



International Oil Pollution
Compensation Funds

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

Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

Sesiones de noviembre de 2025 de los órganos rectores – Resumen

11 de noviembre de 2025



Imagen: AlistairVeryard.com

Los órganos rectores de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) celebraron sesiones del martes 4 al viernes 7 de noviembre de 2025 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), en Londres. Las sesiones de la Asamblea del Fondo de 1992, del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y de la Asamblea del Fondo Complementario contaron con la asistencia de 68 Estados Miembros del Fondo de 1992, incluidos 24 Estados Miembros del Fondo Complementario, y tres Estados y 16 organizaciones con categoría de observador. La reunión se celebró de forma presencial, complementada con participación a distancia, en formato totalmente híbrido por primera vez.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 (85.ª sesión), presidido por Małgorzata Buszyńska (Polonia)

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

Terranova (Filipinas, julio de 2024)

El Fondo de 1992 y Steamship Mutual, la aseguradora del *Terranova*, siguen colaborando estrechamente para facilitar la tramitación de las reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro. En el momento de la celebración de la reunión de noviembre de 2025, las oficinas de presentación de reclamaciones de Bataán y Cavite habían recibido 34 832 reclamaciones de los municipios afectados de esas zonas, así como

de Bulacán. Estas reclamaciones están siendo registradas de manera gradual en el sistema de tramitación de reclamaciones de los FIDAC, habiéndose registrado hasta la fecha 21 028 reclamaciones por un valor total de PHP 735 943 277. Steamship Mutual ha presentado reclamaciones por operaciones de respuesta a la contaminación, limpieza y remoción de hidrocarburos por un total de USD 12 642 785. Dichas reclamaciones están en vías de ser registradas con miras a su posterior evaluación. Se están terminando de preparar las reclamaciones adicionales relacionadas con la operación de remoción de los restos del naufragio, que se calcula en USD 8 745 000.

Marine Honour (Singapur, junio de 2024)

En el momento de la celebración de la sesión del Comité Ejecutivo, la oficina de presentación de reclamaciones había registrado 592 reclamaciones, por un total de aproximadamente SGD 73 millones. De ese número, 248 habían sido aprobadas. QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE), la aseguradora del *Marine Honour*, ha presentado reclamaciones en relación con los costes de limpieza, los costes de mitigar el riesgo de una mayor contaminación por el *Marine Honour* y la gestión de estas operaciones. Estas reclamaciones ascienden a SGD 7 700 522 y USD 21 383 729. En marzo de 2025, el Fondo de 1992 acordó hacer un pago provisional de USD 11 millones a QBE. El Fondo de 1992 ha aprobado sumas de SGD 4 432 265 y USD 16 123 610 en relación con las reclamaciones de QBE por respuesta y prevención del derrame de hidrocarburos y por honorarios de expertos. La evaluación de las reclamaciones restantes de QBE está en curso.

Los organismos gubernamentales de Singapur han presentado reclamaciones por un total de SGD 18 413 529 por costes de operaciones de respuesta, de los cuales el Fondo de 1992 ha aprobado SGD 2 848 067. Las cuantías restantes están siendo evaluadas. La oficina de presentación de reclamaciones también ha recibido reclamaciones de 137 pescadores de Johor (Malasia) por daños a la propiedad y pérdidas económicas, por un total de MYR 609 762. El Fondo 1992 ha contratado a expertos en el sector de la pesca de la Universiti Malaysia Terengganu para evaluar las reclamaciones. A la luz de los pagos de indemnización previstos para este siniestro, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar contribuciones de 2025 por la suma de £15 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Marine Honour*, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2026.

Gulfstream (Trinidad y Tobago, febrero de 2024)

A principios de mayo de 2024 el remolcador *Solo Creed* fue detenido en Angola por violar los límites de una serie de zonas de exclusión de yacimientos petrolíferos. El buque permaneció bajo arresto por las autoridades angoleñas y anclado en la bahía de Luanda (Angola). Sin embargo, en noviembre de 2024, el remolcador eludió su arresto y su ubicación actual se desconoce. En la actualidad no existe información concluyente sobre la verdadera titularidad de la gabarra *Gulfstream* en el momento en que se produjo el siniestro, en parte debido a la presentación al registro de documentación sin verificar.

En el momento de la celebración de la reunión, la oficina de coordinación del Fondo de 1992, establecida en Trinidad en junio de 2024, había recibido 357 reclamaciones, por un total de USD 48,5 millones. Estas reclamaciones, que están siendo evaluadas por los expertos del Fondo de 1992, guardan relación con las operaciones de limpieza llevadas a cabo en Tobago y Bonaire, y con el sector de la pesca. Al mes de noviembre de 2025 se habían evaluado unas 236 reclamaciones y se habían efectuado pagos por un total de TTD 29 803 751. El Fondo de 1992 continúa trabajando con posibles reclamantes y con las autoridades de Trinidad y Tobago para determinar el alcance de sus pérdidas.

