



International Oil Pollution  
Compensation Funds

Fonds internationaux  
d'indemnisation pour les  
dommages dus à la pollution  
par les hydrocarbures

Fondos internacionales  
de indemnización de daños  
debidos a contaminación por  
hidrocarburos

## Sesiones de mayo de 2023 de los órganos rectores – Resumen

26 de mayo de 2023



Los órganos rectores de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) celebraron sesiones del martes 23 al jueves 25 de mayo de 2023 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), sita en Londres. Las sesiones del Consejo Administrativo del Fondo de 1992<sup>1</sup> y el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, así como la sesión extraordinaria de la Asamblea del Fondo Complementario, contaron con la asistencia de 63 Estados Miembros del Fondo de 1992, incluidos 22 Estados Miembros del Fondo Complementario; dos Estados observadores, y 11 organizaciones observadoras. La reunión fue presencial, complementada con un servicio de *streaming*.

### **Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 (80.ª sesión)**

Se facilitó información al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de siete de los 12 siniestros cuya gestión sigue en curso y que afectan a los FIDAC. En particular, se informó de las novedades relacionadas con los siniestros que se describen a continuación.

---

<sup>1</sup> En adelante, las referencias al "Consejo Administrativo del Fondo de 1992" deberán entenderse como referencias a "la 23.ª sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1992 actuando en representación de la 27.ª sesión extraordinaria de la Asamblea del Fondo de 1992".

### ***Princess Empress, Filipinas (marzo de 2023)***

Se informó al Comité Ejecutivo de un nuevo siniestro que afecta al Fondo de 1992. El buque *Princess Empress* se hundió frente al litoral de Filipinas en marzo de 2023 mientras transportaba una carga de 800 000 litros de fueloil. Posteriormente se observó un derrame de hidrocarburos en torno al lugar del hundimiento que se extendió a otras zonas, ocasionando daños por contaminación. El Fondo de 1992 ha estado colaborando estrechamente con el asegurador, el Shipowners' P&I Club, y con el Gobierno de Filipinas, y el Director visitó la zona afectada en abril de 2023. El Club y el Fondo han abierto una oficina de presentación de reclamaciones conjunta en Calapán (Mindoro Oriental), así como otros centros de recepción de reclamaciones con el objeto de facilitar la presentación de reclamaciones. Las reclamaciones de indemnización superarán muy en breve el límite del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y es muy posible que alcancen y superen el límite del Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanques, 2006 (enmendado en 2017) (STOPIA 2006). El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director a efectuar pagos con respecto a las pérdidas que se desprendan de este siniestro. Decidió además autorizarlo para firmar un acuerdo acerca de pagos interinos con el Club, con efecto retroactivo. El Director agradeció al Gobierno filipino, y en particular a su Servicio de Guardacostas, así como al Shipowners' P&I Club, su ayuda y óptima colaboración.

### ***Bow Jubail (Países Bajos, junio de 2018)***

El 31 de marzo de 2023 el Tribunal Supremo de los Países Bajos dictó sentencia en relación con el siniestro del *Bow Jubail*, en la que se confirmó que el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques de 2001) no era de aplicación a este siniestro, y que, por consiguiente, el *Bow Jubail* entraba dentro de la definición de "buque" con arreglo al CRC de 1992. Se prevé que el total de los daños debidos a contaminación excederá el límite que le corresponde al buque en virtud del CRC de 1992, en cuyo caso a este siniestro se le aplicará el Convenio del Fondo de 1992. Será de aplicación también el STOPIA 2006 y el propietario del buque reembolsará al Fondo de 1992 un máximo de 20 millones de DEG.

El Director señaló en la reunión que este caso podría tener repercusiones por lo que se refiere a la definición de "buque" con arreglo al CRC de 1992 o al Convenio sobre el combustible de los buques de 2001. El Comité lo autorizó a hacer pagos en relación con este siniestro y a firmar un acuerdo sobre pagos interinos con el asegurador del buque, el Gard P&I Club, que se aplicaría con efecto retroactivo. En la sesión del Consejo Administrativo se volvió a examinar la financiación de los pagos relativos a este siniestro y el posible aplazamiento del pago de las reclamaciones que pueda presentar el Gobierno de los Países Bajos (véase *infra*).

### **Consejo Administrativo del Fondo de 1992 (23.ª sesión) y sesión extraordinaria de la Asamblea del Fondo Complementario (11.ª sesión)**

Durante sus sesiones simultáneas, los órganos rectores adoptaron varias decisiones y tomaron nota de muy diversa información suministrada en relación con cuestiones relativas a la indemnización; cuestiones relativas a los tratados; políticas y procedimientos financieros, y cuestiones de carácter administrativo y relativas a la Secretaría.

