



Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

Punto 10 del orden del día	IOPC/APR25/10/1/WP.1/1	
Fecha	1 de mayo de 2025	
Original	Inglés	
Consejo Administrativo del Fondo de 1992	92AC25/92AES29	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC84	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES13	

PROYECTO

ACTA DE LAS DECISIONES DE LAS SESIONES DE ABRIL DE 2025 DE LOS ÓRGANOS RECTORES DE LOS FIDAC

(continuación)

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC

3 Siniestros que afectan a los FIDAC

3.1	Siniestros que afectan a los FIDAC Documento IOPC/APR25/3/1		92EC	SA
-----	--	--	-------------	-----------

3.1.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario tomaron nota del documento IOPC/APR25/3/1, que contiene información acerca de los documentos de la reunión de abril de 2025 relativos a los siniestros que afectan a los FIDAC.

3.1.2 Los órganos rectores tomaron nota, además, de que en este momento no hay siniestros que afecten al Fondo Complementario.

3.2	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: <i>Prestige</i> Documento IOPC/APR25/3/2		92EC	
-----	---	--	-------------	--

3.2.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de la información que figura en el documento IOPC/APR25/3/2 en relación con el siniestro del *Prestige*.

3.2.2 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 recordó que el Fondo de 1992 había abonado la cuantía para indemnización de que dispone con arreglo a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, reteniendo EUR 804 800 para hacer frente a posibles responsabilidades.

Acción judicial interpuesta por Francia contra la ABS en Francia

3.2.3 El Comité Ejecutivo recordó que, en abril de 2010, el Gobierno francés había incoado una acción judicial contra la sociedad de clasificación del *Prestige*, American Bureau of Shipping (ABS), en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos.

3.2.4 Se recordó que la ABS se había opuesto a dicha acción amparándose en la defensa de la inmunidad soberana, pero que, en abril de 2019, el Tribunal de Casación de Francia había dictaminado que la ABS no podría valerse de la defensa de la inmunidad soberana en este caso.

3.2.5 Se recordó también que, tras el dictamen del tribunal, el caso había vuelto al Tribunal de Primera Instancia de Burdeos para que este examinara el resto de cuestiones respecto de la reclamación de Francia contra la ABS.

Acción judicial interpuesta por el Fondo de 1992 contra la ABS en Francia

3.2.6 Se recordó que, tras la decisión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2012, el Fondo de 1992 había interpuesto un recurso contra la ABS en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos.

3.2.7 Se recordó también que la ABS había presentado argumentos de defensa, alegando que tenía derecho a invocar la inmunidad soberana sobre la misma base que el Estado de abanderamiento del *Prestige*.

3.2.8 Se recordó además que tanto la ABS como el Fondo de 1992 habían alegado que el problema de la inmunidad soberana debería ser abordado con carácter prioritario por el juez que examinase las cuestiones de fondo, junto con el resto de alegatos sobre la admisibilidad presentados por la ABS.

3.2.9 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 recordó que la ABS había presentado los alegatos siguientes contra la admisibilidad de la acción del Fondo de 1992 contra la ABS:

- i) Inmunidad soberana: la ABS pretende impugnar la cuestión de la inmunidad soberana hasta la instancia del Tribunal de Casación, esperando que este tribunal pueda revocar su sentencia de abril de 2019 en el caso del Estado francés contra la ABS.
- ii) La doctrina de la *res judicata* (cosa juzgada): la ABS argumenta que, dado que los tribunales de los Estados Unidos ya la han eximido de toda responsabilidad en el caso del *Prestige*, la sentencia dictada por el tribunal estadounidense en el caso del Estado español contra la ABS tiene el valor de cosa juzgada ante cualquier otro tribunal. En particular, la ABS ha argumentado que, puesto que el Fondo de 1992 está subrogado en los derechos del Estado español, el cual era parte en los procedimientos ante el tribunal estadounidense, la sentencia dictada en los Estados Unidos es vinculante para el Fondo de 1992.
- iii) Encauzamiento: en el caso del siniestro del *Erika*, el Tribunal de Casación opinó que el Registro Italiano Navale (RINA), la sociedad de clasificación que certificó el *Erika*, estaba sujeto al artículo III 4) del CRC de 1992 en calidad de persona que presta servicios para el buque (si bien esa protección fue denegada, pues el tribunal decidió que los daños habían sido consecuencia de la temeridad del RINA). La ABS argumenta que, sobre la base de esa decisión, estaría protegida por el artículo III 4) del CRC de 1992 y que, por consiguiente, la acción del Fondo de 1992 contra la ABS no sería admisible.
- iv) Caducidad: la cuestión de la caducidad va unida a la del encauzamiento que se ha explicado anteriormente. La ABS defiende que la acción del Fondo de 1992 ha caducado con arreglo a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, de conformidad con el artículo VIII del CRC de 1992.

3.2.10 El Comité Ejecutivo también recordó que el Fondo de 1992 había respondido a los argumentos de la ABS en los siguientes términos:

- i) Inmunidad soberana: la ABS no puede valerse de la inmunidad soberana porque la ABS no es una emanación del Estado de las Bahamas ni contribuye al ejercicio de la soberanía de ese Estado. Además, el Fondo de 1992 ha argumentado que la solución adoptada por el Tribunal de Casación en su dictamen de abril de 2019, en la acción interpuesta por Francia contra la ABS, debería aplicarse a la acción del Fondo de 1992. En su sentencia, el Tribunal de Casación reflejó el principio de que,

incluso si una sociedad de clasificación lleva a cabo actividades de certificación y clasificación de manera simultánea, esas actividades son disociables y la sociedad de clasificación solo tiene derecho a valerse de la inmunidad soberana en el marco de su actividad de certificación reglamentaria, pero no por su actividad de clasificación. La acción del Fondo de 1992 se refiere a irregularidades cometidas por la ABS en su actividad de clasificación.

- ii) Autoridad de cosa juzgada de la decisión de un tribunal extranjero: sobre este punto, el Fondo de 1992 ha tenido que aceptar que tendría que renunciar a su reclamación por las cuantías abonadas en concepto de indemnización en España, puesto que la decisión del Tribunal de Apelación estadounidense en la acción interpuesta por España contra la ABS, que desestima la reclamación de España, tenía la autoridad de cosa juzgada. El Fondo de 1992, no obstante, mantiene la reclamación en subrogación de los derechos de los reclamantes franceses y el Estado portugués, por una cuantía de EUR 14 365 907,98.
- iii) Encauzamiento: las sociedades de clasificación no pueden valerse del encauzamiento de la responsabilidad, por los siguientes motivos:
 - a) La sociedad de clasificación no es un empleado o un agente del propietario del buque, ni un tripulante (véase el apartado a) del artículo III 4) del CRC de 1992). Con arreglo a las condiciones del acuerdo de clasificación de buques, la ABS es un contratista independiente y no puede actuar como empleado o agente de ninguna otra parte.
 - b) La sociedad de clasificación no es un práctico ni ninguna otra persona que preste servicios para el buque (véase el apartado b) del artículo III 4) del CRC de 1992), puesto que no participa en las operaciones náuticas del buque, y las inspecciones que debe llevar a cabo en él no son servicios proporcionados al buque sino únicamente a su propietario, a petición de este o de los aseguradores del buque.
- iv) Caducidad: dado que el CRC de 1992 no se aplica a acciones por ilícito civil interpuestas contra terceras partes tales como la ABS, dichas acciones no se rigen por el CRC de 1992. La acción del Fondo de 1992 contra la ABS, por tanto, se regiría por la legislación francesa, que dispone un periodo de limitación de diez años. Este periodo comenzó a contar el 13 de noviembre de 2002, fecha en que se hundió el *Prestige*. Puesto que el Fondo de 1992 interpuso su acción el 30 de octubre de 2012, esta no ha caducado.
- v) En cuanto a los fundamentos de la acción, el Fondo de 1992 argumenta que la responsabilidad de las sociedades de clasificación sigue la regla según la cual una parte que ejecuta mal un contrato será responsable por ilícito civil frente a quienes sufran un perjuicio causado por esa mala ejecución. En el caso del *Prestige*, el incumplimiento contractual de la ABS se basa en su incumplimiento de las disposiciones establecidas en su reglamento de clasificación. Por añadidura, en el contexto de los procedimientos penales en España, el tribunal español se basó en el testimonio de varios peritos para concluir que la ABS había mostrado una negligencia e imprudencia graves.

3.2.11 Se recordó que, si el tribunal considerase admisible la acción del Fondo de 1992 contra la ABS, el Fondo de 1992 tendría que demostrar que la ABS había actuado con negligencia al llevar a cabo su labor respecto de la clasificación del buque.

3.2.12 Se recordó asimismo que, en septiembre de 2023, el juez a cargo del procedimiento había decidido, tanto en el caso de la acción francesa como en la del Fondo de 1992, invitar a las partes a que enviasen sus escritos finales, meramente sobre cuestiones de admisibilidad, a más tardar el 12 de diciembre de 2023, y que solo en el caso de que las acciones fuesen consideradas admisibles reabría el tribunal el

procedimiento para abordar los fundamentos de las causas, principalmente por lo que respecta al origen del siniestro y la responsabilidad de la ABS.

3.2.13 El Comité Ejecutivo recordó que el Fondo de 1992 había presentado sus escritos finales sobre la admisibilidad en noviembre de 2023, en gran medida en los mismos términos argumentados anteriormente, con la adición de lo siguiente en relación con las disposiciones sobre el encauzamiento del artículo III 4) del CRC de 1992:

- i) Siguiendo la regla *ejusdem generis*, la categoría de otras personas que presten servicios para el buque a las que se hace referencia en el artículo III 4) del CRC de 1992 está limitada a aquellas personas, distintas del práctico, que presten servicios para el buque similares a los del práctico.
- ii) Esa otra persona, aunque no sea un miembro de la tripulación, debe prestar servicios para el buque similares a los de la tripulación, servicios que, por consiguiente, deben ser prestados a bordo en el transcurso de la navegación.

Sentencia de febrero de 2025

3.2.14 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, en febrero de 2025, el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos había dictado una sentencia en la que había decidido que el CRC de 1992 era de aplicación a la acción del Fondo de 1992 contra la ABS y que, por lo tanto, esta había caducado, sobre la base de que el recurso se había interpuesto en una fecha posterior al sexto aniversario del siniestro, según lo dispuesto en el CRC de 1992. Se tomó nota de que en la sentencia también se había determinado que la ABS no tenía derecho a beneficiarse de inmunidad soberana.

3.2.15 El Comité Ejecutivo tomó nota de que en su decisión, el Tribunal había argumentado lo siguiente:

- i) El sistema de indemnización establecido en virtud del CRC de 1992 se aplica a todos los daños por contaminación comprendidos en el alcance del Convenio, tal como se define en el artículo II del CRC de 1992.
- ii) Según lo citado por la ABS, en virtud de la Constitución francesa, los tratados o acuerdos debidamente ratificados o aprobados tendrán, una vez publicados, una autoridad superior a la de la legislación nacional.
- iii) Dado que el CRC de 1992 es aplicable al siniestro resultante del hundimiento del *Prestige*, en opinión del Tribunal, las disposiciones relativas al plazo de caducidad establecidas en el artículo VIII del CRC de 1992 se aplican a todas las acciones por responsabilidad interpuestas en relación con este daño.