Princess Empress (Filipinas, febrero de 2023)

En septiembre de 2025, el Director y dos responsables de Reclamaciones de la Secretaría visitaron Filipinas y se reunieron con diversas entidades estatales. El Director y su equipo instaron a todas las partes interesadas a que presentaran sus reclamaciones lo antes posible a fin de disponer de tiempo suficiente para su evaluación y liquidación, y para evitar la fecha límite de caducidad del 28 de febrero de 2026. En el momento de celebrarse la sesión del Comité Ejecutivo, la oficina de presentación de reclamaciones establecida por el Fondo de 1992

y el Shipowners' P&I Club había registrado un total de 40 807 reclamaciones, principalmente del sector de la pesca, por un valor de PHP 3 878,92 millones. El Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club habían aprobado la evaluación de 38 930 reclamaciones. De ellas, se habían pagado 34 063 y se habían rechazado 3 512. A la luz de los pagos de indemnización previstos para este siniestro, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar contribuciones de 2025 por la suma de £5 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Princess Empress* pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2026.

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

El Fondo de 1992 fue notificado del procedimiento de limitación incoado contra el propietario del buque dentro de los tres años siguientes a la fecha en que se produjeron los daños. En consecuencia, los FIDAC comunicaron a aquellos reclamantes que solo habían informado de sus reclamaciones al Fondo de 1992 que, para proteger sus derechos, debían haber entablado una demanda a más tardar el 23 de junio de 2024. En el momento de la celebración de la sesión del Comité Ejecutivo, los expertos del Fondo de 1992 habían comenzado a evaluar las 44 reclamaciones por un total de EUR 30,8 millones, USD 1,92 millones y NOK 152 070 que se habían presentado al evaluador del fondo de limitación en agosto de 2024. Se habían evaluado 20 reclamaciones por un total de EUR 9,3 millones, de las cuales se habían pagado 19 por un importe de EUR 5,82 millones. Se está a la espera de la aceptación de otras cuatro ofertas de pago. En breve se comenzarán a evaluar algunas de las reclamaciones más cuantiosas presentadas por el Estado neerlandés y la Autoridad Portuaria. A la luz de los pagos de indemnización previstos para este siniestro, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar contribuciones de 2025 por la suma de £6,5 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Bow Jubail* pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2026.

Asamblea del Fondo de 1992 (30.ª sesión), presidida por François Marier (Canadá), y Asamblea del Fondo Complementario (22.ª sesión), presidida por Andrew Angel (Reino Unido)

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

Cuestiones relativas al presupuesto y cálculo de las contribuciones

La Asamblea del Fondo de 1992 aprobó el presupuesto administrativo para 2026 del Fondo de 1992 por la suma de £5 916 097 y decidió recaudar contribuciones de 2025 al Fondo General por valor de £8 millones, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2026. Tomando en cuenta las contribuciones para los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Bow Jubail*, el *Marine Honour* y el *Princess Empress*, la cuantía total recaudada ascendió a £34,5 millones. La Asamblea también decidió aumentar el capital de operaciones del Fondo de 1992 a £19 millones en el ejercicio presupuestario de 2026.

La Asamblea del Fondo Complementario aprobó el presupuesto administrativo para 2026 del Fondo Complementario por la suma de £74 000 (incluida la comisión de administración de £46 000 pagadera al Fondo de 1992 y los honorarios de auditoría externa) y decidió mantener el capital de operaciones del Fondo General en £1 millón.

Cumplimiento de las obligaciones por los Estados Miembros de presentar informes sobre hidrocarburos y de garantizar el pago de las contribuciones

En el momento de la celebración de la reunión, solo uno de los Estados Miembros del Fondo Complementario no había completado la presentación de los informes sobre hidrocarburos de 2024. No obstante, 30 entidades con la obligación de presentar informes al Fondo de 1992 (29 Estados Miembros más un asociado autónomo) aún no habían presentado sus informes correspondientes a 2024. Un total de ocho Estados Miembros del Fondo de 1992 tenían informes pendientes correspondientes a cinco o más años, y dos Estados nunca habían presentado informes a pesar de ser Miembros del Fondo de 1992 desde hace muchos años. Los órganos rectores tuvieron el placer de constatar que, en el momento de la celebración de sus sesiones de noviembre de 2025, se había abonado el 99,58 % de las contribuciones recaudadas hasta la fecha, y que no había contribuciones pendientes de pago al Fondo Complementario.

