

20 23

INFORME ANUAL • FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

INFORME ANUAL



INTRODUCCIÓN

Los FIDAC en 2023: Observaciones de los presidentes	04
Reseña del Director	06
Visión global de los Fondos	08
Marco jurídico	10
REVISIÓN OPERACIONAL	14
Secretaría	16
Administración	18
Indemnización y gestión de reclamaciones	20
Siniestros que afectan a los FIDAC	23

Informes sobre hidrocarburos y contribuciones	32
Relaciones exteriores	38
El Convenio SNP de 2010	42

ÓRGANOS RECTORES

Estructura de los órganos rectores y titulares de los puestos en 2023	48
Observadores en las sesiones de los órganos rectores	50
Sesiones de los órganos rectores en 2023	52

EXAMEN FINANCIERO	56
Administración financiera	58
Principales datos financieros de 2023	59
Resumen de los Fondos de Reclamaciones Importantes	61

CRÉDITOS	62
-----------------	-----------

Los FIDAC en 2023: Observaciones de los presidentes

Me produce un gran placer presentar este Informe anual y hacer una reflexión sobre los numerosos logros y actividades de los FIDAC en 2023. Como presidente de la Asamblea del Fondo de 1992, no solo tuve el honor de presidir dos sesiones de este órgano rector, sino que también participé en debates con el Director, la Secretaría y el Órgano de Auditoría sobre diversos asuntos a lo largo del año.

Esta colaboración periódica me aportó un mayor conocimiento de los esfuerzos desplegados por el Director y su personal para llevar a cabo las principales tareas que son necesarias para dirigir la Organización y mejorar su eficiencia. Cabe señalar que esta pequeña Secretaría es plenamente consciente de que responde ante un gran número de miembros de la comunidad internacional y hace todo lo posible para garantizar la transparencia en la toma de decisiones y en las prácticas internas. Esto es de suma importancia en todo momento, pero especialmente en la situación geopolítica actual, que se caracteriza por la existencia de conflictos armados que pueden poner en peligro el tráfico marítimo y generar un mayor riesgo de contaminación por hidrocarburos. Prueba de ese trabajo son los informes, la documentación y la información proporcionada a los Estados Miembros y sus contribuyentes a través del sitio web de los FIDAC, que sigue siendo un recurso extremadamente útil.

En cada sesión de los órganos rectores se invita a los Estados Miembros a que adopten importantes decisiones y a que impartan instrucciones al Director sobre una amplia variedad de asuntos que resultan clave para el buen funcionamiento del régimen y que a menudo guardan relación con cuestiones financieras, administrativas o de política. En las sesiones de 2023 se asistió a importantes debates sobre estos puntos, en especial por lo que respecta a las nuevas medidas para facilitar la recaudación exhaustiva de contribuciones; el establecimiento de dos nuevos fondos de reclamaciones importantes; los planes para el nombramiento de un nuevo auditor externo,

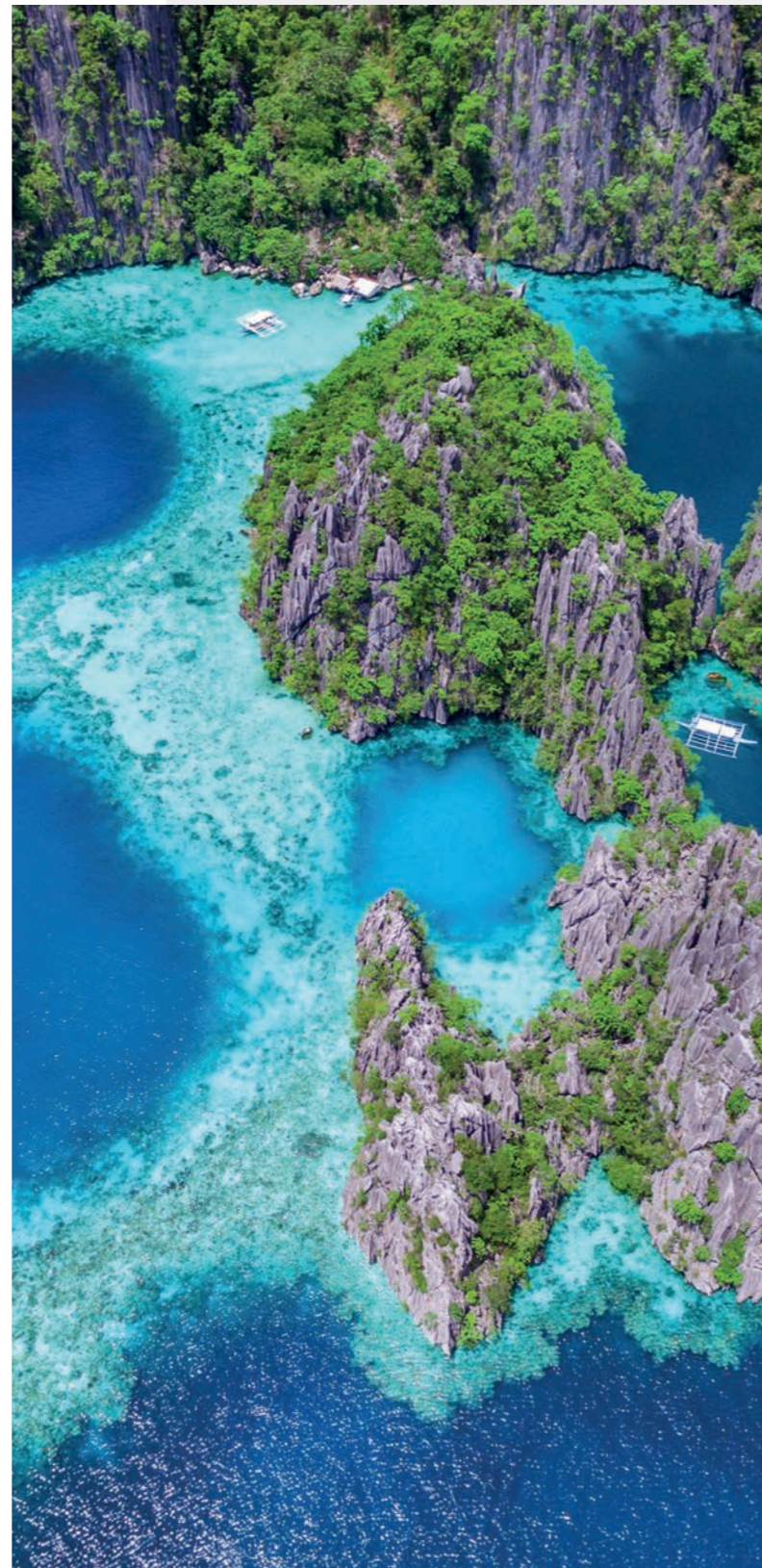


y la elección de nuevos miembros del Órgano de Auditoría común. En las páginas 52 a 55 se ofrece información adicional sobre estas deliberaciones.

Con el fin de garantizar una amplia variedad de opiniones durante los debates, es importante que los Estados Miembros asistan a las reuniones de los FIDAC. En este sentido, me agradó comprobar el aumento en la representación en noviembre de 2023. Además, en esa reunión, los órganos rectores eligieron nuevos presidentes y vicepresidentes para el año entrante, y estoy encantado de que la Organización haya alcanzado por vez primera un equilibrio de género entre los titulares de esos puestos.

Estoy deseando prestar servicio junto a todos mis colegas presidentes en 2024, continuar con la cooperación y la colaboración entre el Director, la Secretaría y los Estados Miembros, y trabajar conjuntamente en defensa de los principios del régimen internacional de responsabilidad e indemnización.

Antonio Bandini
Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992



Tuve el honor de ser elegido presidente de la Asamblea del Fondo Complementario en las sesiones de octubre de 2022 y disfruté mucho de mi primer año en el puesto en 2023.

"Los 32 Estados Miembros del Fondo Complementario han demostrado claramente su compromiso con la protección tanto del medio ambiente como de sus ciudadanos, garantizando para ellos el acceso al máximo nivel de indemnización."



Durante el año no se produjo ningún siniestro que afectara al Fondo Complementario y, por tanto, la Organización tiene naturalmente una carga de trabajo más liviana que la de su Organización asociada, el Fondo de 1992. Si bien solo se recurrirá al Fondo Complementario para que proporcione indemnización a los Estados Miembros cuando las reclamaciones resultantes de un siniestro excedan la cuantía disponible con arreglo al Convenio del Fondo de 1992, sigue siendo vital que la Organización esté preparada desde el punto de vista financiero y operacional para entrar en escena en cualquier momento. La Asamblea desempeña un papel crucial en esa labor preparatoria y, en 2023, adoptó una serie de decisiones para garantizar la estabilidad constante de la Organización en diversos frentes. Estas decisiones se explican en las páginas 52 a 55.

Al optar por adherirse al Fondo Complementario, sus 32 Estados Miembros han demostrado claramente su compromiso con la protección tanto del medio ambiente como de sus ciudadanos, garantizando para ellos el acceso al máximo nivel de indemnización de conformidad con el régimen internacional de responsabilidad e indemnización. Confío en poder ver a más Estados realizando idéntico e importante compromiso en 2024.

François Marier
Presidente de la Asamblea del Fondo Complementario

Fallecimiento del capitán David Bruce, de las Islas Marshall

Fue con mucho pesar que los FIDAC recibieron, en octubre de 2023, la noticia del fallecimiento del capitán David Bruce, representante de las Islas Marshall en las reuniones de los FIDAC durante muchos años y antiguo presidente del Consejo Administrativo del Fondo de 1971.

El capitán Bruce asistió a las sesiones de los órganos rectores de los FIDAC durante más de 20 años. Durante ese tiempo, contribuyó activamente a los debates mantenidos en la sala de reuniones, demostrando frecuentemente su experiencia y sus conocimientos en materia marítima en forma de intervenciones oportunas y bien sopesadas, que a menudo facilitaban discusiones constructivas entre los Estados Miembros. Su apoyo a la labor de la Organización fue enormemente apreciado durante su etapa como delegado. En particular, como presidente del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, cargo que ocupó durante más de seis años, sus excelentes dotes diplomáticas y su sabiduría resultaron fundamentales en la liquidación del primer FIDAC (el Fondo de 1971), en 2014.



"Esta pequeña Secretaría responde ante un gran número de miembros de la comunidad internacional y hace todo lo posible para garantizar transparencia."

Reseña del Director

Al echar la vista atrás, 2023 fue un año en el que los FIDAC demostraron claramente el papel esencial que siguen desempeñando en la lucha contra los siniestros de contaminación por hidrocarburos en todo el mundo. Cumplieron satisfactoriamente con su misión, gestionando el pago de indemnizaciones, el financiamiento del sistema y el funcionamiento de la Secretaría de manera eficiente y eficaz.

A lo largo del año, tanto en las reuniones de los órganos rectores como en talleres, seminarios, conferencias y reuniones bilaterales, he aprovechado cada oportunidad para resaltar las ventajas del régimen internacional de responsabilidad e indemnización ante aquellos Estados que aún no son parte en los Convenios. También he subrayado la importancia de mantener una colaboración periódica y una sólida cooperación con los Estados Miembros existentes. Junto con mis dedicados colegas de la Secretaría, hemos trabajado con representantes de los Estados Miembros, el Órgano de Auditoría y agentes clave para hallar la manera de proporcionar un servicio eficiente a todas las partes interesadas, procurar soluciones para problemas específicos e introducir mejoras cuando fuera posible.



Siniestros nuevos y en curso

El siniestro del *Princess Empress*, acaecido en febrero de 2023, ha dado lugar a considerables daños por contaminación y a la presentación de más de 35 000 reclamaciones de indemnización hasta el momento. La remota ubicación de un gran número de reclamantes y su limitada capacidad para rellenar formularios de reclamaciones directamente, o para recibir pagos por los métodos bancarios habituales, ha obligado al Fondo de 1992 a adaptarse para garantizar el cumplimiento de su misión y pagar indemnizaciones a todas aquellas personas cuyos medios de subsistencia se han visto afectados por este derrame. Estoy muy orgulloso de cómo el personal involucrado en todos los niveles respondió a estos desafíos particulares, y de su determinación para trabajar con el asegurador en la búsqueda de soluciones.

En las páginas 25 a 29 se proporciona información adicional sobre este siniestro.



Incumplimiento de las obligaciones por parte de los Estados

A menudo he subrayado que la presentación de los informes sobre hidrocarburos y el pago de las contribuciones de manera oportuna son esenciales para el funcionamiento del régimen de responsabilidad e indemnización. Estas obligaciones están firmemente establecidas en los tratados pertinentes, pero lamentablemente algunos Estados las siguen incumpliendo. Ya existe una resolución para cada Fondo en la que se establecen medidas para instar al cumplimiento. En 2023, la Asamblea del Fondo de 1992 consideró por vez primera la adopción de una decisión para aplicar esta resolución con respecto a un Estado Miembro y, aunque finalmente no fue necesaria, el valor de contar con dicha resolución y sus precisas disposiciones se hizo palpable. Me agradó, por tanto, que en noviembre de 2023 cada una de las Asambleas aprobaran un proyecto de resolución nuevo, cuidadosamente redactado, en el que me autorizan a expedir facturas basadas en estimaciones de hidrocarburos recibidos. Esto significa que, de ahora en adelante, las lagunas en la presentación de informes no impedirán enviar facturas a los contribuyentes responsables por las sumas adeudadas. Confío en que estas dos resoluciones marquen la diferencia a la hora de mantener el reparto equitativo de los costes y hacer que el sistema siga funcionando de manera fluida. En las páginas 32 a 37 se proporciona información adicional al respecto.



Entrada en vigor del Convenio SNP de 2010

No solo aumentó a ocho el número de Estados contratantes del Protocolo SNP de 2010 (el 75 % del número de Estados necesarios para activar su entrada en vigor), sino que otros Estados han dado pasos concretos para adherirse a este importante Convenio, según lo comunicaron en el valioso taller celebrado en abril de 2023. La atención se centra ahora en una serie de consideraciones prácticas de importancia para garantizar la adhesión de esos Estados y otros, en especial por lo que respecta a la gestión de la notificación de cargas SNP. Ciertamente, la labor de la Secretaría en este ámbito se incrementó en 2023 y lo hará aún más a medida que nos acerquemos a la entrada en vigor. Para más información, sírvase consultar las páginas 38 a 41.



Posibles efectos de las sanciones internacionales

A lo largo del pasado año manifesté mi preocupación por los posibles efectos de las sanciones internacionales en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización. Los últimos datos han arrojado un importante aumento en el tamaño de la llamada flota "fantasma" o "en la sombra", lo que a su vez podría derivar en un mayor riesgo de que se produzcan accidentes y derrames de hidrocarburos, una mayor dificultad a la hora de atribuir responsabilidad cuando se producen derrames originados en los buques y una situación de falta del seguro adecuado u otra garantía financiera. Ello expone a los FIDAC y sus contribuyentes a un mayor riesgo de tener que pagar la indemnización plena por derrames de hidrocarburos si no existe una cobertura de seguro suficiente para hacer frente a la responsabilidad del propietario del buque. En ambas reuniones de los órganos rectores en 2023 recordé a los Estados Miembros su obligación, en virtud del CRC de 1992, de asegurarse de que los buques tanque cuentan con un certificado del CRC y señalé que, de no hacerlo, el Estado de abanderamiento podría incurrir en responsabilidad. Seguiré colaborando con los Estados Miembros, la Organización Marítima Internacional (OMI) y el International Group of P&I Associations en este importante asunto.

"Junto con mis dedicados colegas de la Secretaría, hemos trabajado con representantes de los Estados Miembros, el Órgano de Auditoría y agentes clave para hallar la manera de proporcionar un servicio eficiente a todas las partes interesadas, procurar soluciones para problemas específicos e introducir mejoras."

Desde el inicio de mi mandato en 2022, he manifestado periódicamente mi compromiso de servir a los Estados Miembros y a todos aquellos afectados por siniestros de contaminación por hidrocarburos, proteger los intereses de los Fondos y asegurarme de que la Organización está preparada para adaptarse a las necesidades cambiantes. Estos principios subyacentes ciertamente nos motivaron a mí y al equipo a la hora de hacer frente a algunos de los asuntos antes descritos a lo largo del pasado año, y lo seguirán haciendo en el año que tenemos por delante.

2023 fue un año ajetreado, productivo y de progreso para la Organización. Seguimos desempeñando nuestra labor principal, pero la manera de hacerlo evoluciona y se perfecciona cada día. Estoy agradecido a los miembros de la Secretaría por adherirse a este progreso, a los miembros del Órgano de Auditoría y al Órgano Asesor de Inversiones por su orientación y sus conocimientos técnicos, y a los presidentes de los órganos rectores por su apoyo y su hábil dirección de las reuniones de los FIDAC. En 2024 damos la bienvenida a nuevas incorporaciones en los distintos equipos (personal, presidentes y miembros del Órgano de Auditoría) y quedo a la espera de trabajar con todas ellas para proseguir la excelente e importante labor de esta singular Organización.

