

20 24

INFORME ANUAL

Fondos internacionales de indemnización
de daños debidos a contaminación
por hidrocarburos



2024

INFORME ANUAL



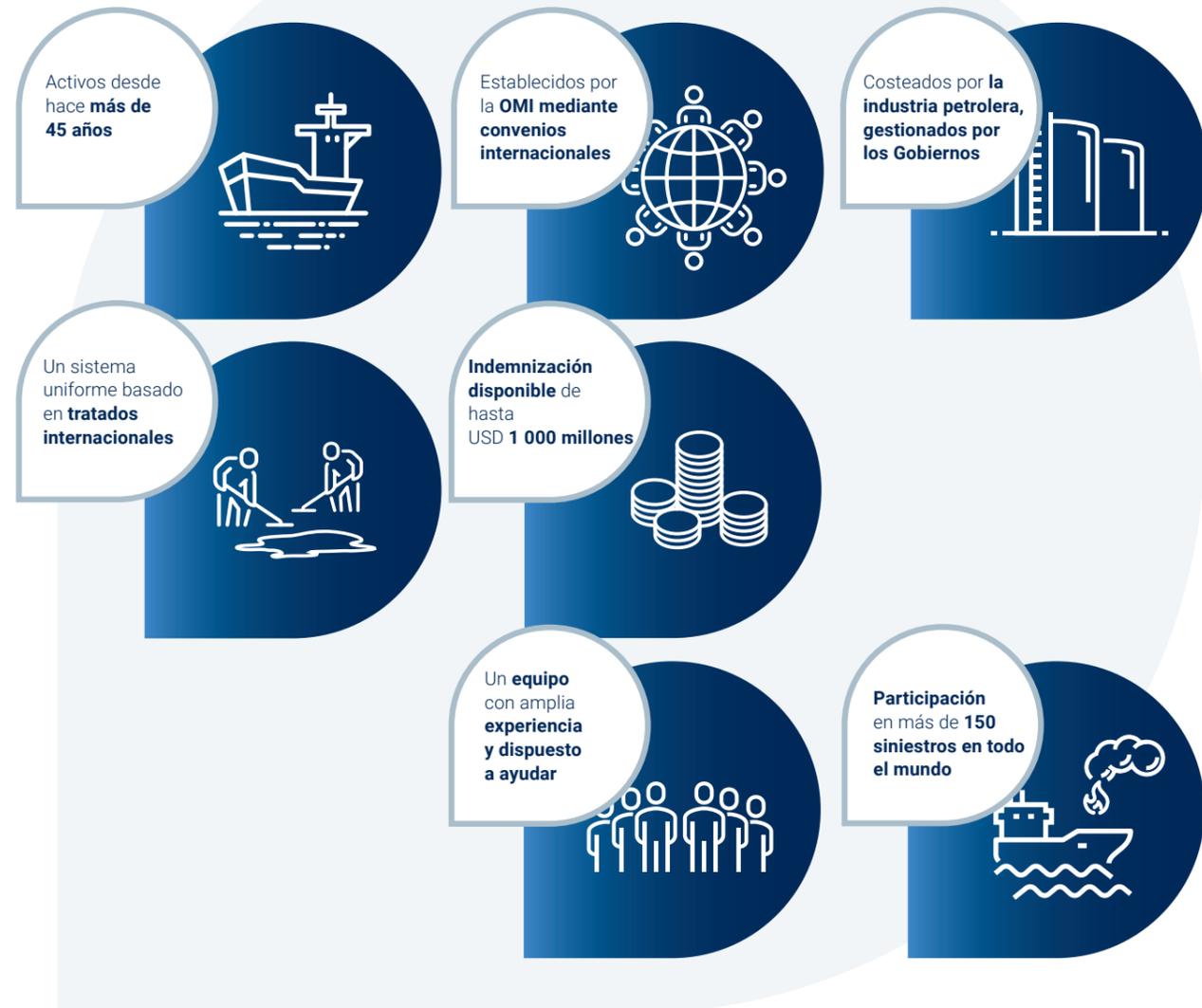
INTRODUCCIÓN	
Visión global de los Fondos	05
Los FIDAC en 2024: Observaciones de los presidentes	06
Reseña del Director	08
Marco jurídico	10
REVISIÓN OPERACIONAL	14
Secretaría	16
Administración	18
Indemnización y gestión de reclamaciones	20
Siniestros que afectan a los FIDAC	23
Informes sobre hidrocarburos y contribuciones	30
Relaciones exteriores	38
El Convenio SNP de 2010	42
ÓRGANOS RECTORES	46
Estructura de los órganos rectores y titulares de los puestos en 2024	48
Observadores en las sesiones de los órganos rectores	50
Sesiones de los órganos rectores en 2024	52
EXAMEN FINANCIERO	58
Administración financiera	60
Principales datos financieros de 2024	61
Resumen de los Fondos de Reclamaciones Importantes	63
CRÉDITOS	64
OTRAS PUBLICACIONES	65



Visión global de los Fondos

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

Los FIDAC en resumen



Este informe se centra en la labor de los FIDAC durante 2024. Para obtener más información sobre la Organización y su historia, visite el sitio web www.fidac.org

Los FIDAC en 2024 Comentarios de los presidentes



Puedo decir honestamente que trabajar junto a los Estados Miembros y los colegas de la Secretaría ha sido uno de los muchos momentos destacados de mi carrera.

He tenido el placer de presentar el Informe anual de los FIDAC cada año desde mi elección como presidente de la Asamblea del Fondo de 1992 en marzo de 2021, y es con un poco de tristeza que lo hago este año por última vez, tras renunciar a mi cargo en noviembre de 2024.

Sin lugar a duda ha sido un año en que los órganos rectores se vieron obligados sostener algunos debates de gran importancia, no solo sobre siniestros concretos y la financiación de la Organización, sino también en relación con acontecimientos a escala mundial en el transporte marítimo y el transporte de hidrocarburos, así como con sus posibles efectos en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización.

En este sentido, los Estados Miembros se mostraron unidos en su determinación para concienciar sobre los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad, y, tras haberse planteado la adopción de posibles medidas y regulación en su reunión de abril, lograron acordar el texto de sendas resoluciones para cada uno de los Fondos en sus sesiones de noviembre de 2024. En mi calidad de presidente, desde luego agradecí la disposición de los Estados a colaborar de manera eficiente en esos textos y a encontrar soluciones de avenencia cuando fuera necesario para garantizar que esas resoluciones pudieran aprobarse con carácter urgente.

Los órganos rectores adoptaron otra serie de decisiones de carácter más práctico pero que no eran menos importantes para

el funcionamiento diario de la Organización. En particular, la Asamblea del Fondo de 1992 acordó recaudar contribuciones suficientes para sufragar los costes de los últimos siniestros que han afectado al Fondo de 1992 y aprobó dos documentos de orientaciones. El primero de ellos tiene por objeto establecer una distinción entre hidrocarburos persistentes y no persistentes, no solo en beneficio de los responsables de presentar informes sobre las cargas sujetas a contribución, sino también para ayudar a determinar si los Convenios de 1992 se aplican en el caso de que se produzca un siniestro. El segundo documento de orientaciones tiene por objeto brindar asistencia a los Estados en la investigación de siniestros, en particular cuando se desconoce la identidad del propietario del buque o el asegurador.

Esfuerzos como estos, para velar por que todos los participantes en el sistema cuenten con un respaldo y una serie de herramientas a su disposición, se ponen de manifiesto en las diversas propuestas que el Director y su Secretaría presentan de manera periódica a la Asamblea. Se trata efectivamente de un sistema que sigue funcionando bien y cuyo número de miembros no deja de aumentar. En 2024, el Irak fue el último Estado en adherirse al Convenio del Fondo de 1992, con lo que el número total de Estados Miembros pasará a ser de 122 en agosto de 2025.

Tras ejercer como diplomático durante casi 40 años, 11 de ellos como coordinador nacional ante los FIDAC, inicialmente como delegado y luego como presidente, primero del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y posteriormente de su Asamblea, puedo decir honestamente que trabajar junto a los Estados Miembros y los colegas de la Secretaría ha sido uno de los muchos momentos destacados de mi carrera. Aprovecho esta oportunidad para dar las gracias al Director y a su equipo, a mis colegas presidentes de los últimos años, a mis compañeros de la delegación italiana y a todos los Estados Miembros y demás delegaciones por su apoyo y su contribución a esta memorable experiencia.

Deseo a la Asamblea que celebre debates fructíferos y en un marco de cooperación bajo la muy capaz dirección de su nuevo presidente. A la Organización, que siga teniendo éxito en el cumplimiento de la crucial misión de indemnizar a los afectados por siniestros de contaminación por hidrocarburos importantes, confirmando así su singular relevancia práctica para los Gobiernos de los Estados Miembros y personas de todo el mundo en el marco de una cooperación internacional eficaz y en armonía.

Antonio Bandini

Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992



Me alegró mucho que Mauricio se convirtiera en el Estado Miembro del Fondo Complementario más reciente, en julio de 2024, elevando a 33 el número de Estados con acceso al nivel más alto de indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Espero ver a más Estados optar por aumentar su nivel de protección y unirse al Fondo Complementario en 2025.

Afortunadamente, en 2024 no hubo siniestros que involucraran al Fondo Complementario. Los principales puntos del orden del día de la Asamblea en las sesiones de abril y de noviembre se centraron en los asuntos administrativos y financieros esenciales para el funcionamiento diario de la Organización, así como en la importante cuestión de los riesgos que suponen los buques no asegurados o que no cumplen las condiciones de seguridad. Los Estados Miembros del Fondo Complementario están particularmente preocupados por este asunto, dado el grado de exposición financiera de las entidades contribuyentes dentro de sus Estados en caso de que ocurriera un siniestro con una de estas embarcaciones en un Estado Miembro del Fondo Complementario. Por esta razón, la Asamblea adoptó la Resolución N.º 6 para concienciar sobre el problema. Me complació presidir, con el presidente de la Asamblea del Fondo de 1992, estas discusiones que

resaltaron la fuerte cooperación y el compromiso de todos los Estados para abordar con urgencia un tema que todos consideran de gran importancia: la estructura fundamental del régimen internacional de responsabilidad e indemnización.

Este fue mi último año en el cargo de presidente de la Asamblea del Fondo Complementario, ya que he tenido el honor de ser elegido para suceder al embajador Bandini como presidente de la Asamblea del Fondo de 1992. Sin duda, su capacidad como presidente será difícil de igualar, pero me esforzaré por aprovechar la valiosa experiencia adquirida sentado a su lado en el podio e intentar seguir el excelente ejemplo que ha establecido.

François Marier

Presidente de la Asamblea del Fondo Complementario

Reseña del Director

La importancia del régimen internacional de responsabilidad e indemnización se puso ciertamente de relieve en 2024, año en que se produjeron tres nuevos siniestros que afectan al Fondo de 1992. Me enorgullece que los FIDAC hayan podido responder de manera eficaz y eficiente a cada uno de esos siniestros, que se produjeron en el transcurso de apenas cinco meses.

Al mismo tiempo, la Secretaría no dejó de ocuparse de otros 12 siniestros en curso, administrar con diligencia las finanzas de la Organización y gestionar informes sobre hidrocarburos de todos los Estados Miembros, además de colaborar con ellos en la solución de problemas por un número reducido de informes o contribuciones que estaban pendientes. La Secretaría también se aseguró de mantener al corriente a los órganos rectores y las partes interesadas clave, a través de información transparente compartida en el marco de las actividades de los Fondos, incluidas las sesiones de los órganos rectores, las reuniones del Órgano de Auditoría y el Órgano Asesor de Inversiones, publicaciones tales como el Informe anual y los exámenes financieros, y por supuesto el exhaustivo sitio web de la Organización. Fue sin duda un año de mucho ajetreo y a continuación me gustaría referirme a algunas de las esferas específicas que han requerido atención en 2024.

