4 de junio de 2024

INFORME PARA UN DOALOS

Informe de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar

Objetivo del documento:	Informar al Secretario General sobre las actividades emprendidas por los FIDAC en relación con la implantación de las disposiciones pertinentes de la Resolución de la Asamblea General 78/69, "Los océanos y el derecho del mar". Además, resaltar los acontecimientos recientes más importantes por lo que respecta a los FIDAC en el ámbito de los océanos y el derecho del mar.
Resumen:	Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) son dos organizaciones intergubernamentales (el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario) que proveen el pago de indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos persistentes derramados por buques tanque. Activos durante más de 45 años, los FIDAC han respondido a más de 150 siniestros y han pagado más de £766 millones en concepto de indemnización. Desde la entrada en vigor del Convenio internacional sobre la constitución del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo de 1971) y la constitución del Fondo IOPC original en 1978, el número de Estados Miembros de la Organización ha aumentado desde 14 hasta los 121 Estados Parte en el Convenio del Fondo de 1992 al 1 de junio de 2024. Además, 33 Estados son Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario, adoptado en 2003, que proporciona una indemnización adicional por encima del límite de indemnización disponible en virtud del Fondo de 1992. Los FIDAC continúan pagando indemnización a las personas y entidades afectadas por daños causados por la contaminación por hidrocarburos transportados por mar. En la actualidad el Fondo de 1992 se ocupa de 13 casos todavía en curso. Además de la tramitación de las reclamaciones de indemnización, la Secretaría de los FIDAC desarrolla diversas actividades con el fin de promover la adopción y comprensión del régimen internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos y prestar ayuda a los posibles reclamantes. Es importante señalar que mantiene una sólida relación con la Organización Marítima Internacional (OMI), y que ambas instituciones colaboran con regularidad en asuntos relacionados con la ratificación e implantación por los

Estados del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992.

Los FIDAC mantienen contacto regular con Estados Miembros, Estados no miembros y partes interesadas clave organizando para ello diversos eventos de formación e iniciativas de difusión o participando en este tipo de actividades. Entre estas iniciativas la Secretaría desarrolla la denominada Academia anual de los FIDAC, un programa de una semana de duración destinado a participantes propuestos por los Estados Miembros del Fondo de 1992 —cuya asistencia es financiada por los propios participantes—, un cursillo de introducción y actividades de formación en línea personalizadas. Además, organiza talleres nacionales y regionales sobre tramitación de reclamaciones y desde 2023 está llevando a cabo una serie de seminarios web. Todas estas actividades ayudan a los Estados Miembros a prepararse para la eventualidad de un siniestro de contaminación por hidrocarburos importante y pueden crear conciencia en los Estados no miembros y animarlos a convertirse en Parte en los convenios pertinentes.

La Secretaría también continúa impartiendo conferencias periódicamente a estudiantes de derecho marítimo de diversas universidades. Además, invierte un gran esfuerzo procurando aumentar la conciencia y el conocimiento que existen de la función de los FIDAC mediante la publicación de numerosos folletos y documentos, así como una mayor inversión en sus servicios de información en línea (www.fidac.org).

El éxito del régimen internacional de responsabilidad e indemnización lo transformó en modelo del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP), al que se hace referencia en el párrafo 245 de la Resolución 78/69. Los FIDAC continúan colaborando con la Secretaría de la OMI para ayudar a los Estados a adherirse al Protocolo SNP de 2010 o a ratificarlo, con el fin de facilitar la entrada en vigor del Convenio lo más pronto posible. Al 1 de junio de 2024, ocho Estados han ratificado el Protocolo y varios han informado de un avance considerable en la preparación de las disposiciones de implantación necesarias para poder ratificarlo; algunos de los cuales se espera que lo ratifiquen en los próximos dos años, lo cual se traduciría en la entrada en vigor del Convenio. La Secretaría continúa promoviendo este importante Convenio y periódicamente insta a los Estados a adherirse al Protocolo SNP de 2010, con el fin de completar de esta manera la serie de convenios internacionales de responsabilidad e indemnización.