Gaute Sivertsen
Director

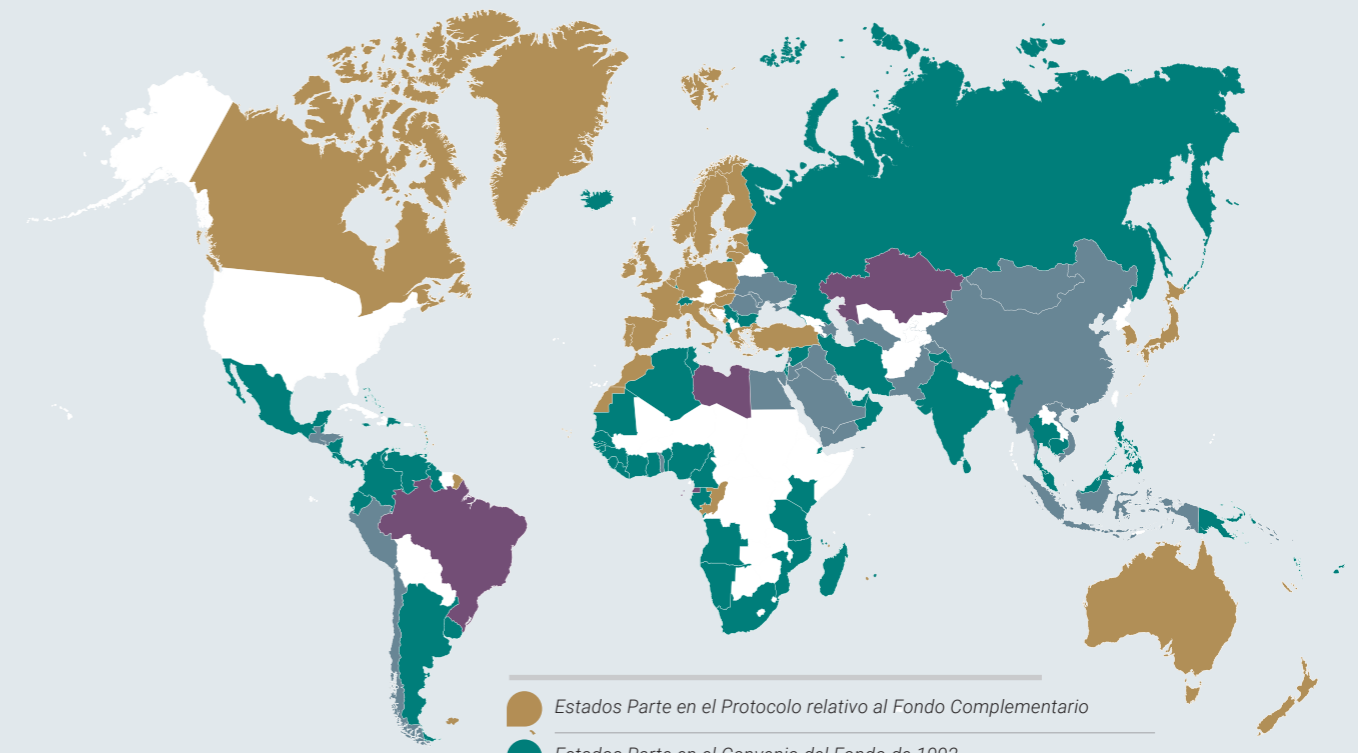
Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) proporcionan indemnización por los daños debidos a contaminación por hidrocarburos que se producen en las aguas territoriales de sus Estados Miembros como resultado de derrames de hidrocarburos persistentes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

Este informe se centra en la labor de los FIDAC durante 2023. Para obtener más información sobre la Organización y su historia, visite el sitio web www.fidac.org

Visión global de los Fondos



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.



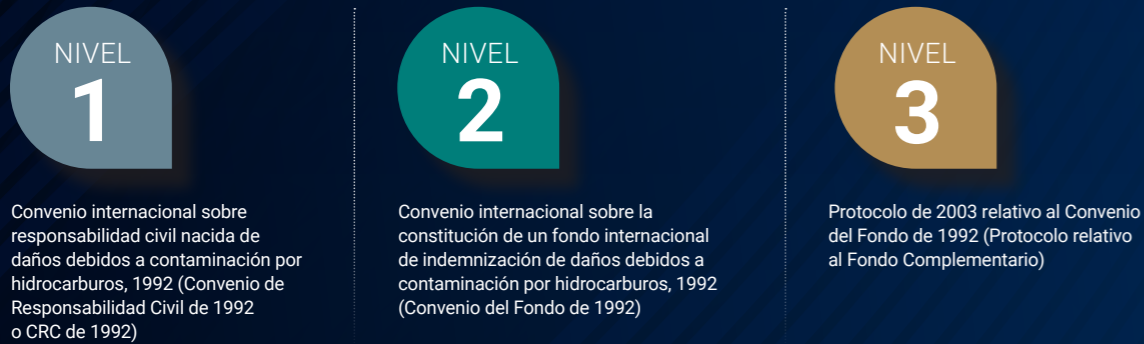
- Estados Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario
- Estados Parte en el Convenio del Fondo de 1992
- Estados Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992
- Estados Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969
- Estados que no son parte ni en el Convenio de Responsabilidad Civil ni en el Convenio del Fondo de 1992

32 Estados Miembros del Fondo Complementario	121 Estados Miembros del Fondo de 1992			
Alemania	Albania	Emiratos Árabes Unidos	Kiribati	Reino Unido
Australia	Alemania	Eslovaquia	Letonia	República Árabe Siria
Barbados	Angola	Eslovenia	Liberia	República de Corea
Bélgica	Antigua y Barbuda	España	Lituania	República Dominicana
Canadá	Argelia	Estonia	Luxemburgo	República Unida de Tanzania
Congo	Argentina	Federación de Rusia	Madagascar	Saint Kitts y Nevis
Croacia	Australia	Fiji	Malasia	Samoa
Dinamarca	Bahamas	Filipinas	Maldivas	San Marino
Eslovaquia	Bahréin	Finlandia	Malta	San Vicente y las Granadinas
Eslovenia	Barbados	Francia	Marruecos	Santa Lucía
España	Bélgica	Gabón	Mauricio	Senegal
Estonia	Belice	Gambia	Mauritania	Serbia
Finlandia	Benín	Georgia	México	Seychelles
Francia	Brunéi Darussalam	Ghana	Mónaco	Sierra Leona
Grecia	Bulgaria	Granada	Montenegro	Singapur
Hungría	Cabo Verde	Grecia	Mozambique	Sri Lanka
Irlanda	Camboya	Guinea	Namibia	Sudáfrica
Italia	Camerún	Guinea-Bisáu	Nauru	Suecia
Japón	Canadá	Guyana	Nicaragua	Suiza
Letonia	China**	Hungría	Nigeria	Tailandia
Lituania	Chipre	India	Niue	Tonga
Marruecos	Colombia	Irán (República Islámica del)	Noruega	Trinidad y Tobago
Montenegro	Comoras	Irlanda	Nueva Zelanda	Túnez
Noruega	Congo	Islandia	Omán	Turquía
Nueva Zelanda	Costa Rica	Islas Cook	Países Bajos (Reino de los Países Bajos)	Tuvalu
Países Bajos	Côte d'Ivoire	Islas Marshall	Palaos	Uruguay
Polonia	Croacia	Israel	Panamá	Vanuatu
Portugal	Dinamarca	Italia	Papúa Nueva Guinea	Venezuela (República Bolivariana de)
Reino Unido	Djibouti	Jamaica	Polonia	
República de Corea	Dominica	Japón	Portugal	
Suecia	Ecuador	Kenia	Qatar	

** 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



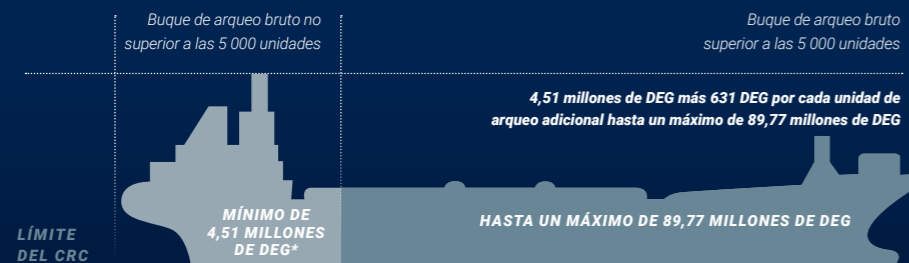
Estos tres instrumentos se aplican a los daños debidos a contaminación causada por derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque que se producen en el territorio (incluido el mar territorial) y en la zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente de un Estado Parte en el instrumento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



* La unidad de cuenta de los Convenios es el derecho especial de giro (DEG) como lo define el Fondo Monetario Internacional.

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; es financiado por el sector petrolero y administrado por los Gobiernos.

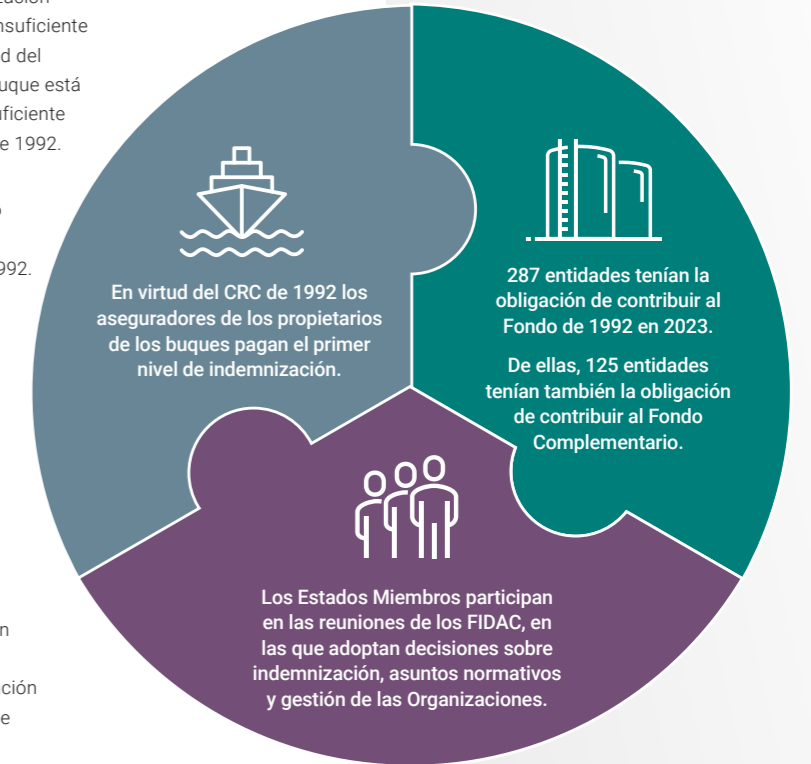
El Fondo de 1992 proporciona un segundo nivel de indemnización cuando la cuantía disponible en virtud del CRC de 1992 es insuficiente (por ejemplo, si el daño excede el límite de la responsabilidad del propietario del buque) y también cuando el propietario del buque está exento de responsabilidad o no 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.

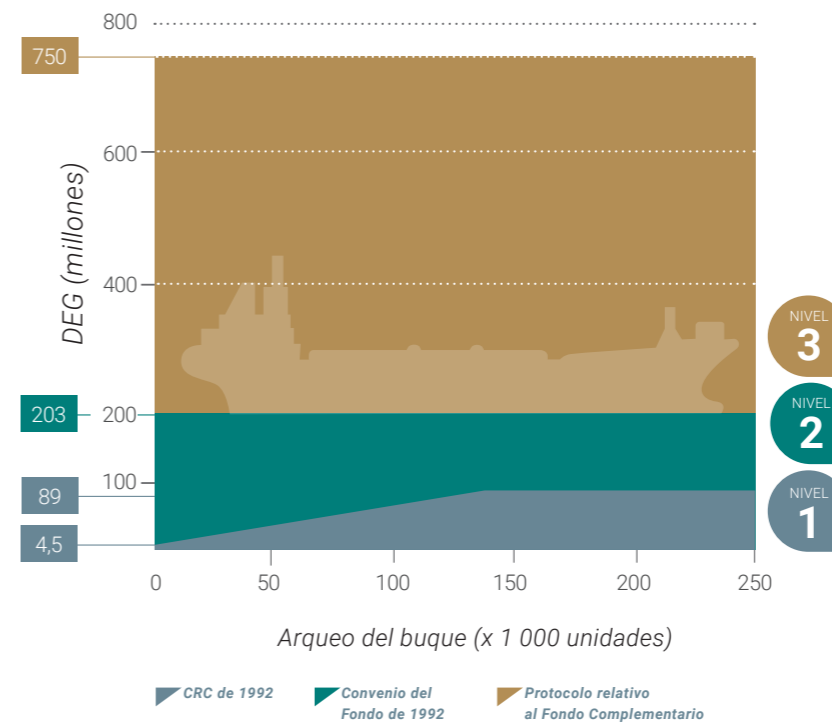
NIVEL 3

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.



LÍMITES MÁXIMOS DE INDEMNIZACIÓN



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 FIDAC: www.fidac.org

Marco jurídico

STOPIA y TOPIA

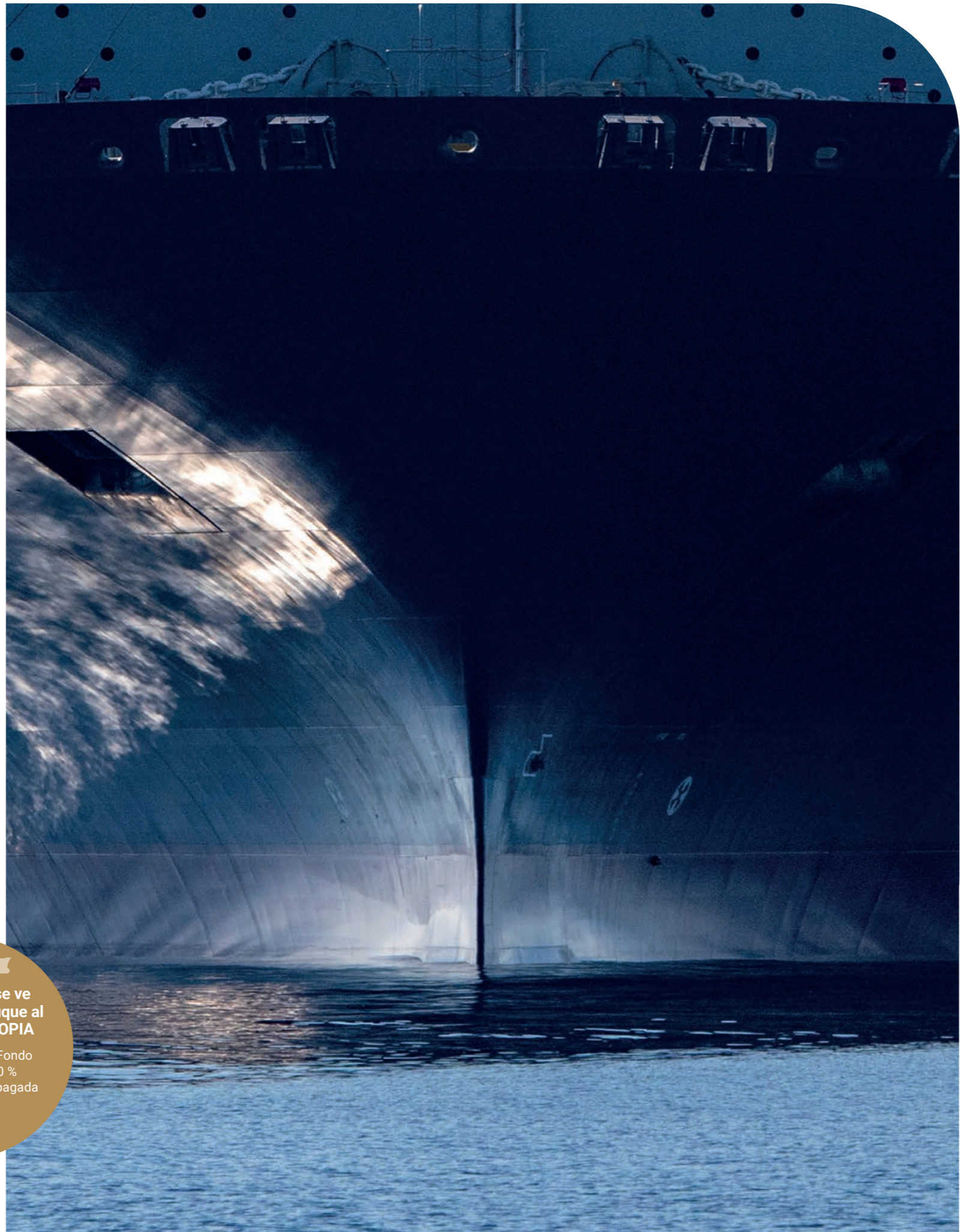
El Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (TOPIA) son dos acuerdos voluntarios establecidos por los propietarios de buques y los clubes 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) y el del *Trident Star* (Malasia, 2014). El Acuerdo también se aplica respecto de los siniestros del *Haekup Pacific* (República de Corea, 2010), el *Bow Jubail* (Países Bajos, 2016) y el *Princess Empress* (Filipinas, 2023). 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 ve involucrado 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.

