vicepresidente Andrew Angel* (Reino Unido)
Segundo vicepresidente Aurenly Aguirre O. Sunza* (México)	Frecuencia de las reuniones Normalmente dos veces al año: • una sesión ordinaria en octubre/noviembre y • una sesión extraordinaria en marzo/abril, si fuese necesario.	Segundo vicepresidente Emre Dinçer* (Turquía)
Frecuencia de las reuniones Normalmente dos veces al año: • una sesión ordinaria en octubre/noviembre y • una sesión extraordinaria en marzo/abril, si fuese necesario.	Frecuencia de las reuniones Normalmente dos veces al año.	Frecuencia de las reuniones Generalmente dos veces al año: • una sesión ordinaria en octubre/noviembre y • una sesión extraordinaria en marzo/abril, si fuese necesario.
Función Órgano supremo del Fondo. Toma decisiones sobre presupuesto, contribuciones, nombramiento del Director y del auditor externo, adopción de los reglamentos interiores y financieros, política, etc.	Función Órgano auxiliar, constituido por la Asamblea para tomar decisiones sobre la política relativa a la admisibilidad de las reclamaciones. <i>Ningún Estado podrá formar parte del Comité Ejecutivo durante más de dos mandatos consecutivos</i>	Función Órgano supremo del Fondo. Toma decisiones sobre presupuesto, contribuciones, adopción de los reglamentos interiores y financieros, política, etc.

GRUPOS DE TRABAJO

Los grupos de trabajo se establecen ocasionalmente para examinar cuestiones específicas de interés para el Fondo de 1992. Los pormenores de los grupos de trabajo establecidos a lo largo de los años y las cuestiones en las que se centraron se facilitan en el sitio web.

*Presidentes o vicepresidentes desde diciembre de 2020.



OBSERVADORES EN LAS SESIONES DE LOS ÓRGANOS RECTORES



RELACIONES CON ESTADOS NO MIEMBROS

Los Estados que estén considerando adherirse al Convenio del Fondo de 1992 pueden solicitar la categoría de observador ante el Fondo de 1992. A dichos Estados se los invita a asistir y a participar en las reuniones de los FIDAC como observadores. Esto les permite tener una imagen más clara de los beneficios de constituirse en Estado Miembro del Fondo de 1992 y les brinda la oportunidad de familiarizarse con la manera en que los Estados Miembros adoptan decisiones en materia de tramitación de siniestros, pago de reclamaciones y el funcionamiento de la Secretaría del Fondo de 1992. Los Estados invitados a enviar observadores a las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992 automáticamente también tienen la categoría de observador ante el Fondo Complementario.

ESTADOS CON CATEGORÍA DE OBSERVADOR ANTE EL FONDO DE 1992 Y EL FONDO COMPLEMENTARIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020

Arabia Saudita	Indonesia
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Kuwait
Brasil	Líbano
Chile	Nauru (Estado Miembro del Fondo de 1992 desde el 23/03/21)
Egipto	Pakistán
Estados Unidos	Perú
Guatemala	República Popular Democrática de Corea
Honduras	Ucrania

RELACIONES CON ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Los FIDAC valoran la aportación de las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, ya que constituye una gran ayuda para el correcto funcionamiento del sistema internacional de indemnización. Las organizaciones que estén particularmente interesadas en la labor de los FIDAC pueden solicitar la categoría de observador ante el Fondo de 1992. A estas organizaciones se las invitará a asistir y a participar en las reuniones de los FIDAC en condición de observadoras.

ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES CON CATEGORÍA DE OBSERVADOR AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020

- Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo (REMPEC)
- Comisión Central para la Navegación en el Rin (CCNR)
- Comisión para la protección del medio marino del Báltico – Comisión de Helsinki (HELCOM)
- Comisión Europea
- Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)
- Organización de las Naciones Unidas
- Organización Marítima de África Occidental y Central (OMAOC)
- Organización Marítima Internacional (OMI)
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES CON CATEGORÍA DE OBSERVADOR AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020

- Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)
- BIMCO
- Cámara Naviera Internacional (ICS)
- Cedre
- Comité Maritime International (CMI)
- Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas de Europa (CRPM)
- Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)
- Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
- Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM)
- International Group of P&I Associations
- INTERTANKO
- ITOPF
- Organización Internacional para el Control de Derrames (ISCO)
- Sea Alarm Foundation (Sea Alarm)
- Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI)
- Unión Internacional de Salvadores (ISU)
- World LPG Association (WLPGA)

PARTICIPACIÓN EN LAS REUNIONES

GUÍA DEL DELEGADO

ANTES DE LA REUNIÓN

INSCRÍBASE PARA ASISTIR A LA REUNIÓN

Cuándo: Una semana antes del comienzo de la reunión a más tardar.

Cómo: En línea, en la página de Servicios de Documentos.

- Por qué:** 1) Por seguridad/para poder acceder al edificio.
2) Para garantizar que se asigna el espacio suficiente en la sala de conferencias.;
3) Para garantizar que su nombre figura en la lista oficial de participantes en la reunión.

Inscripción para asistir a la reunión de marzo de 2021

ABRA UNA CUENTA EN LA PÁGINA DE SERVICIOS DE DOCUMENTOS

Cuándo: En cualquier momento.
Cómo: En línea, en la página de Servicios de Documentos.

- Por qué:** 1) Para recibir notificaciones por correo electrónico cuando se publican nuevos documentos.
2) Para crear carpetas y almacenar lotes de documentos.
3) Para almacenar información de inscripciones anteriores e inscribir a varios participantes a la vez.

DESCARGUE Y REVISE LOS DOCUMENTOS DE LA REUNIÓN

Cuándo: Por lo general, todos los documentos se publican a más tardar dos semanas antes de la reunión en todos los idiomas de trabajo.

Cómo: Desde la página de Servicios de Documentos.

Por qué: Los documentos no están disponibles en versión impresa durante las reuniones, por lo que es importante acceder a ellos en línea con antelación.

PRESENTE SUS PODERES

Cuándo: Una semana antes del comienzo de la reunión a más tardar.

Cómo: Por correo electrónico, en línea en el momento de la inscripción o por correo postal.

- Por qué:** 1) Para confirmar la autoridad para actuar como representante de un Estado Miembro.
2) Para garantizar el derecho al voto en cualquier elección o en otras decisiones similares.

REUNIONES A DISTANCIA

Inscríbese en línea y presente sus poderes dos semanas antes para asegurarse de recibir el enlace para conectarse a la reunión.

Asista a la sesión de prueba de conectividad antes de la reunión.

LA PÁGINA WEB DE LOS SERVICIOS DE DOCUMENTOS SE ENCUENTRA EN: WWW.DOCUMENTSERVICES.IOPCFUNDS.ORG/ES/

DURANTE LA REUNIÓN

OCUPE SU ASIENTO EN LA SALA DE CONFERENCIAS PUNTUALMENTE

Cuándo: No más tarde de las 9:30 h.
Cómo: La disposición de los asientos se puede consultar fuera de la sala.

Por qué: Para determinar si en cada uno de los órganos rectores se ha logrado el *quorum*. Llegar tarde el primer día puede traducirse en la imposibilidad de convocar la Asamblea.

ENVÍE CUALQUIER DECLARACIÓN EXTENSA A LA SECRETARÍA

Cuándo: Lo antes posible.

Cómo: Por correo electrónico a conference@iopcfunds.org

- Por qué:** 1) Para ayudar a los intérpretes, quienes irán comunicando su declaración al tiempo que usted la pronuncia.
2) Para ayudar a la Secretaría a resumir los puntos clave para el proyecto de Acta de las decisiones o para la inclusión de la declaración literal, si se solicita en el momento de pronunciarla.