### **Lecciones aprendidas del siniestro del *Trident Star***

Los órganos rectores tomaron nota de que, en noviembre de 2022, el Fondo de 1992 había celebrado una reunión con el Shipowners' Club, el asegurador del *Trident Star*, para revisar y analizar la gestión del siniestro con el fin de determinar las lecciones que se podían extraer de él y mejorar los procedimientos para futuros derrames, especialmente en el caso de siniestros a los que se aplique el STOPIA 2006. En la reunión se concluyó, entre otras cosas, que la excelente cooperación entre el Fondo de 1992 y el Club en el marco del STOPIA 2006 había acelerado el proceso de reembolso de las cantidades pagadas por el Fondo en concepto de indemnización, que el caso se vio favorecido por el conocimiento y la experiencia de la sucursal de Singapur del Shipowners' Club, en particular con respecto al uso de expertos locales, y que recientes avances tecnológicos y nuevas prácticas, como las reuniones en línea, serán de utilidad para la gestión de futuros siniestros, pues facilitarán la comunicación entre los aseguradores, los FIDAC, los expertos y los reclamantes, y brindarán más oportunidades al Fondo para contribuir al suministro de instrucciones a los expertos y a sus reuniones con los reclamantes acerca de reclamaciones complejas.

### **Posibles efectos de las sanciones en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización**

Los órganos rectores examinaron un documento presentado por la Secretaría acerca del posible efecto de las sanciones internacionales. El Director expresó su preocupación respecto de la gran cantidad de buques tanque que realizan operaciones peligrosas con un seguro muy bajo o inexistente, lo que pone en riesgo a los Estados Miembros, los contribuyentes y los FIDAC, sin que los Fondos tengan los medios para mitigar ese riesgo. También hizo una breve referencia al siniestro del *MT Pablo*, ocurrido frente a la costa de Malasia, y dijo que representaba un duro recordatorio de este considerable riesgo. Recordó que los Estados de abanderamiento, de conformidad con el Convenio del Fondo de 1992, tenían la obligación de asegurarse de que los buques contaran con un seguro adecuado y que, con arreglo al Convenio, los Estados rectores del puerto, por su parte, estaban obligados a cerciorarse de que los buques que entrasen a puerto, con independencia de su pabellón, hubieran sido asegurados adecuadamente. Varias delegaciones se mostraron de acuerdo con las preocupaciones del Director. Durante el debate de esta cuestión los Estados Miembros se refirieron a los considerables peligros para el medio ambiente representados por los trasvases de hidrocarburos buque a buque en mar abierta, el aumento de la "flota fantasma" y la edad y condición de los buques que la conforman, el menoscabo de los convenios de la OMI y el inevitable aumento del riesgo de que ocurran siniestros y de la exposición de los FIDAC a ese riesgo.

### **Cuestiones relativas al presupuesto y cálculo de las contribuciones**

Tras la adopción de las decisiones por parte del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 para autorizar al Director a hacer pagos de indemnización con respecto a los siniestros del *Princess Empress* y el *Bow Jubail*, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 aprobó la propuesta del Director para que todo gasto por encima de la suma pagadera con cargo al Fondo General con respecto a cualquiera de estos dos siniestros pagadero antes del 1 de marzo de 2024 se financie con un préstamo al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Princess Empress* o el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Bow Jubail*, según corresponda.

### **Medidas para animar a la presentación de los informes sobre hidrocarburos: aplicación de la Resolución Nº 12 del Fondo de 1992 con respecto al siniestro del *Bow Jubail***

El Consejo Administrativo del Fondo de 1992 tomó nota de que, al 22 de mayo de 2023, con la excepción de un contribuyente de Bonaire y San Eustaquio, los Países Bajos habían terminado de presentar los informes sobre hidrocarburos de 2021 y 2022. Sin embargo, se tomó nota de que seguían pendientes de presentación informes de Bonaire y San Eustaquio de dos contribuyentes correspondientes a los años 2004 a 2009, y de un contribuyente correspondientes a los años 2019 a 2021. A la luz del siniestro del *Bow Jubail*, el Director señaló a la atención del Consejo Administrativo la Resolución Nº 12 del Fondo de 1992, que dispone que cuando un Estado es responsable de un retraso en la presentación de dos o más informes sobre hidrocarburos, toda reclamación presentada por la Administración de ese Estado se someterá a un proceso de admisibilidad, pero que el pago en sí se aplazará hasta que se rectifique el atraso en la presentación de los informes. El Consejo Administrativo del Fondo de 1992 tomó nota de que se preveía que el Gobierno de los Países Bajos presentara al Fondo de 1992 una reclamación de indemnización con respecto al siniestro del *Bow Jubail* y por una gran mayoría convino con la propuesta del Director de que se aplicara la Resolución Nº 12 con respecto a este siniestro. Se acordó que esta cuestión se volviera a examinar en la próxima sesión de la Asamblea del Fondo de 1992, en noviembre de 2023, a fin de evaluar el estado de la presentación de informes y decidir si procede aplazar en su momento el pago de las reclamaciones al Gobierno de los Países Bajos hasta que se rectifique el atraso en la presentación de informes.