Estados que continúan siendo Parte únicamente en el CRC de 1969

- Brasil
- Guinea Ecuatorial
- Kazajstán
- Libia
- Santo Tomé y Príncipe



Nuevo Estado Miembro

Guinea-Bisáu

El 12 de mayo de 2022, la República de Guinea-Bisáu depositó instrumentos de adhesión a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 ante el Secretario General de la OMI. Por tanto, ambos Convenios entraron en vigor para Guinea-Bisáu el 12 de mayo de 2023, llevando a 121 el número de Estados Miembros del Fondo de 1992 en dicha fecha.

El Estado también se adhirió a varios otros convenios de la OMI que cubren las áreas de responsabilidad e indemnización por daños causados por buques, por un lado, y la prevención de la contaminación en el mar, por otro lado.

El Director se complace en dar la bienvenida a Guinea-Bisáu, el más reciente Estado Miembro del Fondo de 1992.



16 Secretaría

18 Administración

20 Indemnización y gestión de reclamaciones

23 Sinistros que afectan a los FIDAC

32 Informes sobre hidrocarburos y contribuciones

38 Relaciones exteriores

42 El Convenio SNP de 2010

Revisión operacional

Secretaría

El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario tienen una Secretaría común que al mes de febrero de 2024 contaba con 26 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 que salvaguarde sus activos.

En pos del funcionamiento estratégico de la Secretaría, el Director es asistido por un Equipo de Gestión que comprende a la Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones y el jefe del Departamento de Administración.



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.

Gaute Sivertsen
Director

Liliana Monsalve
Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones

Robert Owen
Jefe del Departamento de Administración



OFICINA DEL DIRECTOR



María Basílico
Asistente ejecutiva



Yuji Okugawa
Oficial de Políticas



Thomas Liebert
Oficial a cargo del Proyecto SNP

DEPARTAMENTO DE RECLAMACIONES



Chiara Della Mea
Responsable superior de Reclamaciones



Mark Homan
Responsable de Reclamaciones



Ana Cuesta
Responsable de Reclamaciones



Chrystelle Collier
Administradora de Reclamaciones

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN FINANZAS



Claire Montgomery
Gerente de Finanzas



Asayehegn Woldegebrail
Responsable de Finanzas



Elisabeth Galobardes
Auxiliar de Finanzas



Marina Singh
Auxiliar de Finanzas



Thamina Begum
Auxiliar de Finanzas

Puesto vacante
Administrador/a de Datos e Informes sobre Hidrocarburos

INFORMÁTICA



Stuart Colman
Oficial de Informática



Paul Davis
Administrador informático/de la Oficina

RECURSOS HUMANOS



Julia Shaw
Responsable de Recursos Humanos

Ser parte de una organización pequeña brinda al personal una mayor exposición a las diversas funciones que existen en la Secretaría, y ofrece una gran cantidad de oportunidades para involucrarse y adquirir nuevas habilidades en innovadores proyectos interdepartamentales. Por otra parte, una Secretaría geográficamente tan diversa hace que el ambiente de trabajo sea enormemente enriquecedor.

Los FIDAC suelen contratar expertos y personal local vinculados con siniestros de gran envergadura, a menudo de manera coordinada con el asegurador del buque involucrado. También 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.

RELACIONES EXTERIORES Y CONFERENCIAS



Victoria Turner
Responsable de Relaciones Exteriores y Conferencias



Raymond Bayor
Oficial de Información



Christine Galvin
Coordinadora de Relaciones Exteriores y Conferencias



Dušanka Šupica
Auxiliar de Relaciones Exteriores y Conferencias



Sylvie Legidos
Coordinadora de Traducción



Johana Lanzeray
Editora asociada (francés)



María Alonso Romero
Editora asociada (español)



Mariana Saúl
Editora asociada (español)

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	2023 sin auditar £	2022 auditados £	2021 auditados £
Gastos	4 630 000	4 492 317	3 961 283
Presupuesto	5 093 706	4 855 778	4 708 287
Gastos como porcentaje del presupuesto	91 %	92 %	84 %
Honorarios de auditoría externa			
Fondo de 1992	67 536	65 908	53 600
Fondo Complementario	5 544	5 433	4 400
Comisión de administración pagada por el Fondo Complementario al Fondo de 1992	40 000	38 000	36 000

Las observaciones sobre los gastos de la Secretaría común figuran en el anexo I de los estados financieros del Fondo de 1992, que pueden consultarse en los Exámenes financieros de 2022, disponibles en la página de Publicaciones del sitio web de los FIDAC. Por otra parte, en el capítulo "Examen financiero" del presente Informe anual (páginas 56 a 61) se ofrecen más detalles sobre la administración financiera de las Organizaciones, así como las cifras clave de 2023.

Auditor externo

El auditor externo es designado 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 primera vez por los órganos rectores en octubre de 2015. Su nombramiento fue renovado en octubre de 2019 para un mandato de cuatro años y nuevamente en octubre de 2022 para un mandato adicional de dos años, propuesto por el Órgano de Auditoría. En 2024 se llevará a cabo un concurso completo para el puesto de auditor externo, para el año contable de 2026. 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 56 a 61).



Miembros del Órgano de Auditoría entre diciembre de 2020 y noviembre de 2023 (izq. a dcha.): Alison Baker (experta externa), Alfred Popp., Vatsalya Saxena (vicepresidente), Birgit Sølling Olsen (presidenta), Hideo Osuga, Arnold Rondeau y Thomas F. Heinan



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 lo que respecta a las cuestiones fundamentales de los sistemas de gestión y financiero, presentación de informes financieros, controles internos, procedimientos operacionales y gestión de riesgos, así como para revisar los estados financieros e informes de las Organizaciones. De conformidad con las condiciones de su mandato, el Órgano de Auditoría también gestiona el proceso de selección del auditor externo, que asiste a todas las reuniones del Órgano de Auditoría.

En 2023, el Órgano de Auditoría continuó considerando las opciones relativas al nombramiento del nuevo auditor externo y otras cuestiones conexas. Sus miembros también siguieron examinando la posibilidad de que las Organizaciones expidan facturas sobre la base de estimaciones de hidrocarburos recibidos en el caso de que no se hubieran presentado informes. En particular, se discutió y se decidió apoyar la propuesta de redactar una resolución específica para cada Fondo sobre este asunto, así como las enmiendas correspondientes en los Reglamentos interiores pertinentes. Tanto las resoluciones como las enmiendas propuestas a los Reglamentos fueron presentadas y aprobadas por la Asamblea del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario en sus sesiones de noviembre de 2023. El Órgano de Auditoría también siguió supervisando los avances en las deliberaciones del Comité jurídico de la OMI sobre los riesgos relacionados con siniestros en los que intervienen aseguradores que no son miembros del International Group of P&I Associations.



Robert Owen
Jefe del Departamento de Administración



Como jefe del Departamento de Administración, me complace destacar que los FIDAC continúan siendo una organización intergubernamental responsable y comprometida con los avances tecnológicos. En 2023 la Secretaría continuó adoptando tecnologías innovadoras en todas sus operaciones.

De cara al futuro, la principal prioridad para mí y mis colegas es abordar los retos estratégicos asociados con la integración de la inteligencia artificial (IA) y la inteligencia empresarial en nuestro marco operacional. Para hacer esto de manera eficaz necesitaremos poner en práctica un marco integral para la gobernanza y gestión de datos. Este marco es una pieza clave en el posicionamiento de la Secretaría para desempeñar su mandato en el dinámico entorno empresarial actual.



El Director aprovechó la oportunidad ofrecida por las sesiones de noviembre de 2023 de los órganos rectores para expresar su agradecimiento a los miembros salientes del Órgano de Auditoría y entregó a Birgit Sølling Olsen, la presidenta saliente, un ornamento de cristal dedicado en reconocimiento de sus años de servicio.

El Órgano de Auditoría actual está formado por los siguientes seis miembros, que fueron elegidos por los órganos rectores en noviembre de 2023 para un periodo de tres años:

- Volker Schöfisch (Alemania) (presidente)
- Alfred H. E. Popp (Canadá)
- Anish Joseph (India)
- Thomas F. Heinan (Islas Marshall)
- Hideo Osuga (Japón) (vicepresidente)
- Christoph Mungandjela (Namibia)

La composición del Órgano de Auditoría incluye también un experto externo, que no está vinculado a las Organizaciones y cuenta con conocimientos técnicos y experiencia en cuestiones financieras. Ese puesto lo ocupa en la actualidad Alison Baker, que fue nombrada en noviembre de 2021 para un mandato de tres años a partir del 1 de enero de 2022.

Gestión de riesgos

La Secretaría cuenta con un sistema de gestión de riesgos completo, que se revisa y actualiza periódicamente. 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/protección 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 garantizar que se mantiene un sistema de gestión de riesgos sólido.

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, mantiene también reuniones con el Órgano de Auditoría y el auditor externo para intercambiar información y presenta informes a los órganos rectores en sus sesiones ordinarias.

En 2023, el apoyo y la orientación brindados por el OAI ayudaron a los FIDAC a sobrellevar un periodo de alta inflación y aumentos reiterados de los tipos de interés. El OAI contribuyó a reducir la exposición cambiaria, especialmente al planificar las responsabilidades de indemnización respecto de los nuevos siniestros del Fondo de 1992, a saber, el del *Bow Jubail* y el del *Princess Empress*.



Los tres miembros actuales del Órgano Asesor de Inversiones común (izq. a dcha.):

Alan Moore
Beate Grosskurth
Marcel Zimmerman

Indemnización y gestión de reclamaciones

La principal función de los FIDAC es indemnizar a todo aquel que haya sufrido daños debidos a contaminación por hidrocarburos en un Estado Miembro y 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)



Liliana Monsalve
Directora adjunta/jefa de Reclamaciones

Tanto en mi calidad de jefa de Reclamaciones como de Directora adjunta, asegurarme de que el proceso de indemnización sea eficiente es de gran importancia para mí, ya que ello asegura que la misión de la Organización pueda cumplirse. Establecer y mantener la cooperación con los Estados Miembros afectados por un derrame y con el asegurador del buque en cuestión es clave para este proceso. A lo largo de los años, y en particular en 2023, he visto el verdadero valor de trabajar con un equipo experimentado y profesional, tanto en la Secretaría de Londres como en el país contaminado, frente a un siniestro de gran envergadura. De cara al futuro, seguiremos encontrando formas de adaptar y mejorar la gestión de las reclamaciones y el proceso de indemnización para servir mejor a aquellos que se ven afectados por la contaminación por hidrocarburos.

El proceso de reclamación

1 ¿Quién puede reclamar?

Particulares, asociaciones, compañías, organizaciones privadas u organismos públicos, incluidos Estados y autoridades locales.

2 ¿Cuándo deben presentarse las reclamaciones?

Dentro de un plazo de tres años a partir de la fecha en la que se haya producido el daño. Los reclamantes deben interponer una acción judicial contra el Fondo de 1992, o notificar formalmente al Fondo de 1992 acerca de una acción judicial contra el propietario del buque o el asegurador, dentro de ese periodo de tres años. Aunque el daño no ocurra poco después de que se haya producido un siniestro, la acción judicial debe entablarse dentro de los seis años siguientes a la fecha del siniestro.

3 ¿Cómo pueden presentarse las reclamaciones?

Preferentemente utilizando un formulario de reclamación o mediante el sistema para la presentación de reclamaciones en línea que se ponga a disposición para un siniestro específico a través del sitio web de los FIDAC. Si sucede un siniestro, se explicará claramente el procedimiento para la presentación de reclamaciones y, normalmente, se pondrán a disposición formularios de reclamación específicos para el siniestro en cuestión. Las reclamaciones deben ser claras, con suficiente información y documentación justificativa a fin de que pueda evaluarse la cuantía de los daños.

4 ¿Cómo se evalúan las reclamaciones?

Según los criterios establecidos por los Gobiernos de los Estados Miembros. Dichos criterios figuran en un manual de reclamaciones publicado, que es una guía práctica sobre cómo presentar reclamaciones de indemnización. Los FIDAC, 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.

5 ¿Qué tipo de reclamaciones son admisibles?

Las reclamaciones deben ser cuantificables. A continuación figura una clasificación de los tipos de reclamaciones más comunes



6 ¿Cómo se acuerdan las reclamaciones?

En la mayoría de los casos, las reclamaciones se resuelven extrajudicialmente. Los FIDAC se esfuerzan en pagar reclamaciones lo más rápidamente posible, y pueden 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, el Director requiere la aprobación de los órganos rectores.

Factores clave para gestionar los siniestros y tramitar las reclamaciones de forma eficaz

Establecer y mantener sólidas relaciones con los contactos clave en los diferentes Gobiernos

La Secretaría se mantiene en contacto con los Estados cada vez que hay oportunidad, independientemente de la ocurrencia de un siniestro: en sesiones de los órganos rectores u otras reuniones en Londres y a través de actividades de difusión periódicas, incluidos talleres presenciales nacionales y regionales y reuniones bilaterales o actividades de formación en línea

Una sólida relación de cooperación con el asegurador

Los FIDAC tienen una excelente relación con el International Group of P&I Associations y sus miembros, y se esfuerzan por mantener contacto regular con otros aseguradores

Personal experimentado

El Departamento de Reclamaciones por sí solo cuenta con una experiencia combinada de más de 100 años en materia de gestión de reclamaciones

Una red de expertos nacionales e internacionales a disposición

La Secretaría ha construido una sólida red de expertos a los que puede acudir en caso de que se produzca un siniestro, y trabaja en estrecha colaboración con ITOPF y otras organizaciones afines

Tecnología

Los FIDAC han desarrollado un sistema de tramitación de reclamaciones en línea para facilitar la gestión de un gran volumen de reclamaciones



Medidas para facilitar el proceso de tramitación de reclamaciones

Gestión de los cierres de pesquerías y de las restricciones a la pesca después de un derrame de hidrocarburos

Consideración de la definición de 'buque'

RECURSOS ÚTILES

El Manual de reclamaciones y otras orientaciones de sectores específicos dirigidas a los reclamantes están disponibles en www.fidac.org. También se han publicado los tres documentos de orientación arriba señalados a fin de asistir a los Estados Miembros.

Indemnización y gestión de reclamaciones

El proceso en resumen



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

Siniestros que afectan a los FIDAC

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 2023, así como la postura adoptada por los órganos rectores con respecto a las reclamaciones.

Lista de siniestros en curso que afectan al Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2023

Buque	Lugar del siniestro	Año
<i>Prestige</i>	España	2002
<i>Solar 1</i>	Filipinas	2006
<i>Redferm</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>Nathan E. Stewart</i> (anteriormente "Siniestro en Canadá")	Canadá	2016
<i>Agia Zoni II</i>	Grecia	2017
<i>Bow Jubail</i>	Países Bajos	2018
<i>MT Harcourt</i>	Nigeria	2020
Siniestro en Israel	Israel	2021
<i>Princess Empress</i>	Filipinas	2023

£766 millones
pagados en concepto de indemnización por los FIDAC desde 1978 (de los que £331 millones corresponden al Fondo de 1971)



Siniestros que afectan al Fondo Complementario
Al 31 de diciembre de 2023 no se habían producido siniestros que afectasen o que pudiesen afectar al Fondo Complementario

Siniestros en curso

Buque	Desconocido
Fecha del siniestro	17.02.2021 (fecha en que los hidrocarburos alcanzaron la costa)
Lugar del siniestro	ZEE de Israel (se presume)
Causa del siniestro	Desconocida (se presume que era crudo de lavado de tanques)
Cantidad de hidrocarburos derramados	Desconocida
Zona afectada	Litoral israelí (unos 170 km) con bolas de alquitrán
Estado de abanderamiento del buque	Desconocida
Arqueo bruto	Desconocida
Asegurador P&I	Desconocida

SINIESTRO EN ISRAEL (ISRAEL, FEBRERO DE 2021)

En febrero de 2021 el Gobierno de Israel se puso en contacto con el Fondo de 1992 para solicitar su asistencia en relación con un derrame misterioso que dio como resultado la aparición de bolas de alquitrán en la costa del país llevadas por el mar. Una investigación realizada por el Ministerio de Protección Ambiental israelí no logró identificar de manera concluyente el buque tanque responsable del derrame. Dado que el Convenio del Fondo de 1992 también se aplica a derrames de hidrocarburos persistentes incluso si no es posible identificar el buque que los haya derramado, siempre que se demuestre que los hidrocarburos provinieron de un buque que entre en la definición de "buque" del CRC de 1992, tanto el Convenio de Responsabilidad Civil como el Convenio del Fondo de 1992 son aplicables a este siniestro y se ha autorizado al Director a que haga pagos de indemnización con respecto a las reclamaciones admisibles. En la reunión de noviembre de 2023 se informó que se habían recibido 385 reclamaciones por operaciones de limpieza, daños materiales y pérdidas económicas por un total de ILS 28,5 millones. Se han pagado seis reclamaciones por un total de ILS 4,2 millones y se han evaluado más reclamaciones por un valor de ILS 2,4 millones. El Fondo de 1992 continuó recibiendo reclamaciones relacionadas con este siniestro durante la última parte de 2023 y la Secretaría estaba preparándose para evaluar todas las reclamaciones recibidas antes de que venciera el plazo de caducidad de tres años en febrero de 2024.