3.2.16 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el mismo Tribunal había dictado una sentencia en relación con la acción de Francia contra la ABS, en la que había dictaminado que la acción de Francia había caducado.

3.2.17 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Director recomendaba que se le autorizase a recurrir la sentencia a partir de las siguientes consideraciones:

- i) El CRC de 1992 no se aplica a acciones por ilícito civil interpuestas contra terceras partes tales como la ABS y, por tanto, dichas acciones no deben regirse por el CRC de 1992.
- ii) La acción del Fondo de 1992 contra la ABS, por tanto, debería regirse por la legislación francesa, que dispone un periodo de limitación de diez años. Este periodo comenzó a contar el 13 de noviembre de 2002, fecha del hundimiento del *Prestige*. Puesto que el Fondo de 1992 interpuso su acción el 30 de octubre de 2012, esta no ha caducado.

Debate

- 3.2.18 Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra se mostraron de acuerdo con la opinión del Director manifestada en el punto 6 del documento IOPC/APR25/3/2, en el sentido de que el CRC de 1992 no se aplica a acciones por ilícito civil interpuestas contra terceras partes tales como la ABS y que, por tanto, dichas acciones no deberían regirse por el CRC de 1992, sino por la legislación nacional. Se consideró que ello sería coherente con el espíritu y el texto de los Convenios.
- 3.2.19 Se afirmó que el plazo de prescripción aplicable en este caso debería ser el previsto en la legislación francesa, que en este caso no habría expirado. También se manifestó que la aplicación en este caso del período de caducidad de seis años del CRC de 1992 tendría consecuencias para la capacidad del Fondo de 1992 de recuperar los costes. Por lo tanto, era fundamental que el Fondo de 1992 aprovechara todas las vías jurídicas disponibles para proteger sus intereses y los de los Estados Miembros.
- 3.2.20 En particular, se expresó la opinión de que el plazo de caducidad de seis años establecido en el artículo VIII del CRC de 1992 se refiere únicamente a las reclamaciones con arreglo al CRC de 1992, contra el propietario del buque, y no debería ampliarse a las acciones interpuestas por el Fondo de 1992 contra terceros que no se contemplan en el CRC de 1992. Se señaló a la atención el artículo III 5) del CRC de 1992, en el que se establece que nada de lo dispuesto en el Convenio irá en perjuicio del derecho del propietario a interponer recurso contra terceros.
- 3.2.21 También se consideró que este caso planteaba importantes cuestiones en cuanto al alcance y la aplicabilidad del CRC de 1992, y que la apelación sería importante no solo para salvaguardar los intereses del Fondo, sino también para preservar la integridad del régimen internacional, que beneficia a todos los Estados Miembros.
- 3.2.22 En vista de las consideraciones anteriores, todas las delegaciones que intervinieron convinieron en que se autorizara al Director a apelar la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de Burdeos.

Decisión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- 3.2.23 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director a recurrir la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de Burdeos.
- 3.2.24 Asimismo, tomó nota de que el Director continuaría observando la evolución del caso e informaría de cualquier novedad en la próxima sesión de los órganos rectores.

3.3	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: <i>Redfferm</i> Documento IOPC/APR25/3/3		92EC	
-----	---	--	-------------	--

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota del documento IOPC/APR25/3/3, que contiene información sobre el siniestro de la *Redfferm*.
- 3.3.2 El Comité Ejecutivo recordó que, en enero de 2012, se había informado a la Secretaría de un siniestro que había acaecido en marzo de 2009 en la isla Tin Can, Lagos (Nigeria), cuando la gabarra *Redfferm*, con certificado para aguas interiores, se hundió tras una operación de trasbordo desde el buque tanque *MT Concep*.
- 3.3.3 Con el hundimiento, se produjo un derrame en las aguas circundantes de una cantidad desconocida (según las estimaciones, entre 100 y 650 toneladas) de una carga o residuos de fueloil de bajo punto de fluidez (LPFO), que afectó después a la zona vecina de la isla Tin Can.

- 3.3.4 El Comité Ejecutivo recordó también que, en el momento del siniestro, la gabarra *Redfferm* se utilizaba para trasbordar LPFO desde un buque tanque de navegación marítima, el *MT Concep*, a una central eléctrica en tierra en razón de su reducido calado y tamaño en comparación con el *MT Concep*. El Comité Ejecutivo recordó, además, que no se habían presentado pruebas de que la gabarra *Redfferm* hubiese efectuado viajes por mar.

Razones para el rechazo de las reclamaciones

- 3.3.5 Se recordó que, en febrero de 2014, el Fondo de 1992 había rechazado las reclamaciones presentadas, por las siguientes razones:
- i) la gabarra *Redfferm* no se consideraba un "buque" conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo I del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992);
 - ii) existían muchas discrepancias entre las pérdidas reclamadas y otras fuentes de información con respecto al número de elementos de las artes de pesca en la región de la laguna de Lagos; y
 - iii) no se había aportado suficiente información que confirmase la identidad y ocupación de los demandantes.

Procedimientos judiciales

- 3.3.6 Se recordó asimismo que, en marzo de 2012, 102 comunidades habían presentado una reclamación por valor de USD 26,25 millones contra el propietario del *MT Concep*, el propietario de la *Redfferm*, el agente del *MT Concep* y de la *Redfferm*, y el Fondo de 1992.
- 3.3.7 Se recordó también que, en febrero de 2013, el Fondo de 1992 había solicitado que se lo excluyera de los procedimientos en calidad de demandado y que se lo incluyera como parte interviniente, dado que la responsabilidad principal del derrame recaía en el propietario de la *Redfferm*. El Comité Ejecutivo recordó que el juez había desestimado la solicitud del Fondo de 1992 en primera instancia, y que este había apelado dicha decisión.
- 3.3.8 El Comité Ejecutivo recordó que en sucesivas ocasiones, a lo largo de 2014 y 2015, los abogados del Fondo de 1992 habían escrito al Secretario del Tribunal de Apelación para solicitar que se asignara una fecha para la audiencia de la apelación del Fondo de 1992 contra la sentencia en primera instancia, y que esta se había fijado para mayo de 2016. Posteriormente, se tomó nota de que los procedimientos judiciales habían seguido un curso muy lento hasta que, en octubre de 2017, el Tribunal de Apelación de Nigeria devolvió la causa al Tribunal Superior Federal.
- 3.3.9 El Comité Ejecutivo recordó también que, a principios de mayo de 2018, el agente del propietario de la gabarra *Redfferm* había presentado una solicitud de suspensión del procedimiento pendiente en el Tribunal Superior Federal, alegando que su apelación guardaba relación con una cuestión jurisdiccional de la que debería conocer el Tribunal de Apelación. Se recordó asimismo que, posteriormente, el Tribunal de Apelación había aplazado la audiencia de la solicitud hasta enero de 2019.
- 3.3.10 Se recordó además que, en mayo de 2018, los demandantes habían presentado un escrito de demanda modificado en el que se aumentaba la cuantía de la reclamación desde el total previamente reclamado, de USD 26,25 millones, hasta USD 92,26 millones. Se recordó asimismo que, como resultado del traslado de la causa al Tribunal Superior Federal, y en vista de la presentación por los demandantes del escrito de demanda modificado, el Fondo de 1992 se había visto obligado a presentar un escrito de defensa. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 recordó también que durante 2019 no se había producido ningún otro avance importante en los procedimientos judiciales.

- 3.3.11 Asimismo, el Comité Ejecutivo recordó que, en febrero de 2020, la causa había quedado programada para juicio, pero que había sido aplazada a marzo de 2020, mes en el cual los demandantes presentaron una solicitud de sentencia en rebeldía contra el propietario/fletador de la *Redfferm*. La causa había sido aplazada pero la audiencia no había tenido lugar debido a los efectos de la pandemia de COVID-19.
- 3.3.12 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 recordó, además, que no había habido novedades importantes en 2020 ni en 2021, pero tomó nota de que, en febrero de 2022, un juez de primera instancia había dictado una sentencia sumaria contra el propietario/fletador del *MT Concep* (el primer demandado) y el propietario/fletador de la gabarra *Redfferm* (el segundo demandado) y había admitido la reclamación de los demandantes por la suma de USD 92,26 millones, más USD 5 millones en concepto de "daños generales".
- 3.3.13 Se recordó que, en su sentencia, el juez no había hecho referencia al memorando de comparecencia ni al escrito de contestación presentados por el primer demandado, ni tampoco a la contradecaración jurada presentada por el Fondo de 1992 en contra de la solicitud de los demandantes de una sentencia definitiva contra el primer y el segundo demandados.
- 3.3.14 Se recordó también que el primer y el segundo demandados habían entablado recursos para la anulación de la sentencia sumaria alegando la existencia de fraude, aduciendo para ello que se había inducido al tribunal a creer que el primer demandado no había comparecido o no había presentado un escrito de defensa, cuando en realidad había ejecutado ambas acciones.
- 3.3.15 Asimismo, se recordó que a principios de junio de 2022 el abogado de los reclamantes había solicitado por escrito un procedimiento de embargo contra todos los demandados, incluido el Fondo de 1992. Los abogados del Fondo de 1992 presentaron una petición para que se excluyera al Fondo de 1992 de la relación de demandados.
- 3.3.16 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 recordó que, en noviembre de 2022, el juez había confirmado la sentencia en rebeldía y la orden de embargo dictadas contra el primer demandado y dejado sin efecto la sentencia en rebeldía dictada contra el segundo demandado, y que había anulado la sentencia en rebeldía y el procedimiento de embargo dictados contra el Fondo de 1992.
- 3.3.17 El Comité Ejecutivo recordó también que, en febrero de 2023, el abogado de los reclamantes se había dirigido por escrito al Fondo de 1992 para solicitar el pago de la cantidad estipulada en la sentencia, pero que no se había transmitido ninguna respuesta ni se había pagado indemnización alguna, ya que el Director no estaba autorizado a hacer pagos de indemnización por este siniestro.
- 3.3.18 El Comité Ejecutivo observó que, en febrero de 2024, el tribunal había concedido al abogado de los demandantes un permiso para renovar el escrito de demanda y que, en mayo de 2024, el juez había fijado la fecha del juicio para julio de 2024, aunque en esa fecha no había comparecido ningún abogado en representación de los demandantes. Se tomó nota de que el abogado del Fondo de 1992 había recordado al juez que seguía pendiente de respuesta una solicitud presentada al tribunal para que desestimara la reclamación contra el Fondo de 1992, y la fecha para la audiencia pertinente se fijó para septiembre de 2024.
- 3.3.19 El Comité Ejecutivo tomó nota además de que, en dicha audiencia, se habían presentado alegatos sobre la solicitud de desestimación de la demanda presentada por el Fondo de 1992. El juez aplazó el litigio en espera de una sentencia.