37 000
reclamaciones
evaluadas

32 000
reclamaciones
liquidadas en relación
con el siniestro del
Princess Empress
al 31/12/2024



Siniestros nuevos y en curso

Basándose en la experiencia del siniestro del *Princess Empress* en 2023, la Secretaría realizó un esfuerzo considerable en 2024 para adoptar un enfoque proactivo en los siniestros de la *Gulfstream*, el *Marine Honour* y el *Terranova*. De nuevo se adoptaron medidas para contactar con reclamantes de lugares apartados, mantener reuniones desde un primer momento con las autoridades y el equipo de respuesta encargado de las operaciones de limpieza, y colaborar de manera periódica con los Estados afectados, a menudo por conducto de sus representantes en las reuniones de los FIDAC, con objeto de mantener una comunicación y cooperación sólidas.

Sin duda, la evaluación y el pago de indemnizaciones correspondientes a varios siniestros ha mantenido ocupados a nuestros equipos de Reclamaciones y Finanzas, en especial por lo que respecta al siniestro del *Princess Empress*. Tras aplicar nuevas prácticas en 2023 para asegurar que los importes llegaran a aquellos reclamantes que carecían de cuentas bancarias tradicionales en Filipinas, en 2024 se tramitó un gran número de reclamaciones con mucha más celeridad. Ciertamente, me siento orgulloso de que hayamos sido capaces de adaptarnos para evaluar, gestionar y pagar 32 000 reclamaciones en difíciles circunstancias. Hacer posible este logro ha obligado a realizar una ingente cantidad de trabajo, en el que ha participado la Secretaría al completo. En las páginas 23 a 29 se facilita más información sobre estos y otros siniestros.

Riesgos para el régimen internacional de responsabilidad e indemnización

Dos temas conexos que ocuparon un lugar destacado durante las deliberaciones de los órganos rectores en 2024 fueron los posibles efectos de las sanciones en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización y los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad. En varias ocasiones en 2024, buques de esas características estuvieron cerca de sufrir un siniestro y, de hecho, el siniestro de la *Gulfstream*, en el que estuvo implicado un buque viejo, en mal estado y sin cobertura de seguro, ocasionó importantes daños por contaminación para un Estado Miembro del Fondo de 1992. En ese caso, el Fondo de 1992, por supuesto, ha intervenido para pagar reclamaciones pero ha tenido que cubrir el primer nivel de indemnizaciones además del segundo nivel, algo que, en circunstancias normales, debe ser cubierto por el asegurador. Me complace que, al igual que yo, los Estados Miembros estén interesados en que se adopten medidas para abordar esta cuestión y reducir el riesgo al que hacen frente la Organización y sus contribuyentes. Las resoluciones aprobadas en noviembre de 2024 sobre esta cuestión representan un buen primer paso para promover la acción de todos los Estados a fin de garantizar que los buques que entren en sus puertos o salgan de ellos estén plenamente asegurados y en buen estado de conformidad con el CRC de 1992. En las páginas 26, 27 y 54 se facilita más información.



Entrada en vigor del Convenio SNP de 2010

Casi 60 Estados y varios organismos del sector y organizaciones interesadas estuvieron representados y participaron activamente en el taller del Convenio SNP de mayo de 2024, que estuvo organizado conjuntamente por los FIDAC y la OMI. Esto demuestra, en mi opinión, un notable aumento del interés y un deseo de los Estados y la industria de aprender más sobre la aplicación práctica del Convenio, cuya entrada en vigor se prevé ahora en el plazo de tan solo dos años. Todas las partes deben participar en las labores previas y, en el caso de la Secretaría, ello supone destinar más recursos y centrarse en un plan de acción claro para el establecimiento del Fondo SNP y los preparativos de cara a la primera sesión de la Asamblea del Fondo SNP. En 2025 trabajaremos para garantizar que todos los sistemas y herramientas necesarios estén desarrollados y listos para su utilización cuando este tratado clave entre en vigor. En las páginas 42 a 45 se facilita más información.

Labor conjunta para proteger el sistema

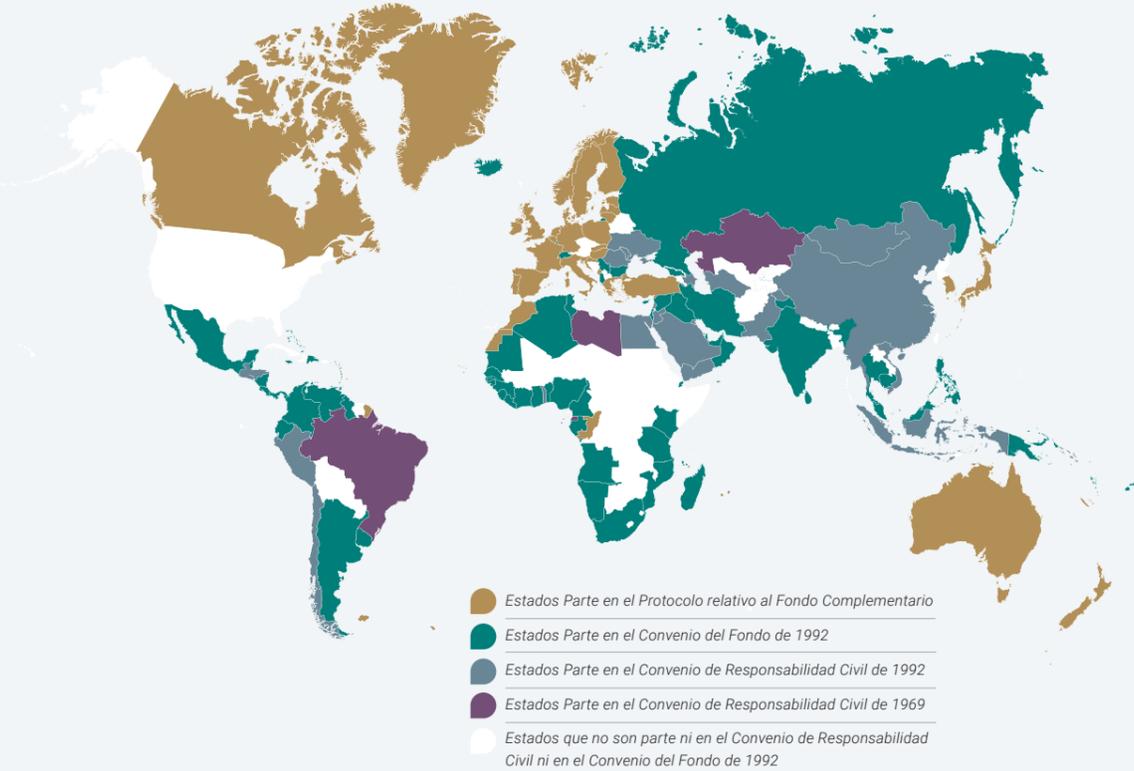
La colaboración con nuestros Estados Miembros y nuestros contribuyentes es una parte esencial de la labor de la Secretaría en numerosos ámbitos. En 2024 continuamos impartiendo formación, realizando actividades de difusión y brindando diversas oportunidades a nuestros Estados Miembros y otras partes interesadas para que mantuvieran un contacto directo con los miembros del personal, con objeto de abordar todas las dudas, resolver cualquier problema o simplemente proporcionar asistencia o aclaraciones. He observado que este trabajo era acogido con beneplácito por los Estados y recompensado con la presentación de una serie de informes sobre hidrocarburos que estaban pendientes desde hacía mucho tiempo, el pago de contribuciones atrasadas, avances con miras a la correcta aplicación de los Convenios y una mejor comprensión del papel de los Fondos. Hemos recibido a Estados que han sido Miembros durante muchos años y asistían a sus primeras reuniones de los órganos rectores, y hemos visto a otros participar en actividades complementarias por primera vez. Por otro lado, se agradece mucho el apoyo de los Estados Miembros a las propuestas que he formulado en las sesiones de los órganos rectores, tales como la aplicación de las Resoluciones N.º 12 y N.º 13 a propósito de los informes sobre hidrocarburos y el pago de contribuciones, que es fundamental para garantizar que el marco subyacente al régimen internacional esté protegido y el sistema pueda funcionar como está previsto.



Ya estoy entrando en mi cuarto año como Director de los FIDAC y, en compañía de mi excelente equipo del personal de la Secretaría, prosigo mis esfuerzos para hacer avanzar a esta Organización. Considero que esto queda demostrado por nuestros logros en 2024. Mi objetivo sigue siendo llevar a cabo el mandato principal de los FIDAC, cumpliendo al mismo tiempo el compromiso que realicé cuando fui elegido de servir a los Estados Miembros y a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos, proteger los intereses de los FIDAC y adaptarnos a las nuevas necesidades. Aprovecho esta oportunidad para dar las gracias a la Secretaría, a los presidentes de los órganos rectores, al Órgano de Auditoría, al Órgano Asesor de Inversiones y, por supuesto, a los Estados Miembros, por seguir apoyando activamente a esta Organización singular y la inestimable función que desempeña en las comunidades marítimas y de derrames de hidrocarburos. Quedo a la espera de trabajar con todos ustedes en 2025.

Gaute Sivertsen
Director

Marco jurídico



33 Estados Miembros del Fondo Complementario	122 Miembros del Fondo de 1992			
Alemania	Albania	Emiratos Árabes Unidos	Japón	Portugal
Australia	Alemania	Eslovaquia	Kenia	Qatar
Barbados	Angola	Eslovenia	Kiribati	Reino Unido
Bélgica	Antigua y Barbuda	España	Letonia	República Árabe Siria
Canadá	Argelia	Estonia	Liberia	República de Corea
Congo	Argentina	Federación de Rusia	Lituania	República Dominicana
Croacia	Australia	Fiji	Luxemburgo	República Unida de Tanzania
Dinamarca	Bahamas	Filipinas	Madagascar	Saint Kitts y Nevis
Eslovaquia	Bahréin	Finlandia	Malasia	Samoa
Eslovenia	Barbados	Francia	Maldivas	San Marino
España	Bélgica	Gabón	Malta	San Vicente y las Granadinas
Estonia	Belice	Gambia	Marruecos	Santa Lucía
Finlandia	Benín	Georgia	Mauricio	Senegal
Francia	Brunéi Darussalam	Ghana	Mauritania	Serbia
Grecia	Bulgaria	Granada	México	Seychelles
Hungría	Cabo Verde	Grecia	Mónaco	Sierra Leona
Irlanda	Camboya	Guinea	Montenegro	Singapur
Italia	Camerún	Guinea-Bisáu	Mozambique	Sri Lanka
Japón	Canadá	Guyana	Namibia	Sudáfrica
Letonia	China*	Hungría	Nauru	Suecia
Lituania	Chipre	India	Nicaragua	Suiza
Marruecos	Colombia	Irak (a partir del 5/8/2025)	Nigeria	Tailandia
Mauricio	Comoras	Irán (República Islámica del)	Niue	Tonga
Montenegro	Congo	Irlanda	Noruega	Trinidad y Tobago
Noruega	Costa Rica	Islandia	Nueva Zelanda	Túnez
Nueva Zelanda	Côte d'Ivoire	Islas Cook	Omán	Turquía
Países Bajos	Croacia	Islas Marshall	Países Bajos (Reino de los Países Bajos)	Tuvalu
Polonia	Dinamarca	Israel	Palaos	Uruguay
Portugal	Djibouti	Italia	Panamá	Vanuatu
Reino Unido	Dominica	Jamaica	Papúa Nueva Guinea	Venezuela (República Bolivariana de)
República de Corea	Ecuador		Polonia	
Suecia				
Turquía				

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

El régimen internacional de responsabilidad e indemnización está basado actualmente en los siguientes instrumentos:

NIVEL 1

- El Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 o CRC de 1992)

NIVEL 2

- El Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo de 1992)

NIVEL 3

- El Protocolo de 2003 relativo al Convenio del Fondo de 1992 (Protocolo relativo al Fondo Complementario)

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

NIVEL 1

Convenio de Responsabilidad Civil de 1992

El CRC de 1992 proporciona el primer nivel de indemnización que es abonado por el propietario del buque que causa daños por contaminación.

