



International Oil Pollution
Compensation Funds

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

Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

Sesiones de abril de 2024 de los órganos rectores – Resumen

1 de mayo de 2024



Los órganos rectores de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) celebraron sesiones del lunes 29 de abril al miércoles 1 de mayo de 2024 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), ubicada en Londres. Las sesiones del Consejo Administrativo del Fondo de 1992^{<1>}, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y la sesión extraordinaria de la Asamblea del Fondo Complementario contaron con la asistencia de 61 Estados Miembros del Fondo de 1992, incluidos 22 Estados Miembros del Fondo Complementario, y un Estado y 13 organizaciones con categoría de observador. La reunión fue presencial, complementada con un servicio de *streaming*.

^{<1>} En adelante, las referencias al "Consejo Administrativo del Fondo de 1992" deberán entenderse como referencias a "la 24.ª sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1992 actuando en representación de la 28.ª sesión extraordinaria de la Asamblea del Fondo de 1992".

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 (82.ª sesión)

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

NUEVO SINIESTRO – Siniestro en Trinidad y Tobago (febrero de 2024)

La Secretaría informó de que, después de ocurrido el siniestro de contaminación por hidrocarburos en Trinidad y Tobago en febrero de 2024, en marzo había realizado una misión de investigación en el Estado Miembro del Fondo de 1992 durante la cual la Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones y un responsable de Reclamaciones visitaron el lugar del siniestro y se reunieron con representantes del Ministerio de Energía y de Industrias de la Energía. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que la gabarra articulada *Gulfstream*, arrastrada por el remolcador *Solo Creed*, había zozobrado a unos 16 kilómetros de la costa de Tobago y había quedado atascada en un arrecife a unos 150 metros de Canoe Bay, en el litoral sudeste de Tobago, donde derramó una cantidad indeterminada de su carga de 4 652 toneladas métricas de fueloil C persistente para calderas que contaminó unos 15 kilómetros del litoral de Tobago. Posteriormente, el mar llevó hasta la costa de Bonaire (Reino de los Países Bajos) residuos de hidrocarburos y bolas de alquitrán que fueron limpiados por las autoridades locales.

La delegación de la República de Trinidad y Tobago, encabezada por el Ministro de Energía y de Industrias de la Energía y por el jefe de la Oficina del Primer Ministro, presentó un documento y formuló una declaración en la que daba cuenta de las investigaciones que había realizado en relación con el siniestro, en particular acerca del propietario y el asegurador de la gabarra, y en la que resaltó el efecto del derrame en el medio ambiente y la economía del país.

Se ha confirmado que los hidrocarburos transportados por la gabarra eran persistentes y que se había dedicado al transporte marítimo durante muchos años. Sin embargo, el Comité Ejecutivo tomó nota de que aparentemente la gabarra no tenía cobertura de seguro, que se encontraba en mal estado, cuyo propietario registrado todavía no se había identificado y que aparentemente ya perdía hidrocarburos al inicio de su viaje, indicación quizá de que no era apta para la navegación ni antes ni al inicio del viaje.

Los Estados Miembros convinieron en que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 eran aplicables a este siniestro y el Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a efectuar pagos de indemnización. Sin embargo, varias delegaciones consideraron que la ausencia de un seguro en este caso planteaba serias preocupaciones y socavaba la integridad del régimen de indemnización. Se pidió que la Asamblea del Fondo de 1992 siguiera examinando este asunto.

***Princess Empress*, Filipinas (febrero de 2023)**

El Comité Ejecutivo recordó la autorización que impartió al Director para que hiciera pagos con respecto a las pérdidas generadas por el siniestro del *Princess Empress* y la posterior apertura por el Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club de una oficina central de presentación de reclamaciones en Calapán, Mindoro Oriental, y de una serie de centros provisionales de recolección en diferentes zonas con el fin de facilitar la presentación de reclamaciones por las personas residentes en esas localidades remotas.

Se ha avanzado considerablemente en la gestión de este siniestro y en el momento de la reunión se habían registrado 38 675 reclamaciones, la mayoría proveniente del sector de la pesca. En febrero de 2024 se hicieron los últimos pagos provisionales y se ha iniciado el pago de unos £10 millones a 23 238 pescadores. Se tomó nota de que, dado el número de reclamantes y de las dificultades logísticas, era probable que la conclusión de este proceso llevara meses.

En la reunión, el Director agradeció al Gobierno de Filipinas, y en particular a su Servicio de Guardacostas, la ayuda prestada durante las visitas al país de miembros de la Secretaría de los FIDAC. Expresó su agradecimiento a las autoridades de las zonas afectadas por su asistencia, en particular por la apertura de oficinas provisionales locales de presentación de reclamaciones y por la facilitación del procedimiento de pago en el sector de la pesca. Manifestó además su agradecimiento por la excelente colaboración establecida con los aseguradores de la gabarra, el Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxemburg) (Shipowners' P&I Club) y les agradeció el enfoque proactivo con que trataron el siniestro.