Novedades desde noviembre de 2024

- 3.3.20 Se tomó nota de que, en enero de 2025, el juez había desestimado la solicitud del Fondo de 1992 con argumentos que no concordaban con la orden pretendida, y había declarado que la misma solicitud ya

había sido argumentada y desestimada anteriormente. Se tomó nota también de que los abogados del Fondo de 1992 habían presentado un recurso de apelación contra el fallo por dos motivos, a saber, que el juez no había fundamentado su decisión (y la demanda interpuesta por los reclamantes había prescrito) y que tampoco había tenido en cuenta el contenido de las declaraciones juradas presentadas por las partes. Se tomó nota de que la apelación iba acompañada de una solicitud de suspensión del procedimiento contra el Fondo de 1992 en espera de que se resuelva el recurso. Se tomó nota también de que, en una audiencia celebrada en marzo de 2025, el juez se había abstenido de emitir un fallo ya que este no estaba listo.

Declaración de la delegación de Nigeria

3.3.21 La delegación de Nigeria hizo la siguiente declaración:

Nigeria da las gracias a la Secretaría por haber presentado información actualizada minuciosa y transparente sobre el siniestro de la *Redfferm*. Reconocemos el considerable esfuerzo llevado a cabo por el Fondo de 1992 para hacer frente a los complejos desafíos jurídicos y procesales relacionados con esta cuestión. Nigeria reconoce las inusuales dificultades planteadas por la tardía notificación del siniestro y las complicaciones a la hora de establecer la condición de la gabarra en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992. Encomiamos al Fondo de 1992 por su meticulosa adhesión al marco jurídico establecido y por comprometerse a velar por que las reclamaciones sean evaluadas de manera objetiva y transparente y en estricta conformidad con los convenios internacionales.

Nigeria, por tanto, mantiene su firme compromiso de apoyar la integridad del régimen de indemnización de los FIDAC y defender los principios que amparan la credibilidad del sistema internacional de reclamaciones en el ámbito marítimo. Refrendamos plenamente el enfoque prudente y jurídicamente racional del Fondo de 1992 al oponerse a reclamaciones prematuras o infundadas. Nigeria reafirma su dedicación de reforzar su cooperación con los FIDAC y mantener elevadas normas de gobernanza marítima, y quedamos a la espera de trabajar de manera constructiva con todas las partes interesadas para asegurarnos de que los resultados en siniestros tales como los de la *Redfferm* sigan respetando la letra y el espíritu del Convenio del Fondo de 1992.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

3.3.22 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de las observaciones formuladas por la delegación de Nigeria y también de que el Director continuaría observando la evolución del caso e informaría de cualquier novedad en la próxima sesión del Comité Ejecutivo.

3.4	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: <i>Agia Zoni II</i> Documento IOPC/APR25/3/4		92EC	
-----	---	--	-------------	--

3.4.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota del documento IOPC/APR25/3/4, relativo al siniestro del *Agia Zoni II*.

Proceso de evaluación de las reclamaciones contra el fondo de limitación

3.4.2 El Comité Ejecutivo recordó que el administrador del fondo de limitación había finalizado el proceso de evaluación de las reclamaciones presentadas al tribunal de limitación (por un total de EUR 94,4 millones) con la publicación de sus evaluaciones provisionales, que ascendían a EUR 45,45 millones.

3.4.3 El Comité Ejecutivo recordó también que el Fondo de 1992 había presentado alegatos contra el fondo de limitación con respecto a las reclamaciones que había pagado pero que no habían sido subrogadas debido al corto plazo (seis meses) designado de conformidad con la legislación griega para la presentación de reclamaciones contra el fondo de limitación, que había expirado en mayo de 2018.

El Comité Ejecutivo recordó asimismo que en 2020 se habían celebrado audiencias judiciales para conocer de las ocho apelaciones presentadas contra las evaluaciones del administrador del fondo de limitación.

- 3.4.4 Se recordó que, en junio de 2022, el Tribunal Pluripersonal de Primera Instancia de El Pireo había dictado un fallo que en general confirmaba las evaluaciones del administrador del fondo de limitación, pero que rechazaba la apelación del Fondo de 1992. Se tomó nota también de que el Fondo de 1992 había presentado un recurso y que, tras la audiencia celebrada en septiembre de 2024, se estaba a la espera de conocer el fallo.

Investigación de la causa del siniestro

- 3.4.5 El Comité Ejecutivo recordó que se habían realizado dos investigaciones sobre la causa del siniestro, cada una de las cuales había llegado a conclusiones diferentes: una determinó que el *Agia Zoni II* se había hundido debido a una explosión, y la otra, que se había hundido tras la apertura de las válvulas de lastre de agua de mar. Se recordó también que en el informe del Consejo de Investigación de Accidentes Marítimos (ASNA) se consideraba que el siniestro se había debido a las acciones deliberadas y negligentes de las siguientes personas:

- i) el propietario del buque;
- ii) los dos miembros de la tripulación que se encontraban a bordo en el momento del siniestro;
- iii) el gerente general de la compañía propietaria del buque;
- iv) la persona designada en tierra de la compañía propietaria del buque; y
- v) los representantes del contratista de limpieza/salvador.

- 3.4.6 El Comité Ejecutivo recordó también que la Marina Mercante griega, el órgano encargado de la supervisión de cuestiones disciplinarias de la gente de mar, había instituido un tribunal disciplinario para investigar a los miembros de la tripulación mencionados en el informe del ASNA que se encontraban a bordo del *Agia Zoni II* en el momento del siniestro, así como al representante principal del salvador también mencionado en el informe.

- 3.4.7 Se recordó que, en junio de 2021, el tribunal disciplinario había publicado sus conclusiones y había declarado que el capitán era responsable por negligencia de la pérdida del buque, pero que el tribunal no había examinado las críticas formuladas en el informe del ASNA contra los salvadores por la adopción tardía de medidas contra la contaminación, en particular, en cuanto al cierre hermético y la extracción de hidrocarburos de los restos del naufragio.

- 3.4.8 Se tomó nota de que el fiscal del distrito había proporcionado a los abogados del Fondo de 1992 una copia del expediente penal del siniestro. En el mismo se comunicaba la decisión de los jueces de lo penal que formaban parte del consejo, con la conclusión de que parecían existir claros indicios de responsabilidad penal contra cinco de las nueve partes originalmente investigadas, por los siguientes motivos:

- a) en opinión de todos los expertos, el buque había sido hundido de manera intencional para provocar contaminación;
- b) según todos los expertos (excepto la Universidad Técnica Nacional de Atenas), el hundimiento fue causado por haber abierto, desde el interior del buque, las válvulas de agua de lastre de los tanques de lastre de estribor inferiores 2, 3 y 4, y por haber dejado abierto el portillo de la cámara

de máquinas, lo cual solo pudo haber sido obra de los dos miembros de la tripulación que permanecían a bordo, ya que no hubo indicios de que ningún tercero hubiera abordado el buque y salido de él de manera encubierta;

- c) a pesar de la escora progresiva a estribor del buque, los dos miembros de la tripulación no habían tomado ninguna medida ni informado a nadie al respecto;
- d) la guardia costera griega había sido notificada por primera vez a las 02:10 horas por otro buque que se encontraba en las inmediaciones, y hasta ese momento no había recibido ninguna llamada de los dos miembros de la tripulación que estaban a bordo, como tampoco del capitán ni de la compañía propietaria del buque;
- e) a pesar de que la segunda empresa de limpieza se había puesto en contacto previamente con la empresa propietaria del buque y de que su buque de lucha contra la contaminación ya había comenzado a operar en la zona, los propietarios del *Agia Zoni II* adjudicaron el contrato de salvamento y lucha contra la contaminación a las 06:30 horas, de forma tardía, a la primera empresa de limpieza, que no tenía experiencia alguna en ese ámbito de trabajo; y
- f) la primera empresa había logrado cerrar y sellar las 11 tapas de los tanques de carga 53 horas después del hundimiento, lo cual se considera un plazo muy largo.

3.4.9 Se tomó nota también de que, en vista de lo anterior, se había acusado a los dos miembros de la tripulación que permanecían a bordo de lo siguiente:

- i) contaminar el mar de manera intencional y maliciosa, lo que podía dañar y efectivamente dañó el medio ambiente y la propiedad de terceros, mediante el desenrosque de las tapas de los tanques de carga, a través de las cuales se derramaron hidrocarburos al mar debido a la escora a estribor del buque, que ellos habían causado intencionalmente al permitir que ingresara agua de lastre en los tanques de lastre de estribor inferiores 2, 3 y 4;
- ii) hundir el buque de manera intencional mediante la apertura ilegal de las válvulas de estribor de los tanques de lastre inferiores 2, 3 y 4, y mediante la apertura del portillo de la cámara de máquinas, lo que puso en peligro la vida humana; y
- iii) descargar materiales contaminantes de manera intencional en el mar.

3.4.10 Se tomó nota además de que se acusaba al capitán, al representante de la compañía propietaria del buque y al representante de la primera empresa de limpieza de ser instigadores de todas las anteriores acciones delictivas de naturaleza penal con el objetivo de provocar una contaminación marítima a gran escala para beneficiarse de la remuneración obtenida por los trabajos de lucha contra la contaminación.

3.4.11 El Comité Ejecutivo recordó que la decisión del consejo de jueces de lo penal suponía el procesamiento del capataz de la cámara de máquinas, el marinero de primera, el capitán, el representante de la compañía propietaria del buque y el representante de la primera empresa de limpieza, y también tomó nota de que la decisión incluía observaciones negativas sobre la primera empresa de limpieza.

3.4.12 El Comité Ejecutivo tomó nota, además, de que el 24 de octubre de 2024 había comenzado el juicio ordinario de las cinco personas mencionadas anteriormente, en el que se examinó a una serie de testigos. Las actuaciones se retomaron a principios de 2025 y estaba previsto que concluyeran hacia el mes de mayo. Por consiguiente, no se consideró apropiado formular más observaciones sobre los exámenes que se habían realizado hasta la fecha.

Reclamaciones de indemnización

3.4.13 Se tomó nota de que el Fondo de 1992 había recibido 424 reclamaciones por un total de EUR 100,21 millones y una reclamación por USD 175 000, y de que había aprobado 418 reclamaciones. También se tomó nota de que el Fondo de 1992 había pagado EUR 16,92 millones en indemnizaciones correspondientes a 192 reclamaciones. Asimismo, se observó que se habían hecho otras ofertas de indemnización y de pagos anticipados a una serie de reclamantes y se estaba a la espera de sus respuestas.

Declaración de la delegación de Grecia

3.4.14 La delegación de Grecia hizo la siguiente declaración:

En primer lugar, permítannos una vez más expresar el profundo agradecimiento del Estado griego por todos los pagos realizados hasta la fecha por el Fondo de 1992 a las personas que sufrieron daños por la contaminación ocasionada por siniestro del *Agia Zoni II*, así como por el continuo esfuerzo de los expertos del Fondo de 1992 para la evaluación del resto de reclamaciones.

Sin perjuicio de los procedimientos judiciales que en este momento tienen lugar, y de sus resultados, y con total respeto al proceso de evaluación interno de dichos resultados por parte del Fondo de 1992, nosotros también quisiéramos hacer hincapié en la necesidad y la importancia de garantizar un proceso de pago de indemnizaciones sin fisuras, sin demoras y eficaz a todos aquellos que tienen derecho a percibirlos como consecuencia del siniestro del *Agia Zoni II*.