1 Información general

1.1 El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación, 1992 (Fondo de 1992) funciona en el marco de un régimen internacional que provee indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos derramados por buques tanque. Este régimen es resultado de la creación de dos tratados internacionales establecidos bajo los auspicios de la OMI, a saber, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 o CRC de 1992) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo de 1992). El CRC de 1992 rige la responsabilidad del propietario del buque, mientras que el Convenio del Fondo de 1992

proporciona una indemnización complementaria cuando la cuantía pagada por el propietario o su asegurador es insuficiente para indemnizar plenamente a todas las personas y entidades afectadas por un derrame. Se trata de un singular sistema mediante el cual el propietario y el sector de los hidrocarburos comparten los costes de derrames de hidrocarburos importantes, y los FIDAC son financiados por aquellas entidades que reciben hidrocarburos en los Estados Miembros.

1.2 La cuantía total de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992 es de 203 millones de derechos especiales de giro (DEG) (USD 249,5 millones). Esta indemnización está disponible para los Estados, las autoridades locales, las empresas privadas y los particulares, por ejemplo, pescadores. Desde que se constituyeron, el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971, que lo precedió, han actuado en más de 150 siniestros de diversa importancia en todo el mundo y han pagado £766 millones (USD 978 millones) en concepto de indemnización. El Fondo de 1992, que se financia por medio de una contribución sobre los hidrocarburos recibidos en los Estados Miembros tras su transporte por mar, en la actualidad cuenta con 121 Estados Miembros. En el anexo de este documento se adjunta la lista de los Estados Miembros.

1.3 El Protocolo relativo al Fondo Complementario, que entró en vigor en 2005, pone a disposición de las víctimas de derrames de los Estados que se han adherido al Protocolo relativo al Fondo Complementario una indemnización adicional. La cuantía total disponible para el pago de indemnización por cada siniestro en los Estados Miembros es de aproximadamente 750 millones de DEG (USD 922 millones). Actualmente son 32 los Estados Parte en el Protocolo. En el anexo de este documento se adjunta la lista de los Estados Parte.

1.4 El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario se conocen conjuntamente como los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC). Los dos Fondos comparten una misma Secretaría que tiene su sede en Londres. Al 1 de junio de 2024 la Secretaría contaba con 26 miembros del personal provenientes de 12 Estados Miembros.

1.5 El Director, Gaute Sivertsen (Noruega) es el más alto funcionario administrativo de los FIDAC, encargado de la gestión general de los Fondos.

2 Actividades de los FIDAC relacionadas con la aplicación de la Resolución 78/69

2.1 Las disposiciones recogidas en los párrafos 229, 242 y 245 de la Resolución 78/69 son de particular interés para los FIDAC, por lo cual a continuación se hace referencia a las actividades recientes de las Organizaciones relacionadas con ellas.

2.2 La Secretaría lleva a cabo muy diversas actividades con el objetivo de fortalecer la relación de los FIDAC con los Estados Miembros y no miembros, de fomentar la adopción y conocimiento en todo el mundo del régimen internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos y de prestar ayuda a los posibles reclamantes. Los FIDAC mantienen una sólida relación con la OMI y ambas organizaciones colaboran con regularidad en asuntos relacionados con la ratificación e implantación por los Estados de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Esta colaboración se ha visto reforzada desde 2016, año en que los FIDAC se trasladaron al edificio sede de la OMI.

2.3 La Secretaría organiza y participa periódicamente en eventos, por ejemplo, cursos prácticos de ámbito nacional y regional y presentaciones en conferencias. Por otra parte, los FIDAC prestan su apoyo a las conferencias y exposiciones internacionales importantes sobre derrames de hidrocarburos, en las que también participan activamente y entre las cuales se encuentran Interspill, Oil Spill India y Spillcon.

2.4 La Secretaría también imparte conferencias periódicamente a estudiantes de derecho marítimo de diversas universidades y organiza la Academia anual de los FIDAC, un programa de una semana de duración dirigido a participantes propuestos por los Estados Miembros del Fondo de 1992 —cuya asistencia es financiada por los propios participantes—. Este cursillo abarca todos los aspectos de la labor de los FIDAC y el régimen internacional de indemnización. Los talleres sobre tramitación de reclamaciones y la Academia anual constituyen en particular un medio de ayuda para que los Estados Miembros se preparen ante la posibilidad de que ocurra un siniestro importante de derrame de hidrocarburos.