Como se ha indicado en sesiones anteriores, el Director ha continuado aplicando medidas para alentar a los Estados a cumplir con las obligaciones que les corresponden en virtud de los Convenios de 1992. En septiembre de 2025, se notificó a 16 Estados que la Resolución N.º 12 de la Asamblea del Fondo de 1992 les era aplicable. En virtud de esa resolución, el pago de indemnización a las autoridades gubernamentales de un Estado afectado por un siniestro se aplazaría si hubiese informes sobre hidrocarburos pendientes o se hubiese acumulado un retraso de dos o más años en el pago de las contribuciones. El Director también ha continuado aplicando de manera satisfactoria la Resolución N.º 13 de la Asamblea del Fondo de 1992, que lo autoriza a expedir facturas con arreglo a un cálculo, incluidas facturas con carácter retroactivo aplicables a periodos pasados, cuando no se hayan presentado informes sobre hidrocarburos.

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

La Secretaría volvió a poner de relieve las cuestiones, los riesgos y los peligros, así como los posibles efectos de las sanciones internacionales en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización. Varias delegaciones expresaron su profunda preocupación por los riesgos cada vez mayores que plantea la expansión de la llamada flota "oscura" o "en la sombra" y por los buques que operan sin cumplir las condiciones de seguridad ni contar con una cobertura de seguro, a menudo en relación con el transporte de hidrocarburos objeto de sanciones.

La Secretaría aprovechó la oportunidad para recordar a los Estados Miembros su obligación en virtud del CRC de 1992 de asegurarse de que los buques tanque estuvieran en posesión de un certificado CRC y señaló que, de no hacerlo, el Estado de abanderamiento podría incurrir en responsabilidad. Se señaló a la atención la circular LEG.1/Circ.16 de la OMI.

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

La delegación de Turquía presentó un documento acerca de los fundamentos jurídicos y la importancia de las responsabilidades del asegurador, así como las dificultades que se plantean a la hora de verificar las pólizas de seguro, y alentó a los Estados Miembros a compartir listas de aseguradores fiables y de reconocida reputación, en caso de que dispusieran de ellas. Varias delegaciones apoyaron la propuesta de compartir más información sobre aseguradores fiables entre los Estados Miembros, mientras que otras tomaron nota de que ya existían disposiciones en todos los convenios de responsabilidad e indemnización de la OMI, así como en las directrices revisadas que figuran en la circular LEG.1/Circ.16 de la OMI. Varias delegaciones expresaron su preferencia por que tales asuntos se trataran en el contexto del estudio exploratorio sobre la reglamentación para identificar lagunas en los instrumentos de la OMI, estudio que se está llevando a cabo actualmente en el seno de dicha organización, y así evitar problemas de duplicación.

Elaboración de un documento de orientación: procedimiento para determinar si un buque está regido por el CRC de 1992 o por el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001

Tras una serie de reuniones mantenidas con representantes de la industria para analizar la creación de un procedimiento normalizado para determinar cuándo un buque que pueda operar como petrolero y como quimiquero deja de ser un "buque" en virtud del CRC de 1992, el Director propuso que tales orientaciones se incorporasen como una nota a pie de página en la publicación de los FIDAC titulada *Documento de orientación para los Estados Miembros – Consideración de la definición de "buque"*. Los órganos rectores se mostraron de acuerdo con la interpretación propuesta por el Director del término "residuos" y decidieron la redacción exacta de la nota a pie de página. El Director confirmó que la Secretaría actualizaría la publicación pertinente mediante el texto acordado y anunció que la nueva versión se publicaría en el sitio web de los FIDAC a principios de diciembre de 2025, y que poco después se facilitarían ejemplares impresos.

Convenio SNP de 2010

La Secretaría informó que había seguido aprovechando las oportunidades para promover la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010 y que había estado trabajando con los Estados interesados. Alemania, Bélgica, el Reino de los Países Bajos y Suecia reiteraron su compromiso previo de adoptar las medidas necesarias para

depositar simultáneamente sus instrumentos de ratificación del Convenio SNP de 2010. La delegación de Finlandia también comunicó que había obtenido la confirmación necesaria de su Gobierno para permitirle adherirse al Convenio SNP de 2010 inmediatamente después de los otros cuatro Estados. La Asamblea del Fondo de 1992 acogió con beneplácito esta información actualizada y el impulso acelerado hacia la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010, que parece probable en 2027, y señaló que ello fortalecerá considerablemente el régimen internacional de responsabilidad e indemnización.

La Secretaría informó acerca de las diversas tareas que era necesario emprender antes de la entrada en vigor del Convenio. Por su parte, la Asamblea del Fondo de 1992 aprobó una consignación de £548 200 en el presupuesto de 2026 para que el Fondo de 1992 cubra los costes de dichos preparativos y otras tareas administrativas en relación con el Fondo SNP.

Fecha y formato de las futuras reuniones

Se decidió que las próximas reuniones de los órganos rectores se celebrarán durante las semanas del 4 de abril y el 19 de octubre de 2026.

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