Además, nos gustaría dar las gracias a la Secretaría por habernos proporcionado información actualizada sobre las novedades en relación con este siniestro.

Tras haber escuchado el resumen del siniestro, solo quisiéramos contribuir al debate manifestando lo siguiente: a) los recursos contra la decisión n.º 1891/2022 del Tribunal Pluripersonal de Primera Instancia de El Pireo fueron examinados por los tres magistrados del Tribunal de Apelación de El Pireo el 19 de septiembre de 2024 y se está a la espera de que se dicte una sentencia definitiva; y b) la audiencia judicial para conocer de la reclamación enmendada del Estado griego por los costes de la eliminación de desechos líquidos estaba fijada inicialmente para mayo de 2024, pero, tras un nuevo aplazamiento, se celebrará en mayo de 2025. Como se indica en el párrafo 4.2.1 del documento IOPC/APR25/3/4, la reclamación enmendada se pagó en febrero de 2024.

Además, con respecto a las referencias que figuran en el párrafo 6.4.1 del documento IOPC/APR25/3/4 objeto de este debate, acerca del "Efecto de los informes de investigación sobre el pago de indemnización del Fondo de 1992", deseamos hacer notar que existe una diferencia en la redacción en comparación con versiones anteriores del documento y, por tanto, quisiéramos indicar lo siguiente:

Como se ha venido manifestando en sesiones anteriores del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, sería necesaria una sentencia penal inapelable para considerar que una persona ha ocasionado de manera intencionada o negligente el daño de contaminación.

Por otro lado, a nuestro entender, la interpretación jurídica del párrafo 3 del artículo 4 del Convenio del Fondo de 1992 lleva a la conclusión de que, por lo que respecta a las medidas preventivas, el Fondo de 1992 no tendría derecho a invocar un acto o negligencia concurrentes

deliberados por parte de los reclamantes como motivo para que se exonere al Fondo de 1992 del pago de indemnización.

En cuanto a las referencias que se hacen a nuestra legislación nacional en los párrafos 6.5.3 y 6.5.4 del documento IOPC/NOV23/3/9, observamos que los convenios internacionales prevalecen sobre la legislación nacional, como lo respalda el artículo 28 de la Constitución griega.

Asimismo, quisiéramos destacar el asesoramiento jurídico que el Fondo 1992 ha recibido de sus abogados, como se refleja en los párrafos 6.5.6, 6.5.7 y 6.5.8 del documento IOPC/NOV23/3/9.

Con respecto a la investigación de la causa del siniestro del *Agia Zoni II*, de la que se informa en el documento objeto de debate, el procedimiento principal de la causa penal por dicho siniestro dio comienzo en octubre de 2024 y continuó en 2025. Tras la conclusión del juicio, el tribunal hará público su dictamen. Por tanto, se está a la espera de que se dicte una sentencia irrevocable.

Debate

- 3.4.15 En respuesta a la declaración de la delegación de Grecia, la Secretaría señaló que el asesoramiento jurídico que el Fondo de 1992 había recibido era no pagar más indemnización a una de las partes acusadas hasta que se hubiera determinado el resultado del proceso penal en curso. Una vez que hubiera concluido ese proceso penal y se hubiera dictado un fallo, la situación quedaría clara en cuanto a si el Fondo de 1992 debería pagar las reclamaciones pendientes o tratar de recuperar, de cualquier parte considerada responsable de haber ocasionado el siniestro, todas las sumas que aquel hubiera abonado.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- 3.4.16 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de la información facilitada y de la declaración de la delegación de Grecia. Asimismo, tomó nota de que el Director continuaría observando la evolución del caso e informaría de cualquier novedad en la próxima sesión de los órganos rectores.

3.5	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: <i>Princess Empress</i> Documento IOPC/APR25/3/5		92EC	
-----	---	--	-------------	--

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de la información que figura en el documento IOPC/APR25/3/5 en relación con el siniestro del *Princess Empress*.
- 3.5.2 Se recordó que los daños por contaminación resultantes del siniestro del *Princess Empress* habían afectado a las costas de Mindoro Oriental en distinto grado, y que los hidrocarburos también se habían desplazado hasta el archipiélago de Caluya, que está situado al sur de la isla de Mindoro, y habían afectado a las islas de Semirara y Liwagao.
- 3.5.3 Se recordó que el buque estaba asegurado por el Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' P&I Club), que forma parte del International Group of P&I Associations (International Group), y que el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017)^{<1>} se aplicaba a este siniestro.

<1> En adelante, toda referencia al "STOPIA 2006" se entenderá como "STOPIA 2006 (enmendado en 2017)".

- 3.5.4 El Comité Ejecutivo recordó que, de conformidad con el CRC de 1992, las reclamaciones relativas a este siniestro excedían el límite de responsabilidad del propietario del buque. Se recordó también que, si bien el Fondo de 1992 había empezado a pagar indemnizaciones una vez alcanzado ese límite, el asegurador del propietario del buque había reembolsado al Fondo de 1992 las cuantías abonadas en concepto de indemnización, hasta el límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG. No obstante, se recordó que este otro límite también había sido alcanzado.
- 3.5.5 El Comité Ejecutivo recordó asimismo que el Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club habían abierto una oficina de presentación de reclamaciones en Calapán (Mindoro Oriental), así como una serie de centros temporales de recogida de reclamaciones en distintas zonas, algunas de las cuales no eran de fácil acceso.
- 3.5.6 Se recordó, además, que se había trabajado para poder indemnizar a los reclamantes del sector de la pesca tan pronto como estuvieran listas las evaluaciones y que, al igual que en el caso de la recogida de reclamaciones, se había iniciado un proceso para contactar con reclamantes legítimos con el fin de proporcionarles la correspondiente indemnización. El Comité Ejecutivo tomó nota de que, como resultado de estos esfuerzos, para finales de 2024 se habían pagado más de 32 000 reclamaciones pertenecientes al sector de la pesca.

Estado de las reclamaciones

- 3.5.7 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que figura en el punto 6 del documento IOPC/APR25/3/5 en relación con la situación de las reclamaciones, y de la información actualizada proporcionada por la Secretaría.
- 3.5.8 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, hasta la fecha, la oficina de presentación de reclamaciones había registrado un total de 39 822 reclamaciones, principalmente en el sector de la pesca, y que la cuantía total reclamada ascendía a PHP 1 901,98 millones, USD 26,5 millones, EUR 2,7 millones y £64 500. Se tomó nota también de que el Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club habían pagado hasta la fecha 32 987 reclamaciones, con cuantías que ascendían a PHP 1 060,6 millones, USD 26,2 millones, EUR 2,7 millones y £64 500.
- 3.5.9 Se tomó nota además de que se habían rechazado 3 478 reclamaciones.

Pesquerías

- 3.5.10 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la oficina de presentación de reclamaciones había recibido 36 918 reclamaciones del sector de la pesca, con una cuantía total reclamada de PHP 1 753,32 millones.
- 3.5.11 Se recordó que la conclusión de un estudio sobre las pesquerías llevado a cabo por expertos universitarios locales contratados por el Club y el Fondo, ultimado en marzo de 2024, había permitido evaluar la mayor parte de las reclamaciones relacionadas con la pesca y que, como resultado, en ese momento se habían aprobado 23 238 reclamaciones. El Comité Ejecutivo tomó nota de que, habida cuenta de la logística y del elevado número de reclamaciones, el proceso de pagos para los 23 238 pescadores había tardado varios meses en completarse, desde abril de 2024 hasta octubre de 2024.
- 3.5.12 Se recordó que, además de lo anterior, en octubre de 2024 el Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club habían aprobado la evaluación de las reclamaciones de 9 030 comerciantes de pescado. El Comité Ejecutivo tomó nota de que el proceso de pago para estos comerciantes de pescado se había llevado a cabo en noviembre de 2024, con la excepción de un municipio ubicado en una zona muy apartada para el que los pagos correspondientes se realizarán en un futuro próximo.

- 3.5.13 El Comité Ejecutivo también tomó nota de que, en febrero de 2025, el Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club habían aprobado una evaluación adicional que comprendía un total de 2 697 reclamaciones, incluidas las reclamaciones de pescadores y comerciantes de pescado no evaluadas anteriormente, así como reclamaciones de los subsectores de elaboración de pescado y agricultura marina. Se tomó nota de que el proceso de pago respecto de esas reclamaciones estaba en curso.
- 3.5.14 El Comité Ejecutivo tomó nota de que se habían pagado 32 914 reclamaciones en el sector de la pesca, por un total de PHP 1 053 millones, y de que se habían rechazado 2 971 reclamaciones.

Turismo

- 3.5.15 El Comité Ejecutivo observó que la oficina de presentación de reclamaciones había recibido 2 891 reclamaciones del sector del turismo, por un total de PHP 121,2 millones, que 997 reclamaciones habían sido aprobadas, por un valor de PHP 3,5 millones, y que otras 420 habían sido rechazadas.

Intervención de la delegación de Filipinas

- 3.5.16 La delegación de Filipinas expresó su agradecimiento por las rápidas medidas adoptadas por el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992 para ayudar a los afectados por la contaminación, incluido el establecimiento de una oficina de presentación de reclamaciones que allanó el camino para la rápida tramitación de las reclamaciones, y por el hecho de que, a pesar de las dificultades generadas por los reclamantes que carecían de cuentas bancarias, el Fondo de 1992 había encontrado una forma alternativa de indemnizarlos. Esa delegación también expresó su agradecimiento por la visita de la Secretaría a Filipinas en enero de 2025 para reunirse con las partes interesadas y abordar sus preocupaciones. La delegación también tomó nota de los enormes progresos realizados en la liquidación de las reclamaciones gracias a los esfuerzos y la colaboración de todas las partes involucradas. La delegación declaró además que el Gobierno de Filipinas reconocía la importancia de presentar reclamaciones dentro del plazo de caducidad y seguía compilando las reclamaciones institucionales, y que una vez que las reclamaciones estuvieran listas se lo haría saber al Fondo de 1992.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- 3.5.17 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que el Director continuaría observando la evolución del caso e informaría de cualquier novedad en la próxima sesión de los órganos rectores.

3.6	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: <i>Gulfstream</i> Documento IOPC/APR25/3/6		92EC	
-----	---	--	-------------	--

- 3.6.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota del documento IOPC/APR25/3/6, que contiene información sobre el siniestro de la *Gulfstream*.
- 3.6.2 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 recordó que la gabarra articulada *Gulfstream*, que estaba siendo remolcada por el remolcador *Solo Creed*, había zozobrado el 5 o el 6 de febrero de 2024 y derramado una cantidad desconocida de las 4 652 toneladas métricas de su carga de hidrocarburos persistentes, fueloil C para calderas, que contaminó unos 15 kilómetros de costa en Tobago. Posteriormente, restos de hidrocarburos y bolas de alquitrán fueron arrastrados a la costa de Bonaire (Reino de los Países Bajos) y limpiados por las autoridades locales.
- 3.6.3 El Comité Ejecutivo recordó también que la gabarra estaba realizando una travesía desde la bahía de Pozuelos (República Bolivariana de Venezuela) hasta Guyana, y que la Agencia de Gestión de Emergencias de Tobago (TEMA) había activado el Plan nacional de contingencia ante derrames de hidrocarburos para gestionar las operaciones de respuesta al derrame.