2.5 La Secretaría además invierte un gran esfuerzo procurando aumentar la conciencia y el conocimiento que existen de la función de los FIDAC mediante la publicación de numerosos folletos y documentos y una mayor inversión en sus servicios de información en línea. El Paquete de información sobre reclamaciones tiene por objeto específicamente preparar a los Estados y a los potenciales reclamantes ante la posibilidad de que ocurra un derrame. Además del Manual de reclamaciones del Fondo de 1992, que establece los criterios de admisibilidad de las reclamaciones aplicados por el Fondo de 1992, el Paquete incluye orientaciones específicas para cada sector destinadas a ayudar a los reclamantes de los sectores de la pesca y la maricultura, por un lado, y del turismo, por otro, a presentar sus reclamaciones. Incluye asimismo orientaciones para la presentación de reclamaciones por trabajos de limpieza y la aplicación de medidas preventivas y por daños ambientales.

2.6 Los órganos rectores de los FIDAC suelen reunirse dos veces al año a fin de cumplir los requisitos estipulados en el artículo 18 del Convenio del Fondo de 1992 y el artículo 16 del Protocolo relativo al Fondo Complementario. Con arreglo a dichos artículos, es obligación de los órganos rectores, entre otras cosas, impartir instrucciones al Director respecto de la administración de los Fondos y supervisar la aplicación adecuada de los Convenios y de las decisiones por ellos dictadas. Estas sesiones también sirven para adoptar nuevas políticas y prácticas destinadas a mantener el funcionamiento previsto de los Convenios. La Asamblea del Fondo de 1992 ha establecido varios grupos de trabajo a lo largo de los años para el estudio de determinados asuntos relativos al transporte marítimo de los hidrocarburos. Estos grupos de trabajo han creado un foro para que los Estados expongan los métodos puestos en práctica y las experiencias vividas cuando han debido lidiar con grandes siniestros de contaminación por hidrocarburos y otras cuestiones conexas, y en muchos casos los han llevado a acordar la adopción de prácticas o criterios uniformes.

2.7 Entre los resultados obtenidos por los grupos de trabajo en años recientes figuran la publicación de material de orientación para los Estados Miembros acerca de cuestiones particularmente difíciles, como la forma de facilitar el proceso de tramitación de reclamaciones, las opiniones en torno a la definición de "buque" contenida en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y la gestión de los cierres de pesquerías y las correspondientes restricciones que se imponen después de un derrame de hidrocarburos.

2.8 Con respecto al párrafo 245 de la Resolución 78/69, en que se insta a los Estados a que consideren la posibilidad de constituirse en Parte en el Protocolo SNP de 2010, tal como lo requirió la Conferencia internacional que adoptó el Convenio SNP, se ha encargado a la Secretaría de los FIDAC que preste ayuda a la Secretaría de la OMI en la constitución del Fondo SNP y en los preparativos para celebrar la primera sesión de la Asamblea del Fondo SNP.

2.9 Los FIDAC siguen colaborando activamente con la Secretaría de la OMI con el fin de ayudar a los Estados a adherirse al Protocolo o a ratificarlo, y de facilitar así la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010 lo antes posible. Los FIDAC mantienen un sitio web (hnsconvention.org) y una base de datos en línea (el Buscador SNP) de las sustancias SNP que están cubiertas por el Convenio, y además de aquellas que se ajustan a la definición de carga sujeta a contribución que figura en el Protocolo. Por otra parte, los FIDAC se han mantenido en contacto a través de cursos prácticos y

otros medios con los Estados que están considerando ratificar el Protocolo y con las partes interesadas del sector que puedan verse afectadas por el Convenio. Recientemente, en mayo del presente año, tuvo lugar en la sede de la OMI un seminario organizado por los FIDAC en colaboración con la OMI. Asistieron más de 200 representantes de Estados y del sector, que participaron en persona o a distancia. El seminario se centró en la prestación de asistencia a los Estados en su labor encaminada a la ratificación del Protocolo SNP de 2010, con particular énfasis en la notificación de cargas SNP y sus aspectos prácticos.

2.10 Al 1 de junio de 2024, ocho Estados han ratificado el Protocolo y algunos han informado de un avance considerable en la preparación de la ley de implantación necesaria para ratificarlo oportunamente. Entre ellos varios confían en proceder a la ratificación en los dos próximos años, lo cual permitiría la entrada en vigor del Convenio.