ADOpte EL ACTA DE LAS DECISIONES

Cuándo: El último día de la reunión.
Cómo: El proyecto de Acta de las decisiones está disponible para su revisión una hora antes de la sesión.

Por qué: Para confirmar que todos los debates y decisiones de la reunión quedan reflejados fielmente.

DESPUÉS DE LA REUNIÓN

LA VERSIÓN FINAL DEL ACTA DE LAS DECISIONES

El Acta de las decisiones de la reunión se publica en línea en inglés en un periodo de 14 días desde que concluye la reunión, y en español y en francés poco después.

PERMANEZCA EN CONTACTO

Se alienta a los delegados a que mantengan el contacto con la Secretaría en el periodo entre reuniones para realizar cualquier consulta e intercambiar información de utilidad, tal como la actualización de la información de contacto o los cambios de puesto en una delegación.

PARA MÁS INFORMACIÓN, SÍRVASE ENVIAR UN CORREO ELECTRÓNICO A CONFERENCE@IOPCFUNDS.ORG

En la página de los órganos rectores del sitio web puede encontrar más información sobre la próxima reunión de los órganos rectores de los FIDAC. Las últimas novedades sobre las próximas reuniones también se publican en Twitter: @IOPCFunds

SESIONES DE LOS ÓRGANOS RECTORES EN 2020



Los órganos rectores tenían previsto convocar sus sesiones extraordinarias en marzo de 2020 y sus sesiones ordinarias en noviembre de 2020. Sin embargo, como resultado de la pandemia de COVID 19 la reunión de marzo se canceló y la de noviembre se aplazó a diciembre. Debido a las restricciones impuestas a los viajes y al cierre actual del edificio de la OMI debido a la pandemia, por primera vez las sesiones de los órganos rectores de los FIDAC se celebraron a distancia. Esto obligó a suspender provisionalmente o a enmendar varios artículos de los Reglamentos interiores de los órganos rectores y procedimientos de las reuniones previa propuesta del Director por medio de los documentos de las reuniones. Estos cambios provisionales fueron examinados y convenidos por los Estados Miembros en la apertura de las sesiones.

La flexibilidad y la colaboración desplegadas por los Estados Miembros contribuyeron considerablemente a la realización satisfactoria de la reunión a distancia. Si bien la reunión se tradujo en una reducción del programa de trabajo y en una menor interacción entre las delegaciones, aportó no obstante otros beneficios, en particular un aumento de la participación de Estados que no siempre pueden asistir a las reuniones en Londres.

ASISTENCIA A LAS SESIONES DE OCTUBRE DE 2019



ASISTENCIA A LAS SESIONES DE DICIEMBRE DE 2020



SESIONES DE LOS ÓRGANOS RECTORES EN 2020

Los órganos rectores de los FIDAC celebraron una reunión virtual del 2 al 4 de diciembre de 2020, tras lo cual las sesiones se mantuvieron abiertas durante un corto periodo de contacto por correspondencia hasta el 17 de diciembre de 2020.



GAUTE SIVERTSEN
(NORUEGA)
PRESIDENTE DESDE
OCTUBRE DE 2011

TODOS LOS DOCUMENTOS, INCLUIDAS LAS ACTAS DE LAS DECISIONES COMPLETAS DE LAS SESIONES DE 2020 DE LOS ÓRGANOS RECTORES, ESTÁN DISPONIBLES EN LA PÁGINA SERVICIOS DE DOCUMENTOS DEL SITIO WEB DE LOS PRINCIPALES A CONTINUACIÓN SE OFRECE UN RESUMEN DE LAS PRINCIPALES CUESTIONES DEBATIDAS Y DE LAS DECISIONES ADOPTADAS.