ILS 4,2 millones

Indemnización pagada
por el Fondo de 1992
al 31/12/2023



Buque	Agia Zoni II
Fecha del siniestro	10.09.2017
Lugar del siniestro	Golfo Sarónico (Grecia)
Causa del siniestro	Hundimiento en circunstancias que se están investigando
Cantidad de hidrocarburos derramados	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 Sarónico (Grecia)
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	1 597
Asegurador P&I	Lodestar Marine Limited

AGIA ZONI II (GRECIA, SEPTIEMBRE DE 2017)

El periodo de caducidad de tres años de este siniestro expiró en septiembre de 2020.

Durante 2023 continuó la evaluación de las 423 reclamaciones presentadas contra el Fondo de 1992 como parte de este siniestro. De ellas, se han aprobado 416 y se han liquidado 191. Se está a la espera de la respuesta de varios reclamantes a las ofertas de pagos de indemnización y anticipos que se les han formulado.

Todavía no se ha informado de los resultados de la investigación por el fiscal de la causa del siniestro. No se sabe cuándo concluirá la investigación, que se espera que determinará la causa del siniestro, aunque el Estado griego informó al Comité Ejecutivo de que se había progresado. Tampoco se sabe si el fiscal de distrito decidirá entablar causas penales contra el propietario y contra el contratista de la limpieza. En la 81.ª sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, celebrada en noviembre de 2023, la delegación de Grecia se refirió a las causas judiciales entabladas por el Estado y el nuevo cálculo del coste de la eliminación de los desechos líquidos por un total de EUR 317 389,54. El Estado estaba considerando una oferta de liquidación de esa reclamación y tanto el Estado como los FIDAC confiaban en que este asunto llegaría a su término antes de que hubiera que cubrir nuevos costes judiciales.



EUR 16 071 352

Indemnización pagada
por el Fondo de 1992
al 31/12/2023

Buque	<i>Bow Jubail</i>
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

BOW JUBAIL (PAÍSES BAJOS, JUNIO DE 2018)

El 23 de junio de 2018, el petrolero-químico Bow Jubail (arqueo bruto de 23 196) colisionó con un pantalán propiedad de LBC Tank Terminals en Róterdam (Países Bajos). Como resultado de la colisión se produjo una fuga en la zona del tanque de combustible de estribor que derivó en un derrame de hidrocarburos en el puerto.

En el momento en que se produjo el siniestro, el Bow Jubail navegaba en lastre; sin embargo, en el viaje anterior al siniestro, de Houston a Róterdam con escala en Amberes, el Bow Jubail transportaba "hidrocarburos", según se definen en el CRC de 1992.

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 hasta el límite correspondiente, de un máximo de 20 millones de DEG. El Director ha señalado 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.

En mayo de 2023 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a hacer pagos en relación con este siniestro. En la primera audiencia celebrada en el Tribunal de Limitación de Róterdam en septiembre de 2023 algunos de los reclamantes adujeron que la garantía que habría de suministrar el Club P&I del propietario del buque también debería incluir los intereses legales acumulados entre la fecha del siniestro y la fecha del establecimiento del fondo de limitación. En octubre de 2023 el Tribunal de Distrito de Róterdam rechazó la solicitud del propietario para que se limitara su responsabilidad a la cuantía establecida de conformidad con el CRC de 1992.

En diciembre de 2023, el propietario del buque presentó una nueva solicitud al Tribunal de Distrito de Rotterdam para limitar su responsabilidad en virtud del CRC de 1992, a una cuantía que incluía intereses contados desde el inicio del día siguiente al siniestro hasta el inicio del día tras el cual se constituiría el fondo.



Nuevo siniestro: *Princess Empress*

El 28 de febrero de 2023, el MT *Princess Empress* (arqueo bruto de 508), de pabellón filipino, se hundió con mar gruesa frente a la costa de Nauján, en Mindoro Oriental (Filipinas), cuando transportaba una carga de 800 000 litros de fueloil. Posteriormente se avistó un derrame de hidrocarburos en el lugar donde se encontraba el buque que se extendió a otras zonas y ocasionó daños por contaminación.

Buque	<i>Princess Empress</i>
Fecha del siniestro	28.02.2023
Lugar del siniestro	Mindoro Oriental (Filipinas)
Causa del siniestro	Falla del motor
Cantidad de hidrocarburos derramados	Se desconoce
Zona afectada	Mindoro Oriental y Bisayas Occidentales
Estado de abanderamiento del buque	Filipinas
Arqueo bruto	508
Asegurador P&I	Shipowners' P&I Club

PHP 1 091 million

Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31/12/2023

VISIÓN GENERAL DEL SINIESTRO

Los daños por contaminación resultantes del siniestro del *Princess Empress* afectaron a las costas de Mindoro Oriental en distinto grado. Los hidrocarburos también se desplazaron hacia el archipiélago de Caluya, que está situado al sur de la isla de Mindoro, y afectaron a las islas de Semirara y Liwagao.

Una alta proporción de la población de la zona afectada depende de actividades relacionadas con la pesca a pequeña escala, incluida la pesca de subsistencia. Varias zonas de manglares se han visto afectadas por la contaminación, en especial en la isla de Semirara. Existen indicios de que también puede haber repercusiones para el turismo, puesto que algunas de las zonas afectadas cuentan con una serie de negocios que dependen de este sector.

Filipinas es Parte tanto en el CRC de 1992 como en el Convenio del Fondo de 1992. Por consiguiente, el Fondo de 1992 ha estado colaborando estrechamente con el asegurador del buque, el Shipowners' P&I Club y el Gobierno de Filipinas desde la fecha en que se produjo el siniestro.

Si bien la cuantía de limitación aplicable al siniestro del *Princess Empress* de conformidad con el CRC de 1992 es de 4,51 millones de DEG, su propietario es Parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017), según el cual la cuantía de limitación aplicable al buque tanque se eleva, con carácter voluntario, a 20 millones de DEG.

Las reclamaciones relacionadas con este siniestro han excedido el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992. Si bien el Fondo de 1992 empezó a pagar indemnizaciones una vez que se alcanzó ese límite, el asegurador del propietario del buque ha reembolsado al Fondo de 1992 las cuantías abonadas en concepto de indemnización, hasta el límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG. Este límite, no obstante, también ha sido alcanzado.

En el momento de la sesión de noviembre de 2023 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, se habían recibido más de 35 000 reclamaciones, por un total aproximado de PHP 1 400 millones, USD 26,4 millones y EUR 2,7 millones. Se habían pagado unos PHP 42,5 millones, USD 24,8 millones y EUR 2,6 millones en concepto de indemnización.

En las páginas siguientes encontrará detalles sobre cómo se desarrollaron los acontecimientos clave de este siniestro durante 2023 y cómo el Club y los FIDAC han colaborado para llegar a los reclamantes.

Nuevo siniestro: Princess Empress



Liliana Monsalve
Directora adjunta/Jefa de Reclamaciones

Este caso es un buen ejemplo de cómo debe funcionar el régimen de indemnización.

En primer lugar, se trata de un Estado, Filipinas, que no solo ha optado por ratificar los Convenios, demostrando así su preparación y ofreciendo protección a los afectados, sino que además está activamente representado en las reuniones de los FIDAC y colabora regularmente con la Secretaría. Esta relación entre los FIDAC y el Estado Miembro facilitó en gran medida una comunicación eficaz, tanto inmediatamente después del siniestro como a medida que el caso ha ido evolucionando.

También me da mucho gusto ver la eficacia con que los FIDAC y el club P&I han cooperado en la gestión del siniestro. Esta cooperación permitió el rápido establecimiento de una oficina local, con la asistencia de un equipo creado para superar las barreras geográficas y lingüísticas. En todo momento se ha mantenido una ética laboral y una actitud positivas, a pesar del aumento del volumen de trabajo como resultado del número de reclamaciones recibidas. El Estado Miembro, el asegurador y los FIDAC han colaborado para garantizar que el sistema funcione según lo previsto y la indemnización llegue a los reclamantes.

28.02.2023
SE PRODUCE EL
SINIESTRO



Los FIDAC se mantienen activos desde el comienzo. Cooperación con el Gobierno y el asegurador del buque. Interacción periódica

FEBRERO

Abre la oficina conjunta de presentación de reclamaciones en Calapán.

Contratación de expertos internacionales y personal local. Se preparan formularios de reclamación en el idioma local



MARZO



Ana Cuesta
Responsable de Reclamaciones

Desde el principio me impresionó mucho el enfoque proactivo y el profesionalismo que demostraron tanto el equipo del club P&I en Singapur como más tarde el equipo de la oficina de reclamaciones en Filipinas. Se hizo un gran esfuerzo para llegar a los reclamantes, y los enormes desafíos que había enfrentado el equipo se hicieron evidentes cuando visité la zona afectada y vi las estaciones móviles de reclamaciones que se habían establecido en zonas de difícil acceso.



NUEVO ENFOQUE:

Garantizar la accesibilidad a los reclamantes de áreas remotas mediante la introducción de oficinas móviles de presentación de reclamaciones (caravans)

MARZO / ABRIL



Pauline Marchand
Jefa de la Oficina de presentación de reclamaciones

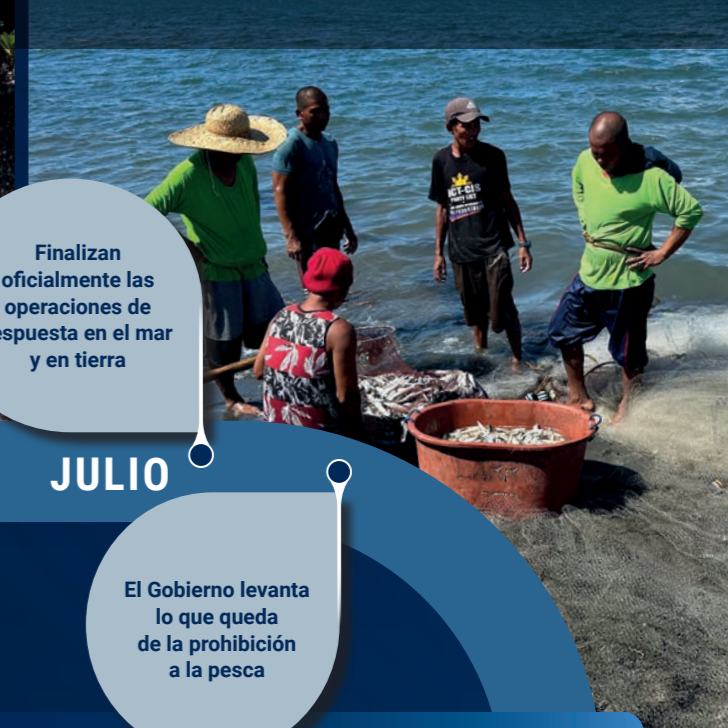
La creación de una oficina central complementada con estaciones móviles de reclamaciones para llegar a los reclamantes de zonas remotas permitió una mayor accesibilidad y visibilidad del régimen de indemnización. Ante una logística desafiante, la oficina de presentación de reclamaciones contó con una organización sólida y un personal comprometido, y recibió una excelente respuesta tanto de los reclamantes como de los organismos gubernamentales.

El Director de los FIDAC y una responsable de Reclamaciones visitan las zonas afectadas



ABRIL

Nuevo siniestro:
Princess Empress



Finalizan oficialmente las operaciones de respuesta en el mar y en tierra

MAYO

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autoriza al Director a efectuar pagos relativos a las pérdidas derivadas de este siniestro

El Fondo de 1992 firma un acuerdo sobre pagos provisionales con el Shipowners' Club, de aplicación retroactiva



MAYO



Britt Pickering
Jefa de Reclamaciones y Asuntos Jurídicos, Shipowners' P&I Club

La colaboración entre los FIDAC y el Shipowners' Club tras el siniestro del Princess Empress es testimonio de una gestión eficaz de los riesgos en el sector marítimo. La solidez de nuestra cooperación, comunicación y coordinación conjunta ha sido y sigue siendo fundamental para facilitar el proceso de indemnización de las partes afectadas, y garantiza un alivio rápido y equitativo para las comunidades y los ecosistemas impactados.

JUNIO

Se finaliza la operación para retirar los hidrocarburos restantes de los restos del naufragio

La Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones y una responsable de Reclamaciones visitan la zona afectada

JULIO

El Gobierno levanta lo que queda de la prohibición a la pesca



Mark Homan
Responsable de Reclamaciones

En este caso en particular, los reclamantes no tienen acceso a servicios bancarios tradicionales. Esto requirió que investigásemos una amplia gama de alternativas, incluidas aplicaciones bancarias y servicios de envío de dinero, para garantizar la transferencia segura de los pagos y el cumplimiento de la legislación pertinente.

NUEVO ENFOQUE

Los pagos provisionales en el sector pesquero se inician a través de un servicio de remesas, ya que los reclamantes admisibles carecen de cuentas bancarias

La oficina de presentación de reclamaciones sigue abierta para recibir nuevas reclamaciones

SEPTIEMBRE

Concluye la recolección inicial de reclamaciones en las oficinas móviles

OCTUBRE

Se ofrece un taller sobre reclamaciones en Manila para ayudar a funcionarios de organismos públicos a presentar posibles reclamaciones

SEPTIEMBRE



Asayehegn Woldegebrail
Responsable de Finanzas

Para la Organización, el pago sin demora de indemnización es siempre una prioridad. Tras haber optado por un servicio de envío de dinero en efectivo, nos dispusimos a adaptar nuestras prácticas de pago habituales para implementar un nuevo servicio para el pago de indemnización que resultase al mismo tiempo fiable, práctico y eficiente. La primera remesa de pagos fue recibida satisfactoriamente en septiembre de 2023.

NOVIEMBRE

Se completan los pagos provisionales en el sector pesquero, salvo para los reclamantes de un municipio



2024 en adelante

Sigue la cooperación con el Gobierno y el asegurador.

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, a las que nos referimos 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 más abajo.

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 FIDAC pertinente en el momento en que ocurrió el siniestro pagan contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes.

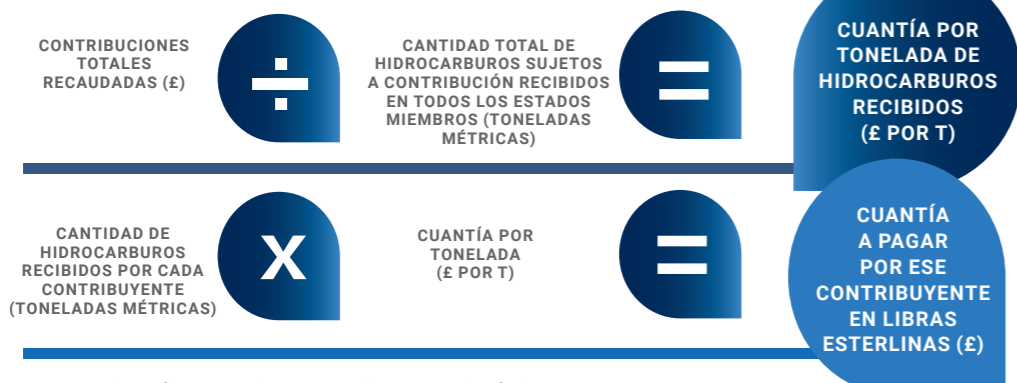
El proceso en resumen



¿QUÉ SE ENTIENDE POR HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN?

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.