### **Convenio SNP de 2010**

En el momento de celebrarse las sesiones, el número de Estados Contratantes del Convenio SNP de 2010 seguía siendo de seis (Canadá, Dinamarca, Estonia, Noruega, Sudáfrica y Turquía). Ya se ha establecido un plan de acción de las tareas que deberá realizar la Secretaría del Fondo de 1992 en relación con los preparativos para la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010, del cual se ocupan los miembros pertinentes de la Secretaría. El informe suministrado en esta reunión se centró en la nota recientemente publicada por la Secretaría en que se resumen los principales problemas relativos a la presentación de informes sobre cargas SNP que han de resolverse antes de la entrada en vigor del Convenio y en que se propone una serie de posibles soluciones de tales problemas. Además, la Secretaría informó de los resultados de dos cuestionarios que se habían entregado a los Estados Contratantes y a los que se espera que ratifiquen en breve el Convenio, en los que se solicitaba información acerca de sus respectivas legislaciones en relación con la presentación de informes sobre cargas SNP.

También se suministró un resumen del seminario celebrado en abril de 2023, organizado por Canadá en colaboración con la OMI y los FIDAC, y la Secretaría informó de que tenía la intención de organizar otro seminario inmediatamente antes de las sesiones de los órganos rectores de los FIDAC en el primer semestre de 2024. En el sitio [hnsconvention.org](https://hnsconvention.org) se puede obtener más información acerca de todas las cuestiones relacionadas con el Convenio SNP de 2010.

## **Otras decisiones**

Los órganos rectores también adoptaron decisiones en relación con lo siguiente:

- La enmienda a los artículos pertinentes de los Reglamentos interiores de los órganos rectores para adelantar la fecha límite para la presentación de poderes de los representantes de los Estados Miembros a más tardar cinco días laborables antes de la apertura de las sesiones.
- La autorización del Director para hacer la transferencia necesaria del capítulo I (Personal) al capítulo VII (Honorarios de la auditoría externa) dentro del presupuesto de 2022 del Fondo de 1992 a fin de cubrir el coste para la Secretaría de la auditoría de 2022.
- La autorización del Director para el pago de £44 325 del capítulo 'Pagos imprevistos' del presupuesto de 2023 del Fondo de 1992 a fin de cubrir el aumento extraordinario del cargo por servicios en 2023 pagadero a la OMI.

Además, tomaron nota de la información presentada con respecto a:

- la elección venidera, en noviembre de 2023, de miembros del Órgano de Auditoría común y la convocatoria prevista para las propuestas de candidatos que serán anunciadas en una circular poco después de la reunión de mayo de 2023; y
- los servicios de apoyo prestados por la Secretaría a los Estados Miembros, en particular las diversas actividades de formación presenciales y en línea que ofreció previa solicitud y las actividades anuales de formación y enseñanza que organizó.

## **Fechas y formato de la futura reunión**

Al cabo de un debate acerca de las posibles opciones del formato de futuras reuniones de los FIDAC, se determinó que no se adoptaría ninguna decisión al respecto antes de que se confirmen los resultados de la experiencia de la OMI, que continuará celebrando reuniones híbridas a manera de prueba hasta septiembre de 2023. Por tanto, la próxima reunión de los órganos rectores de los FIDAC será presencial, en la semana que se inicia el 6 de noviembre de 2023. También en esa ocasión la reunión se complementará con un servicio de *streaming*. Antes de la reunión el Director seguirá en contacto regular con la Secretaría de la OMI, tomará nota de los resultados del venidero examen de la experiencia de la OMI, que se prevé que se notificará al Consejo de la OMI en julio de 2023, y, en la reunión de noviembre, informará acerca de las novedades surgidas, en particular con respecto a las enmiendas a artículos de los Reglamentos interiores y a los recursos humanos y financieros requeridos para la celebración de dichas reuniones.

---

Nota: Lo anterior es un resumen de los aspectos más importantes de las sesiones y no las abarca íntegramente. La versión completa del Acta de las decisiones se puede obtener en la página de Servicios de Documentos del sitio web de los FIDAC: [www.fidac.org/es](http://www.fidac.org/es)