ASAMBLEA DEL FONDO DE 1992 (25.ª SESIÓN)

Con el fin de facilitar la celebración de la primera reunión a distancia de la Asamblea del Fondo de 1992 y de asegurarse de que pudiera llevarse a cabo una sesión ordinaria en 2020, la Asamblea decidió enmendar y suspender provisionalmente determinados artículos del Reglamento interior que presuponen que las reuniones son presenciales. La Asamblea tomó nota de que estas decisiones sobre los procedimientos no se concibieron como una interpretación de los Convenios ni de los Reglamentos interiores de los órganos rectores ni tampoco con el fin de establecer un precedente para los métodos de trabajo de los FIDAC, sino simplemente para facilitar las sesiones a distancia en estas circunstancias excepcionales dictadas por la pandemia de COVID 19 reinante y para permitir a los órganos rectores adoptar las decisiones requeridas para que los FIDAC puedan continuar funcionando adecuadamente en 2021.

Acto seguido, la Asamblea procedió a tomar nota de las novedades notificadas por la Secretaría y a adoptar las decisiones correspondientes a una serie de puntos del orden del día.

En particular, la Asamblea adoptó una serie de decisiones importantes relativas a la administración de la Organización, entre ellas la aprobación de los estados financieros de 2019 y de un presupuesto administrativo para el Fondo de 1992 por un monto de £4 708 287 para 2021. Todas las decisiones acerca de la recaudación de contribuciones se reproducen en las páginas 14 a 16.

El Órgano de Auditoría común facilitó a la Asamblea información actualizada sobre el

estudio que realiza de los riesgos derivados de siniestros que afectan a los FIDAC en los casos en que los buques están asegurados por aseguradores que no son miembros del International Group of P&I Associations. Se examinaron los pormenores de las medidas que podrían adoptarse para abordar las cinco cuestiones que se plantearon.

Estaba previsto que el mandato de los miembros del Órgano de Auditoría común concluyera durante la reunión de diciembre de 2020. Tras haber recibido el informe final del sexto Órgano de Auditoría, la Asamblea agradeció a los miembros salientes la dura labor realizada y examinó las siete candidaturas propuestas por los Estados Miembros para el siguiente mandato de tres años del Órgano de Auditoría. Dado que la sesión se celebraba a distancia, la Asamblea decidió con carácter excepcional elegir a los miembros sirviéndose de un sistema seguro de votación en línea organizado por un proveedor externo. Los jefes de delegación votaron en línea y como resultado de la votación la Asamblea del Fondo de 1992 eligió a seis miembros y decidió designar presidenta a Birgit Sølling Olsen y vicepresidente a Vatsalya Saxena. En las páginas 24 a 26 figura la lista completa de los miembros.

El Órgano Asesor de Inversiones común presentó su informe y confirmó que estaba siguiendo de cerca y examinando periódicamente las inversiones de los Fondos, teniendo en cuenta el efecto de la pandemia en los mercados financieros mundiales.

La delegación de la India presentó un documento en el que propuso el examen de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 que incluyó una serie de enmiendas a estos convenios. Como resultado, se organizó un debate preliminar y se convino en que no sería posible examinar

satisfactoriamente los diversos puntos planteados en el documento ni la propuesta de establecer un grupo de trabajo en vista de la celebración a distancia y la duración de la reunión. Por tanto, se aplazó un debate a fondo de la cuestión hasta que la Asamblea del Fondo de 1992 pudiera reunirse de manera presencial para asegurarse de que los Estados Miembros pudieran someterla a un examen minucioso.

La Asamblea aprobó el texto del Acuerdo relativo a la sede del Fondo de 1992 revisado y autorizó al Director a firmarlo.

El presidente de la Asamblea del Fondo de 1992 informó a los órganos rectores de que el segundo mandato del Director expiraría el 31 de diciembre de 2021 y que, por tanto, el puesto quedaría vacante el 1 de enero de 2022. Señaló que en 2021 se expediría una circular invitando a los Estados Miembros del Fondo de 1992 a presentar candidaturas y que en la sesión ordinaria de noviembre de 2021 la Asamblea del Fondo de 1992 tendría que elegir a un nuevo director.