Cálculo de las contribuciones



Para más información visite el sitio web: fidac.org

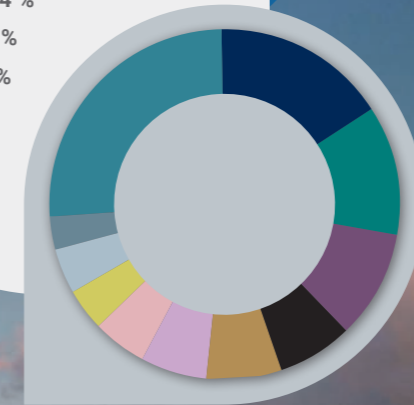
Fondo de 1992

En su sesión de noviembre de 2023, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar contribuciones para el Fondo General por un total de £10 millones, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2024. También decidió recaudar contribuciones por un total de £20 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Bow Jubail*, que se han de pagar a más tardar el 1 de marzo de 2024 y contribuciones por un total de £10 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Princess Empress*, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2024. Decidió, asimismo, no recaudar contribuciones para los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Prestige*, el *Alfa I*, el *Nesa R3* ni el *Agia Zoni II*, ni el del siniestro en Israel.

En el siguiente gráfico se muestran los 10 mayores receptores de hidrocarburos del Fondo de 1992:

HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN EN EL AÑO CIVIL 2022 EN LOS TERRITORIOS DE LOS ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023

- India 16 %
- Japón 12 %
- República de Corea 10 %
- Italia 7 %
- Países Bajos 7 %
- Singapur 6 %
- España 5 %
- Reino Unido 4 %
- Tailandia 4 %
- Francia 3 %
- Otros 26 %



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

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.

En 2022 no se recibieron hidrocarburos sujetos a contribución en los territorios de los 38 Estados Miembros siguientes

ESTADO MIEMBRO

Benín	Luxemburgo
Cabo Verde	Maldivas
Congo	Mónaco
Costa Rica	Montenegro
Eslovaquia	Namibia
Eslovenia	Nauru
Federación de Rusia	Nigeria
Gabón	Omán
Gambia	Saint Kitts y Nevis
Georgia	Samoa
Ghana	San Marino
Granada	San Vicente y las Granadinas
Hungría	Seychelles
Islandia	Sierra Leona
Islas Cook	Suiza
Islas Marshall	Tonga
Kenia	Trinidad y Tobago
Letonia	Tuvalu
Liberia	Vanuatu



Claire Montgomery

Gerente de Finanzas

En el Departamento de Finanzas trabajamos de manera cíclica. En este contexto, el flujo más importante es el siguiente: informes sobre hidrocarburos → contribuciones → indemnización. Sin informes sobre hidrocarburos no podemos facturar contribuciones. Sin contribuciones, no podemos pagar indemnización. El ciclo es simple y la mayoría de nuestros Estados Miembros y contribuyentes son diligentes y cooperativos, lo cual agradecemos enormemente. Al mismo tiempo, estamos en continuo contacto con aquellos Estados que tienen informes o contribuciones pendientes, con el objetivo de ayudarlos a cumplir sus obligaciones en virtud de los Convenios y mantener el ciclo en movimiento tal y como se ha concebido.

Fondo de 1992

Hidrocarburos sujetos a contribución en el año civil 2022 en los territorios de los Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2023



ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2022 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
India	230 693 720	16,30 %
Japón	167 121 099	11,81 %
República de Corea	140 470 843	9,93 %
Italia	103 657 735	7,33 %
Países Bajos*	93 931 793	6,64 %
Singapur	85 922 227	6,07 %
España	72 553 039	5,13 %
Reino Unido	51 041 261	3,61 %
Tailandia	50 638 126	3,58 %
Francia	44 613 323	3,15 %
Canadá	42 940 407	3,04 %
Turquía	36 788 811	2,60 %
Emiratos Árabes Unidos	31 478 486	2,23 %
Alemania	25 367 933	1,79 %
Grecia	25 292 040	1,79 %
Suecia	19 629 299	1,39 %
Polonia	17 413 241	1,23 %
Irán (República Islámica del)	16 113 042	1,14 %
Israel	15 748 990	1,11 %
Australia	10 370 148	0,73 %
Argentina**	10 272 582	0,73 %
Portugal	10 094 750	0,71 %
Finlandia	9 996 541	0,71 %
Brunéi Darussalam	8 564 735	0,61 %
Lituania	8 196 597	0,58 %
Sudáfrica	7 253 278	0,51 %
Dinamarca	7 223 111	0,51 %
Bulgaria	7 171 670	0,51 %
Filipinas	6 418 684	0,45 %
Bahamas	6 315 030	0,45 %
Croacia	5 894 893	0,42 %
China***	5 044 290	0,36 %
Venezuela (República Bolivariana de)	4 935 036	0,35 %
Noruega	4 625 512	0,33 %
México	3 097 306	0,22 %
Irlanda	2 988 611	0,21 %
Malasia<2>	2 332 152	0,16 %

ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2022 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
Ecuador	2 274 787	0,16 %
Uruguay	2 034 701	0,14 %
Mozambique	1 885 016	0,13 %
Panamá**	1 876 693	0,13 %
Estonia	1 828 828	0,13 %
Malta	1 583 676	0,11 %
Colombia	1 427 250	0,10 %
Marruecos	1 222 444	0,09 %
Jamaica	1 101 425	0,08 %
Nueva Zelanda	1 019 356	0,07 %
Nicaragua	902 692	0,06 %
Qatar	878 875	0,06 %
Sri Lanka	767 972	0,05 %
Chipre	648 286	0,05 %
Papúa Nueva Guinea	607 412	0,04 %
Bélgica	415 316	0,03 %
Mauricio	382 527	0,03 %
Argelia	341 948	0,02 %
Mauritania	303 481	0,02 %
Antigua y Barbuda	240 562	0,02 %
Aruba (Reino de los Países Bajos)	223 621	0,02 %
Guyana	196 804	0,01 %
Barbados	191 020	0,01 %
Madagascar	165 970	0,01 %
Curasao (Reino de los Países Bajos)	153 671	0,01 %
Total	1 414 884 674	

* 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.

** Estado que al 31 de diciembre de 2023 solo había presentado parte de los informes.

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

Al 31 de diciembre de 2023, no se había completado la presentación de informes sobre hidrocarburos de 2022 o un año anterior respecto de los 30 Estados Miembros que se enumeran a continuación

ESTADO MIEMBRO	AÑO RESPECTO DEL CUAL HAY INFORMES PENDIENTES
Albania	2013-2022
Angola	2022
Argentina*	2018-2022
Bahréin	2018-2022
Belice	2022
Camboya	2021, 2022
Camerún	2020, 2022
Comoras	2022
Côte d'Ivoire	2022
Djibouti	2017-2022
Dominica	2020-2022
Fiyi	2022
Guinea	2018-2022
Guinea-Bisáu	2022
Kiribati	2022
Liberia	2019
Malasia*	2021, 2022
Mauritania	2016, 2017
Nicaragua	2021
Niue	2022
Palaos	2021, 2022
Panamá*	2018-2022
República Árabe Siria	2009-2022
República Dominicana	1999-2022
República Unida de Tanzania	2021, 2022
Santa Lucía	2004-2013, 2021-2022
Senegal	2019-2022
Serbia	2022
Sint Maarten (Reino de los Países Bajos)	2019-2022
Túnez	2022

* Informes presentados parcialmente.

La inmensa mayoría de los Estados Miembros presentan sus informes a los FIDAC. Sin embargo, al 31 de diciembre de 2023 había nueve Estados Miembros con informes pendientes desde hace cinco años o más. La Secretaría continúa asistiendo a las autoridades competentes de los Estados que tienen informes pendientes con el fin de obtener los informes pendientes y ayudarlos a cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio del Fondo de 1992.



La República Dominicana, que no había presentado ningún informe durante 24 años, a saber, desde que se adhirió al Fondo de 1992 en el año 2000, presentó informes sobre hidrocarburos el 15 de febrero de 2022. La Secretaría ha analizado los datos y ha estado intentando coordinar con el Estado Miembro para cerciorarse de que sean correctas las cantidades de hidrocarburos registradas. Una vez confirmadas, se facturarán las contribuciones que correspondan.

La República Árabe Siria no ha presentado informes al Fondo de 1992 desde que se constituyó en Estado Miembro.

Fondo Complementario

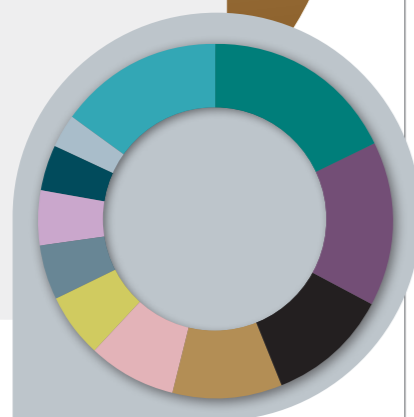
El Fondo Complementario se financia de la misma forma que el Fondo de 1992, si bien a sus Estados Miembros se aplica un tonelaje anual mínimo de un millón de toneladas. Cuando se recaudan contribuciones para el Fondo Complementario, los Estados Miembros que no recibieron hidrocarburos sujetos a contribución 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 2022, ocho Estados recibieron menos de un millón de toneladas de hidrocarburos; de haberse recaudado contribuciones, se les habría facturado la cuantía correspondiente.

En su sesión de noviembre de 2023, la Asamblea del Fondo Complementario decidió no recaudar contribuciones de 2023 dado que no había habido siniestros que afectaran al Fondo Complementario.

Todos los Estados Miembros del Fondo Complementario habían presentado informes correspondientes al año 2022 y todos los años anteriores.

HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL 2022 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO COMPLEMENTARIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023

- Japón 18 %
- República de Corea 15 %
- Italia 11 %
- Reino de los Países Bajos 10 %
- España 8 %
- Reino Unido 6 %
- Francia 5 %
- Canadá 5 %
- Turquía 4 %
- Alemania 3 %
- Otros 15 %



Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil 2022 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo Complementario al 31 de diciembre de 2023



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.

ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2022 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
Japón	167 121 099	18,32 %
República de Corea	140 470 843	15,40 %
Italia	103 657 735	11,36 %
Países Bajos	93 931 793	10,29 %
España	72 553 039	7,95 %
Reino Unido	51 041 261	5,59 %
Francia	44 613 323	4,89 %
Canadá	42 940 407	4,71 %
Turquía	36 788 811	4,03 %
Alemania	25 367 933	2,78 %
Grecia	25 292 040	2,77 %
Suecia	19 629 299	2,15 %
Polonia	17 413 241	1,91 %
Australia	10 370 148	1,14 %
Portugal	10 094 750	1,11 %
Finlandia	9 996 541	1,10 %
Lituania	8 196 597	0,90 %
Dinamarca	7 223 111	0,79 %
Croacia	5 894 893	0,65 %
Noruega	4 625 512	0,51 %
Irlanda	2 988 611	0,33 %
Estonia	1 828 828	0,20 %
Marruecos	1 222 444	0,13 %
Nueva Zelanda	1 019 356	0,11 %
Bélgica	1 000 000	0,11 %
Barbados	1 000 000	0,11 %
Congo	1 000 000	0,11 %
Hungría	1 000 000	0,11 %
Letonia	1 000 000	0,11 %
Montenegro	1 000 000	0,11 %
Eslovaquia	1 000 000	0,11 %
Eslovenia	1 000 000	0,11 %
Total	912 281 615	

En 2022, dos Estados Miembros recibieron menos de un millón de toneladas, pero a efectos del pago de contribuciones al Fondo Complementario se considera que recibieron un millón de toneladas cada uno. En efecto, se recibieron 415 316 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución en Bélgica y 191 020 toneladas en Barbados

En los territorios de los siguientes Estados Miembros no se recibieron hidrocarburos sujetos a contribución en 2022; no obstante, a efectos del pago de contribuciones al Fondo Complementario, se considera que han recibido un millón de toneladas

- Congo
- Eslovaquia
- Eslovenia
- Hungría
- Letonia
- Montenegro

Todos los Estados Miembros del Fondo Complementario han presentado informes de 2022 y de todos los años anteriores



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.

Nuestra Labor



Academia Anual

Se trata de un cursillo anual de una semana de duración que abarca todos los aspectos 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. El cursillo está abierto a participantes procedentes de Estados Miembros del Fondo de 1992, elegidos directamente por sus Gobiernos. La Academia cuenta con el apoyo de la OMI, el International Group, INTERTANKO, ITOFF y la ICS, y a menudo incluye visitas a estas organizaciones y una visita guiada a la sede del Lloyd's of London.



Cursillo de introducción

De medio día de duración, este cursillo tiene por objeto proporcionar a los delegados que asisten a las reuniones de los órganos rectores de los FIDAC una visión del funcionamiento de los Fondos y una mejor comprensión de lo que ocurre exactamente cuando se produce un derrame de hidrocarburos.



Almuerzos regionales

Almuerzos informales ofrecidos por el Director en la sede de los Fondos en Londres. Se organizan para los representantes de los Estados Miembros y no Miembros con sede en Londres y se celebran por regiones específicas. Estas reuniones brindan a los Estados la oportunidad de conocer mejor los FIDAC y el papel de los Estados Miembros en un ambiente informal.

NUEVAS ACTIVIDADES de 2023



Serie de seminarios en línea

La novedosa serie de seminarios web de los FIDAC se lanzó con éxito en octubre de 2023. Consta de un total de 11 seminarios web divididos en cuatro módulos que abarcan desde la comprensión básica de los Convenios hasta la financiación del sistema, pasando por los tipos de reclamaciones que se derivan de los siniestros de buques tanque y el proceso de presentación de reclamaciones. Cada seminario se compone de una breve presentación de 15 minutos seguida de una sesión de 15 minutos de preguntas y respuestas. Esta iniciativa ha demostrado ser muy popular, atrayendo a un público numeroso y variado. El programa completo de la serie, que continuará en 2024, está disponible en el sitio web de los FIDAC.

Actividades de divulgación

Todos los años la Secretaría organiza o participa en eventos, tales como talleres nacionales y regionales, o hace presentaciones a fin de difundir el régimen internacional de responsabilidad e indemnización y así ayudar a la implantación de los Convenios a nivel nacional y prestar asistencia a posibles reclamantes. Con frecuencia se organizan reuniones entre la Secretaría y las autoridades gubernamentales de los Estados Miembros, que pueden servir para solucionar asuntos no resueltos como el pago de contribuciones y la presentación de informes de hidrocarburos pendientes. La Secretaría también recibe con agrado visitas informales de los Estados Miembros a sus oficinas, que fortalecen la colaboración con ellos.



Breve vídeo de presentación

Este vídeo breve se ha concebido para ofrecer una introducción general a aquellas personas que no están familiarizadas con la Organización y su labor, y reúne toda la información básica, 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 sección Acerca de los FIDAC del sitio web.

También tenemos a disposición una serie de publicaciones. En la página 63 figura el catálogo completo.

Cooperación en curso



Estrecha colaboración con la Secretaría de la OMI, en particular sobre los avances logrados por los Estados con miras a la ratificación e implantación de los convenios pertinentes y la realización de diversas actividades de divulgación para aumentar la visibilidad del régimen internacional de responsabilidad e indemnización.



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.



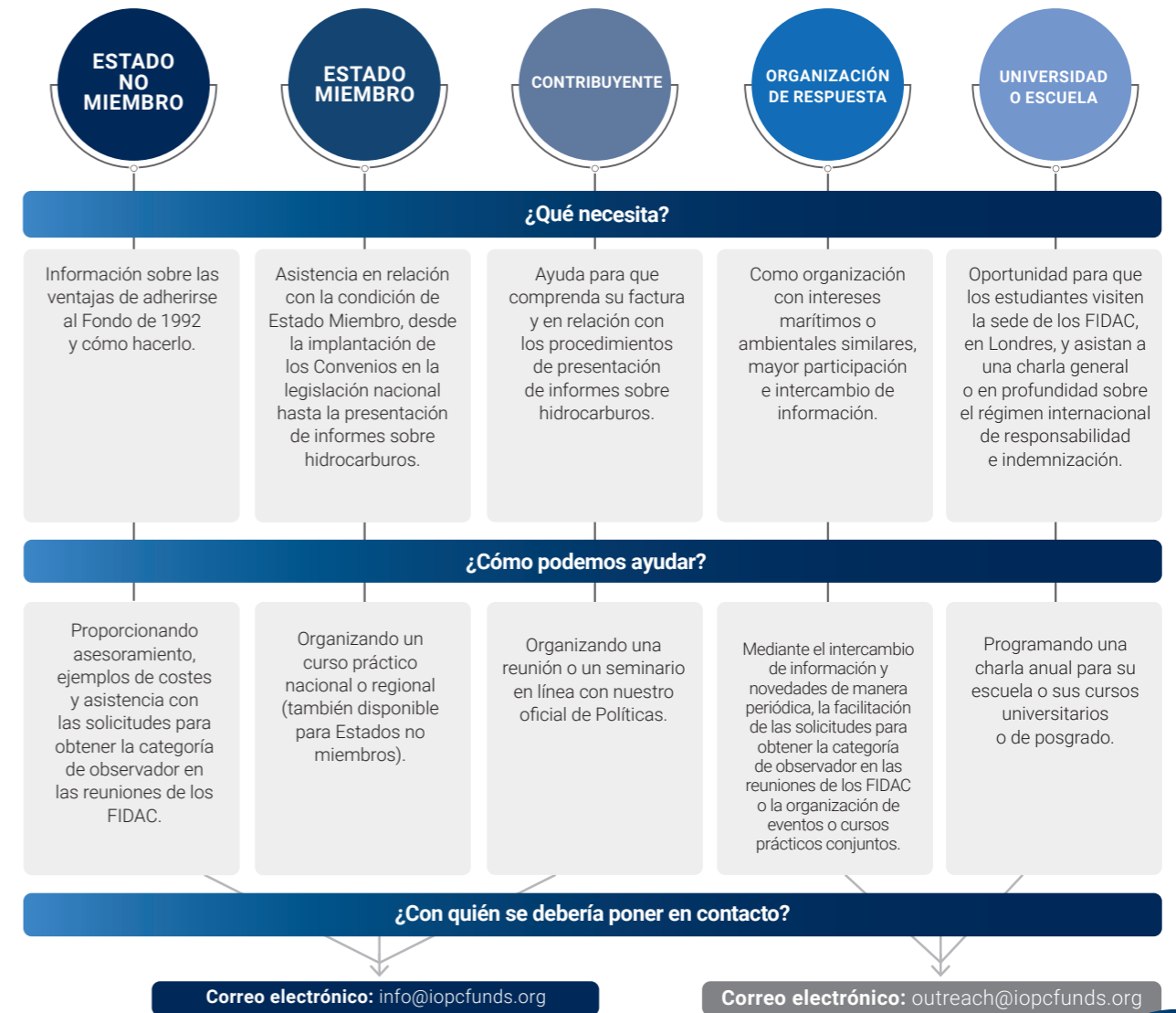
Prestación de asistencia a otras organizaciones mediante actividades de formación y asistencia dirigidas a los Estados.