Siniestro en 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 al 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, el Convenio de Responsabilidad Civil y 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 abril de 2024 se informó de que se habían recibido 470 reclamaciones por operaciones de limpieza, daños materiales y pérdidas económicas por un total de ILS 39,8 millones. Se han pagado 12 reclamaciones por un total de ILS 4,6 millones y se han evaluado más reclamaciones por un valor de ILS 3,6 millones. Después de la notificación oficial enviada por los FIDAC a todos los reclamantes a principios de febrero de 2024 recordándoles el ya cercano vencimiento del plazo de caducidad, en el Tribunal Marítimo de Haifa se recibieron tres demandas contra el Fondo de 1992.

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

El 31 de marzo de 2023 el Tribunal Supremo de los Países Bajos dictó sentencia en relación con el siniestro del *Bow Jubail*, en la que se confirmó que el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques de 2001) no era de aplicación a este siniestro, y que, por consiguiente, el *Bow Jubail* entraba dentro de la definición de "buque" con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (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 Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanques, 2006 (enmendado en 2017) (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. Poco después, el propietario volvió a presentar una solicitud para limitar su responsabilidad a la cuantía establecida en el CRC de 1992, con la inclusión ahora de los intereses. Se prevé que el Tribunal se pronuncie acerca de la solicitud del propietario del buque a más tardar al final de mayo de 2024.

Agia Zoni II, Grecia (septiembre de 2017)

Se hicieron dos investigaciones para establecer la causa del siniestro, cada una de las cuales arrojó diferentes conclusiones: una determinó que el *Agia Zoni II* se hundió como resultado de una explosión y la otra que el hundimiento se debió a la apertura intencional de las válvulas del lastre de agua de mar. Según el informe del Consejo de Investigación de Accidentes Marítimos el siniestro fue resultado de actos deliberados y negligentes de varios actores importantes.

Un tribunal disciplinario establecido por la Marina Mercante griega publicó sus conclusiones en 2021 y señaló que el capitán era responsable por negligencia de la pérdida del buque. Por otra parte, recientemente el fiscal de distrito suministró a los abogados del Fondo de 1992 una copia del expediente de la causa penal del siniestro, en el cual se informó de un dictamen de los jueces penales que integraron el Consejo según el cual parecía haber firmes indicaciones de la existencia de responsabilidad penal de parte de cinco de las nueve partes originalmente investigadas. Estas personas comparecerán en juicio en octubre de 2024. Por lo que se refiere a las reclamaciones de indemnización, el Fondo de 1992 ha recibido 424 reclamaciones por un monto de EUR 100,210 millones y una reclamación por un monto de USD 175 000. Ha aprobado 418 reclamaciones, de las cuales ha pagado 192 por la suma de EUR 16,88 millones en concepto de indemnización. Se han formulado otros ofrecimientos de indemnización y de pagos anticipados a varios reclamantes, cuyas respuestas se esperan.

Consejo Administrativo del Fondo de 1992 (24.ª sesión) y sesión extraordinaria de la Asamblea del Fondo Complementario (12.ª sesión)

Durante sus sesiones simultáneas, los órganos rectores adoptaron varias decisiones y tomaron nota de muy diversa información suministrada en varios documentos y presentaciones. En particular, examinaron los siguientes asuntos:

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

Durante las sesiones se presentó un documento acerca de los posibles efectos de las sanciones internacionales, a los que también el Director se refirió en su informe dirigido a los órganos rectores. Una vez más manifestó preocupación por el gran número de buques tanque que efectúan operaciones peligrosas desprovistos de seguro o con una cobertura insuficiente, con el consiguiente riesgo para los Estados Miembros, el medio ambiente y los contribuyentes de los FIDAC. Añadió que los FIDAC habían seguido de cerca el aumento de las operaciones ilegales en el sector marítimo realizadas por la "flota oscura" o "flota en la sombra". Mencionó los siniestros acaecidos en Trinidad y Tobago y en el estrecho de Dinamarca y otras situaciones en las que había estado a punto de producirse un accidente que hubiera dado lugar a un siniestro grave. El Director señaló que había planteado este problema durante la reunión del 111.º periodo de sesiones del Comité Jurídico de la OMI celebrado la semana precedente y añadió que su preocupación había sido compartida por varios Estados Miembros presentes en esa reunión. Muchas delegaciones también se refirieron a este tema en la reunión de los FIDAC y los órganos rectores llegaron a la conclusión de que era necesario que todos quienes participaban en las actividades de transporte de hidrocarburos se emplearan más a fondo para garantizar la implantación de los mayores niveles de seguridad. Se tomó nota en especial de que la mayoría de los Estados que hicieron uso de la palabra eran

miembros del Fondo Complementario, a quienes preocupaban las posibles consecuencias de un siniestro que afectara a uno de sus Estados Miembros y el efecto en los contribuyentes del Fondo Complementario.