La Asamblea tomó nota también de que, si bien siguen siendo cinco los Estados Contratantes del Convenio SNP de 2010, varios Estados habían informado a la Secretaría de que habían avanzado considerablemente en sus esfuerzos por implantar y ratificar el Convenio, en particular Alemania, Bélgica, Francia, Países Bajos y la República de Corea. La delegación de Francia presentó un documento en que detalla el progreso realizado en el país, que incluye la creación de un sistema de notificación nacional.



SUNGBUM KIM
(REPÚBLICA DE COREA)
PRESIDENTE DESDE
OCTUBRE DE 2011

ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO (17.ª SESIÓN)

The Supplementary Fund Assembly participated in the debates and endorsed or took note of decisions taken by the 1992 Fund Assembly in respect of a number of items also relevant to the Supplementary Fund; in particular, with regard to the temporary suspension of rules of procedure to facilitate remote sessions, and the Audit Body's review of the risks arising from incidents involving the IOPC Funds where the ships were insured by insurers that were not members of the International Group. It approved the Financial Statements of the Supplementary Fund for 2019 and adopted an administrative budget for 2021 of £50 400. A management fee of £36 000 payable to the 1992 Fund for the financial year 2021 was also agreed upon by the Assembly in December 2020. The Assembly also approved the wording of the revised Supplementary Fund's Headquarters Agreement and authorised the Director to sign the Agreement.





GILLIAN GRANT
(CANADÁ)
PRESIDENTA DESDE
OCTUBRE DE 2019



COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992 (74.ª SESIÓN)

Se informó al Comité Ejecutivo de todas las novedades importantes surgidas durante el curso del año con respecto a los 11 siniestros en curso. Para mayor información, véanse las páginas 18 a 21.

Por lo que se refiere al siniestro del *Prestige*, el Comité Ejecutivo tomó nota de que, con arreglo a una decisión adoptada por la Audiencia Provincial de La Coruña, en noviembre de 2020 este tribunal hizo pagos por un total de EUR 51 537 619 a reclamantes que habían iniciado procedimientos judiciales en España y de que el Estado español, que había hecho pagos de indemnización por adelantado a víctimas en España, recibió EUR 40 740 852 del tribunal. Además, el Estado francés, que había realizado operaciones de limpieza en su litoral después del derrame, recibió EUR 9 268 952, y el gobierno local de Galicia y reclamantes particulares en España recibieron EUR 1 527 815. El Comité tomó también de que el abogado del Fondo de 1992 está trabajando juntamente con los abogados del Gobierno francés para considerar la forma de proceder con sus respectivas causas contra la American Bureau of Shipping (ABS).

El Comité tomó nota además de que en julio de 2020 se confirmó que todos los procedimientos judiciales relacionados con el siniestro del *Hebei Spirit* habían concluido y que el Fondo de 1992 había hecho un pago al asegurador, Assurancéföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club), para liquidar el saldo de KRW 3 400 millones (£2,3 millones), y que, por tanto, se había reembolsado la suma total pagada en exceso por el Skuld Club. El Tribunal de Seosan ha retirado o desestimado todas las demandas, por lo cual han concluido todos los procedimientos judiciales relacionados con el siniestro.

Por lo que se refiere al siniestro del *Agia Zoni II*, en diciembre se informó de que el Fondo de 1992 había recibido 421 reclamaciones por un monto de EUR 98,58 millones y USD 175 000 y que había hecho pagos de indemnización por un valor de EUR 14,66 millones.

Por lo que se refiere al siniestro del *Bow Jubail*, el Comité tomó nota de que el Tribunal de Apelación de La Haya había dictado sentencia el 27 de octubre de 2020, confirmando la resolución del Tribunal de Distrito de Róterdam, según la cual el propietario del buque no había demostrado convincentemente que los tanques del *Bow Jubail* no contenían residuos de hidrocarburos persistentes transportados a granel en el momento del siniestro, como se dispone en el artículo I.1) del CRC de 1992 y, por lo tanto, no se aplicaban el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, ni el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1996 (LLMC 76/96).