En virtud del CRC de 1992, el propietario del buque tiene la responsabilidad objetiva por los daños debidos a contaminación por hidrocarburos, es decir que la responsabilidad del propietario del buque es independiente de la culpabilidad del buque o de su tripulación. Sin embargo, por lo general el propietario del buque puede limitar su responsabilidad a una cuantía que es determinada por el arqueo del buque.

Por lo que se refiere a los buques que transportan más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, el propietario del buque está obligado a contar con un seguro que cubra su responsabilidad en virtud del CRC de 1992, y los reclamantes tienen derecho de acción directa contra el asegurador.

Buque de arqueo bruto superior a las 5 000 unidades

LÍMITE DEL CRC

MÍNIMO DE 4,51 MILLONES DE DEG*

HASTA UN MÁXIMO DE 89,77 MILLONES DE DEG

4,51 millones de DEG más 631 DEG por cada unidad de arqueo adicional hasta un máximo de 89,77 millones de DEG

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

Marco jurídico

NIVEL 2

Convenio del Fondo de 1992

El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992) se constituyó en virtud del Convenio del Fondo de 1992; es financiado por el sector petrolero y administrado por los Gobiernos.

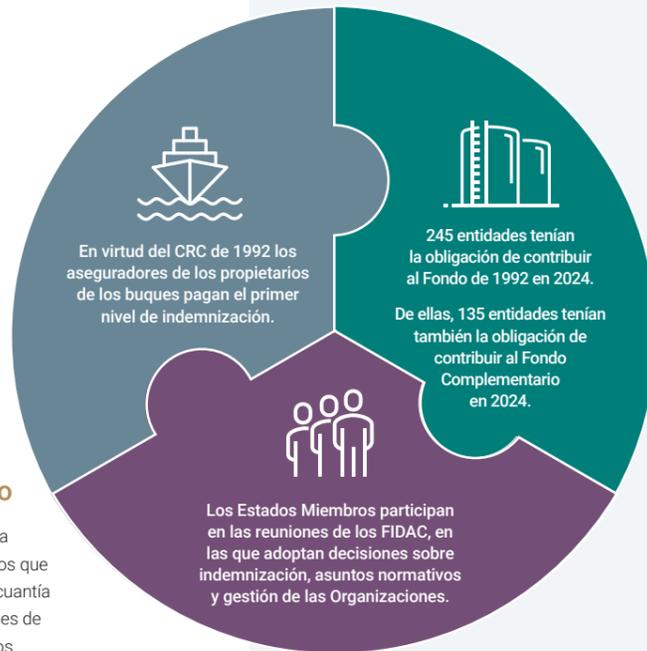
El Fondo de 1992 proporciona un segundo nivel de indemnización cuando la cuantía disponible en virtud del CRC de 1992 es insuficiente (por ejemplo, si el daño excede el límite de la responsabilidad del propietario del buque) y también cuando el propietario del buque está exento de responsabilidad o no tiene solvencia financiera suficiente para cumplir sus obligaciones de conformidad con el CRC de 1992.

La indemnización máxima pagadera por el Fondo de 1992 es de 203 millones de DEG, independientemente del tamaño del derrame. Esta cuantía incluye las sumas efectivamente pagadas por el propietario del buque en virtud del CRC de 1992.

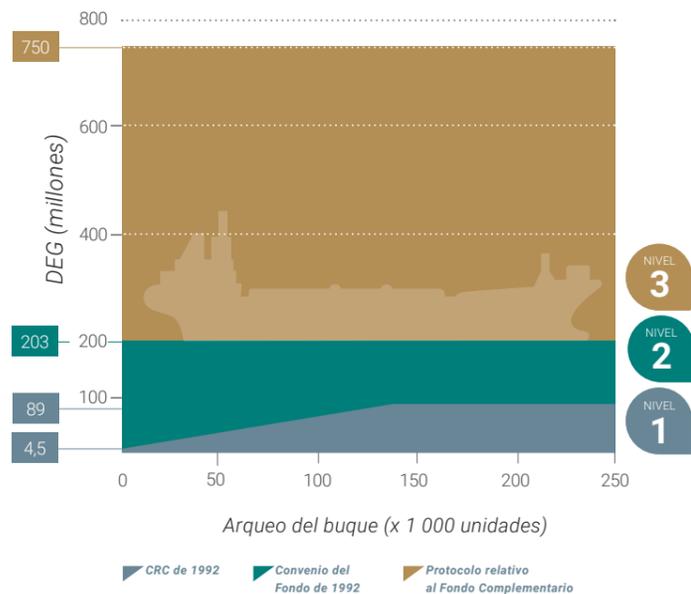
NIVEL 3

Protocolo relativo al Fondo Complementario

El Fondo Complementario ofrece un tercer nivel de indemnización sobre la cuantía disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 en los Estados que también son Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. La cuantía total disponible para realizar pagos de indemnización para cada siniestro es de 750 millones de DEG, lo que incluye las cuantías pagaderas en virtud de los Convenios de 1992.



Límites máximos de indemnización



Los textos completos de los Convenios de 1992 y del Protocolo relativo al Fondo Complementario pueden obtenerse en la página de Publicaciones del sitio web de los FIDAC: www.fidac.org



La Secretaría de los Fondos tiene su sede en el edificio de la Organización Marítima Internacional en Londres (Reino Unido). La relación entre el Estado anfitrión y los FIDAC está regida por un acuerdo relativo a la sede concertado entre el Gobierno del Reino Unido y los FIDAC. El Acuerdo establece los privilegios y las inmunidades de los FIDAC, de los delegados que asisten a sus reuniones y de los miembros de su personal.

STOPIA Y TOPIA

El Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (TOPIA) son dos acuerdos voluntarios establecidos por los propietarios de buques y los clubes P&I que son miembros del International Group. Tienen por objeto resarcir, hasta unas cuantías determinadas, las indemnizaciones pagadas por el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario, respectivamente. De conformidad con estos acuerdos, y aunque no son parte en ellos, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario tienen derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por parte del propietario del buque.

El Fondo de 1992 fue resarcido en virtud del STOPIA respecto del siniestro del *Solar 1* (Filipinas, 2006) y del del *Trident Star* (Malasia, 2014). El Acuerdo también se aplica respecto de los siniestros del *Haekup Pacific* (República de Corea, 2010), el *Bow Jubail* (Países Bajos, 2016), el *Princess Empress* (Filipinas, 2023) y el *Terranova* (Filipinas, 2024). Dado que no se han producido siniestros que afecten al Fondo Complementario, no ha habido necesidad de aplicar el TOPIA.

STOPIA & TOPIA
 Dos acuerdos voluntarios entre los propietarios de los buques y los clubes P&I que son miembros del International Group

Siniestro en que se ve involucrado un buque al que se aplica el STOPIA
 El club reembolsa al Fondo de 1992 hasta 20 millones de DEG en concepto de indemnización

Siniestro en que se ve involucrado un buque al que se aplica el TOPIA
 El club reembolsa al Fondo Complementario el 50 % de la indemnización pagada

Convenio de Responsabilidad Civil de 1969

El régimen internacional original se basó en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) y en el Convenio del Fondo de 1971. Si bien el Convenio del Fondo de 1971 ya no está vigente, el CRC de 1969 sigue activo, aunque ofrece límites de indemnización inferiores a los del CRC de 1992. Se recomienda que los Estados que todavía sean Parte en el Convenio incrementen su protección adhiriéndose al CRC de 1992 y denuncien el CRC de 1969 lo antes posible.

Los siguientes Estados continúan siendo Parte únicamente en el CRC de 1969

Brasil	Libia
Guinea Ecuatorial	Santo Tomé y Príncipe
Kazajstán	

- 16 Secretaría
- 18 Administración
- 20 Indemnización y gestión de reclamaciones
- 23 Sinistros que afectan a los FIDAC
- 30 Informes sobre hidrocarburos y contribuciones
- 38 Relaciones exteriores
- 42 Convenio SNP de 2010

Revisión operacional



Secretaría

El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario tienen una Secretaría común que al mes de febrero de 2025 contaba con 26 funcionarios. El Director es el más alto funcionario administrativo y es responsable de la gestión general de los Fondos, incluido el mantenimiento de un sistema de control interno sólido que respalde la consecución de las políticas, fines y objetivos de los Fondos, y que salvaguarde sus activos.

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



Gaute Sivertsen
Director

Liliana Monsalve
Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones

Robert Owen
Jefe del Departamento de Administración

Los FIDAC suelen contratar expertos y personal local vinculados con siniestros de gran envergadura, a menudo de manera coordinada con el asegurador del buque involucrado. También emplean consultores externos que los asesoran sobre cuestiones de carácter jurídico y técnico, así como sobre otras cuestiones relativas a la gestión de los Fondos, en caso de ser necesario.



Triste fallecimiento de Thomas Liebert

En enero de 2025, Thomas Liebert, miembro del personal de los FIDAC desde hace muchos años, falleció después de una lucha de cuatro años contra el cáncer. Tras responder inicialmente bien a la cirugía y al tratamiento continuo, Thomas había vuelto a trabajar activamente hasta septiembre de 2024, cuando lamentablemente su condición se deterioró.

Thomas comenzó a trabajar en los FIDAC como jefe del Departamento de Relaciones Exteriores y Conferencias en septiembre de 2010. Desde entonces, gestionó la realización de más de 25 reuniones de los órganos rectores de los FIDAC, supervisó las comunicaciones con Estados Miembros y organizaciones observadoras, manejó la planificación de conferencias y la producción de documentos, su traducción y su interpretación. Era un gran comunicador en los tres idiomas oficiales de los FIDAC y como tal representaba regularmente a los Fondos en conferencias y eventos en todo el mundo. Thomas estaba profundamente comprometido con el trabajo de la Organización y, habiendo trabajado anteriormente tanto en la OMI como en la OSRL, con la comunidad de derrames de hidrocarburos en general. Continuó demostrando su dedicación al medio marino cuando en 2021 obtuvo un máster en Derecho ambiental.

Le apasionaba especialmente la promoción del Convenio SNP de 2010 y, durante todo el tiempo que estuvo en los Fondos, trabajó incansablemente para alentar a más Estados a ratificar el Protocolo SNP de 2010. En los últimos dos años pasó a centrarse por completo en la tarea de preparar la entrada en vigor del Convenio en un nuevo papel como oficial a cargo del Proyecto SNP.

Thomas era muy conocido y respetado entre los representantes de los Estados Miembros de los FIDAC y la comunidad marítima en general. Todos lo echarán mucho de menos, y en particular sus colegas cercanos de la Secretaría.

OFICINA DEL DIRECTOR



María Basílico
Asistente ejecutiva



Yuji Okugawa
Oficial de Políticas



Gillian Grant
Responsable del Proyecto SNP

DEPARTAMENTO DE RECLAMACIONES



Mark Homan
Responsable de Reclamaciones



Ana Cuesta
Responsable de Reclamaciones



Matthew de Plater
Responsable de Reclamaciones



Ali Kielany
Responsable de Reclamaciones



Chrystelle Collier
Administradora de Reclamaciones

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN FINANZAS



Claire Montgomery
Gerente de Finanzas



Asayehegn Woldegebrail
Responsable de Finanzas



Elisabeth Galobardes
Auxiliar de Finanzas



Marina Singh
Auxiliar de Finanzas



Thamina Begum
Auxiliar de Finanzas



Wonuola Owokuniran
Asistente administrativa (temporaria)

Puesto vacante, auxiliar de Finanzas

INFORMÁTICA



Stuart Colman
Oficial de Informática



Paul Davis
Administrador informático/ de la Oficina



Julia Shaw
Responsable de Recursos Humanos

RECURSOS HUMANOS

RELACIONES EXTERIORES Y CONFERENCIAS



Victoria Turner
Responsable de Relaciones Exteriores y Conferencias



Raymond Bayor
Oficial de Información

En 2024 tuve el placer de unirme a los FIDAC, procedente de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La transición del sector de la aviación a un área completamente nueva ha sido una experiencia emocionante y gratificante. Mi rol me permite colaborar con colegas y partes interesadas en una amplia gama de prioridades, lo que ha profundizado rápidamente mi comprensión del sector marítimo. Además, trabajar en un equipo pequeño pero diverso fomenta un ambiente de trabajo positivo, haciendo que mi labor sea tan enriquecedora como agradable.