Colaboración estrecha con clubes P&I para garantizar una buena cooperación en caso de producirse un siniestro.

Para obtener más información

Póngase en contacto con nosotros para organizar una visita, evento o actividad en la Secretaría. Estamos aquí para ayudar.



Nuevo delegado ante los FIDAC?

Algunos consejos para usted

RESUMEN DE NUESTRA LABOR

- FOLLETO, INFORME ANUAL, NOTA EXPLICATIVA
- SITIO WEB DE LOS FIDAC
- VIDEO DE PRESENTACIÓN

MANTÉNGASE INFORMADO

- SÍGANOS EN X
- SÍGANOS EN LINKEDIN
- REGÍSTRESE PARA RECIBIR NOTIFICACIONES

LOS FIDAC, A FONDO

- TEXTOS DE LOS CONVENIOS, DIRECTRICES PARA LOS ESTADOS MIEMBROS
- PÁGINA DE SERVICIOS DE DOCUMENTOS

MÁS INFORMACIÓN

- CONTACTE CON LA SECRETARÍA PARA ORGANIZAR UNA REUNIÓN: externalrelations@iopcfunds.org

Disponible en español, francés e inglés fidac.org

Inscríbese en el Cursillo de introducción de los FIDAC

Relaciones exteriores



Actividades principales en 2023

CLAVE: En persona A distancia



3 a 5 de febrero

Visita del Director al Departamento Marítimo de Tailandia en Bangkok (Tailandia).

7 de febrero

Presentación para Sea Alarm Foundation.

1 de marzo

Almuerzo informal en las oficinas de los FIDAC para representantes de Estados europeos con base en el Reino Unido.



6 de marzo

Taller en línea para la Autoridad Marítima y Portuaria de Brunéi Darussalam.

7 a 11 de marzo

Visita del Director a la Dirección General de Transporte Marítimo, Ministerio de Puertos, Transporte y Vías Navegables, en Bombay (India).

21 de marzo

Participación en una jornada informativa organizada por Cedre en París (Francia).



28 a 30 de marzo

Participación en un taller de carácter técnico y tres días de duración sobre derrames de hidrocarburos organizado por ITOPF y destinado a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de Perú (DICAPI).

24 de abril

Participación en un seminario web titulado "Contaminación marina procedente de buques: políticas y desafíos", organizado en conjunto por EcoWaste Coalition, Greenpeace Filipinas, Oceana Filipinas y la Red Internacional para la Eliminación de Contaminantes para Asia oriental y sudoriental.

15 a 17 de mayo

Participación en un evento de formación en actividades de respuesta a derrames de hidrocarburos organizado por VIVO Energy en Mohammedia (Marruecos).



16 a 18 de mayo

Participación en la 5.ª Conferencia y exposición sobre derrames de hidrocarburos en el Adriático, ADRIASPILLCON 2023, que tuvo lugar en Opatija (Croacia).

8 de junio

Participación en un simposio sobre indemnización por daños al medio ambiente marino organizado por el Centro de Derecho de la Universidad de Filipinas.



Visitas de universidades

La Secretaría también impartió conferencias para el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI), la Universidad de Deusto, la Universidad de Róterdam, el Colegio Universitario de Gante, la Universidad Politécnica de Cataluña, la Universidad Marítima Mundial (UMM) y a los estudiantes de la academia de verano anual de la Fundación Internacional para el Derecho del Mar (IFLOS).



12 a 16 de junio

Academia anual de los FIDAC. En el evento participaron 15 Estados Miembros del Fondo de 1992 en representación de ministerios, autoridades marítimas y otros. Hubo presentaciones por parte de miembros de la Secretaría, de cada uno de los promotores de la Academia y del West of England P&I Club. También se organizó una visita guiada del edificio de Lloyd's of London.

26 a 28 de junio

Visita del Director a la Reunión Regional de Directores y Jefes de Administraciones Marítimas del Caribe (DIHMAR), que se celebró en St. John's (Antigua y Barbuda).

12 de julio

Almuerzo informal en las oficinas de los FIDAC para representantes de Estados de América Latina y el Caribe con base en el Reino Unido.



Semana del 4 de septiembre

Visita del Director y de la responsable superior de Reclamaciones a Nueva Zelanda, donde se reunieron con representantes gubernamentales.



11 a 15 de septiembre

Participación en Spillcon 2023, la conferencia internacional sobre derrames de hidrocarburos de la zona Asia-Pacífico, en Brisbane (Australia).

28 de septiembre

Participación en un evento en línea organizado por la Autoridad Marítima de Colombia (DIMAR).

24 de octubre

Curso de introducción en la sede de los FIDAC en Londres, dirigido a delegados que asisten a las reuniones de los Fondos. Contó con la asistencia de representantes de 20 Estados.

16 de noviembre

Participación en la reunión anual de la junta de directores de ITOPF en Houston (Estados Unidos).

14 y 15 de noviembre

Participación en un taller de dos días en Manila (Filipinas), centrado en reclamaciones e indemnización en relación con el siniestro del Princess Empress.

29 de noviembre

Visita a las oficinas de los FIDAC de un grupo de participantes en el programa de formación marítima de Norwegian Shipowners' Association.

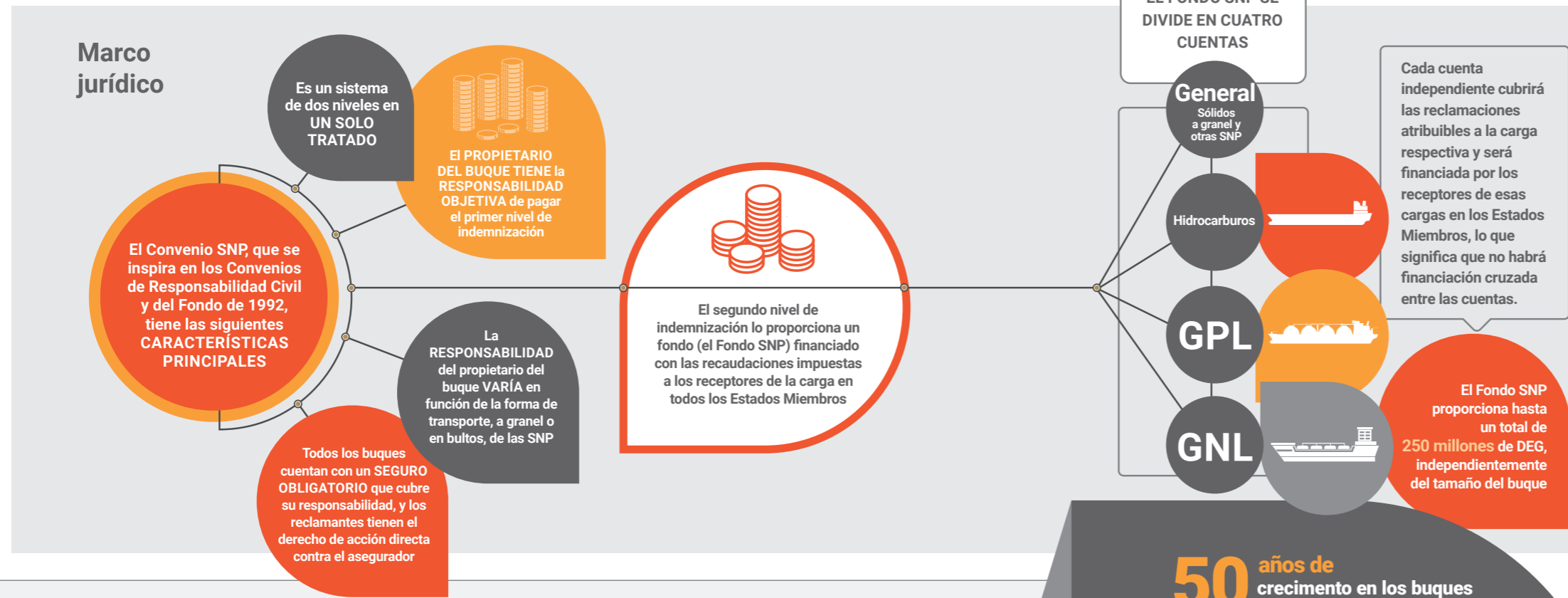
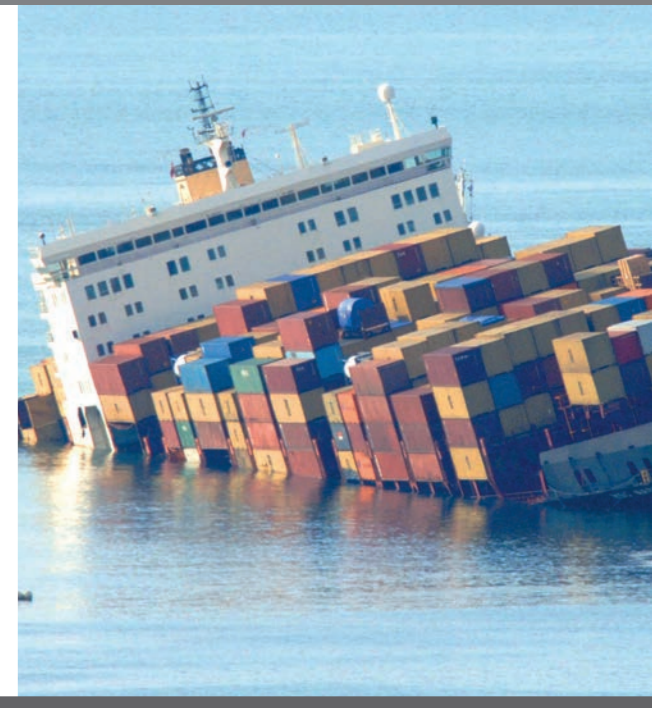
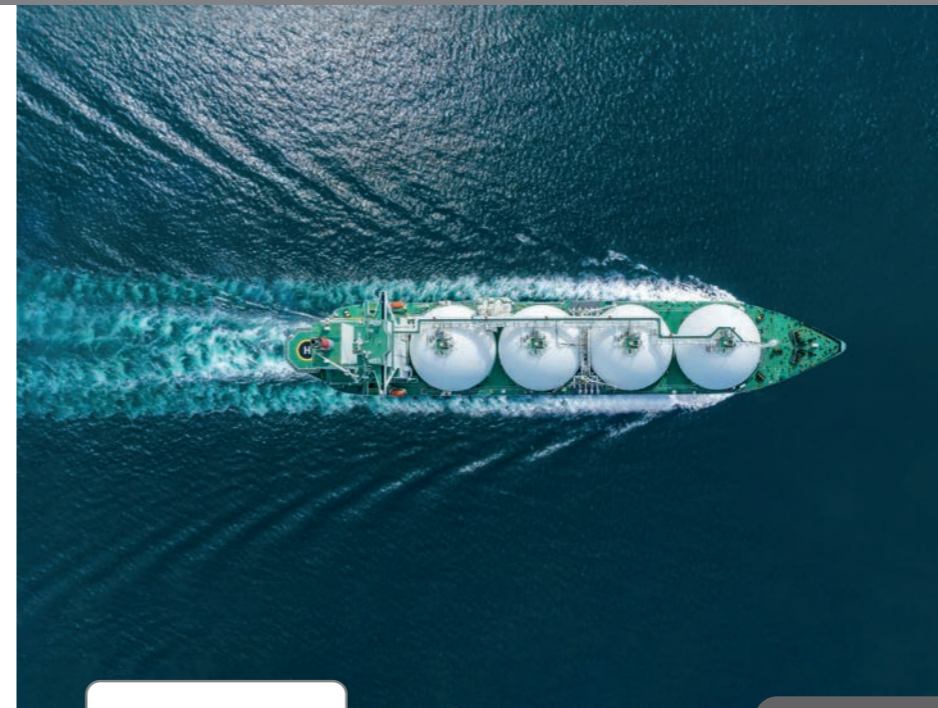
12 de diciembre

Presentación en línea para el Centro adriático de formación e investigación para la preparación y lucha contra la contaminación accidental del mar (ATRAC).

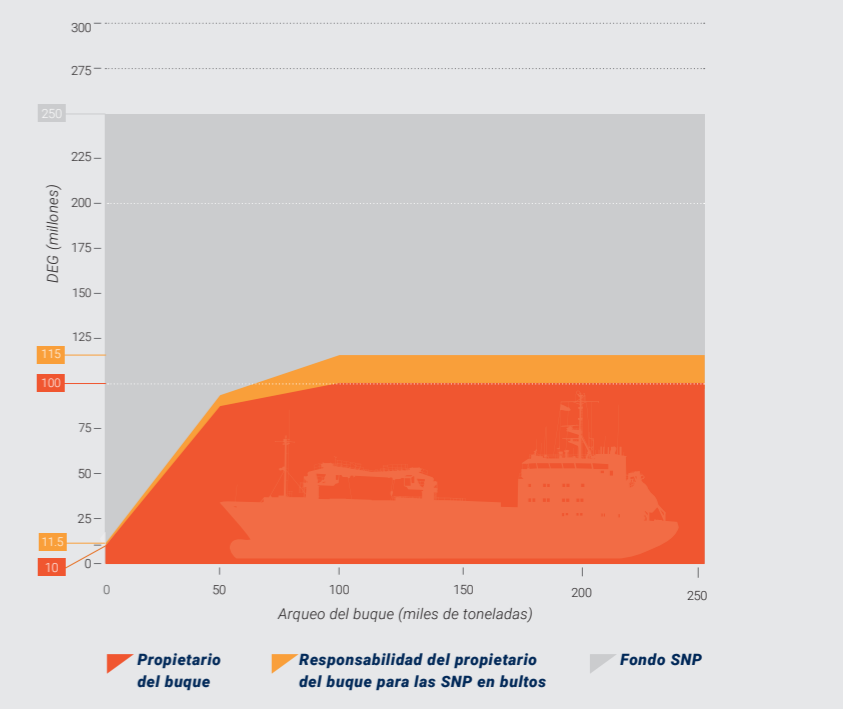
El Convenio SNP de 2010

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) se inspira en el muy exitoso régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Una vez que entre en vigor, establecerá un régimen internacional para daños debidos a SNP, cuyo coste se repartirá entre los propietarios de buques y los receptores de cargas SNP.

El transporte de SNP por mar es un comercio importante. Las sustancias químicas y otros productos son la base de muchos procesos de fabricación y las normas de la OMI garantizan su transporte en condiciones de seguridad. Sin embargo, en ocasiones pueden producirse siniestros y el Convenio SNP de 2010 es necesario para asegurar que aquellos que pudieran sufrir algún daño tengan acceso a un régimen de responsabilidad e indemnización exhaustivo y global, similar al que está disponible para los afectados por derrames de hidrocarburos.



Límites máximos de indemnización



50 años de crecimiento en los buques portacontenedores

- 1968 *Encounter Bay* 1 530 TEU
- 2006 *Emma Maersk* más de 11 000 TEU
- 2021 *HMM Algeciras* 24 000 TEU

La capacidad de transporte de contenedores ha aumentado un 1 500 % desde 1968 y casi se ha duplicado en la última década

Condiciones para la entrada en vigor

El Convenio SNP de 2010 entrará en vigor 18 meses después de la fecha en la que se den las siguientes condiciones:

- 12 ESTADOS LO HAYAN RATIFICADO**
- Haya cuatro 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

¿Qué son las SNP?