El propietario del buque había apelado (interpuso un recurso de casación) la sentencia ante el Tribunal Supremo de los Países Bajos alegando varias razones, en especial, la indebida carga de la prueba que le fue impuesta. El Fondo de 1992 podría solicitar adherirse al propietario del buque en el procedimiento judicial iniciado ante el Tribunal Supremo, pero correspondería a este último decidir si el Fondo de 1992 puede sumarse al procedimiento. Después de un debate, en el que participaron muchas delegaciones, el Comité convino en que el Fondo de 1992 debería solicitar adherirse al propietario del buque en el procedimiento de apelación ante el Tribunal Supremo con el fin de pedir a este una aclaración acerca de la cuestión del criterio jurídico que se aplicará para decidir si había residuos a bordo del *Bow Jubail*.

Además de los cuatro siniestros mencionados, el Comité tomó nota también de que la Secretaría había proporcionado información respecto de los siniestros del *Solar 1* (Filipinas, agosto de 2006), *Redferm* (Nigeria, marzo de 2009), *Haekup Pacific* (República de Corea, abril de 2010), *Alfa I* (Grecia, marzo de 2012), *Nesa R3* (Omán, junio de 2013), *Trident Star* (Malasia, agosto de 2016) y *Nathan E. Stewart* (Canadá, octubre de 2016).

MIEMBROS ACTUALES DEL COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992 (DESDE DICIEMBRE DE 2020 HASTA NOVIEMBRE DE 2021)

ALEMANIA	ITALIA
CANADÁ	LIBERIA
ECUADOR	MALASIA
ESPAÑA	MARRUECOS
FILIPINAS	PAÍSES BAJOS
GHANA	REPÚBLICA DE COREA
INDIA	TAILANDIA
ISLAS MARSHALL	

MIEMBROS DEL COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992 (DESDE OCTUBRE DE 2019 HASTA DICIEMBRE DE 2020)

CANADÁ	JAPÓN
CHINA	MÉXICO
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	REINO UNIDO
FRANCIA	REPÚBLICA DE COREA
GEORGIA	SINGAPUR
GHANA	SUDÁFRICA
JAMAICA	TAILANDIA
	TURQUÍA

EXAMEN FINANCIERO

44	Administración financiera
45	Principales datos financieros de 2020
47	Resumen de los Fondos de Reclamaciones Importantes

ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario cuentan con sendos Fondos Generales que cubren sus respectivos gastos de administración, incluidos los costes de administración de la Secretaría común y, en lo que respecta al Fondo de 1992, los pagos de indemnización y los gastos relacionados con reclamaciones hasta una cuantía máxima de 4 millones de DEG (alrededor de £4,2 millones) por siniestro. Para los siniestros en que la cuantía total de los pagos excede esa cifra se establecen Fondos de Reclamaciones Importantes. Cuando el pago de indemnización corresponde al Fondo Complementario, se establece un Fondo de Reclamaciones. Dado que no ha habido siniestros en los que haya debido intervenir el Fondo Complementario, no se ha establecido ningún Fondo de Reclamaciones.

Los estados financieros, preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (NICSP), ofrecen una visión integral de la situación financiera y el rendimiento financiero de la Organización como entidad. Las actividades de los Fondos se han clasificado en segmentos a partir de los Fondos Generales y de los Fondos de Reclamaciones Importantes. La información sobre cada flujo de actividad se facilita en las notas a los estados financieros.

El ejercicio económico va de enero a diciembre. La información relativa a los ingresos y gastos de 2020 se publica en el presente informe anual. Las cuentas anuales se someten a auditoría externa, son revisadas por el Órgano de Auditoría y posteriormente se presentan a los órganos rectores para su aprobación durante las sesiones de octubre/noviembre. Una vez aprobadas, se compilan y se publican bajo el título de "Examen financiero" en el sitio web de los FIDAC (www.fidac.org), en la página de Publicaciones.