Christine Galvin
Coordinadora de Relaciones Exteriores y Conferencias



Dušana Šupica
Auxiliar de Relaciones Exteriores y Conferencias



María Alonso Romero
Editora asociada (español)



Mariana Saúl
Editora asociada (español)



Johana Lanzeray
Editora asociada (francés)



Eleonora Gellini
Editora asociada (francés), temporaria

Administración

Gastos de la Secretaría común

A continuación figuran los gastos administrativos comunes de la Secretaría (no se han incluido los honorarios de auditoría externa, que cada uno de los Fondos abona directamente).

Gastos de la Secretaría común	2024 sin auditar £	2023 auditados £	2022 auditados £
Gastos	4 985 000	4 630 000	4 492 317
Presupuesto	5 382 018	5 093 706	4 855 778
Gastos como porcentaje del presupuesto	93 %	91 %	92 %
Honorarios de auditoría externa			
Fondo de 1992	74 235	67 536	65 908
Fondo Complementario	6 070	5 544	5 433
Comisión de administración pagada por el Fondo Complementario al Fondo de 1992	42 000	40 000	38 000

Las observaciones sobre los gastos de la Secretaría común figuran en el anexo I de los estados financieros del Fondo de 1992, que pueden consultarse en los Exámenes financieros de 2023, disponibles en la página de Publicaciones del sitio web de los FIDAC. Por otra parte, en la sección "Examen financiero" del presente Informe anual (páginas 58 a 63) se ofrecen más detalles sobre la administración financiera de las Organizaciones, así como las cifras clave de 2024.

Auditor externo

El auditor externo es designado por la Asamblea del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario. Tiene la función de informar sobre la auditoría de los estados financieros del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario en cada sesión ordinaria de las Asambleas de ambos fondos (véase la sección "Examen financiero", páginas 58 y 59).

El actual auditor externo de los FIDAC es BDO International, firma designada por primera vez por los órganos rectores en octubre de 2015. Su nombramiento fue renovado en octubre de 2019 para un mandato de cuatro años y nuevamente en octubre de 2022 para un mandato adicional de dos años, propuesto por el Órgano de Auditoría, que expira tras la auditoría de los estados financieros de 2025.

Tras un proceso de licitación y por recomendación del Órgano de Auditoría, en noviembre de 2024 los órganos rectores designaron a Forvis Mazars como auditor externo de los FIDAC por un periodo de cuatro años, esto es, para los ejercicios económicos de 2026 a 2029, a reserva de que las evaluaciones anuales del desempeño sean satisfactorias.



Órgano de Auditoría

El Órgano de Auditoría común, creado por los órganos rectores de los FIDAC, se reúne normalmente de manera presencial tres veces al año para examinar la idoneidad y eficacia de las Organizaciones en lo que respecta a las cuestiones fundamentales de los sistemas de gestión y financiero, presentación de informes financieros, controles internos, procedimientos operacionales y gestión de riesgos, así como para revisar los estados financieros e informes de las Organizaciones. De conformidad con las condiciones de su mandato, el Órgano de Auditoría también gestiona el proceso de selección del auditor externo, que asiste a todas las reuniones del Órgano de Auditoría.

Como en años anteriores, el Órgano de Auditoría revisó y consideró los estados financieros del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario para el año finalizado el 31 de diciembre de 2023 y recomendó su aprobación a los órganos rectores. Además, tras un exhaustivo proceso de entrevistas, el Órgano de Auditoría recomendó a los órganos rectores el nombramiento del auditor externo para los ejercicios económicos de 2026 a 2029, inclusive.

Volker Schöfisch

Presidente del Órgano de Auditoría común



Luego de ser jefe de la delegación alemana en las reuniones de los FIDAC, en noviembre de 2023 tuvo el honor de ser elegido miembro del Órgano de Auditoría de la Organización, y luego presidente. Como delegado en las reuniones, la atención se centra en los siniestros y en la amplia variedad de cuestiones jurídicas que los Fondos deben abordar. Al convertirme en miembro del Órgano de Auditoría, la perspectiva cambió. Una de las principales tareas que el Órgano de Auditoría tuvo que asumir en 2024 fue el proceso de selección del nuevo auditor externo. Durante ese proceso, y a lo largo de las conversaciones mantenidas con la Secretaría, el Órgano Asesor de Inversiones, el auditor externo y los candidatos a ese puesto, el Órgano de Auditoría aprendió mucho y obtuvo toda la información necesaria para formular una recomendación a los órganos rectores. Quisiera aprovechar esta oportunidad para dar las gracias a todos los que apoyaron esa labor, en particular a la Secretaría. En mi calidad de presidente, también quisiera dar las gracias a la experta externa, Alison Baker, por el apoyo que nos presta y que siempre es sumamente valioso.

El Órgano de Auditoría actual está formado por los siguientes miembros, que fueron elegidos por los órganos rectores en noviembre de 2023 para un periodo de tres años (de izquierda a derecha en la foto de la página opuesta):

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

La composición del Órgano de Auditoría incluye también un experto externo, que no está vinculado a las Organizaciones y cuenta con conocimientos técnicos y experiencia en cuestiones financieras. Ese puesto lo ocupa en la actualidad Alison Baker, que fue nombrada una vez más en noviembre de 2024 para un mandato de tres años a partir del 1 de enero de 2025.

Gestión de riesgos

La Secretaría cuenta con un sistema de gestión de riesgos completo, que se revisa y actualiza periódicamente. En consulta con el Órgano de Auditoría y el auditor externo, los riesgos se clasifican como riesgos operacionales o riesgos institucionales. Los riesgos operacionales se dividen a su vez en cinco subcategorías, a saber: finanzas/contribuciones, gobernanza/gestión, indemnización, seguridad/protección y comunicación/publicaciones. Estos riesgos identificados y toda medida de mitigación correspondiente que se ponga en marcha se vigilan de forma continua para garantizar que se mantiene un sistema de gestión de riesgos sólido.

Órgano Asesor de Inversiones

El Órgano Asesor de Inversiones (OAI) común, constituido por los órganos rectores de los FIDAC, asesora al Director acerca de los procedimientos de inversión y los controles de gestión del efectivo. Además, analiza las inversiones y las necesidades de divisas de los FIDAC para asegurarse de que se obtengan rendimientos razonables sin comprometer la seguridad de sus activos. El OAI se reúne normalmente cuatro veces al año con la Secretaría y mantiene también reuniones con el Órgano de Auditoría y el auditor externo para intercambiar información. El OAI presenta informes a los órganos rectores en sus sesiones ordinarias.

En 2024, el apoyo y la orientación brindados por el OAI ayudaron a los FIDAC a planificar la exposición a divisas derivada de los siniestros del *Bow Jubail*, el *Princess Empress*, el *Gulfstream* y el *Marine Honour*, todos los cuales afectan al Fondo de 1992. El OAI siguió supervisando los criterios de riesgo de contraparte durante todo el período.

Los tres miembros actuales del Órgano Asesor de Inversiones común (de izquierda a derecha):

- Alan Moore
- Beate Grosskurth
- Marcel Zimmerman



Indemnización y gestión de reclamaciones

La principal función de los FIDAC es indemnizar a todo aquel que haya sufrido daños debidos a contaminación por hidrocarburos en un Estado Miembro y que no pueda obtener del propietario del buque una indemnización íntegra por dichos daños en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992).



El proceso de reclamación

1

¿Quién puede reclamar?

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

2

¿Cuándo deben presentarse las reclamaciones?

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

3

¿Cómo pueden presentarse las reclamaciones?

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

4

¿Cómo se evalúan las reclamaciones?

Según los criterios establecidos por los Gobiernos de los Estados Miembros. Dichos criterios figuran en un manual de reclamaciones publicado, que es una guía práctica sobre cómo presentar reclamaciones de indemnización. Los FIDAC, normalmente en colaboración con el asegurador del propietario del buque, suelen emplear peritos para supervisar las operaciones de limpieza, investigar el fundamento técnico de las reclamaciones y efectuar evaluaciones independientes de las pérdidas.

5

¿Qué tipo de reclamaciones son admisibles?

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



6

¿Cómo se acuerdan las reclamaciones?

En la mayoría de los casos, las reclamaciones se resuelven extrajudicialmente. Los FIDAC se esfuerzan en pagar reclamaciones lo más rápidamente posible, y pueden efectuar pagos de indemnización provisionales para mitigar dificultades económicas indebidas de personas y entidades afectadas por siniestros de contaminación. No obstante, para los siniestros que suponen reclamaciones de mayor cuantía o en los que una reclamación específica da lugar a una cuestión de principio, el Director requiere la aprobación de los órganos rectores.

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



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

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



Una sólida relación de cooperación con el asegurador

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



Personal experimentado

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



Una red de expertos nacionales e internacionales a disposición

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



Tecnología

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

Robert Owen Jefe del Departamento de Administración



reclamaciones. En 2024, la Secretaría continuó integrando tecnología de vanguardia con objeto de reforzar la eficiencia operacional y la prestación de servicios. El sistema de tramitación de reclamaciones ha sido actualizado continuamente en sintonía con las tecnologías emergentes para garantizar que mantenga su solidez, capacidad de adaptación y receptividad ante las necesidades cambiantes.

Una prioridad clave para 2025 es la mayor integración de la inteligencia artificial (IA) y la inteligencia institucional (BI) dentro del sistema de tramitación de reclamaciones y en todas las operaciones de la Secretaría. Estas tecnologías suponen una oportunidad importante para mejorar los procesos de evaluación de reclamaciones, optimizar la asignación de recursos y proporcionar una visión analítica más profunda para apoyar la toma de decisiones.

Al apostar por la innovación y perfeccionar continuamente el sistema de tramitación de reclamaciones, los FIDAC reafirman su compromiso con la eficiencia, la responsabilidad y la prestación de servicios de alta calidad en un panorama digital en evolución.

Los FIDAC han desarrollado un sistema de tramitación de reclamaciones en línea adaptado a las necesidades, proyectado para gestionar de manera eficiente un gran número de reclamaciones. Desde su exitosa entrada en funcionamiento a raíz del siniestro del *Hebei Spirit*, con la gestión de unas 120 000 reclamaciones, el sistema ha desempeñado un papel crucial a la hora de garantizar una gestión de reclamaciones ágil, transparente y eficaz. Como organización intergubernamental responsable, los FIDAC están comprometidos con el aprovechamiento de los últimos avances tecnológicos para mejorar su capacidad de tramitación de

Indemnización y gestión de reclamaciones

El proceso en resumen



¿Cuándo es admisible mi reclamación?

Antes de presentar una reclamación, asegúrese de que puede responder afirmativamente a las siguientes preguntas:

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

Liliana Monsalve
Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones



Mi objetivo principal es asegurarme de que la misión de la Organización se cumpla. Parte de eso es tratar de igual manera a todas las personas que sufren daños como resultado de un siniestro de contaminación en el marco del Convenio del Fondo de 1992. No importa dónde ocurra un siniestro, estamos siempre listos para ayudar a nuestros Estados Miembros, enfocándonos en que los afectados por la contaminación puedan presentar sus reclamaciones de la mejor manera posible. Un buen ejemplo de ello es la estrategia que utilizamos en Filipinas después del siniestro del *Terranova* en 2024, donde, en colaboración con el club P&I (Steamship Mutual), abrimos oficinas locales para ayudar a la gente a presentar sus reclamaciones y asegurarnos de que los pescadores afectados tuvieran todo el apoyo que necesitaban y pudieran acceder al régimen de indemnización sin problemas. Esto es algo que ya habíamos hecho antes con el caso del *Princess Empress*.

Por otro lado, en la Secretaría en Londres la experiencia y los recursos son vitales, y en 2024 tuvimos el placer de incorporar a dos personas nuevas al equipo de Reclamaciones que trajeron años de experiencia en gestión de reclamaciones. Estos nombramientos fueron muy oportunos, dado que en 2024 se nos notificó de tres nuevos siniestros en el marco del Fondo en 1992, y de otros dos posibles casos poco antes de que finalizara el año.