Las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas cubiertas por el Convenio SNP se definen por referencia a diversos convenios y códigos de la OMI, que incluyen:

- Hidrocarburos
- Otras sustancias líquidas definidas como nocivas o peligrosas
- Materias y sustancias peligrosas, potencialmente peligrosas o perjudiciales transportadas en bultos o en contenedores
- Gases licuados
- Materias y sustancias peligrosas, potencialmente peligrosas o perjudiciales transportadas en bultos o en contenedores

Función de los FIDAC

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 que adoptó el Protocolo SNP de 2010.

Estado jurídico del Convenio

La adopción del Protocolo relativo al Convenio SNP en 2010 pretendía superar algunos de los obstáculos para la ratificación, pero los avances hacia la entrada en vigor siguieron siendo lentos. No obstante, en los últimos años las Secretarías de los FIDAC y la OMI han realizado un trabajo considerable para facilitar la entrada en vigor y la implantación del Convenio, mediante la producción de

material técnico y educativo, la organización de cursos prácticos, la colaboración con los Estados y el sector y la prestación de asistencia en relación con asuntos de implantación y notificación. Con el apoyo de una serie de Estados comprometidos con el Convenio, otros Estados han ganado un mayor impulso y han dado pasos positivos con miras a la ratificación.

Estados Contratantes al 1 de febrero de 2024

	Noruega (21/04/2017)		Sudáfrica (16/07/2019)
	Canadá (23/04/2018)		Estonia (10/01/2022)
	Turquía (23/04/2018)		Francia (23/10/2023)
	Dinamarca (28/06/2018)		Eslovaquia (20/11/2023)

Entre los criterios para la entrada en vigor del Convenio se requiere que al menos 12 Estados ratifiquen el Protocolo o se adhieran a él, y que cuatro de ellos cuenten con una flota mercante de no menos de dos millones de unidades de arqueo bruto. De los ocho Estados que han depositado instrumentos hasta el momento, cuatro cumplen con ese requisito. En cuanto a la cantidad total mínima de 40 millones de toneladas de SNP como carga sujeta al pago de contribución a la cuenta general, el volumen total de los ocho Estados Contratantes era de 17,5 millones al 1 de febrero de 2024.

Resumen de los progresos recientes



2010

Se adopta el Protocolo relativo al Convenio SNP en 2010 para superar algunos de los obstáculos para la ratificación.



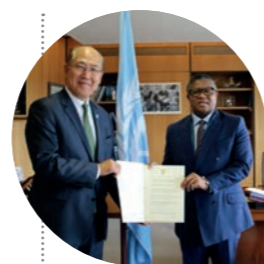
2017

Noruega se convierte en el primer Estado en ratificar el Protocolo SNP de 2010 y una decisión del Consejo de la UE alienta formalmente a los Estados Miembros de la UE a convertirse en Partes en el Convenio



2018

Canadá, Dinamarca y Turquía se convierten en Estados Contratantes. Ellos tres y Noruega notifican un arqueo bruto de más de dos millones de unidades cada uno, dando cumplimiento a una de las condiciones para la entrada en vigor.



2019

Sudáfrica se convierte en Estado Contratante.



2022

Estonia se convierte en Estado Contratante. La Secretaría de los FIDAC lanza un plan de acción con el fin de prepararse para la entrada en vigor del Convenio. La Asamblea del Fondo de 1992 aprueba un aumento en el presupuesto para los asuntos relacionados con las SNP, reconociendo así que se espera la entrada en vigor para el futuro próximo.



2023

Francia y Eslovaquia se convierten en Estados Contratantes. Se logra progresar con los Estados en la búsqueda de soluciones y enfoques simplificados para algunos de los problemas de notificación identificados. Los FIDAC se centran en apoyar a los Estados con los aspectos prácticos de la implantación del Convenio. La Asamblea del Fondo de 1992 aprueba un mayor presupuesto para cuestiones relacionadas con las SNP, reconociendo que la entrada en vigor se espera en un futuro próximo y dotando a la Secretaría de más capacidad para implantar proyectos clave en 2024-2025, como el sistema de notificación en línea y el de financiación.

Actividades en las que han participado los FIDAC en 2023

A lo largo del año

Presentaciones en universidades, como la Universidad Marítima Mundial en junio, y en otras instituciones para informar y concienciar sobre este importante tratado a medida que se acerca su entrada en vigor.

Promoción periódica de la importancia del Convenio SNP de 2010 durante actividades y cursos prácticos relacionados con el régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

Varias reuniones del grupo de trabajo oficioso, dirigidas por la OMI y los FIDAC, para analizar la tramitación de las reclamaciones relativas a siniestros SNP y, en especial, la elaboración de un proyecto de Manual de reclamaciones.

Abril de 2023

Taller de dos días organizado por Canadá en cooperación con la OMI y los FIDAC. El evento contó con la asistencia de más de 200 representantes de Estados y del sector petrolero. El foco estuvo puesto en ayudar a los Estados en su labor encaminada a la ratificación del Protocolo SNP de 2010, con especial énfasis en la preparación de la legislación necesaria para su aplicación y en la notificación de cargas SNP. Durante el segundo día del seminario, se dividió a los asistentes en pequeños grupos regionales con miras a alentar el intercambio, la información compartida y la resolución de problemas comunes.

Septiembre de 2023

Organización de un seminario y ejercicio de formación en línea sobre el Convenio SNP de 2010 para la Agencia Nigeriana de Administración y Seguridad Marítimas (NIMASA). El evento contó con la asistencia de unos 20 representantes de varios departamentos de la Agencia, incluidos aquellos que trabajan en una unidad SNP dedicada específicamente al Convenio.



Tipos de reclamaciones

Medidas razonables de restauración del medio ambiente



Pérdidas o daños materiales/pérdidas económicas



Actividades de limpieza y medidas preventivas



Muerte o lesiones corporales



¿Quiere comprobar si una sustancia se debería notificar o si está cubierta por el Convenio?

Utilice el Buscador SNP, que permite a los usuarios determinar si una sustancia representa una carga sujeta a contribución que se debe notificar y si reúne las condiciones para el pago de indemnización en virtud del Convenio. Se actualiza todos los años en mayo e incluye un sistema de archivo que da acceso a las listas de sustancias de años anteriores.

¿Tiene alguna pregunta u observación acerca del Convenio SNP?

Utilice el blog SNP, que permite a los Estados y otras partes interesadas compartir información, plantear cuestiones y formular preguntas. La Secretaría responde a estas preguntas y sus respuestas se publican en línea. Se insta a todas las partes interesadas a valerse de esta herramienta, a fin de que otras partes también puedan sacar provecho y ampliar sus conocimientos sobre el tema en cuestión. *connaissance du sujet.*

¿Necesita ayuda?

Póngase en contacto con los FIDAC o con la OMI. Ambos ofrecen asistencia a los nuevos Estados Contratantes y a los Estados que estén considerando adherirse al Convenio, para la verificación de los datos sobre las cargas sujetas a contribución y la exactitud de los informes antes de ser presentados. Asimismo, para ampliar la comprensión del Convenio y ayudar en asuntos relacionados con su implantación se pueden impartir cursos prácticos nacionales o regionales, de forma presencial o a distancia.

¿Quiere saber más?

Visite www.hnsconvention.org, disponible en español, francés e inglés.



- 48 Estructura de los órganos rectores y titulares de los puestos en 2023
- 50 Observadores en las sesiones de los órganos rectores
- 52 Sesiones de los órganos rectores en 2023

Órganos rectores

Estructura de los órganos rectores y titulares de los puestos en 2023

ESTRUCTURA

ASAMBLEA DEL FONDO DE 1992

(Consejo Administrativo si no hay quórum)

Composición

Todos los Estados Miembros del Fondo de 1992

Presidente

Antonio Bandini (Italia)

Primer vicepresidente

Tomotaka Fujita (Japón)

Segundo vicepresidente

Sipho Mbatha (Sudáfrica)

Frecuencia de las reuniones

Normalmente dos veces al año:

- una sesión ordinaria en octubre/noviembre; y
- una sesión extraordinaria antes en el año, de ser necesaria.

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.

COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992

Composición

15 Estados Miembros elegidos: 7 de entre los 11 que reciben la mayor cantidad de hidrocarburos y 8 de entre los demás Estados Miembros, tomando en cuenta una distribución geográfica equilibrada.

Presidente

Samuel Soo (Singapur)

Vicepresidenta

Karen Andersen (Dinamarca)

Frecuencia de las reuniones

Normalmente dos veces al año.

Función

Órgano auxiliar constituido por la Asamblea para tomar decisiones sobre la política relativa a la admisibilidad de las reclamaciones.

Ningún Estado podrá formar parte del Comité Ejecutivo durante más de dos mandatos consecutivos

ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO

(Consejo Administrativo si no hay quórum)

Composición

Todos los Estados Miembros del Fondo Complementario

Presidente

François Marier (Canadá)

Primer vicepresidente

Andrew Angel (Reino Unido)

Segundo vicepresidente

Emre Dinçer (Turquía)

Frecuencia de las reuniones

Generalmente dos veces al año:

- una sesión ordinaria en octubre/noviembre; y
- una sesión extraordinaria antes en el año, de ser necesaria.

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.

PARTICIPACIÓN

Los representantes de los Estados Miembros del Fondo de 1992, Estados Miembros del Fondo Complementario y Estados y organizaciones con categoría de observador ante los FIDAC están invitados a asistir a las sesiones de los órganos rectores de los FIDAC, que suelen celebrarse dos veces al año. La lista de Estados Miembros al mes de febrero de 2024 figura en la página 9.

Todos los representantes de los Estados Miembros deben presentar una carta de poderes que los autorice a participar en la reunión, y deben inscribirse en línea y por adelantado. En la página siguiente hay más información sobre lo que ha de esperarse como delegado.

Participación en las reuniones

Guía del delegado



A través de la página de Servicios de Documentos

Inscríbese para asistir a la reunión

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

Por qué:

- 1) Por seguridad/para poder acceder a la reunión
- 2) Para garantizar que su nombre figura en la lista oficial de participantes en la reunión

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.

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.

Abra una cuenta en la página de Servicios de Documentos

Cuándo: En cualquier momento

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

ASISTENCIA

Ocupe su asiento en la sala de conferencias puntualmente

Cuándo: No más tarde de las 9.30 h

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

DECLARACIONES

Envíe cualquier declaración extensa a la Secretaría por correo electrónico a conference@iopcfunds.org

Cuándo: lo antes posible

Por qué:

- 1) Para ayudar a los intérpretes, quienes irán comunicando su declaración al tiempo que usted la pronuncia
- 2) Para su inclusión en el proyecto de Acta de las decisiones (ya sea la declaración literal o un resumen, si se solicita en el momento de pronunciarla)

ADOpte EL ACTA DE LAS DECISIONES

Cuándo: El último día de la reunión, disponible una hora antes de la sesión.

Por qué:

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

ANTES DE LA REUNIÓN

DURANTE LA REUNIÓN

INSTRUCCIONES PARA LA CORRECTA PRESENTACIÓN DE PODERES

Lista de verificación:

- Están redactados en español, francés o inglés
- Incluyen la fecha completa y correcta de la reunión
- Están firmados por la autoridad competente
- Están dirigidos al Director de los FIDAC
- Contienen la dirección correcta de los FIDAC
- Se presentan por correo electrónico o en el momento de inscribirse en línea
- Se presentan, a más tardar, cinco días laborables antes del comienzo de la reunión

Descargue el Acta de las decisiones

La versión final del Acta de las decisiones se publica poco después de la clausura de la reunión y dependiendo del formato de la reunión puede que haya un periodo adicional de cinco días para el envío de observaciones.

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.

Información

En la página de los órganos rectores del sitio web puede encontrar más datos sobre la próxima reunión de los órganos rectores de los FIDAC. Las últimas novedades sobre las próximas reuniones también se publican en X (@IOPCFunds) y en LinkedIn

DESPUÉS DE LA REUNIÓN

Para más información, envíe un correo electrónico a conference@iopcfunds.org

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 2023

- Arabia Saudita
- Bolivia (Estado Plurinacional de)
- Brasil
- Chile
- Egipto
- Estados Unidos
- Guatemala
- Honduras
- Indonesia
- Kuwait
- Líbano
- Pakistán
- Perú
- República Popular Democrática de Corea
- 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 no gubernamentales con categoría de observador al 31 de diciembre de 2023

- Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)
- World Liquid Gas Association (WLGA)
- 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)

Organizaciones intergubernamentales con categoría de observador al 31 de diciembre de 2023

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

Cada tres años, los órganos rectores llevan a cabo una revisión de las organizaciones internacionales no gubernamentales que gozan de la categoría de observador ante los FIDAC.

Sesiones de los órganos rectores en 2023

Los FIDAC celebraron reuniones en mayo y en noviembre de 2023, ambas presenciales.



Consejo Administrativo del Fondo de 1992 y Asamblea del Fondo de 1992

Ante la ausencia de quórum en la apertura de la 27.ª sesión extraordinaria de la Asamblea del Fondo de 1992, se convocó en su lugar al Consejo Administrativo del Fondo de 1992 para que actuase en nombre de la Asamblea del 23 al 25 de mayo de 2023. En cambio, sí se obtuvo el quórum necesario para convocar a la Asamblea en su 28.ª sesión, celebrada del 7 al 10 de noviembre de 2023.

En cada sesión, los órganos rectores tomaron nota de las novedades y adoptaron decisiones con respecto a una serie de puntos, incluidos los que se detallan a continuación.

Informe sobre las lecciones aprendidas del siniestro del Trident Star

El siniestro fue cerrado en 2022. El Fondo de 1992 celebró 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. Las conclusiones de dicha reunión fueron presentadas a los órganos rectores durante su reunión.



Financiamiento de los gastos para los Fondos de Reclamaciones Importantes del Princess Empress y el Bow Jubail

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 estos dos siniestros, 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.

Aplicación de la Resolución N.º 12 con respecto a los Países Bajos

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 N.º 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 N.º 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. En la reunión de noviembre se informó que las autoridades de los Países Bajos habían trabajado con la Secretaría para resolver los problemas resultantes de los informes sobre hidrocarburos pendientes, y el Director les había agradecido su valiosa cooperación.



Antonio Bandini
(Italia)
Presidente desde marzo de 2021

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

El Director expresó su preocupación respecto de la gran cantidad de buques tanque que realizan operaciones peligrosas con un seguro muy bajo o inexistente. 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 llamada flota "fantasma" o "en la sombra", así como la edad y condición de los buques que los conforman, el menoscabo de los convenios de la OMI y el inevitable aumento del riesgo de que ocurran siniestros y de que los FIDAC se vean expuestos a dicho riesgo.

Refiriéndose una vez más al tema en noviembre, el Director presentó otro documento en que volvió a poner de manifiesto su preocupación, debido en particular a que datos recientes habían mostrado un considerable aumento en el tamaño de la flota "fantasma" entre enero y junio de 2023, lo cual a su vez podría aumentar la amenaza de accidentes y derrames de hidrocarburos, dificultar más la asignación de la responsabilidad cuando ocurran derrames procedentes de buques y resultar en la falta de un seguro adecuado o de otras garantías financieras. El Director informó que los FIDAC y sus contribuyentes estaban expuestos a un mayor riesgo de tener que pagar la indemnización completa por derrames de hidrocarburos si no se contaba con un seguro suficiente para cubrir la responsabilidad del propietario del buque.



Todos los documentos, incluidas las actas de las decisiones completas de las sesiones de 2023 de los órganos rectores, están disponibles en la sección de Servicios de Documentos del sitio web.

Convenio SNP de 2010

Se ofreció una actualización del estado del Convenio y el plan de acción de las tareas que debía realizar la Secretaría del Fondo de 1992 en relación con los preparativos para su entrada en vigor. También se discutió 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 Estados 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. Por último, se suministró un resumen del seminario celebrado en abril de 2023, organizado por Canadá en colaboración con la OMI y los FIDAC. En la reunión de noviembre, se informó que Francia había depositado un instrumento de ratificación del Convenio en octubre de 2023. La Asamblea del Fondo de 1992 aprobó una consignación de £424 000 en el presupuesto de 2024 para que el Fondo de 1992 cubra los costes de los preparativos y otras tareas administrativas en relación con el Fondo SNP.

Enmiendas a los Reglamentos interiores

Se acordó introducir enmiendas 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.