- 3.6.4 El Comité Ejecutivo recordó, además, que el Fondo de 1992 había movilizado a expertos para que brindaran asesoramiento técnico a las autoridades y que, a principios de marzo de 2024, la Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones y un responsable de Reclamaciones habían visitado Trinidad y Tobago para recabar datos y reunirse con representantes del Ministerio de Energía e Industrias Energéticas (MEEI). Se tomó nota de que el Director y el mismo responsable de Reclamaciones habían realizado visitas a Trinidad y Tobago posteriormente.
- 3.6.5 Se recordó que los hidrocarburos habían sido analizados y se había demostrado que se trataba de los hidrocarburos persistentes que prescribe el artículo I 5) del CRC de 1992, y que la gabarra cumplía con la definición de "buque" con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992, por lo que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 eran de aplicación a este siniestro.
- 3.6.6 Se recordó también que en el documento IOPC/APR24/3/6 figuraba la información inicial en relación con la titularidad, el registro y la clasificación del remolcador y la gabarra con anterioridad al siniestro, y se resumía que, si bien el remolcador estaba matriculado en Tanzania, no había evidencias claras acerca de su titularidad, ni de ningún seguro con que contara la gabarra cargada de hidrocarburos, debido a la existencia de una serie de documentos de inscripción incompletos o falsificados que habían sido proporcionados a las autoridades. En cuanto a la aseveración posterior de un empresario, en el sentido de que él era el verdadero propietario de la gabarra, se consideró que se trataba de un intento de dejar una pista falsa para desviar la atención respecto de los auténticos propietarios del remolcador y la gabarra.
- 3.6.7 El Comité Ejecutivo recordó que en el documento IOPC/APR24/3/6 se repasaba la venta en subasta de la gabarra, sus movimientos desde que había permanecido varada en una playa durante unos siete meses, sus graves problemas de mantenimiento, la ausencia de datos sobre sus inspecciones o su cobertura de seguro y su aparición en imágenes de satélite en la región de la bahía de Pozuelos (Venezuela), un importante puerto petrolero.
- 3.6.8 El Comité Ejecutivo recordó, además, que en ese documento también se explica que una base de datos en línea había ubicado la gabarra *Gulfstream* en la bahía de Pozuelos (Venezuela) el 26 de enero de 2024. El remolcador y la gabarra fueron reconocidos visualmente en las inmediaciones de este lugar de la bahía de Pozuelos los días 27, 29, 30 y 31 de enero de 2024.
- 3.6.9 El Comité Ejecutivo recordó además que el 3 de febrero de 2024, tras salir de la bahía de Pozuelos, las imágenes de satélite mostraban al remolcador y la gabarra dirigiéndose hacia el nordeste, con la gabarra en un remolque largo. Cabe destacar que las imágenes de satélite de la gabarra revelan que ya presentaba una fuga de una sustancia oleosa, que dejaba tras de sí una mancha que se extendía por al menos 40 kilómetros. Como ese rastro no había sido avistado anteriormente, se cree que la *Gulfstream* había embarcado una carga de Venezuela mientras se encontraba en la bahía de Pozuelos, posiblemente mediante un trasvase buque a buque.
- 3.6.10 Se recordó que, el 6 de febrero de 2024, las imágenes de satélite habían mostrado a la gabarra *Gulfstream* zozobrada y en medio de un gran derrame de hidrocarburos, a unas 16 millas marinas al sudeste de Tobago. De acuerdo con un documento que supuestamente contiene una solicitud para contratar a un práctico para el remolcador *Solo Creed* y su remolque de gabarra *Culie Boy*, la gabarra estaba destinada a la terminal Vreed en Hoop de Guyana Power and Light, la compañía eléctrica estatal de Guyana, en cumplimiento de un proceso de licitación para una serie de envíos. Posteriormente, Guyana Power and Light había negado cualquier implicación en el siniestro. Con todo, se había mencionado la existencia de una serie de contratos adicionales para la provisión de hidrocarburos a empresas de Guyana, sobre los cuales no se ha llegado a ninguna conclusión. Las autoridades de Trinidad y Tobago prosiguen sus investigaciones y, por lo tanto, no ha sido posible determinar el destino final de la carga, ni su propietario.

Búsqueda del remolcador, su titularidad, registro y clasificación con posterioridad al siniestro

- 3.6.11 Se recordó que, con posterioridad al siniestro, la búsqueda para dar con el paradero del remolcador *Solo Creed* llevada a cabo por las autoridades de Trinidad y Tobago, que habían solicitado para ello la asistencia de los Estados vecinos y diversos Estados de abanderamiento, había terminado por poner en conocimiento de aquellas que el *Solo Creed* había sido detenido por las autoridades angoleñas en Angola por violar los límites de una serie de zonas de exclusión de yacimientos petrolíferos.
- 3.6.12 Se recordó que las autoridades de Trinidad y Tobago se habían puesto en contacto con abogados locales en Angola para proceder a la detención del remolcador, lo que tal vez podría conducir a su venta judicial, e intentar averiguar más detalles sobre su titularidad. Asimismo, se recordó que el buque había sido detenido y que la intención era venderlo y averiguar más detalles sobre quiénes eran sus propietarios en el momento en que se produjo el siniestro. Se recordó también que el remolcador había sido localizado y detenido en Angola, pero había conseguido escapar. Su paradero seguía siendo desconocido, a pesar de los esfuerzos por rastrearlo.
- 3.6.13 El Comité Ejecutivo tomó nota de que no existía ninguna información concluyente sobre la titularidad de la gabarra *Gulfstream* en el momento en que se produjo el siniestro. El Comité Ejecutivo recordó que, según los documentos de matriculación de buques proporcionados por la Autoridad Marítima de Zanzíbar, el propietario registrado del *Solo Creed*, durante su viaje remolcando la gabarra *Gulfstream*, era un oficial de una empresa panameña que también poseía otra serie de buques que transitaban entre los puertos caribeños, colombianos y venezolanos y que a menudo parecían navegar como flota "oscura", con los datos de seguimiento del sistema de identificación automática (SIA) desactivados.
- 3.6.14 El Comité Ejecutivo recordó que, con posterioridad al siniestro, la Autoridad Marítima de Zanzíbar había facilitado un "nuevo" certificado de registro, de fecha 13 de febrero de 2024 (unos seis o siete días después del siniestro), que en esta ocasión citaba como propietaria del remolcador a una compañía con sede en Georgetown (Guyana). No había sido posible localizar a esta empresa en el registro mercantil de Guyana, y la investigación de las autoridades de Trinidad y Tobago seguía su curso.

Remoción de los hidrocarburos de la gabarra

- 3.6.15 Se tomó nota de que los salvadores contratados por las autoridades de Trinidad y Tobago habían llevado a cabo las operaciones de remoción de los hidrocarburos, con tuberías aparejadas desde la gabarra zozobrada hasta la costa. Una vez recogidos, los hidrocarburos habían sido transportados en camiones cisterna a un petrolero que los esperaba para descargarlos en una refinería de Trinidad, y un total de 31 998 barriles de hidrocarburos habían sido retirados y entregados a la refinería.
- 3.6.16 Se tomó nota, también, de que las autoridades de Trinidad y Tobago habían declarado su intención de vender los hidrocarburos recuperados a un comprador internacional, al mejor precio de mercado disponible, probablemente mediante los procedimientos de comercialización habituales de la refinería (habida cuenta de que los hidrocarburos tienen un alto contenido de azufre), con objeto de sufragar los costes que dichas autoridades habían contraído y, de ese modo, reducir su reclamación contra el Fondo de 1992, pero que habían encontrado dificultades debido al posible origen de los hidrocarburos.

Venta de la gabarra

- 3.6.17 Se tomó nota de que la gabarra había sido vendida para chatarra en marzo de 2025.

Aplicabilidad de los Convenios

- 3.6.18 Se recordó que, en el momento en que se produjo el siniestro, Trinidad y Tobago era Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. El límite de la responsabilidad del propietario

de la gabarra se calcula en 4,51 millones de DEG. Se tomó nota de que, en el momento del siniestro, ni el CRC de 1992 ni el Convenio del Fondo de 1992 habían sido implantados en la legislación nacional de Trinidad y Tobago, pero la Secretaría había estado colaborando con la Fiscalía del Estado para estudiar la manera apropiada de implantarlos.

Reclamaciones de indemnización

- 3.6.19 Se tomó nota de que, al 28 de abril de 2025, se habían presentado al punto de contacto 290 reclamaciones de indemnización por un total de USD 30,3 millones, que abarcaban algunas de las operaciones de limpieza llevadas a cabo e incluían 171 reclamaciones del sector de la pesca de Tobago. Los expertos del Fondo de 1992 están evaluando esas reclamaciones.
- 3.6.20 Se tomó nota, también, de que se habían recibido reclamaciones por un monto total de GBP 13 633, EUR 45 328 y USD 3 434 procedentes de las autoridades de Bonaire, que habían llevado a cabo actividades de vigilancia con anterioridad a la llegada de los hidrocarburos a su costa, el 26 de febrero de 2024, y operaciones de limpieza con posterioridad a esa fecha.
- 3.6.21 El Comité Ejecutivo tomó nota de que aún se tenían que presentar otros costes relativos a las operaciones de recuperación de los hidrocarburos de la gabarra y de que no se disponía de cálculos sobre las pérdidas que probablemente reclamaría el sector del turismo. Se tomó nota de que la Secretaría estaba colaborando con posibles reclamantes para determinar el alcance de dichas pérdidas.

Procedimiento de limitación

- 3.6.22 El Comité Ejecutivo tomó nota de que al 28 de abril de 2025 no había comenzado ningún procedimiento de limitación entablado por el propietario registrado de la gabarra, que aún no había sido identificado, ni tampoco se había iniciado procedimiento jurídico alguno contra el Fondo de 1992.
- 3.6.23 El Comité Ejecutivo tomó nota de que al Director le complacía observar que habían concluido las operaciones de limpieza en Tobago, si bien se mostraba preocupado por el hecho de que en este siniestro estuviera implicada una gabarra que no parecía contar con cobertura de seguro, que se hallaba en mal estado y cuyo propietario registrado aún no había sido identificado.
- 3.6.24 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Director alentaba a las autoridades de Trinidad y Tobago a que agotasen todas las vías disponibles para identificar al verdadero propietario o propietarios de la gabarra y el remolcador en el momento en que se produjo el siniestro, y a que utilizarasen todos los recursos a su alcance para responsabilizar a aquellos por la contaminación y los gastos que se habían generado, pues parecía que aún quedaban una serie de interrogantes por resolver por lo que respecta a la certificación, la titularidad y el registro de la gabarra *Gulfstream* y a su falta de cobertura de seguro, así como a la legalidad de su carga.

Intervención de la delegación de Trinidad y Tobago

- 3.6.25 La delegación de Trinidad y Tobago manifestó que estaba agradecida por la asistencia brindada por la Secretaría y, aunque se había eliminado la contaminación por hidrocarburos, quedaban por resolver una serie de asuntos, entre ellos la venta de los hidrocarburos, el tratamiento de los hidrocarburos de desecho y la localización del remolcador *Solo Creed*. La delegación señaló que la venta de los hidrocarburos se encontraba con dificultades debido a su origen desconocido, y afirmó que se estaban adoptando medidas para llegar a un resultado satisfactorio. En cuanto a los hidrocarburos de desecho, esa delegación declaró que se había emprendido un largo proceso de adquisiciones para encontrar un contratista adecuado y que se estaban realizando progresos.