PRINCIPALES DATOS FINANCIEROS DE 2019 - FONDO DE 1992

Cifras redondeadas de ingresos y gastos a reserva de la auditoría del auditor externo (preparadas con arreglo a las NICSP – sobre base contable de devengo)

INGRESOS	
CONTRIBUCIONES PAGADERAS EN 2020:	£
FONDO GENERAL	2 300 000
FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES DEL AGIA ZONI II	5 000 000
FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES DEL NESA R3	3 600 000
OTROS INGRESOS:	£
INTERESES SOBRE INVERSIONES	205 000
COMISIÓN DE ADMINISTRACIÓN PAGADERA POR EL FONDO COMPLEMENTARIO	38 000
TOTAL DE INGRESOS	11 143 000

COSTES ADMINISTRATIVOS	
SECRETARÍA COMÚN	£
PRESUPUESTO (EXCLUIDOS LOS HONORARIOS DEL AUDITOR EXTERNO CORRESPONDIENTES A LOS RESPECTIVOS FIDAC)	4 875 731
GASTOS (EXCLUIDOS LOS HONORARIOS DEL AUDITOR EXTERNO CORRESPONDIENTES A LOS RESPECTIVOS FIDAC)	3 934 205
HONORARIOS DEL AUDITOR EXTERNO RESPECTO DEL FONDO DE 1992	53 600

GASTOS EN RECLAMACIONES EN 2020			
SINIESTRO	INDEMNIZACIÓN	GASTOS RELACIONADOS CON RECLAMACIONES	TOTAL
	£	£	£
PRESTIGE	-	66 208	66 208
HEBEI SPIRIT*	2 275 799	42 930	2 318 729
NESA R3	-	27 389	27 389
ALFA I	-	77 869	77 869
AGIA ZONI II	2 798 207	823 658	3 621 865
OTROS SINIESTROS**	447 353	126 491	573 844
TOTAL DE GASTOS EN RECLAMACIONES	5 521 359	1 164 545	6 685 904

* Incluidos reembolsos provisionales de £4 587 para el FRI del Hebei Spirit, efectuados por el P&I club en concepto de costes comunes.

** Indemnización pagada respecto del siniestro del Trident Star reembolsada por el P&I club en virtud del STOPIA 2006.

PRINCIPALES DATOS FINANCIEROS DE 2019 - FONDO COMPLEMENTARIO

INGRESOS		£
CONTRIBUCIONES PAGADERAS EN 2020		-
OTROS INGRESOS		
INTERESES SOBRE INVERSIONES		5 987
TOTAL DE INGRESOS		5 987
GASTOS		£
COSTES ADMINISTRATIVOS		
COMISIÓN DE ADMINISTRACIÓN PAGADERA AL FONDO DE 1992		38 000
HONORARIOS DEL AUDITOR EXTERNO		4 400



RESUMEN DE LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES

Los primeros 4 millones de DEG de cada siniestro (equivalente en libras esterlinas) se pagan con cargo al Fondo General y cubren el pago de indemnizaciones y de gastos relacionados con reclamaciones. Para los siniestros en que la cuantía total de los pagos excede esta cifra se establecen Fondos de Reclamaciones Importantes. Estos costes acumulativos de los siniestros incluyen los gastos con cargo al Fondo General y con cargo a los Fondos de Reclamaciones Importantes. Todos los pagos de indemnización se efectúan en la moneda del Estado en el que sucede el siniestro. Véase la página 18 para mayor información acerca de cada siniestro.