Obligación de los Estados Miembros de presentar informes sobre hidrocarburos y garantizar el pago de contribuciones

En las páginas 32 a 37 figura la información más reciente sobre los informes sobre hidrocarburos. En el momento de celebrarse la reunión, 28 Estados Miembros del Fondo de 1992 no habían presentado aún sus informes sobre hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en 2022, y algunos de ellos tenían informes pendientes correspondientes a varios años. Este problema sigue preocupando considerablemente a los órganos rectores y, tal como se ha solicitado en sesiones anteriores, el Director, junto con el Órgano de Auditoría, ha estudiado formas de alentar a los Estados a cumplir las obligaciones que les corresponden en virtud de los Convenios de 1992.

En la reunión de noviembre de 2023 se presentó un nuevo documento en que se identifica a 22 Estados que en este momento estarían sujetos a lo que disponen la Resolución N.º 12 del Fondo de 1992 y la Resolución N.º 3 del Fondo Complementario, en virtud de las cuales el pago de indemnización a las autoridades estatales de un estado afectado por un siniestro se aplazaría si tuviera informes de hidrocarburos pendientes o contribuciones sin pagar por más de dos años. El Director instó a todos los Estados a presentar informes sobre hidrocarburos de manera oportuna y precisa, y a asegurarse de que el pago de las contribuciones se efectúe con prontitud dado que repercute en la capacidad de los FIDAC para poner en práctica un sistema equitativo de recaudación de contribuciones a fin de asegurarse de que las víctimas de contaminación por hidrocarburos en los Estados Miembros sean indemnizadas plenamente por las pérdidas o daños sufridos. Con el fin de seguir tratando este problema, tal como se le encargó anteriormente, el Director presentó unos nuevos proyectos de resolución para que el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario lo autoricen a facturar a los contribuyentes con arreglo a un cálculo de los hidrocarburos recibidos en los casos en que no se hayan presentado informes. Los órganos rectores aprobaron las resoluciones y las consiguientes enmiendas a los Reglamentos interiores pertinentes.

Decisiones clave relativas a la administración de la Organización

Entre ellas estuvieron la aprobación de los estados financieros de 2022 y la adopción de un presupuesto administrativo para el Fondo de 1992 por un monto de £5 382 018 para 2024. Todas las decisiones acerca de la recaudación de contribuciones se reproducen en las páginas 33 y 36.

Informe del Órgano de Auditoría común y nombramiento del auditor externo

El Órgano de Auditoría común presentó su informe anual a los órganos rectores, en que expone la labor realizada desde la reunión de octubre de 2022 de los FIDAC, describe detalladamente sus ámbitos de particular interés de conformidad con su programa de trabajo convenido y formula una serie de recomendaciones. Dado que esta fue la última vez que el actual Órgano de Auditoría iba a informar a los órganos rectores, formuló además las conclusiones de una revisión que había emprendido de su funcionamiento en los tres años precedentes. Finalmente, el Órgano de Auditoría suministró información actualizada a los órganos rectores de los planes para la designación del próximo auditor externo, cuyo nombramiento se pedirá a los órganos rectores en noviembre de 2024. El Órgano de Auditoría propuso un proceso y un calendario de evaluación de la licitación para cubrir el puesto de auditor externo específicos, que fueron aprobados, y los órganos rectores encargaron al Director que recabase candidatos de entre los Estados Miembros y de firmas comerciales para cubrir el puesto.

Elección de los miembros del Órgano de Auditoría común

Ocho candidatos fueron nominados para integrar el Órgano de Auditoría común. Los Estados Miembros del Fondo de 1992 participaron en una elección por voto secreto y eligieron a seis miembros para un período de tres años (véanse las páginas 18 y 19).



Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

El Comité Ejecutivo celebró dos sesiones en 2023 (la 80.ª y la 81.ª) y fue informado de todas las novedades importantes acaecidas durante el año con respecto a los 13 siniestros abiertos. Para más información, véanse las páginas 23 a 31.



Samuel Soo
(Singapur)

Presidente desde noviembre de 2021 hasta noviembre de 2023

Siniestro del Princess Empress

Se informó al Comité Ejecutivo de un nuevo siniestro que afecta al Fondo de 1992 en su sesión de mayo de 2023. El buque 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. Tal como se detalla en las páginas 27 a 31, el Fondo de 1992 ha estado colaborando estrechamente con el asegurador, el Shipowners' P&I Club, y con el Gobierno de Filipinas. Al momento de la reunión se esperaba que las reclamaciones de indemnización superaran el límite del CRC de 1992 y del 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 sobre los pagos interinos con el club, con efecto retroactivo. Al momento de la sesión de noviembre, más de 35 500 reclamaciones por un total aproximado de PHP 1 400 millones, USD 26,4 millones y EUR 2,7 millones. La cuantía total pagada hasta la fecha en concepto de indemnización por este siniestro asciende a PHP 42,5 millones, USD 24,8 millones y EUR 2,6 millones. La Secretaría ofreció una presentación exhaustiva sobre las últimas novedades e informó al Comité de que la excelente cooperación con el club P&I y el contacto permanente con el Gobierno filipino y las autoridades locales habían facilitado enormemente el proceso de presentación de reclamaciones.

Siniestro del Bow Jubail

En su sesión de mayo de 2023, se informó al Comité de que, en marzo de ese año, el Tribunal Supremo de los Países Bajos había dictado 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, por lo que 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 de mayo 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 su sesión de noviembre de 2023, se informó al Comité sobre la evolución de los procedimientos judiciales relacionados con el posible devengo de intereses y la solicitud del propietario del buque de limitar su responsabilidad.

Siniestro del Agia Zoni II

En ambas sesiones del Comité se informó de las novedades en el estado de las reclamaciones en relación con este siniestro, pero se observó que se continuaba a la espera de los resultados de la investigación sobre la causa del siniestro por parte del fiscal. En la sesión de noviembre del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, la delegación de Grecia se refirió a las causas judiciales entabladas por el Estado y el nuevo cálculo del coste de la eliminación de los desechos líquidos por un total de EUR 317 389,54. El Estado estaba considerando una oferta de liquidación de esa reclamación y tanto el Estado como los FIDAC confiaban en que este asunto llegaría a su término antes de que hubiera que cubrir nuevos costes judiciales.

La Secretaría también proporcionó información respecto de los siniestros del *Prestige* (España, noviembre de 2002), *Solar 1* (Filipinas, agosto de 2006), *Redffern* (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), *Nathan E. Stewart* (Canadá, octubre de 2016), *MT Harcourt* (Nigeria, noviembre de 2020) y el siniestro en Israel (febrero de 2021).



François Marier
(Canadá)

Presidente desde octubre de 2022

Asamblea del Fondo Complementario

La Asamblea del Fondo Complementario también se reunió dos veces en 2023: celebró su 11.ª sesión extraordinaria y su 20.ª sesión ordinaria, en simultáneo con las de los órganos rectores del Fondo de 1992. Participó en los debates y refrendó o tuvo en cuenta las decisiones adoptadas por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 y la Asamblea de 1992 respecto de una serie de asuntos también pertinentes para el Fondo Complementario. Aprobó los estados financieros del Fondo Complementario correspondientes a 2022 y un presupuesto administrativo para 2024 de £58 100. La Asamblea aprobó también en noviembre de 2023 una comisión de administración de £42 000 pagadera al Fondo de 1992, correspondiente al ejercicio económico de 2024.



Fechas de las futuras reuniones

las semanas del **29 de abril** y el **4 de noviembre de 2024**

Se decidió que las próximas sesiones de los órganos rectores se celebrarían durante las semanas del 29 de abril y del 4 de noviembre de 2024. Mientras se esperan los resultados del periodo de prueba de reuniones híbridas por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI), las reuniones de los FIDAC se seguirán celebrando en persona, complementadas con un servicio pasivo de *streaming*.

MIEMBROS DEL COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992 (DESDE OCTUBRE DE 2022 HASTA NOVIEMBRE DE 2023)		MIEMBROS ACTUALES DEL COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992 (DESDE NOVIEMBRE DE 2023 HASTA NOVIEMBRE DE 2024)	
Argelia	Japón	Argelia	Italia
Bahamas	Nueva Zelanda	Bahamas	Nueva Zelanda
Canadá	Reino Unido	Canadá	Polonia
Chipre	República de Corea	Chipre	Reino Unido
Colombia	Singapur	Colombia	República de Corea
Dinamarca	Sudáfrica	Dinamarca	Sudáfrica
Francia	Tailandia	España	Tailandia
Jamaica		India	

Asistencia a las sesiones de mayo de 2023



Asistencia a las sesiones de noviembre de 2023





- 58 Administración financiera
- 59 Principales datos financieros de 2023
- 61 Resumen de los Fondos de Reclamaciones Importantes

Examen financiero

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 por siniestro (alrededor de £4,2 millones). Para los siniestros en que la cuantía total de los pagos excede esa cifra se establecen Fondos de Reclamaciones Importantes por separado. También se establece un Fondo de Reclamaciones para cualquier siniestro por el cual el Fondo Complementario deba pagar una indemnización. 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, y la información relativa a los ingresos y gastos de 2023 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 2023

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)

Fondo de 1992

INGRESOS 2023	
CONTRIBUCIONES PAGADERAS EN 2023	
	£
Fondo General	5 500 000
Fondo de Reclamaciones Importantes del Siniestro en Israel	3 000 000
Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Hebei Spirit</i> (reembolso)	(7 300 000)
Recaudaciones de años anteriores	1 200 000
OTROS INGRESOS	
	£
Reembolso del club P&I en virtud del STOPIA 2006	8 700 000
Intereses sobre inversiones	2 100 000
Contribuciones en especie	200 000
Comisión de administración pagadera por el Fondo Complementario	40 000
TOTAL DE INGRESOS	13 440 000

COSTES ADMINISTRATIVOS 2023	
SECRETARÍA COMÚN	
	£
Presupuesto (excluidos los honorarios del auditor externo correspondientes a los respectivos FIDAC)	5 093 706
Gastos (excluidos los honorarios del auditor externo correspondientes a los respectivos FIDAC)	4 630 000
Honorarios del auditor externo respecto del Fondo de 1992	67 536
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS DEL FONDO DE 1992	4 697 536

GASTOS EN RECLAMACIONES 2023			
SINIESTRO	INDEMNIZACIÓN	GASTOS RELACIONADOS CON RECLAMACIONES	TOTAL
	£	£	£
<i>Prestige</i>	-	86 300	86 300
<i>Hebei Spirit*</i>	-	12 000	12 000
<i>Alfa I</i>	-	204 500	204 500
<i>Nesa R3</i>	-	31 300	31 300
<i>Agia Zoni II</i>	1 399 800	143 700	1 543 500
<i>Bow Jubail</i>	-	70 200	70 200
Siniestro en Israel	883 800	133 100	1 016 900
<i>Princess Empress</i>	12 563 500	1 070 100	13 633 600
Otros siniestros	-	29 500	29 500
TOTAL DE GASTOS EN RECLAMACIONES	14 847 100	1 780 700	16 627 800

* Incluidos reembolsos provisionales del club P&I para gastos conjuntos de £1 116 correspondientes al FRI del *Hebei Spirit*.

Fondo Complementario

INGRESOS 2023		£
CONTRIBUCIONES PAGADERAS EN 2023		-
Recaudaciones de años anteriores		6 000
OTROS INGRESOS		
Intereses sobre inversiones		60 000
TOTAL DE INGRESOS		66 000

GASTOS 2023		£
COSTES ADMINISTRATIVOS		
Comisión de administración pagadera al Fondo de 1992		40 000
Honorarios del auditor externo		5 544
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS DEL FONDO COMPLEMENTARIO		45 544

Resumen de los Fondos de Reclamaciones Importantes

Los primeros 4 millones de DEG (equivalente en libras esterlinas) de cada siniestro 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. Véanse las páginas 23 a 31 para mayor información acerca de cada siniestro.

GASTOS ACUMULATIVOS DE LOS SINIESTROS HASTA EL 31/12/2023 (SIN AUDITAR)	Prestige	Hebei Spirit	Alfa I	Nesa R3	Agia Zoni II	Bow Jubail	Siniestro en Israel	Princess Empress
	£	£	£	£	£	£	£	£
Indemnización pagada hasta el 31/12/2022	106 621 900	119 575 604	10 856 126	6 703 800	13 176 452	-	26 589	-
Indemnización pagada en 2023	-	-	-	-	1 399 800	-	883 800	12 563 500
Indemnización reembolsada en virtud del STOPIA 2006 (enmendado en 2017)	-	-	-	-	-	-	-	(8 749 800)
Total en concepto de indemnización pagada por el Fondo de 1992	106 621 900	119 575 604	10 856 126	6 703 800	14 576 252	-	910 389	3 813 700
Gastos relacionados con reclamaciones y pagados hasta el 21/12/2022	24 686 593	37 675 816	805 360	457 898	4 264 099	310 484	216 933	-
Gastos relacionados con reclamaciones y pagados 2023	86 300	12 000	204 500	31 300	143 700	70 200	133 100	1 070 100
Total pagado de gastos relacionados con reclamaciones	24 772 893	37 687 816	1 009 860	489 198	4 407 799	380 684	350 033	1 070 100
TOTAL de gastos (base de efectivo, incluidos 4 millones de DEG pagados para cada siniestro con cargo al Fondo General)	131 394 793	157 263 420	11 865 986	7 192 998	18 984 051	380 684	1 260 422	4 883 800

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.

SALDOS DE LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES	Prestige	Hebei Spirit	Alfa I	Nesa R3	Agia Zoni II	Bow Jubail	Siniestro en Israel	Princess Empress
	£	£	£	£	£	£	£	£
Saldo del Fondo al 31/12/2023 (sobre base contable de devengo; véanse los estados financieros para mayor información)	372 800	1 122 400	68 700	320 500	27 194 700	-	6 977 600	(878 300)
Provisión para indemnizaciones al 31/12/2023, añadida	697 900	-	-	-	616 300	-	-	225 000
Saldo de los Fondos al 31/12/2023 (base de efectivo ajustado)	1 070 700	1 122 400	68 700	320 500	27 811 000	-	6 977 600	(653 300)

Cuando se establece un Fondo de Reclamaciones Importantes, los órganos rectores pueden decidir recaudar contribuciones (véase la página 33 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.

CONTRIBUCIONES RECAUDADAS PARA LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES	Prestige	Hebei Spirit	Alfa I	Nesa R3	Agia Zoni II	Bow Jubail	Siniestro en Israel	Princess Empress
	£	£	£	£	£	£	£	£
Contribuciones recaudadas, pagaderas a más tardar en marzo de 2023	119 000 000	124 200 000	8 075 000	3 600 000	41 000 000	-	7 000 000	-
Contribuciones de 2023, pagaderas el 1 de marzo de 2024	-	-	-	-	-	20 000 000	-	10 000 000
Total de contribuciones recaudadas o aprobadas	119 000 000	124 200 000	8 075 000	3 600 000	41 000 000	20 000 000	7 000 000	10 000 000

Créditos

Fotografías

Portada, interior de portada y páginas

7, 12 y 13, 37 y 43

Alamy

Páginas 4 a 6, 16 a 19, 30, 45 a 47 y 50 a 55

Alistair Veryard Photography Limited

Páginas 4, 6 y 7, 32, 36, 43 y 54

Shutterstock

Páginas 6, 14 y 27

Getty Images

Páginas 5, 16 y 17, 20, 28 y 54

You Inspire Photography

Páginas 18 y 19, 21, 28 a 31, 38, 40 y 41

FIDAC

Página 23

Evdmond surveyors

Página 24

Gobierno de Israel

Página 25

Mentor Marine Consultants

Página 26

Hans de Visser

Páginas 44 y 45

OMI

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

Copyright ©FIDAC 2024

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

Otras publicaciones

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

General



Visión global



Textos de los Convenios



Examen financiero
(Fondo de 1992)



Examen financiero
(Fondo Complementario)

Orientaciones para los Estados Miembros



Medidas para facilitar el proceso de tramitación de reclamaciones



Gestión de los cierres de pesquerías y de las restricciones a la pesca después de un derrame de hidrocarburos



Consideración de la definición de 'buque'

Escanee el código QR para acceder a las publicaciones



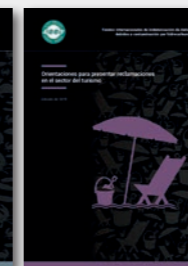
Paquete de información sobre reclamaciones



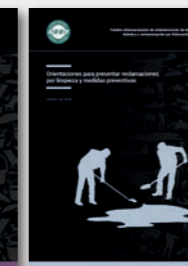
Manual de reclamaciones



Orientaciones para presentar reclamaciones en los sectores de la pesca, la maricultura y la elaboración de pescado



Orientaciones para presentar reclamaciones en el sector del turismo



Orientaciones para presentar reclamaciones por limpieza y medidas preventivas



Orientaciones para presentar reclamaciones por daños al medio ambiente



Ejemplo de formulario de reclamación



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

4 Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Reino Unido

Correo electrónico: info@iopcfunds.org

Sitio web: www.fidac.org