Cada siniestro es distinto y plantea diferentes desafíos, pero estoy segura de que la Organización continuará haciendo frente a cualquier reto que se le presente.

Siniestros que afectan al Fondo de 1992

Desde su creación en octubre de 1978, los FIDAC se han ocupado de más de 150 siniestros. Los pormenores de todos estos siniestros, y en muchas ocasiones los estudios de caso completos correspondientes, incluidas las últimas novedades, pueden consultarse en la sección sobre Siniestros del sitio web de los FIDAC. A continuación se presenta una síntesis de los acontecimientos clave de varios siniestros ocurridos en 2024, así como la postura adoptada por los órganos rectores con respecto a las reclamaciones.

Lista de siniestros en curso que afectan al Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2024

Buque	Lugar del siniestro	Año
<i>Prestige</i>	España	2002
<i>Solar 1</i>	Filipinas	2006
<i>Redferm</i>	Nigeria	2009
<i>Alfa I</i>	Grecia	2012
<i>Nesa R3</i>	Sultanía de Omán	2013
<i>Nathan E. Stewart</i> (anteriormente, siniestro en Canadá)	Canadá	2016
<i>Agia Zoni II</i>	Grecia	2017
<i>Bow Jubail</i>	Países Bajos	2018
<i>MT Harcourt</i>	Nigeria	2020
Siniestro en Israel	Israel	2021
<i>Princess Empress</i>	Filipinas	2023
<i>Gulfstream</i>	Trinidad y Tobago	2024
<i>Marine Honour</i>	Singapur	2024
<i>Terranova</i>	Filipinas	2024

£788 millones

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

Siniestros que afectan al Fondo Complementario

Al 31 de diciembre de 2024 no se habían producido siniestros que afectasen o que pudiesen afectar al Fondo Complementario.

NUEVO SINIESTRO



Terranova

(FILIPINAS, JULIO DE 2024)



El 25 de julio de 2024, el Terranova se hundió en aguas de la bahía de Manila (Filipinas) durante un fuerte temporal generado por el tifón Gaemi.

Buque	Terranova
Fecha del siniestro	25 de julio de 2024
Lugar del siniestro	Bahía de Manila (Filipinas)
Causa del siniestro	Zozobra y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Sin determinar
Zona afectada	Bataán, Cavite y Manila (Filipinas)
Estado de abanderamiento del buque	Filipinas
Arqueo bruto	498
Asegurador P&I	Steamship Mutual Underwriting Association Limited



El Servicio de Guardacostas de Filipinas y el asegurador del buque, Steamship Mutual Underwriting Association Limited (Steamship Mutual), respondieron rápidamente y contrataron empresas especializadas para contener y recuperar los hidrocarburos del buque y de las manchas que aparecieron tras el siniestro, que indicaban que el casco había sido perforado y que se estaban liberando lentamente hidrocarburos de los tanques de carga. Tras el siniestro, comenzaron las operaciones de limpieza y respuesta. Al 31 de diciembre de 2024, los tanques de carga del Terranova habían sido vaciados y el 97 % de la carga había sido retirada o recuperada durante las actividades de respuesta en el mar.

Steamship Mutual es parte en el STOPIA 2006 (enmendado en 2017), en virtud del cual el asegurador, de forma voluntaria, se compromete a reembolsar al Fondo de 1992 hasta un máximo de 20 millones de DEG en concepto de indemnización pagada. Los cálculos iniciales indican que las reclamaciones por daños por contaminación superarán el límite del CRC de 1992 de 4,51 millones de DEG, y está por verse si se alcanzará el límite del STOPIA 2006. Se han observado los términos del memorando de entendimiento de 2006 entre el Fondo de 1992 y el International Group of P&I Associations, y Steamship Mutual y el Fondo de 1992 están compartiendo el coste de los servicios de expertos.

En noviembre de 2024, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a realizar pagos en relación con las pérdidas derivadas del siniestro del Terranova y a firmar un acuerdo de pagos interinos con Steamship Mutual en relación con este siniestro. Ese acuerdo se firmó el 11 de noviembre de 2024.

El Fondo de 1992 y Steamship Mutual tomaron medidas para establecer conjuntamente oficinas de presentación de reclamaciones en las provincias de Bataán y Cavite, a efectos de facilitar la presentación de reclamaciones de indemnización derivadas de ese siniestro. Al 31 de diciembre de 2024, se habían recogido 2 693 reclamaciones en Bataán, provenientes principalmente del sector pesquero.

Matthew de Plater
Nuevo responsable de Reclamaciones



Tras pasar casi 12 años trabajando en un club P&I, el traslado a los FIDAC en 2024 me ha dado la oportunidad de utilizar mi experiencia en la gestión de reclamaciones en un entorno diferente. Fue fantástico ir y ver el trabajo que está haciendo nuestra oficina de presentación de reclamaciones del Terranova en la bahía de Manila, y poder interactuar directamente con los organismos gubernamentales locales y nacionales en Filipinas. Esta interacción ha dado lugar a un proceso de recogida de reclamaciones muy fluido y productivo que ayudará a la pronta evaluación y el pago de las reclamaciones.

NUEVO SINIESTRO



Marine Honour

(SINGAPUR, JUNIO DE 2024)



Buque	Marine Honour
Fecha del siniestro	14 de junio 2024
Lugar del siniestro	Terminal de Pasir Panjang (Singapur)
Causa del siniestro	Colisión con el buque draga gánguil <i>Vox Maxima</i>
Cantidad de hidrocarburos derramados	Alrededor de 817 metros cúbicos de fueloil intermedio 380
Zona afectada	Singapur y costa de Malasia
Estado de abanderamiento del buque	Singapur
Arqueo bruto	4 709
Asegurador P&I	QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE)

SGD 31 490
Indemnización pagada por el Fondo de 1992 a 31/12/2024

El 14 de junio de 2024, el buque tanque para productos petrolíferos *Marine Honour* se encontraba estacionario a un lado del buque portacontenedores *Ever Blink* en la terminal de Pasir Panjang (Singapur), cuando fue golpeado por el buque draga gánguil *Vox Maxima*.

Como resultado, el *Marine Honour* chocó contra el *Ever Blink* y, debido a la colisión, el casco del *Marine Honour* se rompió y, aparentemente, se vertieron en el medio marino unos 817 metros cúbicos de fueloil intermedio 380. El derrame afectó a zonas de la costa de Singapur, desde la terminal de Pasir Panjang hasta East Coast Park, y se desplazó hasta las islas meridionales. Los hidrocarburos también alcanzaron la costa meridional de Johor y la parte este del estrecho de Johor en Malasia.

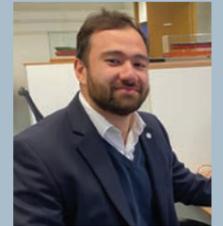
El *Marine Honour* está asegurado por QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE) a través de su filial British Marine. La cuantía de limitación aplicable al *Marine Honour* de conformidad con el CRC de 1992 es de 4,51 millones de DEG. El STOPIA 2006 (enmendado en 2017) no es

aplicable, ya que el propietario del buque no es parte en ese acuerdo. Las reclamaciones relativas a este siniestro excederán el límite de responsabilidad del asegurador de conformidad con el CRC de 1992 y, por consiguiente, el Fondo de 1992 deberá pagar indemnización.

El 1 de julio de 2024 el Fondo de 1992 suscribió un memorando de entendimiento con QBE y el 29 de julio de 2024 el Fondo de 1992 y QBE establecieron conjuntamente una oficina de presentación de reclamaciones en Singapur, situada a un lado de la terminal de Pasir Panjang. Se ha invitado a los reclamantes de Singapur y de Malasia a que presenten allí sus reclamaciones. El propietario del *Marine Honour* y QBE han presentado una solicitud en el Tribunal Superior de Singapur



Ali Kielany
Nuevo responsable de Reclamaciones



Después de trabajar en un club P&I del International Group, en 2024 me uní a los FIDAC para contribuir al papel fundamental que desempeñan en la lucha contra los derrames de hidrocarburos.

Ha sido gratificante ver el esfuerzo colectivo de las partes interesadas y la comunidad internacional para que, con el apoyo del marco jurídico pertinente, los afectados por el siniestro del *Marine Honour* reciban una indemnización adecuada.

El siniestro se destaca por el número de buques afectados, lo que me permite aprovechar mi experiencia acumulada en el ámbito P&I en la gestión de reclamaciones de terceros por daños a los cascos de los buques.

para constituir un fondo de limitación de conformidad con el CRC de 1992.

En su sesión de noviembre de 2024, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a realizar pagos en concepto de indemnización respecto de las pérdidas derivadas de este siniestro.

Al 31 de diciembre de 2024 se habían registrado en la oficina de presentación de reclamaciones 230 reclamaciones por un total de SGD 11 millones y USD 17,8 millones. El Fondo de 1992 estaba a la espera de las reclamaciones de la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur y de otras agencias gubernamentales de Singapur por sus costes de limpieza y respuesta, reclamaciones que constituirán una parte significativa de la cuantía total a pagar en concepto de indemnización.



Personal de la oficina de presentación de reclamaciones en Singapur, punto de contacto para los reclamantes. El personal está en contacto regular con QBE y el equipo de Reclamaciones de los FIDAC en Londres.

NUEVO SINIESTRO



Gulfstream

(TRINIDAD Y TOBAGO, FEBRERO DE 2024)



Buque	Gulfstream
Fecha del siniestro	5/6 de febrero de 2024
Lugar del siniestro	Tobago (Trinidad y Tobago)
Causa del siniestro	Zozobra y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Se calcula en 4 652 toneladas métricas de fueloil persistente
Zona afectada	Tobago y costa de Bonaire (Reino de los Países Bajos)
Estado de abanderamiento del buque	Sin determinar
Arqueo bruto	4 925
Asegurador P&I	Ninguno

TTD 131 183

Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31/12/2024

A principios de febrero de 2024, la gabarra tanque articulada *Gulfstream*, que estaba siendo arrastrada por el remolcador *Solo Creed*, zozobró a unos 16 kilómetros de la costa de Tobago y quedó encallada en un arrecife a unos 150 metros de Canoe Bay, en el litoral sudeste de Tobago. Allí derramó una cantidad indeterminada de su carga de 4 652 toneladas métricas de fueloil C persistente para calderas, que contaminó unos 15 kilómetros del litoral de Tobago. Posteriormente, el mar llevó hasta la costa de Bonaire (Países Bajos) residuos de hidrocarburos y bolas de alquitrán que fueron limpiados por las autoridades locales.

Se sospecha que la gabarra estaba mal mantenida y tenía fugas de hidrocarburos antes de llegar a Tobago.

No se ha identificado ni al propietario ni al asegurador del buque.

Se requiere que el Fondo de 1992 cubra el primer y el segundo nivel de indemnización, lo que por un lado supone una carga injusta a los contribuyentes del Fondo y por otro no es la forma en que el sistema debe funcionar.

Esto ha provocado discusiones más amplias en el seno de la Asamblea del Fondo de 1992, tal y como se describe en la página 54.

Se cree que el remolcador y la gabarra realizaban una travesía desde la bahía de Pozuelos (República Bolivariana de Venezuela) hasta Guyana, y que antes de su hundimiento la gabarra ya presentaba una fuga de una sustancia oleosa que dejaba tras de sí una mancha que se extendía por lo menos 40 kilómetros. Como ese rastro no había sido avistado anteriormente, se cree que la *Gulfstream* embarcó una carga de Venezuela mientras se encontraba en la bahía de Pozuelos, posiblemente mediante un trasvase buque a buque. El remolcador no transmitió ninguna llamada de emergencia.

El siniestro generó una serie de preocupaciones e incertidumbres 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.