Los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad

Después de los debates realizados en el Comité Ejecutivo acerca de las circunstancias que rodearon el siniestro en Trinidad y Tobago, varias delegaciones se mostraron de acuerdo con la idea de seguir debatiendo en el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 los problemas más amplios relacionados con los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad. La gran mayoría de las delegaciones presentes en la reunión contribuyeron al debate de este asunto y todas convinieron en que el riesgo que suponen los buques desprovistos de seguro y que no cumplen las condiciones de seguridad constituía un problema importante. Tomando nota de las preocupaciones manifestadas y teniendo en cuenta los debates sobre el posible efecto de las sanciones, todas esas delegaciones acordaron que era necesario adoptar una resolución para cada Fondo en que se pusieran en claro las preocupaciones de los Estados Miembros y se especificaran las medidas necesarias para resolver las cuestiones importantes derivadas de los siniestros en los que se viesan involucrados tales buques. Se presentaron borradores de textos iniciales que se examinaron durante las sesiones. Una aplastante mayoría confirmó que el contenido de la Resolución debería responder en general a los textos preparados.

Sin embargo, a pesar de la urgencia que se le atribuye a este asunto, y en vista de su importancia, una mayoría considerable de las delegaciones pidió que se le concediera más tiempo para estudiar el texto de la Resolución, para entablar consultas y para discutir enmiendas específicas al texto. El proyecto de resolución se distribuirá para su examen antes de las sesiones de noviembre de 2024 de los órganos rectores, junto con cualquier comentario que se reciba de las delegaciones. De momento, se pidió al Director que proyectara, en consulta con el Órgano de Auditoría, un procedimiento interno para su adopción por la Secretaría de los FIDAC, que lo pondría en práctica con el fin de reunir la necesaria información para determinar la aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, y determinar también las partes involucradas en el siniestro. Además se le pidió que proyectara, también en consulta con el Órgano de Auditoría, unas orientaciones para los Estados Miembros para la investigación de las circunstancias en que se produzcan siniestros de contaminación por hidrocarburos con el fin de determinar los buques y las personas involucrados en ellos, incluidos, entre otros, los propietarios de buques y sus aseguradores.

Convenio SNP de 2010

Se informó de que Eslovaquia se había convertido en el Estado que más recientemente había depositado un instrumento de adhesión al Protocolo de 2010 relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Protocolo SNP de 2010), lo cual elevó a ocho el número de Estados Contratantes del Protocolo. Además, la Secretaría informó de las diversas tareas y esfuerzos que seguía desarrollando con el fin de establecer el Fondo internacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Fondo SNP) y de prepararse para la primera sesión de la Asamblea del Fondo SNP. Estas actividades incluyeron contactos regulares con Estados Contratantes y otros Estados que están dispuestos a implantar el Convenio o están interesados en su implantación. La Secretaría además ha continuado su labor de elaboración del sistema de notificación y de pago de contribuciones de SNP y sigue avanzando en la elaboración de un manual de reclamaciones. Con el fin de promover la celebración de nuevos debates acerca de la implementación práctica del Convenio, en particular en lo relativo a las prescripciones para la notificación, ha organizado, en colaboración con la OMI, un seminario acerca del Convenio SNP de 2010 que tendrá lugar

inmediatamente después de la clausura de la reunión de los FIDAC, el 1 y 2 de mayo de 2024. Oportunamente se publicará en el sitio web del Convenio SNP un informe resumido del seminario.

Nombramiento del auditor externo

El Órgano de Auditoría puso al corriente a los órganos rectores de los planes para el nombramiento del próximo auditor externo, que los órganos rectores deberán nombrar en noviembre de 2024. Se tomó nota de que el Órgano de Auditoría había identificado a tres firmas comerciales que se invitará a participar en la licitación.

Guía para los hidrocarburos persistentes y sujetos a contribución

Se informó de que el Director había contratado los servicios de expertos externos para que revisaran la Guía para los hidrocarburos persistentes y sujetos a contribución de los FIDAC y para asegurarse de que estuviera actualizada con la inclusión de los productos de hidrocarburos más recientes. Los órganos rectores aprobaron el texto actualizado de la Guía y además las enmiendas procedentes al Formulario para la notificación de hidrocarburos sujetos a contribución, que figura en el Anexo de los Reglamentos interiores de cada Fondo.

Próxima reunión

Las próximas sesiones de los órganos rectores de los FIDAC tendrán lugar en la semana del 4 de noviembre de 2024.

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