GASTOS ACUMULATIVOS DE LOS SINIESTROS HASTA EL 31/12/2020 (SIN AUDITAR)	Prestige	Hebei Spirit	Alfa I	Agia Zoni II	Nesa R3
	£	£	£	£	£
Indemnización pagada hasta el 31/12/2019	106 621 900	117 299 805	10 856 126	10 109 180	6 703 800
Indemnización pagada en 2020	-	2 275 799	-	2 798 207	-
Total en concepto de indemnización	106 621 900	119 575 604	10 856 126	12 907 387	6 703 800
Gastos relacionados con reclamaciones pagados hasta el 31/12/2019	24 499 275	37 201 486	579 531	2 955 443	385 351
Gastos relacionados con reclamaciones pagados en 2020	66 208	42 930	77 869	823 658	27 389
Total de gastos relacionados con reclamaciones pagados	24 565 483	37 244 416	657 400	3 779 101	412 740
TOTAL de gastos (base de efectivo, incluidos 4 millones de DEG pagados para cada siniestro con cargo al Fondo General)	131 187 383	156 820 020	11 513 526	16 686 488	7 116 540

SALDOS DE LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES	Prestige	Hebei Spirit	Alfa I	Agia Zoni II	Nesa R3
	£	£	£	£	£
Saldo del Fondo al 31/12/2019 (sobre base contable de devengo – véanse los estados financieros para mayor información)	596 378	5 655 035	453 113	24 717 039	(3 182 979)
Provisión para indemnizaciones al 31/12/2019, añadida	682 321	2 254 939	-	2 265 328	-
Saldo de los Fondos al 31/12/2019 (base de efectivo ajustado)	1 278 699	7 909 974	453 113	26 982 367	(3 182 979)

Los Fondos de Reclamaciones Importantes se contabilizan conforme a la base contable de devengo, lo cual quiere decir que para efectos contables se reconocen los intereses producidos por las inversiones, las provisiones para indemnizaciones, las ganancias y pérdidas por variaciones de cambio en moneda extranjera y otros activos y pasivos. Los balances completos de cada Fondo de Reclamaciones Importantes se publican en los estados financieros.

CONTRIBUCIONES RECAUDADAS PARA LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES	Prestige	Hebei Spirit	Alfa I	Agia Zoni II	Nesa R3
	£	£	£	£	£
Contribuciones recaudadas, pagaderas a más tardar en marzo de 2020	119 000 000	131 500 000	8 075 000	41 000 000	3 600 000
Contribuciones de 2020, pagaderas el 1 de marzo de 2021	-	-	-	-	-
Total de contribuciones recaudadas o aprobadas	119 000 000	131 500 000	8 075 000	41 000 000	3 600 000

Cuando se establece un Fondo de Reclamaciones Importantes los órganos rectores pueden decidir recaudar contribuciones (véase la página 22 para mayor información acerca de las contribuciones). Por lo general, las recaudaciones se aprueban en las reuniones de octubre/noviembre, las facturas se expiden a los contribuyentes en noviembre y el pago de las contribuciones se realiza el siguiente mes de marzo, excepto en el caso de las contribuciones de pago diferido.

CRÉDITOS

Fotografías

Portada, interior de portada y páginas 3, 5, 8, 11, 15, 19, 23, 26, 33, 43 y 49
Shutterstock

Páginas 2, 4, 5, 12-15, 35-37 y 40-42
You Inspire Photography

Páginas 10, 28-29 y 39
FIDAC

Página 18
ITEN Media

Página 20
CGC

Página 21
Dirección General de Transporte Marítimo, Gobierno de India

Publicado por los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Copyright ©FIDAC 2021

La reproducción de esta publicación está permitida exclusivamente con fines personales y educativos, pero se deberá incluir la fuente.

Queda prohibida la reproducción, arriendo o préstamo con fines comerciales.

Se reservan todos los demás derechos.

Diseñado por thecircus.uk.com





**Fondos internacionales de indemnización de daños
debidos a contaminación por hidrocarburos**

4 Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Reino Unido

Teléfono: **+44 (0)20 7592 7100**

Correo electrónico: **info@iopcfunds.org**

Sitio web: **www.fidac.org**