3 Acontecimientos importantes recientes en los FIDAC en el ámbito de los océanos y el derecho del mar

3.1 En la actualidad, 121 Estados son Parte en el Convenio del Fondo de 1992 y el Fondo de 1992 se encarga de la tramitación de reclamaciones y/o atiende recursos entablados en relación con 13 siniestros. Si bien se está ocupando de dos siniestros que incumben a un Estado Miembro del Fondo Complementario, el del *Alfa I* y el *Agua Zona II* (Grecia), es poco probable que en ninguno de ellos las reclamaciones de indemnización excedan los límites impuestos en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

3.2 En febrero de 2024 se informó a los FIDAC del siniestro de contaminación más reciente acaecido en un Estado Miembro del Fondo de 1992. Tuvo lugar en Trinidad y Tobago cuando la gabarra articulada *Gulfstream*, arrastrada por el remolcador *Solo Creed*, zozobró a unos 16 kilómetros de la costa de Tobago y quedó 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. 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.

3.3 En su 82.ª sesión, celebrada en abril de 2024, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a hacer pagos con respecto a pérdidas derivadas del siniestro. La decisión del Comité se produjo como resultado de la presentación por la Secretaría de los FIDAC y el Gobierno de Trinidad y Tobago de informes detallados del siniestro y de la decisión por acuerdo general de los Estados Miembros de que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 se aplicaban al siniestro. Posteriormente, el Director, la Directora adjunta y jefa del Departamento de Reclamaciones y un responsable de Reclamaciones viajaron a Trinidad y Tobago para reunirse con las autoridades y para visitar los lugares afectados por el derrame. La Secretaría está preparando los procedimientos necesarios para recibir y evaluar las reclamaciones y para pagar indemnización a los reclamantes con derecho a recibirla.

3.4 En marzo de 2023 el buque *Princess Empress* se hundió frente al litoral de Filipinas mientras transportaba una carga de 800 000 litros de fueloil. Posteriormente se observó un derrame de hidrocarburos en torno al lugar del hundimiento que se extendió a otras zonas, ocasionando daños por contaminación. El Fondo de 1992 ha estado colaborando estrechamente con el asegurador, el Shipowners' P&I Club, y con el Gobierno de Filipinas y el Director visitó la zona afectada en abril de 2023. El club y el Fondo han abierto una oficina de presentación de reclamaciones conjunta en Calapán (Mindoro Oriental), así como otros centros de recepción de reclamaciones, con el objeto de facilitar la presentación de reclamaciones. Las reclamaciones de indemnización superarán muy en breve el límite del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y es muy posible que alcancen y superen el límite del Acuerdo de indemnización de la contaminación por

hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanques, 2006 (enmendado en 2017) (STOPIA 2006). De conformidad con ese acuerdo voluntario, el club P&I resarcirá al Fondo de 1992 una cantidad determinada de la indemnización pagada.

3.5 En su sesión de mayo de 2023 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. Además, lo autorizó a firmar un acuerdo sobre pagos interinos con el club, que se aplicaría con efecto retroactivo.

3.6 Se ha avanzado considerablemente en la gestión de este siniestro y al final de mayo de 2024 se habían registrado 38 675 reclamaciones, la mayoría proveniente del sector de la pesca. En febrero de 2024 se hicieron pagos provisionales y se ha iniciado el pago de unos £10 millones a 23 238 pescadores.

3.7 Un siniestro acaecido en el puerto de Róterdam (Países Bajos) en 2018 ha planteado cuestiones interesantes con respecto a la aplicabilidad de los Convenios de 1992. En esa ocasión, el buque *Bow Jubail* derramó hidrocarburos para combustible, y su propietario alegó que el siniestro estaba cubierto por el artículo 1.8 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques). Sin embargo, un tribunal de apelaciones decidió que, dado que el propietario no había demostrado que el buque no contenía residuos de hidrocarburos persistentes en el momento del siniestro, el *Bow Jubail* se ajusta a la definición de buque establecida en el CRC de 1992. El Fondo de 1992 apeló esta sentencia con el fin de respaldar al propietario del buque y de facilitar el debido procedimiento judicial. Sin embargo, el 31 de marzo de 2023 el Tribunal Supremo de los Países Bajos dictó una sentencia en la que confirmó que el 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. El STOPIA 2006 se aplicará a este caso y el propietario del buque resarcirá al Fondo de 1992 hasta un máximo de 20 millones de DEG.