- 3.6.26 La delegación declaró que había recibido asistencia de otras delegaciones, incluidas Jamaica y Costa Rica, en relación con el origen de los hidrocarburos, y que también había recibido asistencia de Panamá, que había ayudado a identificar quién era el agente que representaba al propietario de la gabarra.

Debate

- 3.6.27 Una delegación dijo que era lamentable que todavía no se hubiera identificado a los propietarios de la gabarra y el remolcador y recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había aprobado la resolución N.º 14 en las sesiones de noviembre de 2023 de los órganos rectores para sensibilizar sobre el riesgo que plantean los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, y que había publicado orientaciones para los Estados Miembros que investigaban las circunstancias que rodean un siniestro de contaminación por hidrocarburos en los que estaban implicados ese tipo de buques. Esa delegación instó a todos los Estados Miembros y a todas las partes pertinentes, incluidas las autoridades de Trinidad y Tobago y de Angola, a que siguieran la resolución N.º 14 y el documento de orientaciones, y a que cooperaran con la Secretaría en la realización de nuevas investigaciones para identificar a los propietarios y aseguradores de los buques implicados en el siniestro. La misma delegación también destacó la importancia de aplicar adecuadamente el primer nivel del régimen internacional de responsabilidad e indemnización (el CRC de 1992) y lamentó que este siniestro sentara otro desafortunado precedente. Estas opiniones contaron con el respaldo de otra delegación.
- 3.6.28 Otra delegación declaró que, como Estado Miembro de la CARICOM, apoyaba firmemente a las autoridades de Trinidad y Tobago y manifestó su compromiso de respaldar sus empeños. Esa delegación instó a otros Estados Miembros a que brindaran asistencia para concluir rápidamente la cuestión.
- 3.6.29 La delegación de Panamá hizo la siguiente declaración (original en español):

Muy buenos días a los distinguidos delegados presentes en este plenario, así como buenas tardes y noches a quienes nos acompañan de manera remota.

Permítanme iniciar expresando, en nombre de la delegación de la República de Panamá, nuestro más profundo pesar por la partida de nuestro gran amigo y guía espiritual, Francisco, el Papa de los jóvenes. Que Dios lo reciba en el lugar que merece.

Retomando los temas que nos ocupan, la República de Panamá agradece a la Secretaría por las actualizaciones presentadas en el documento IOPC/APR25/3/6. Aprovechamos esta oportunidad para dejar constancia de que, hasta la fecha, nuestra administración no ha sido contactada por ninguna instancia para consultar o verificar la información relacionada con el propietario del remolcador *Solo Creed*, identificado con el número OMI 7505994.

Es de suma importancia para nuestra administración destacar que dicho remolcador *Solo Creed* no está, ni ha estado en el pasado, inscrito en el Registro de Buques de Panamá. Asimismo, al momento del incidente, su propietario no era una entidad legal constituida bajo la jurisdicción panameña.

Adicionalmente, deseamos reiterar nuestras preocupaciones plasmadas en la propuesta presentada por nuestra delegación en el documento IOPC/APR25/1/5, donde subrayamos la necesidad de establecer mecanismos eficaces de comunicación previa entre la Secretaría y las delegaciones que dignamente representan a los Estados Miembros, antes de la divulgación de información —ya sea verbal o escrita— que pudiera afectar la imagen o reputación de un Estado a nivel internacional.

Cabe recordar que, en sesiones anteriores, se han realizado declaraciones en las que se ha mencionado a buques de bandera panameña y a la República de Panamá, tanto por Estados

Miembros como por la Secretaría, sin que se presentaran evidencias claras ni se llevara a cabo una consulta previa con nuestras autoridades competentes para la verificación de los hechos. Esta situación reafirma la importancia y pertinencia de la propuesta que hemos presentado.

En este sentido, reiteramos nuestro firme compromiso de colaborar en cualquier investigación que así lo requiera, ofreciendo toda la información que esté a nuestro alcance, con el objetivo de apoyar a los Estados afectados, a los FIDAC y a cualquier otro organismo pertinente. Todo ello enfocado en fortalecer la transparencia, promover el diálogo constructivo y fomentar el respeto mutuo.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- 3.6.30 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de la información y de las intervenciones realizadas por todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra. Asimismo, tomó nota de que el Director continuaría observando la evolución del caso e informaría de cualquier novedad en la próxima sesión del Comité Ejecutivo.

3.7	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: <i>Marine Honour</i> Documento IOPC/APR25/3/7		92EC	
-----	--	--	------	--

- 3.7.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota del documento IOPC/APR25/3/7 sobre el siniestro del *Marine Honour*.
- 3.7.2 El Comité Ejecutivo recordó que el 14 de junio de 2024 el buque tanque para productos petrolíferos *Marine Honour* se encontraba parado en la terminal de Pasir Panjang de Singapur cuando fue golpeado por el buque draga-gánguil *Vox Maxima*. Como resultado, el *Marine Honour* chocó con el buque junto al cual se encontraba, el *Ever Blink*. Debido a la colisión, el casco del *Marine Honour* se rompió y se produjo el vertimiento en el medio marino de fueloil intermedio 380. El Comité Ejecutivo tomó nota de que, tras nuevas investigaciones la Secretaría, se consideraba que la cantidad de hidrocarburos derramados se aproximaba a los 817 metros cúbicos.

Efectos del derrame

- 3.7.3 El Comité Ejecutivo recordó que el derrame había afectado a varios sectores de la costa de Singapur. Los hidrocarburos también alcanzaron la costa meridional de Johor y la parte este del estrecho de Johor, en Malasia.

Operaciones de respuesta

- 3.7.4 Se recordó que el 3 de septiembre de 2024 las autoridades de Singapur habían concluido las operaciones de limpieza y respuesta en dicho Estado. Las operaciones de limpieza en Malasia finalizaron el 16 de julio de 2024.

Reclamaciones de indemnización

- 3.7.5 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el propietario del buque y su asegurador, QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE), habían presentado reclamaciones por los costes de limpieza, los costes de mitigación del riesgo de una mayor contaminación y un programa de limpieza de cascos para las embarcaciones de recreo afectadas. Al 28 de abril de 2025, las reclamaciones de QBE ascendían a una cuantía total de SGD 7 634 003 y USD 18 276 681. Se tomó nota además de que, al 28 de abril de 2025, el Fondo de 1992 había aprobado sumas de USD 2 631 927, SGD 2 477 764, USD 2 770 592 y USD 1 189 082 en relación con las reclamaciones de QBE por los costes de limpieza. Asimismo, se tomó

nota de que se estaban evaluando nuevas reclamaciones presentadas por QBE y que se esperaba recibir reclamaciones adicionales.

- 3.7.6 El Comité Ejecutivo tomó nota de que los gastos de QBE como resultado del siniestro habían superado el límite del CRC de 1992. Teniendo esto en cuenta, el Fondo de 1992 acordó hacer un pago provisional a QBE por USD 11 millones, que incluía las cuantías aprobadas y se fijó en previsión de las próximas evaluaciones de los expertos internacionales que han estado involucrados en el siniestro desde su inicio.
- 3.7.7 En cuanto a los costes de las operaciones de respuesta del Gobierno de Singapur, el Comité Ejecutivo tomó nota de que la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) había presentado una reclamación por SGD 4 140 620 y, a su vez, Sentosa Development Corporation había presentado otra por SGD 986 608. Se tomó nota, además, de que se esperaba recibir más reclamaciones de organismos gubernamentales de Singapur, que probablemente rondarían los SGD 15 millones.
- 3.7.8 Se observó también que se preveía recibir reclamaciones de las comunidades pesqueras afectadas de Malasia.
- 3.7.9 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, al 28 de abril de 2025, se habían presentado 309 reclamaciones a la oficina de presentación de reclamaciones por un total aproximado de SGD 19,5 millones y USD 19 millones. Se tomó nota de que, al 28 de abril de 2025, se habían hecho 107 ofertas a reclamantes, excluido QBE, que ascendían aproximadamente a SGD 1,5 millones, y que unos SGD 600 000 ya se habían abonado en concepto de indemnización o estaban en proceso de pago.
- 3.7.10 La Secretaría informó que, según los cálculos de los efectos del siniestro, las reclamaciones no excederían el límite del Fondo de 1992.

Procedimiento de limitación

- 3.7.11 El Comité Ejecutivo recordó que el propietario del *Marine Honour* y QBE habían limitado su responsabilidad en virtud del CRC de 1992 y que habían constituido el fondo de limitación el 18 de octubre de 2024.
- 3.7.12 Se recordó, además, que el 17 de octubre de 2024 el Tribunal Superior de Singapur había accedido a una solicitud presentada por el propietario del *Vox Maxima* para limitar su responsabilidad en virtud del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1996 (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996). Se tomó nota de que el tribunal había accedido a la solicitud presentada por el Fondo de 1992 para prorrogar el plazo para presentar su reclamación.

Consideraciones del Director

- 3.7.13 El Comité Ejecutivo tomó nota del agradecimiento del Director al Gobierno de Singapur por su eficiente respuesta al siniestro, a la MPA por la reunión que había celebrado con el Fondo de 1992, y a QBE por su continua cooperación en la gestión de este siniestro.

Intervención de la delegación de Singapur

- 3.7.14 La delegación de Singapur expresó su agradecimiento al Director y a la Secretaría por la estrecha cooperación con los organismos gubernamentales de Singapur que involucrados en el siniestro. La delegación también observó con agrado que se había avanzado en la tramitación de las reclamaciones y el pago de indemnizaciones.

Declaración de Malasia

3.7.15 La delegación de Malasia hizo la siguiente declaración:

Deseamos proporcionar información actualizada y exhaustiva sobre la situación actual del proceso de reclamaciones derivado del siniestro por el derrame de hidrocarburos del *Marine Honour*, que tuvo lugar frente a la costa de Johor el 17 de junio de 2024.

A raíz del siniestro, el Departamento de Pesquerías y la Asociación de Pescadores de la Zona de Pengerang (PNKP) iniciaron una investigación conjunta para evaluar las repercusiones medioambientales y socioeconómicas del derrame. El siniestro generó una gran inquietud entre la comunidad pesquera costera y dio lugar a la presentación de 167 denuncias policiales por los pescadores afectados.

El derrame de hidrocarburos afectó negativamente a cuatro bases de pesca principales, a saber, las de Sungai Musoh, Teluk Ramunia, Sungai Rengit y Sungai Buntu.

Estas zonas, que dependen en gran medida de la pesca a pequeña escala, sufrieron importantes trastornos. La investigación duró aproximadamente tres semanas y confirmó que las operaciones de pesca se habían suspendido por completo durante este periodo, lo que dio lugar a una pérdida total de ingresos para los pescadores afectados.