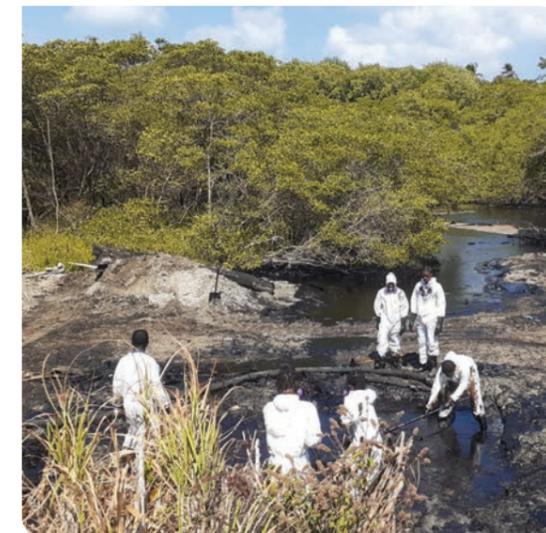
El Gobierno de Trinidad y Tobago llevó a cabo una serie de investigaciones sobre el siniestro, en particular, sobre el propietario y el asegurador del buque. Se puso en su conocimiento que el *Solo Creed* había sido detenido por las autoridades en Angola

por violar los límites de una serie de zonas de exclusión de yacimientos petrolíferos. Posteriormente, el remolcador fue arrestado nuevamente por las autoridades de la República de Trinidad y Tobago, pero logró escapar antes de que pudiera ser vendido. Se realizaron esfuerzos adicionales para determinar su paradero y obtener más detalles sobre sus propietarios en el momento del siniestro.

Al 31 de diciembre de 2024, no existía ninguna información definitiva sobre la titularidad de la gabarra *Gulfstream* en el momento en que se produjo el siniestro, en parte debido a la presentación de documentación no verificada al registro.

Dado que parecía que la gabarra y los hidrocarburos que esta transportaba a bordo entraban dentro de las respectivas definiciones de "buque" e "hidrocarburos" que figuran en los artículos 1 1) y 1 5), respectivamente, del CRC de 1992, en abril de 2024 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 confirmó que los Convenios de responsabilidad y del Fondo de 1992 eran de aplicación a este siniestro y autorizó al Director a realizar pagos de indemnización. El Fondo de 1992 estableció una oficina de presentación de reclamaciones en Puerto España (Trinidad) para facilitar la presentación de reclamaciones de indemnización por parte de entidades y particulares afectados por el derrame de hidrocarburos.

Al mes de marzo de 2024 las operaciones de limpieza habían concluido. Al 31 de diciembre de 2024 se habían entregado en la oficina de presentación de reclamaciones 290 reclamaciones de indemnización por un total de USD 30,3 millones, que abarcaban algunas de las operaciones de limpieza realizadas en Tobago, y entre las que se incluían 171 reclamaciones procedentes del sector de la pesca. Se han recibido otras reclamaciones presentadas por las autoridades de Bonaire, que llevaron 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. Se esperan más reclamaciones en relación con la operación de recuperación de los hidrocarburos de la gabarra.



La excelente cooperación del Gobierno de Trinidad y Tobago en la investigación de este siniestro ha sido de gran ayuda para los FIDAC.



Miembro del personal de la oficina de coordinación de Trinidad entrevistando a un reclamante. El pronto establecimiento de la oficina de coordinación ha facilitado enormemente el proceso de presentación de reclamaciones.



Siniestros en curso



Buque	Princess Empress
Fecha del siniestro	28 de febrero de 2023
Lugar del siniestro	Mindoro Oriental (Filipinas)
Causa del siniestro	Falla del motor
Cantidad de hidrocarburos derramados	Sin determinar
Zona afectada	Mindoro Oriental y Bisayas Occidentales
Estado de abanderamiento del buque	Filipinas
Arqueo bruto	508
Asegurador P&I	Shipowners' P&I Club

PHP
2 656,1 millones
Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31/12/2024

PRINCESS EMPRESS (FILIPINAS, FEBRERO DE 2023)

A lo largo de 2024 el Fondo de 1992 ha continuado trabajando estrechamente con el asegurador del Princess Empress, el Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' P&I Club) para procesar las reclamaciones y realizar los pagos de indemnización. Al 31 de diciembre de 2024 se habían registrado casi 40 000 reclamaciones, principalmente en el sector de la pesca. Los pagos provisionales comenzaron a procesarse en septiembre de 2023 y se completaron en febrero de 2024. Por razones de logística y debido al alto número de reclamaciones, este proceso tardó varios meses en completarse. No obstante, el Shipowners' P&I Club y los FIDAC adoptaron una forma innovadora de facilitar el pago de indemnización a más de 8 000 reclamantes, muchos de los cuales se encontraban en lugares remotos y no contaban con cuentas bancarias tradicionales. Este enfoque implicó el uso de un sistema de envío de dinero en efectivo mediante el cual los pescadores firmaron documentos de recibo y entrega antes de recibir un código de pago único que les permitió recoger la indemnización en un centro de remesas.

El proceso de pagos para las reclamaciones de los pescadores que habían sido evaluadas al mes de marzo de 2024 concluyó en noviembre del mismo año; 26 034 reclamantes del sector de la pesca recibieron pagos por un total aproximado de PHP 823,3 millones, teniendo en cuenta los pagos provisionales efectuados anteriormente a algunos de los demandantes. En octubre de 2024, el Club y el Fondo de 1992 aprobaron la evaluación de reclamaciones procedentes de 9 030 comerciantes de pescado que habían sufrido pérdidas debido a la falta de productos alternativos que vender durante las prohibiciones a la pesca en las zonas afectadas por el derrame.

El proceso de pago de estas reclamaciones se llevó a cabo de manera similar al de los pagos provisionales. En noviembre de 2024 se pagaron unas 7 500 reclamaciones de comerciantes de pescado por un total de PHP 178,5 millones en 13 municipalidades. Solo en una municipalidad hay reclamaciones pendientes de pago.

Al 31 de diciembre de 2024 se habían evaluado unas 37 000 reclamaciones y se habían liquidado más de 32 000, lo que representa más del 80 % de las reclamaciones recibidas hasta esa fecha.

Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2024: PHP 1 012,03 millones, USD 26,2 millones, EUR 2,7 millones y GBP 64 510.

Buque	Bow Jubail
Fecha del siniestro	23 de junio de 2018
Lugar del siniestro	Róterdam (Países Bajos)
Causa del siniestro	Abordaje
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 217 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	Puerto de Róterdam (Países Bajos)
Estado de abanderamiento del buque	Noruega
Arqueo bruto	23 196
Asegurador P&I	Gard P&I (Bermuda) Ltd

EUR 29 762 573

Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31/12/2024



BOW JUBAIL (PAÍSES BAJOS, JUNIO DE 2018)

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

En 2023 el Tribunal Supremo de los Países Bajos había confirmado los dictámenes anteriores del Tribunal de Distrito de Róterdam y del Tribunal de Apelación de La Haya, en el sentido de que el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 no era de aplicación a este siniestro. Se consideró que puesto que no se había probado suficientemente que no quedaran en los tanques del Bow Jubail residuos de hidrocarburos persistentes previamente transportados, este entraba dentro de la definición de "buque" con arreglo al CRC de 1992.

En mayo de 2024, el Tribunal de Distrito de Róterdam determinó la cuantía del fondo de limitación más los intereses, y el asegurador del propietario del buque, el Gard P&I (Bermuda) Ltd, estableció el fondo de limitación más los intereses en la suma de 18,9 millones de DEG (EUR 23,03 millones, incluidos intereses y costes), suma que pagó en el tribunal.

Antes de que se cumpliera el sexto aniversario del derrame, el 23 de junio de 2024, el Fondo de 1992 informó a los reclamantes que aún no habían incoado acciones contra el Fondo de la cercana expiración del plazo de caducidad, y les recomendó que entablaran procedimientos judiciales para proteger sus derechos.

SINIESTRO CERRADO

HAEKUP PACIFIC (REPÚBLICA DE COREA, JUNIO DE 2010)

El 31 de enero de 2024 se levantó la orden de remoción de los restos del naufragio del Haekup Pacific que quedaba pendiente y se retiraron del tribunal todas las reclamaciones pendientes en relación con este siniestro. En noviembre de 2024, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota con satisfacción de que este siniestro podía considerarse cerrado.

Los FIDAC se financian mediante contribuciones recaudadas de aquellas entidades en los Estados Miembros que reciben en un año civil más de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución tras su transporte por mar. Esas entidades, a las que nos referimos como "contribuyentes", pagan las contribuciones directamente a los Fondos (véase el capítulo "Examen financiero").

Informes sobre hidrocarburos y contribuciones

Los Gobiernos de los Estados Miembros están obligados a notificar a la Secretaría las cantidades de hidrocarburos recibidas por los contribuyentes en sus territorios cada año. Esas cantidades se utilizan para calcular la contribución por tonelada de hidrocarburos recibidos con el fin de reunir las contribuciones requeridas para administrar los Fondos y pagar las reclamaciones aprobadas por los órganos rectores. Las fórmulas utilizadas para calcular la contribución por tonelada y las facturas de cada contribuyente se muestran en la página siguiente. Los órganos rectores aplican un sistema de facturación diferida para fijar el monto total que procede recaudar en contribuciones para un año civil determinado, aunque también pueden decidir que solo se facture una parte del monto total para su pago a más tardar el 1 de marzo. El Director está autorizado a facturar la cuantía restante, o parte

de ella, en una fecha posterior en ese año, si es necesario para cumplir con las obligaciones financieras de los Fondos.

Las contribuciones a los Fondos Generales se calculan a partir de las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidas por cada contribuyente en el año civil anterior. Las contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes y a los Fondos de Reclamaciones se calculan a partir de las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidas en el año anterior al año en que tuvo lugar el siniestro. Solo los contribuyentes en Estados que eran Miembros del FIDAC pertinente en el momento en que ocurrió el siniestro pagan contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes.

Yuji Okugawa
Oficial de Políticas



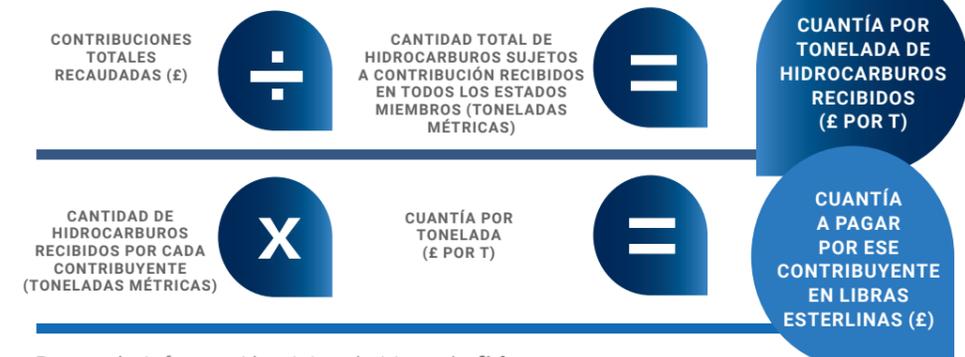
Los informes sobre hidrocarburos son un aspecto crucial del funcionamiento de los Fondos, ya que sustentan el trabajo de la Organización. Mi función consiste en trabajar estrechamente con los Estados Miembros para asegurar la presentación precisa y oportuna de esos informes. Disfruto trabajar en equipo para superar desafíos, encontrar soluciones cuando es necesario y apoyar a los Estados Miembros en el cumplimiento de sus obligaciones. Es una responsabilidad gratificante que fortalece el sistema y garantiza su eficacia.