3.8 En la reunión de mayo de 2023 de los FIDAC el Director señaló que este caso podría tener repercusiones para la definición de "buque" establecida en el CRC de 1992 o en el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001. El Comité Ejecutivo lo autorizó a efectuar 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.

3.9 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, volvió a presentar una solicitud para limitar su responsabilidad a la cuantía establecida en el CRC de 1992, con la inclusión entonces de los intereses. El 8 de mayo de 2024 el Tribunal aprobó la solicitud y ordenó que se depositara la cuantía de limitación de 13 991 676 DEG a más tardar a mediados de junio, fallo con el que cumplió el propietario del buque el 28 de mayo de 2024.

3.10 Continúan haciéndose pagos de indemnización con respecto al Siniestro en Israel, ocurrido en febrero de 2019, y el *Agia Zoni II*, ocurrido en Grecia en 2017.

3.11 En mayo de 2022 la OMI distribuyó a sus Estados Miembros una circular con Orientaciones sobre las repercusiones que tiene la situación en el mar Negro y el mar de Azov en los certificados de seguro u otras garantías financieras, en relación con el conflicto en Ucrania (LEG.1/Circ.12). En la circular, que ya se había distribuido a los órganos rectores de los FIDAC en sus sesiones de marzo de 2022, se indican los instrumentos de la OMI que son afectados por el conflicto, incluidos los Convenios sobre Responsabilidad Civil de 1969 y 1992. En ella se hace hincapié en particular en que la falta de seguro u otra garantía financiera, de conformidad con lo estipulado en los Convenios, puede dar lugar a una indemnización insuficiente para los Estados y las personas y entidades afectadas por la contaminación y otros siniestros. Asimismo, podrá exponer a los FIDAC y a sus contribuyentes al riesgo de tener que pagar toda la indemnización por derrames de hidrocarburos de buques tanque porque el seguro sea insuficiente para cubrir la responsabilidad del propietario del buque. Teniendo esto en cuenta, en la circular se exponen varias medidas para consideración por los Estados. Los órganos rectores de los FIDAC se han mostrado totalmente de acuerdo con estas medidas y han instado a los Estados Miembros a adoptar las recomendaciones que figuran en la circular.

3.12 En años recientes el Fondo de 1992 ha tenido que ocuparse de un número creciente de siniestros en que han intervenido aseguradores poco fiables, siniestros que han requerido el pago de indemnización por el Fondo desde un principio, lo cual ha implicado pasar por alto el primer nivel de indemnización que debería pagar el asegurador del propietario del buque de conformidad con el CRC de 1992. Como ya se indicó en la circular expedida por la OMI, los FIDAC podrían quedar aún más expuestos a tales situaciones como resultado de las sanciones impuestas más recientemente, pues dichas situaciones han aumentado el riesgo de que buques tanque de gran envergadura naveguen sin cobertura o con una cobertura de seguro insuficiente.

3.13 El Director presentó documentos a los órganos rectores en sus reuniones de otubre de 2023 y abril de 2024 en que llamaba la atención de los Estados Miembros acerca de las posibles repercusiones de las sanciones internacionales. Manifestó su 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, los contribuyentes y los FIDAC, riesgos que los Fondos no podrían mitigar por carencia de medios. En abril de 2024 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. Señaló que había planteado este problema en la reunión del 111.º periodo de sesiones del Comité Jurídico de la OMI y añadió que su preocupación había sido compartida por varios Estados Miembros presentes en esa reunión.

3.14 Durante el debate acerca del siniestro ocurrido en Trinidad y Tobago en particular, 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. Como resultado de la gran preocupación manifestada por las delegaciones, la gran mayoría de los Estados Miembros decidió 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 viesen involucrados tales buques. En la próxima reunión de los FIDAC, en noviembre de 2024, se procederá a examinar el texto de las resoluciones.