En respuesta, la PNKP, en estrecha colaboración con el Departamento de Pesquerías, elaboró y presentó las reclamaciones de indemnización pertinentes en nombre de los pescadores al propietario del buque *Marine Honour* el 15 de enero de 2025. A principios de febrero de 2025, el propietario del buque respondió solicitando que la documentación se volviera a presentar utilizando para ello el formato prescrito por los FIDAC. Esta solicitud está en consonancia con las mejores prácticas internacionales y permite una evaluación estructurada y transparente de las reclamaciones.

En la actualidad, la PNKP trabaja con diligencia para revisar y modificar el formato de los documentos de la reclamación, a fin de cumplir con las directrices de los FIDAC. Se prevé que la documentación revisada se presente a más tardar en junio de 2025, lo que supondrá un paso adelante clave con miras a garantizar la reparación para las comunidades afectadas.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

3.7.16 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que el Director continuaría observando la evolución del caso e informaría de cualquier novedad en la próxima sesión del Comité Ejecutivo.

3.8	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: <i>Terranova</i> Documento IOPC/APR25/3/8		92EC	
-----	--	--	-------------	--

3.8.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota del documento IOPC/APR25/3/8, sobre el siniestro del *Terranova*.

3.8.2 El Comité Ejecutivo recordó que el 25 de julio de 2024 el *Terranova* había zozobrado y se había hundido en aguas de unos 23 metros de profundidad en el sector este de la bahía de Manila (Filipinas), después de enfrentar un temporal generado por el tifón Gaemi. Pese al pronto inicio de las operaciones de búsqueda y salvamento, lamentablemente un miembro de la tripulación perdió la vida. El buque transportaba 1 468 896 litros de fueloil intermedio 230 en el momento en que se produjo el siniestro.

Retirada de la carga y operaciones de limpieza

- 3.8.3 El Comité Ejecutivo del Fondo 1992 recordó que, en total, el 97 % de la carga había sido recuperada del buque durante las actividades de respuesta en el mar.
- 3.8.4 Se tomó nota de que el 23 de octubre de 2024 el Servicio de Guardacostas de Filipinas había dictado una orden de remoción de restos de naufragio contra el propietario del buque, basándose en que el 3 % restante de la carga seguía suponiendo un riesgo para el medio marino y en que la ubicación del pecio generaría un riesgo para el fondeo de buques y otras operaciones.

Reclamaciones de indemnización

- 3.8.5 El Comité Ejecutivo recordó que el Fondo de 1992 y Steamship Mutual habían tomado medidas para establecer conjuntamente oficinas de presentación de reclamaciones en las provincias filipinas de Bataán y Cavite, con el fin de facilitar la entrega de reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro.
- 3.8.6 Se tomó nota de que la oficina de presentación de reclamaciones de Bataán había abierto sus puertas el 11 de octubre de 2024 y, al 15 de marzo de 2025, había recibido 2 693 reclamaciones. Por su parte, la oficina de Cavite, que llevaba abierta desde el 16 de enero de 2025, al 15 de marzo de 2025 había recibido 6 959 reclamaciones.

Pagos provisionales

- 3.8.7 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el 11 de noviembre de 2024 se había firmado un acuerdo de pagos provisionales con Steamship Mutual en relación con el siniestro.

Consideraciones del Director

- 3.8.8 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, según los cálculos de los efectos del siniestro, las reclamaciones por daños debidos a contaminación han sobrepasado el límite del CRC de 1992 aplicable al *Terranova* y, con el nivel previsto de reclamaciones, se cree probable que las reclamaciones excedan el límite del STOPIA 2006 (enmendado en 2017).
- 3.8.9 El Comité Ejecutivo tomó nota del agradecimiento del Director al Gobierno de Filipinas y a las autoridades locales de las zonas afectadas por la asistencia prestada durante las visitas de miembros de la Secretaría a Filipinas, y de su agradecimiento a Steamship Mutual por su activa respuesta a este siniestro y su continua cooperación con el Fondo de 1992.

Intervención de la delegación de Filipinas

- 3.8.10 La delegación de Filipinas dio las gracias a la Secretaría por el documento y expresó su agradecimiento por las medidas proactivas adoptadas por el Fondo de 1992 en relación con el establecimiento de las oficinas de presentación de reclamaciones y la aplicación del sistema de tramitación de reclamaciones. La delegación agradeció al Director y a la Secretaría su visita a Filipinas en enero de 2025 y su colaboración con las dependencias del Gobierno local y diversos organismos gubernamentales nacionales. La delegación señaló que esas reuniones fueron de utilidad para el proceso de presentación de reclamaciones y que las reuniones de alto nivel con los secretarios de Transporte y Justicia aportaron una mejor comprensión.
- 3.8.11 La delegación de Filipinas acogió con beneplácito la firma del acuerdo de pagos provisionales, que permitía al Director efectuar pagos provisionales respecto de las reclamaciones derivadas de este siniestro, lo cual era importante para el Gobierno de Filipinas y los reclamantes afectados.

- 3.8.12 La delegación también comunicó que estaba trabajando activamente para mejorar las normativas en materia de seguridad marítima, reforzar las medidas de aplicación y explorar tecnologías avanzadas para la recuperación de hidrocarburos. La delegación reafirmó su compromiso con la cooperación internacional y con los principios rectores de los FIDAC, así como su dedicación a la protección del medio marino y las comunidades costeras frente a los efectos adversos de la contaminación por hidrocarburos.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- 3.8.13 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que el Director continuaría observando la evolución del caso e informaría de cualquier novedad en la próxima sesión del Comité Ejecutivo.

3.9	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: siniestros en la Federación de Rusia Documento IOPC/APR25/3/9		92EC	
-----	--	--	-------------	--

- 3.9.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota del documento IOPC/APR25/3/9, sobre dos siniestros acaecidos en la Federación de Rusia.
- 3.9.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el 15 de diciembre de 2024 dos petroleros, *Volgoneft 212* y *Volgoneft 239*, se habían visto sorprendidos por una tormenta en el extremo meridional del estrecho de Kerch, a la entrada del mar Negro. La tormenta hizo que el *Volgoneft 212* se partiera en dos y se hundiera, ocasionando la muerte de un miembro de la tripulación. Por su parte, el *Volgoneft 239* también se partió en dos; la proa se hundió, mientras que la popa encalló cerca del puerto de Kavkaz.
- 3.9.3 Se tomó nota también de que ambos buques transportaban una carga de *mazut*, con un volumen total aproximado de 8 450 toneladas de carga, de las cuales se estima que entre 2 400 y 5 000 se derramaron desde ambos buques.

Efectos del derrame

- 3.9.4 El Comité Ejecutivo tomó nota de que en las primeras imágenes de satélite se veían dos manchas de hidrocarburos distintas en la zona del estrecho de Kerch, que parecían haberse desplazado hacia el este y haber llegado a las costas de los distritos de Anapsky y Temryuksky el 17 de diciembre de 2024. El 17 de diciembre de 2024 se declararon los estados de emergencia en los distritos de Anapsky y de Temryuksky, y el 25 de diciembre se declaró el estado de emergencia regional en el territorio administrativo de Krasnodar. A principios de enero de 2025 también se notificó la presencia de hidrocarburos en Sebastopol, en la península de Crimea.
- 3.9.5 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la Federación de Rusia había comunicado que la superficie del derrame se extendía a 2 800 metros cuadrados² y afectaba a más de 300 kilómetros de costa. Se tomó nota de que el 10 de enero de 2025 se habían establecido por decreto un régimen federal de emergencia y una comisión gubernamental.

Operaciones de respuesta

- 3.9.6 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la Federación de Rusia había notificado que 28 buques habían participado en la lucha contra la contaminación en el mar Negro y que se habían organizado 455 grupos de vigilancia interinstitucionales, que utilizaban aeronaves, drones, embarcaciones de navegación marítima y buzos. Se emplearon más de 5 000 personas y 600 equipos en las operaciones de respuesta, y se organizaron 18 estaciones para el rescate de especies silvestres.

- 3.9.7 El Comité Ejecutivo tomó nota asimismo de la información facilitada por la Federación de Rusia con pormenores sobre las actividades concretas de limpieza relacionadas con la recogida y el tratamiento de aguas oleosas y la retirada de arena y suelo contaminados.

Aplicabilidad de los Convenios

- 3.9.8 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la Federación de Rusia era Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Por tanto, el límite del CRC aplicable a cada buque es de 4,51 millones de DEG.
- 3.9.9 Se cree que el *Volgoneft 212* y el *Volgoneft 239* están asegurados por la Russian National Reinsurance Company (empresa nacional rusa de reaseguros).

Consideraciones del Director

- 3.9.10 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Director había mantenido conversaciones oficiosas con miembros de la delegación rusa y de que el Fondo de 1992 había recibido información actualizada sobre los progresos de las operaciones de respuesta el 7 de febrero de 2025.

Declaración de la delegación de la Federación de Rusia

- 3.9.11 La delegación de la Federación de Rusia realizó la siguiente declaración:

El 15 de diciembre de 2024, en la parte meridional del estrecho de Kerch, a varios kilómetros de la costa y en medio de un temporal, dos buques tanque, el *Volgoneft 212* y el *Volgoneft 239*, se partieron en dos en un intervalo de unas dos horas el uno del otro. No se produjo ninguna colisión entre los buques. Se trató de accidentes separados.

Ambos buques tanque realizaban viajes entre puertos de la Federación de Rusia y transportaban una carga de productos petrolíferos (fueoil pesado) con un volumen total de unas 9 000 toneladas.

Tras la rotura de los buques tanque, las dos partes del *Volgoneft 212*, así como la parte de la proa del *Volgoneft 239*, se hundieron, mientras que la parte de la popa del segundo buque quedó varada en tierra en las proximidades del cabo de Panagia. Se evacuó a las tripulaciones de ambos buques tanque, pero, lamentablemente, una persona perdió la vida.

Los siniestros fueron clasificados como accidentes marítimos muy graves. El Gobierno declaró el estado de emergencia.

Como consecuencia de los accidentes, alrededor de 3 100 toneladas de productos petrolíferos (fueoil pesado) se derramaron en el mar desde los dos buques.

En el transcurso del proceso de investigación, las autoridades de orden público han iniciado causas penales. Se están adoptando todas las medidas de investigación necesarias.

En la localización y la lucha contra la contaminación en la zona del mar Negro participaron 28 buques.

Se ha organizado la labor de 455 grupos de vigilancia interinstitucional. En el proceso de vigilancia han estado involucrados la aviación, drones, buques, embarcaciones especiales del Ministerio de Situaciones de Emergencia de la Federación de Rusia, y buzos.

La Federación de Rusia está adoptando todas las medidas necesarias para localizar y neutralizar las consecuencias de estos accidentes.

Al 25 de abril de 2025 se habían inspeccionado alrededor de 1 000 kilómetros de costa en las regiones de Kubán y Crimea, y se habían recogido cientos de miles de toneladas de arena, tierra y guijarros contaminados.

La parte de la popa del *Volgoneft 239* quedó varada en las proximidades del cabo de Panagia. Los hidrocarburos restantes se extrajeron mediante bombeo y, posteriormente, la parte de la popa fue cortada en piezas. A principios de marzo de 2025, con antelación a lo previsto, habían finalizado las labores para desmantelar la parte de la popa del *Volgoneft 239*, y se entregaron 744 toneladas de metal para reciclar. Tras la eliminación de la parte de la popa del *Volgoneft 239* comenzó la limpieza de la zona, que ya ha finalizado. El Ministerio de Situaciones de Emergencia continúa supervisando la situación a diario en la zona de la emergencia, hasta que se haya dado fin a las consecuencias del accidente.