El proceso en resumen



Cálculo de las contribuciones



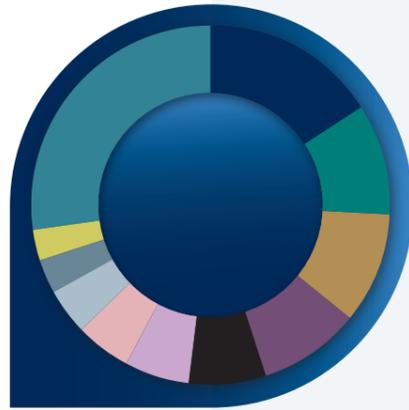
Para más información visite el sitio web: fidac.org

Fondo de 1992

En su sesión de noviembre de 2024, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar contribuciones para el Fondo General por un total de £13 millones, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2025. También decidió recaudar contribuciones por un total de £10 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del Gulfstream, que se han de pagar a más tardar el 1 de marzo de 2025, así como contribuciones por la suma de £40 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del Marine Honour, de los cuales £30 millones serían pagaderos a más tardar el 1 de marzo de 2025 y £10 millones, o una parte, se facturarían en una fecha posterior de ese año si tal pago resultara necesario. Decidió además recaudar contribuciones por un total de £10 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Princess Empress*, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2025. La Asamblea del Fondo de 1992 decidió, asimismo, no recaudar contribuciones para los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Bow Jubail*, el *Prestige*, el *Alfa I*, el *Nesa R3* ni el *Agia Zoni II* o el siniestro en Israel. En el siguiente gráfico se muestran los 10 mayores receptores de hidrocarburos del Fondo de 1992:

HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2023 EN LOS TERRITORIOS DE LOS ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024

- India 16 %
- Japón 10 %
- Países Bajos 10 %
- República de Corea 9 %
- Italia 7 %
- Singapur 6 %
- España 5 %
- Tailandia 4 %
- Francia 3 %
- Reino Unido 3 %
- Otros 27 %



¿QUÉ SE ENTIENDE POR HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN?

Por "hidrocarburos sujetos a contribución" se entienden petróleo crudo o fueloil pesado transportados por un buque tanque con destino a un Estado Miembro, o dentro del mismo, antes de que se produzca la entrega en un puerto o instalaciones terminales. Los FIDAC se basan en el volumen total de hidrocarburos transportados de esta manera para calcular las contribuciones y asignar a los contribuyentes en los Estados Miembros los costes de indemnización, los gastos relativos a las reclamaciones y los costes administrativos.

?

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

Si no existen entidades en un Estado Miembro del Fondo de 1992 que reciban más de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución en un año, el Estado debe informar igualmente al Fondo mediante la presentación de una declaración de cantidad nula. El Estado contará con protección financiera por cualesquiera derrames procedentes de buques tanque, pero no tendrá que pagar contribución alguna. Si el Estado es también Miembro del Fondo Complementario, pagará contribuciones como si hubiese recibido un millón de toneladas.

En 2023 no se recibieron hidrocarburos sujetos a contribución en los territorios de los 42 Estados Miembros siguientes:

ESTADO MIEMBRO

- Belice
- Camboya
- Congo
- Curasao (Reino de los Países Bajos)
- Eslovaquia
- Eslovenia
- Estonia
- Federación de Rusia
- Fiyi
- Gabón
- Gambia
- Ghana
- Granada
- Guinea-Bisáu
- Hungría
- Islandia
- Islas Cook
- Islas Marshall
- Kenia
- Kiribati
- Letonia
- Liberia
- Luxemburgo
- Maldivas
- Mónaco
- Montenegro
- Namibia
- Nauru
- Nigeria
- Nueva Zelanda
- Niue
- Omán
- San Marino
- San Vicente y las Granadinas
- Serbia
- Seychelles
- Sierra Leona
- Sint Maarten (Reino de los Países Bajos)
- Suiza
- Tonga
- Trinidad y Tobago
- Tuvalu

42
TERRITORIOS

no recibieron hidrocarburos sujetos a contribución

Más de
1480
millones

de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución recibidas en 2023

62
TERRITORIOS

notificaron cada uno más de 150 000 toneladas

HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2023 EN LOS TERRITORIOS DE LOS ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024

ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2023 (TONELADAS)	% DEL TOTAL	ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2023 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
India	240 968 687	16,28 %	Colombia	2 236 334	0,15 %
Japón	153 935 134	10,40 %	Ecuador	2 147 824	0,15 %
Países Bajos ^{1>}	143 679 138	9,71 %	Angola	2 102 948	0,14 %
República de Corea	137 281 033	9,28 %	Malta	1 556 331	0,11 %
Italia	102 234 811	6,91 %	Mozambique	1 517 329	0,10 %
Singapur	84 860 463	5,73 %	Panamá ^{2>}	1 512 702	0,10 %
España	69 589 452	4,70 %	Bélgica	1 376 271	0,09 %
Tailandia	54 021 554	3,65 %	Uruguay	1 319 280	0,09 %
Francia	49 409 482	3,34 %	Jamaica	1 127 449	0,08 %
Reino Unido	47 529 479	3,21 %	Túnez	1 073 622	0,07 %
Canadá	40 906 192	2,76 %	Nicaragua	909 897	0,06 %
Turquía	37 121 563	2,51 %	Qatar	874 261	0,06 %
Emiratos Árabes Unidos	28 549 700	1,93 %	Marruecos	773 263	0,05 %
Alemania	28 351 796	1,92 %	Chipre	691 132	0,05 %
Grecia	26 518 502	1,79 %	Madagascar	530 874	0,04 %
Polonia	24 259 998	1,64 %	Santa Lucía	497 427	0,03 %
Malasia	21 973 879	1,48 %	Papúa Nueva Guinea	435 783	0,03 %
Suecia	18 227 760	1,23 %	Argelia	383 367	0,03 %
Irán (República Islámica del)	16 062 194	1,09 %	Mauritania	348 795	0,02 %
Israel	14 884 563	1,01 %	Mauricio	341 514	0,02 %
Argentina	10 927 691	0,74 %	Guyana	224 064	0,02 %
Finlandia	10 475 658	0,71 %	Costa Rica	205 497	0,01 %
Portugal	10 100 866	0,68 %	Barbados	175 792	0,01 %
Australia	9 349 784	0,63 %	Aruba (Reino de los Países Bajos)	165 046	0,01 %
Lituania	9 003 917	0,61 %	Antigua y Barbuda	153 850	0,01 %
Filipinas	8 182 004	0,55 %	Total	1 479 992 988	100,00 %
Sudáfrica	8 023 661	0,54 %			
Brunéi Darussalam	7 822 102	0,53 %			
Dinamarca	6 411 030	0,43 %			
Bulgaria	6 247 185	0,42 %			
Croacia	5 994 952	0,41 %			
Noruega	5 651 809	0,38 %			
China ^{2>}	5 272 145	0,36 %			
México	4 634 953	0,31 %			
Côte d'Ivoire	3 358 498	0,23 %			
Irlanda	2 771 715	0,19 %			
Sri Lanka	2 718 986	0,18 %			

^{1>} Países Bajos, Aruba, Curasao y Sint Maarten son asociados autónomos dentro del Reino de los Países Bajos, condición que los obliga a presentar informes sobre hidrocarburos sujetos a contribución directamente al Fondo de 1992. El Fondo Complementario no se ha extendido a Aruba, Curasao ni Sint Maarten.

^{2>} El Convenio del Fondo de 1992 se aplica solamente a la Región Administrativa Especial de Hong Kong.

^{3>} Estado que al 31 de diciembre de 2024 solo había presentado parte de los informes de 2023.

Fondo de 1992

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024, LOS SIGUIENTES 24 ESTADOS MIEMBROS TENÍAN INFORMES PENDIENTES:

ESTADO MIEMBRO	AÑO RESPECTO DEL CUAL HAY INFORMES PENDIENTES
Albania	2013-2023
Bahamas	2023
Bahréin	2018-2023
Benín	2023
Cabo Verde	2023
Camerún	2020, 2022-2023
Comoras	2022-2023
Djibouti	2017-2023
Dominica	2020-2023
Georgia	2023
Guinea	2018-2023
Nicaragua	2021
Palaos	2021-2023
Panamá*	2018-2023
Saint Kitts y Nevis	2023
República Árabe Siria	2009-2023
República Dominicana	1999-2023
República Unida de Tanzania	2021-2023
Samoa	2023
Santa Lucía	2004-2013
Senegal	2019-2023
Serbia	2022
Vanuatu	2023
Venezuela (República Bolivariana de)	2023

* Informes presentados parcialmente.

La inmensa mayoría de los Estados Miembros presentan sus informes a los FIDAC. Sin embargo, al 31 de diciembre de 2024 había ocho Estados Miembros con informes pendientes desde hace cinco años o más:



* Informes presentados parcialmente.



Un sistema de gran éxito

La presentación de informes sobre hidrocarburos y el pago de contribuciones son esenciales para el correcto funcionamiento del régimen internacional de responsabilidad e indemnización. Se trata de un sistema de gran éxito, que cuenta con el apoyo tanto de los Estados Miembros como de los contribuyentes. No obstante, a fin de hacer frente al pequeño número de Estados o contribuyentes que no cumplen con sus obligaciones de presentar informes o pagar contribuciones, los órganos rectores de los FIDAC han adoptado varias resoluciones clave, así como una política específica sobre el posible aplazamiento de los pagos de indemnización.

Resolución N.º 12 de la Asamblea del Fondo de 1992 (adoptada en abril de 2016)

En virtud de la Resolución N.º 12 de la Asamblea del Fondo de 1992, en el caso de que un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992 tenga informes sobre hidrocarburos pendientes de presentación correspondientes a dos o más años, o tenga contribuyentes que estén atrasados en el pago de sus contribuciones dos o más años, toda reclamación que presente la Administración de ese Estado en caso de un siniestro, incluidas las reclamaciones presentadas por una autoridad pública que trabaje directamente en actividades de lucha o recuperación de siniestros de contaminación en nombre de ese Estado, será objeto de evaluación a efectos de admisibilidad, quedando aplazado el pago en sí hasta tanto se rectifique el incumplimiento. Desde que se informó a los órganos rectores sobre los Estados que podrían enfrentar este problema en 2024, la Secretaría ha observado que varios de estos Estados han tomado medidas para abordar las cuestiones pendientes.

Resolución N.º 13 de la Asamblea del Fondo de 1992 (adoptada en noviembre de 2023)

En virtud de esta Resolución, se autoriza al Director a expedir facturas con arreglo a un cálculo de los hidrocarburos recibidos a aquellos Estados Miembros que no hayan completado la presentación de informes, utilizando para ello datos de fuentes fiables. El Director comenzó a implementar esta Resolución por primera vez en 2024, enfocándose inicialmente en los ocho Estados Miembros del Fondo de 1992 con más informes sobre hidrocarburos pendientes. Se facilitaron estimaciones y se invitó a los Estados Miembros a revisar y corregir dichos cálculos. La Secretaría continúa manteniendo un contacto activo con estos Estados para garantizar que las autoridades pertinentes encargadas de la notificación cumplan sus obligaciones en virtud del Convenio del Fondo de 1992.



AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024, LA MEDIDA DE APLAZAR LOS PAGOS DE INDEMNIZACIÓN EN VIRTUD DE LA RESOLUCIÓN N.º 12 DE LA ASAMBLEA DEL FONDO DE 1992 ES APLICABLE A LOS SIGUIENTES 19 ESTADOS MIEMBROS:

ESTADO MIEMBRO	INFORMES DE HIDROCARBUROS PENDIENTES POR MÁS DE DOS AÑOS	CONTRIBUCIONES PENDIENTES DE PAGO POR MÁS DE DOS AÑOS
Albania	Sí	No
Bahréin	Sí	No
Camerún	Sí	No
Curasao (Reino de los Países Bajos)	No	Sí
Djibouti	Sí	Sí
Dominica	Sí	No
Federación de Rusia	No	Sí
Ghana	No	Sí
Guinea	Sí	Sí
Guyana	No	Sí
Nicaragua	Sí	No
Palaos	Sí	No
Panamá	Sí	Sí
República Árabe Siria	Sí	No
República Dominicana	Sí	No
República Unida de Tanzania	Sí	No
Santa Lucía	Sí	No
Senegal	Sí	No
Venezuela (República Bolivariana de)	No	Sí

Fondo Complementario

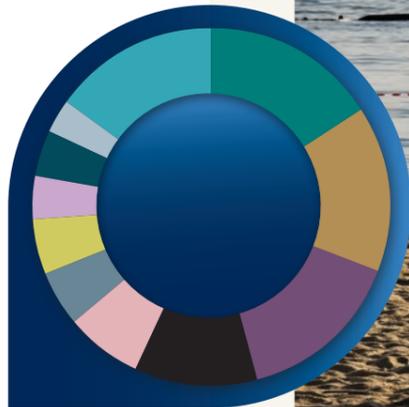
El Fondo Complementario se financia de la misma forma que el Fondo de 1992, si bien a sus Estados Miembros se aplica un tonelaje anual mínimo de un millón de toneladas. Cuando se recaudan contribuciones para el Fondo Complementario, los Estados Miembros que no recibieron hidrocarburos sujetos a contribución han de pagar contribuciones como si hubiesen recibido un millón de toneladas de hidrocarburos. Si el Estado Miembro tiene contribuyentes que en su conjunto recibieron menos de un millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución, debe pagar las contribuciones necesarias para cubrir la diferencia entre la cantidad de hidrocarburos recibidos por los contribuyentes y un millón de toneladas. En 2023, ocho Estados recibieron menos de un millón de toneladas de hidrocarburos; de haberse recaudado contribuciones, se les habría facturado la cuantía correspondiente.