4 Consideraciones

Desde que el nuevo Director de los FIDAC–asumió sus funciones en enero de 2022, ha venido subrayando su firme decisión de servir a los Estados Miembros, de proteger los intereses de los FIDAC y de adaptarse a las necesidades cambiantes de la sociedad con respecto a siniestros de contaminación por hidrocarburos de gran envergadura. Le preocupan de manera significativa los problemas que actualmente enfrenta el Fondo de 1992, a los que se hace referencia en los párrafos 3.12 a 3.14, por lo cual prestará la debida atención a las novedades que surjan al respecto. Su interés principal, y el de la Organización, seguirá siendo el pago justo y con prontitud de indemnización a las víctimas de daños por contaminación debida a derrames de hidrocarburos. El Director sigue comprometido a trabajar en colaboración con los Estados Miembros, los miembros de la Secretaría, el sector y otras partes interesadas para hacer frente a las dificultades que yacen adelante y consolidar el éxito continuo del régimen internacional de responsabilidad e indemnización.

* * *

ANEXO

Estados Parte tanto en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como en el Convenio del Fondo de 1992
al 1 de junio de 2024
(y que por lo tanto son Miembros del Fondo de 1992)

121 ESTADOS EN LOS QUE EL CONVENIO DE 1992 ESTÁ EN VIGOR		
Albania	Gabón	Niue
Alemania	Gambia	Noruega
Angola	Georgia	Nueva Zelanda
Antigua y Barbuda	Ghana	Omán
Argelia	Granada	Países Bajos
Argentina	Grecia	Palaos
Australia	Guinea	Panamá
Bahamas	Guinea Bissau	Papúa Nueva Guinea
Bahréin	Guyana	Polonia
Barbados	Hungría	Portugal
Bélgica	India	Qatar
Belice	Irán (República Islámica del)	Reino Unido
Benín	Irlanda	República Árabe Siria
Brunéi Darussalam	Islandia	República de Corea
Bulgaria	Islas Cook	República Dominicana
Cabo Verde	Islas Marshall	República Unida de Tanzania
Camboya	Israel	Saint Kitts y Nevis
Camerún	Italia	Samoa
Canadá	Jamaica	San Marino
China[<1>]	Japón	San Vicente y las Granadinas
Chipre	Kenia	Santa Lucía
Colombia	Kiribati	Senegal
Comoras	Letonia	Serbia
Congo	Liberia	Seychelles
Costa Rica	Lituania	Sierra Leona
Côte d'Ivoire	Luxemburgo	Singapur
Croacia	Madagascar	Sri Lanka
Dinamarca	Malasia	Sudáfrica
Djibouti	Maldivas	Suecia
Dominica	Malta	Suiza
Ecuador	Marruecos	Tailandia
Emiratos Árabes Unidos	Mauricio	Tonga
Eslovaquia	Mauritania	Trinidad y Tobago
Eslovenia	México	Túnez
España	Mónaco	Turquía
Estonia	Montenegro	Tuvalu
Federación de Rusia	Mozambique	Uruguay
Fiji	Namibia	Vanuatu
Filipinas	Nauru	Venezuela (República Bolivariana de)
Finlandia	Nicaragua	
Francia	Nigeria	

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

Estados Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario
al 1 de junio de 2024
(y que por lo tanto son Miembros del Fondo Complementario)

33 ESTADOS PARTE EN EL PROTOCOLO RELATIVO AL FONDO COMPLEMENTARIO		
Alemania	Estonia	Montenegro
Australia	Finlandia	Noruega
Barbados	Francia	Nueva Zelanda
Bélgica	Grecia	Países Bajos[<2>]
Canadá	Hungría	Polonia
Congo	Irlanda	Portugal
Croacia	Italia	Reino Unido
Dinamarca	Japón	República de Corea
Eslovaquia	Letonia	Suecia
Eslovenia	Lituania	Turquía
España	Marruecos	

Un Estado que ha depositado un instrumento de adhesión, pero para el que el Protocolo relativo al Fondo Complementario no entra en vigor hasta la fecha indicada

Mauricio	9 de julio de 2024

[<2>] Países Bajos, Aruba, Curasao y Sint Maarten son asociados autónomos dentro del Reino de los Países Bajos. El Fondo Complementario no se ha extendido a Aruba, Curasao ni Sint Maarten.