La situación en la zona donde se encuentran hundidos los fragmentos de los buques permanece estable, y no se han registrado fugas de combustible de ninguno de los tanques. Los buzos siguen vigilando y controlando el estado de los restos hundidos del *Volgoneft 212* y el *Volgoneft 239*. Las inspecciones de todos esos fragmentos muestran que se mantienen sin alteraciones.

El procedimiento para recuperar ambos pecios ha sido establecido en el ámbito gubernamental. El proyecto está ahora en curso.

De acuerdo con la Agencia Federal para la Pesca, la situación por lo que respecta a los recursos biológicos en el mar Negro sigue siendo positiva. No se han observado efectos negativos del derrame de hidrocarburos en la producción de pescado o mariscos. Según los resultados de los estudios de las aguas del mar Negro en la zona de pesca de recursos biológicos acuáticos, no se tiene constancia de ninguna alteración de la calidad de las capturas de pescado y marisco. Las actividades de pesca se llevan a cabo con normalidad y a cierta distancia de las zonas contaminadas. Ni en las zonas de pesca ni en los aparejos utilizados se han hallado rastros de hidrocarburos.

Se está llevando a cabo la investigación sobre el desarrollo de los accidentes, y está previsto que los resultados oficiales de la investigación se comuniquen en el ámbito gubernamental.

La Federación de Rusia está considerando solicitar oficialmente a los FIDAC una indemnización.

El Tribunal de Arbitraje de la región de Krasnodar decidió invitar a los FIDAC, en calidad de tercero, a considerar una disputa civil sobre el naufragio de los buques tanque. Está previsto que la Secretaría reciba una notificación oficial por conducto del Ministerio de Justicia de la Federación de Rusia.

Declaración de la delegación de Ucrania

3.9.12 La delegación observadora de Ucrania realizó la siguiente declaración:

Ucrania desea tomar parte en el debate de hoy en relación con el siniestro que se produjo el 15 de diciembre de 2024 en la zona del estrecho de Kerch y en el que se vieron implicados petroleros rusos, y compartir con los participantes los datos de que disponemos hasta la fecha. El desastre tuvo lugar muy cerca de Ucrania y sus consecuencias también se han hecho sentir plenamente en nuestro país.

En primer lugar, deseamos expresar nuestro sincero agradecimiento a la Secretaría por presentar el documento en el que se aborda la situación generada por la Federación de Rusia, que está tratando por todos los medios posibles de ocultarse de la atención de la comunidad internacional. Al mismo tiempo, rogamos a la Secretaría y a los Estados Miembros que, al considerar estos siniestros, pongan especial atención en la importancia del estrecho de Kerch. Recordamos que, tras la ocupación de parte del territorio de Ucrania, el Estado agresor proclamó unilateralmente que las aguas del estrecho eran sus aguas interiores, en una violación flagrante del derecho internacional y una vulneración de los derechos soberanos de Ucrania.

Ahora, volviendo directamente al siniestro en sí: en medio de un temporal, dos petroleros rusos, el *Volgoneft 212* y el *Volgoneft 239*, ambos obsoletos técnicamente y no aptos para el transporte de fueloil pesado en esas circunstancias, chocaron y originaron un derrame de hidrocarburos a gran escala. El desastre dio lugar a una cadena de graves consecuencias medioambientales en la región del mar Negro.

La contaminación inicial alcanzó el litoral de la región de Krasnodar, en Rusia. Sin embargo, debido a las corrientes y las condiciones del viento, el fueloil pesado se extendió por el estrecho de Kerch y afectó a la costa de Crimea, en especial a las zonas próximas a la ciudad de Kerch y a reservas naturales tales como la de Opuiski.

El 17 de diciembre de 2024 comenzó la supervisión por satélite con las imágenes del Sentinel-1, que confirmaron la presencia de contaminación a lo largo de los litorales meridional y occidental de Crimea. En enero de 2025 se podían observar manchas de hidrocarburos de hasta 15 kilómetros de largo entre las costas de Crimea y el Cáucaso. El 24 de enero de 2025, de hecho, se detectaron grumos de fueloil pesado a lo largo del litoral de la región de Odesa, concretamente en las comunidades de Limanska, Tuzlivska y Serhíivska. Se tomaron muestras que fueron transportadas a diversos laboratorios para ser sometidas posteriormente a un análisis químico y una evaluación de riesgos.

El desastre afectó severamente a los ecosistemas de todo el mar Negro y ocasionó la muerte de más de 700 aves marinas y 61 delfines, además de generar una amenaza para una serie de espacios protegidos y plantear riesgos a largo plazo para la diversidad, la pesca y la salud humana debido a la contaminación por hidrocarburos tóxicos.

A día de hoy, la contaminación se sigue concentrando principalmente en el estrecho de Kerch así como en las costas meridional y occidental de Crimea. Debido a sus propiedades físico-químicas, los hidrocarburos pesados se asientan de manera paulatina y suponen un grave riesgo de contaminación secundaria a través de los sedimentos. Además, se ha confirmado la existencia de contaminación puntual a lo largo de la costa noroccidental del mar Negro. Las instituciones científicas ucranianas prosiguen su exhaustiva vigilancia ambiental para evaluar los efectos a largo plazo de este desastre en los ecosistemas marinos y las zonas costeras.

Este desastre ambiental y el irresponsable comportamiento de la Federación de Rusia han infligido un daño perdurable al mar Negro y a sus Estados ribereños. Al operar petroleros obsoletos, no informar a la comunidad internacional y demorar una respuesta eficaz, Rusia ha ocasionado una catástrofe que no se puede solucionar en meses: sus consecuencias se harán sentir durante generaciones.

La Federación de Rusia no solo no garantizó un transporte marítimo seguro al tener en funcionamiento buques envejecidos y no aptos, sino que además ocultó la magnitud del siniestro. Por otra parte, no informó oportunamente del derrame a los países vecinos ni a las organizaciones internacionales. En consecuencia, la respuesta internacional efectiva se retrasó

y la gestión de las consecuencias estuvo mal organizada, lo que provocó enormes pérdidas desde el punto de vista medioambiental y económico, estimadas en miles de millones de dólares y que afectarán a la región durante décadas.

Exhortamos a la Federación de Rusia a que actúe de manera responsable, cumpla con el derecho internacional y garantice la transparencia de sus acciones. Es imperativo informar oportunamente a la comunidad mundial de tales emergencias, en lugar de ocultarlas o tratar de rebajar la magnitud de los desastres.

También instamos a los FIDAC y a sus miembros a que sigan observando de cerca esta situación, la mantengan en el centro de sus actividades y garanticen que los responsables rindan cuentas.

Declaración de la delegación de Francia

3.9.13 La delegación de Francia realizó la siguiente declaración (original en francés):

Tengo el honor de intervenir en nombre de la Presidencia polaca de la Unión Europea, dado que, como se explicó al inicio de la reunión, lamentablemente los FIDAC no han podido aceptar los poderes de Polonia. Lo hago con la autorización de la jefa de la delegación polaca y también en nombre de los demás Estados Miembros de la UE y de la Comisión Europea.

Sobre el tema que nos ocupa, recordamos la posición constante de la UE respecto de la integridad territorial y la soberanía de Ucrania, tal como recordó la delegación de ese país, y estamos especialmente preocupados por los siniestros ocurridos con los buques *Volgoneft 212* y *Volgoneft 239*, buques originalmente destinados al transporte fluvial y posteriormente reconvertidos al transporte marítimo para el que no fueron diseñados. Dichos siniestros no solo afectan a la Federación de Rusia, sino también a Ucrania y a la región del mar Negro.

Reconocemos las dificultades de enfrentar siniestros de esta naturaleza, particularmente cuando ocurren en un contexto de conflicto armado, puesto que el acceso a la información, la cooperación y la coordinación pueden ser limitados. Pero estos siniestros pueden tener consecuencias dramáticas y duraderas para los ecosistemas marinos, la biodiversidad, la pesca y la salud humana, como queda visto en la región del mar Negro, donde la contaminación sigue siendo un problema serio.

El seguimiento de la situación ambiental sigue siendo esencial para evaluar y abordar las consecuencias de estos desastres.

Por lo tanto, instamos a la Federación de Rusia a que, en su calidad de Estado de abanderamiento, informe a los Fondos sobre las medidas adoptadas en respuesta a esta situación y las que pretende adoptar para prevenir siniestros similares en el futuro.

Declaración de la delegación del Reino Unido

3.9.14 La delegación del Reino Unido realizó la siguiente declaración:

El Reino Unido desea unirse a otros Estados, entre ellos Francia, y a la declaración que han pronunciado en nombre de los Estados Miembros de la UE y la Comisión Europea, a la hora de mostrar su preocupación por la contaminación marina resultante de este siniestro. Esta delegación también quisiera recordar a Rusia su responsabilidad de proteger el medio marino y la idoneidad, seguridad y protección del transporte marítimo, y hace un llamamiento a Rusia para que cumpla plenamente con sus obligaciones internacionales a este respecto.

Esta es además una oportunidad para volver a recordar a todos los Estados Miembros la importancia de cumplir con lo dispuesto en la Resolución 1183(33) de la Asamblea de la OMI, así como las obligaciones de los Estados de abanderamiento y rectores de puertos para asegurarse de que los siniestros de derrames de hidrocarburos no planteen riesgos ambientales.

Por ello, el Reino Unido se suma a los llamamientos a la Federación de Rusia para que informe a los FIDAC acerca de las medidas que ha adoptado y las que adoptará en el futuro para prevenir que se vuelva a dar esta situación, así como sobre su vigilancia, de modo que el Director continúe siguiendo de cerca los acontecimientos e informe de cualquier novedad al respecto.

Debate

- 3.9.15 Una delegación compartió las opiniones expresadas por la delegación de Francia. Otra delegación expresó sus condolencias por el miembro de la tripulación que perdió la vida como resultado del siniestro en el que se vio implicado el *Volgoneft 212*. Esa delegación también mostró su agradecimiento a la Secretaría por la información proporcionada en el documento. La delegación señaló que no se había recibido una solicitud oficial de asistencia de la Federación de Rusia y que, como consecuencia de ello, la Secretaría aún no había podido investigar cabalmente las circunstancias de los siniestros. Esa delegación señaló además que, a título preliminar, los siniestros parecían estar comprendidos en el ámbito de aplicación de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, pero que habría que realizar una investigación para determinar si en este caso se aplicaban las circunstancias enumeradas en el artículo IV 2) del Convenio del Fondo de 1992. La misma delegación afirmó además que la resolución N.º12 de la Asamblea del Fondo de 1992 también sería un problema. La delegación abrigó la esperanza de que la Secretaría, en cooperación con la Federación de Rusia, tuviera la oportunidad de recabar la información pertinente para poder adoptar una decisión en el futuro.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- 3.9.16 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que el Director continuaría observando la evolución de los dos casos e informaría de cualquier novedad en una futura sesión.

* * *