En su sesión de noviembre de 2024, la Asamblea del Fondo Complementario decidió no recaudar contribuciones de 2023 dado que no había habido siniestros que afectaran al Fondo Complementario.

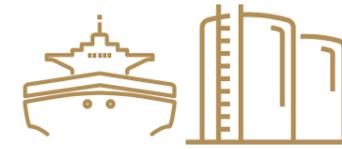
Todos los Estados Miembros del Fondo Complementario han cumplido plenamente con sus obligaciones en virtud de los tratados, presentando informes sobre hidrocarburos y garantizando el pago íntegro de todas las contribuciones. En caso de que surgieran problemas con la presentación de informes o el pago de contribuciones, el Director podría aplicar las Resoluciones N.º 3 y N.º 5 de la Asamblea del Fondo Complementario, aprobadas en abril de 2016 y noviembre de 2023 respectivamente, para alentar a los Estados a garantizar el cumplimiento de sus obligaciones.

HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2023 EN LOS ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO COMPLEMENTARIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024

- Japón 16 %
- Países Bajos 15 %
- República de Corea 15 %
- Italia 11 %
- España 7 %
- Francia 5 %
- Reino Unido 5 %
- Canadá 4 %
- Turquía 4 %
- Alemania 3 %
- Otros 15 %



HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2023 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO COMPLEMENTARIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024



Esta tabla incluye los hidrocarburos recibidos y los que se estima que se habrían recibido en los Estados Miembros del Fondo Complementario, a efectos del cálculo de contribuciones.

ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2023 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
Japón	153 935 134	16,20 %
Países Bajos	143 679 138	15,12 %
República de Corea	137 281 033	14,45 %
Italia	102 234 811	10,76 %
España	69 589 452	7,32 %
Francia	49 409 482	5,20 %
Reino Unido	47 529 479	5,00 %
Canadá	40 906 192	4,30 %
Turquía	37 121 563	3,90 %
Alemania	28 351 796	2,98 %
Grecia	26 518 502	2,79 %
Polonia	24 259 998	2,55 %
Suecia	18 227 760	1,92 %
Finlandia	10 475 658	1,10 %
Portugal	10 100 866	1,06 %
Australia	9 349 784	0,98 %
Lituania	9 003 917	0,95 %
Dinamarca	6 411 030	0,67 %
Croacia	5 994 952	0,63 %
Noruega	5 651 809	0,59 %
Irlanda	2 771 715	0,29 %
Bélgica	1 376 271	0,14 %
Barbados	1 000 000	0,11 %
Congo	1 000 000	0,11 %
Estonia	1 000 000	0,11 %
Hungría	1 000 000	0,11 %
Letonia	1 000 000	0,11 %
Montenegro	1 000 000	0,11 %
Marruecos	1 000 000	0,11 %
Nueva Zelanda	1 000 000	0,11 %
Eslovaquia	1 000 000	0,11 %
Eslovenia	1 000 000	0,11 %
Total	950 180 342	100,00 %

Al igual que la Asamblea del Fondo de 1992, la Asamblea del Fondo Complementario también ha adoptado resoluciones para abordar cualquier posible problema relacionado con los informes sobre hidrocarburos y las contribuciones. Para más detalles, consulte la página 35.

Dos Estados Miembros, Barbados y Marruecos, recibieron menos de un millón de toneladas en 2023, pero a efectos del pago de contribuciones al Fondo Complementario se considera que recibieron un millón de toneladas cada uno. En efecto, se recibieron 175 792 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución en Barbados y 773 263 toneladas en Marruecos.

Todos los Estados Miembros del Fondo Complementario han presentado informes de 2023 y de todos los años anteriores

En los territorios de los siguientes Estados Miembros no se recibieron hidrocarburos sujetos a contribución en 2023; no obstante, a efectos del pago de contribuciones al Fondo Complementario, se considera que han recibido un millón de toneladas

- Congo
- Hungría
- Eslovaquia
- Letonia
- Eslovenia
- Montenegro
- Estonia
- Nueva Zelanda

Relaciones exteriores

La Secretaría de los FIDAC lleva a cabo una serie de actividades que tienen por objeto fortalecer las relaciones de los FIDAC con los Estados Miembros y otras organizaciones internacionales, intergubernamentales y no gubernamentales.

Nuestra labor



Academia anual

Se trata de un cursillo anual de una semana de duración que abarca todos los aspectos de los FIDAC y el régimen internacional de responsabilidad e indemnización en general. Incluye ejercicios prácticos que permiten a los participantes estudiar un siniestro hipotético y el proceso ulterior de presentación de reclamaciones. El cursillo está abierto a participantes procedentes de Estados Miembros del Fondo de 1992, elegidos directamente por sus Gobiernos. La Academia cuenta con el apoyo de la OMI, el International Group, INTERTANKO, ITOPF y la ICS, y a menudo incluye visitas a estas organizaciones y una visita guiada a la sede del Lloyd's of London.



Curso de introducción

De medio día de duración, este curso tiene por objeto proporcionar a los delegados que asisten a las reuniones de los FIDAC una visión de la función y la estructura de la Organización, la preparación de cara a las reuniones, así como el rol de un delegado durante estas y cuando se produce un siniestro de contaminación por hidrocarburos.



Almuerzos regionales

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



Serie de seminarios en línea

La serie de seminarios web de los FIDAC, lanzada con éxito en octubre de 2023, ha seguido su curso. La serie consta de un total de 11 seminarios web divididos en cuatro módulos que abarcan desde la comprensión básica de los Convenios hasta la financiación del sistema, pasando por los tipos de reclamaciones que se derivan de los siniestros de buques tanque y el proceso de presentación de reclamaciones. Cada seminario se compone de una breve presentación de 15 minutos seguida de una sesión de 15 minutos de preguntas y respuestas. Esta iniciativa, que concluirá en 2025, ha demostrado ser muy popular, atrayendo a un público numeroso y variado.

Actividades de divulgación

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

Sitio web

www.fidac.org

Disponible en español, francés e inglés.



Breve vídeo de presentación

Este vídeo breve se ha concebido para ofrecer una introducción general a aquellas personas que no están familiarizadas con la Organización y su labor, y reúne toda la información básica, desde la notificación de hidrocarburos sujetos a contribución hasta los criterios de admisibilidad de las reclamaciones. Está disponible en español, francés e inglés, y se encuentra en la sección Acerca de los FIDAC del sitio web.

Cooperación en curso



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



Trabajo en colaboración con universidades y departamentos marítimos a fin de compartir conocimientos y dar a conocer el marco de trabajo de los FIDAC y su propósito.



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



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

Para obtener más información

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

	¿Qué necesita?	¿Cómo podemos ayudar?	¿Con quién se debería poner en contacto?
ESTADO MIEMBRO	Asistencia en relación con la condición de Estado Miembro, desde la implantación de los Convenios en la legislación nacional hasta la presentación de informes sobre hidrocarburos.	Organizando un curso práctico nacional o regional (también disponible para Estados no miembros).	Correo electrónico: info@iopcfunds.org
CONTRIBUYENTE	Ayuda para que comprenda su factura y en relación con los procedimientos de presentación de informes sobre hidrocarburos.	Organizando una reunión o un seminario en línea con nuestro oficial de Políticas.	Correo electrónico: info@iopcfunds.org
ESTADO NO MIEMBRO	Información sobre las ventajas de adherirse al Fondo de 1992 y cómo hacerlo.	Proporcionando asesoramiento, ejemplos de costes y asistencia con las solicitudes para obtener la categoría de observador en las reuniones de los FIDAC.	Correo electrónico: info@iopcfunds.org
ORGANIZACIÓN DE RESPUESTA	Como organización con intereses marítimos o ambientales similares, mayor participación e intercambio de información.	Mediante el intercambio de información y novedades de manera periódica, la facilitación de las solicitudes para obtener la categoría de observador en las reuniones de los FIDAC o la organización de eventos o cursos prácticos conjuntos.	Correo electrónico: outreach@iopcfunds.org
UNIVERSIDAD O ESCUELA	Oportunidad para que los estudiantes visiten la sede de los FIDAC, en Londres, y asistan a una charla general o en profundidad sobre el régimen internacional de responsabilidad e indemnización.	Programando una charla anual para su escuela o sus cursos universitarios o de posgrado.	Correo electrónico: outreach@iopcfunds.org

Relaciones exteriores



Principales actividades en 2024

CLAVE: En persona A distancia



18 y 19 de enero
Participación en un taller celebrado en Kochi (India) sobre indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, al que asistieron 150 interesados y que abarcó reclamaciones, los Convenios, estudios de casos de siniestros y la financiación del sistema

31 de enero
Almuerzo informal en las oficinas de los FIDAC para representantes de Estados de la región de Oriente Medio y regiones circundantes ubicados en el Reino Unido.



6 de febrero
Presentación para el Consejo de la Unión Europea sobre el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, con énfasis en su éxito y la importancia de implantar eficazmente los Convenios en la legislación nacional.

13 de marzo
Presentación en línea para la Indian Oil Corporation sobre el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, incluidos el proceso de presentación de reclamaciones y la financiación de los FIDAC.

21 de marzo
Participación en el 28.º Jornada Informativa de Cedre en París (Francia), sobre el Convenio SNP de 2010, su implantación y sus desafíos.

14 a 17 de mayo
Participación en un taller regional en Malasia sobre reclamaciones e indemnización, evaluaciones ambientales y mecanismos gubernamentales de respuesta a la contaminación.

28 a 30 de mayo
Participación en el ejercicio anual RAMOGEPOL en Viareggio (Italia) para asesorar sobre lucha contra la contaminación por hidrocarburos y presentar el régimen internacional de responsabilidad e indemnización



Participantes en el Curso de introducción de 2024, al que asistieron representantes de 16 Estados Miembros.

17 de junio
Presentación sobre los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 en la conferencia por el 35.º aniversario de IMLI en La Valeta (Malta), con énfasis en la función de todas las partes interesadas y el impacto de los FIDAC en la protección del medio marino.



17 a 21 de junio
Academia anual de los FIDAC en Londres. Participación de 17 Estados Miembros del Fondo de 1992 en representación de ministerios, autoridades marítimas y otros. Presentaciones de varios miembros de la Secretaría, de los promotores de la Academia, del International Group y del Britannia P&I Club. Los participantes también realizaron una visita guiada del edificio de Lloyd's of London.

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

23 de julio
Participación en un seminario en línea organizado por la Asociación Naviera de Singapur sobre las secuelas de los derrames de hidrocarburos, en particular sobre los desafíos asociados con la gestión de las reclamaciones de indemnización.



26 de septiembre
Taller en línea para el Gobierno de Tailandia y representantes de compañías petroleras, con el fin de describir la presentación de informes sobre hidrocarburos, las contribuciones y la gestión financiera, con el objetivo de mejorar la cooperación.

1 y 2 de octubre
Participación en un taller de alcance nacional y dos días de duración para Ecuador sobre respuesta a siniestros de contaminación por hidrocarburos y recuperación de costes.

4 de noviembre
Curso de introducción en la sede de los FIDAC en Londres, dirigido a delegados que asisten a las reuniones de los Fondos. Contó con la asistencia de representantes de 16 Estados

13 de noviembre
Participación en la reunión anual de la junta de directores de ITOPF en Londres (Reino Unido).



25 a 28 de noviembre
Participación en la conferencia de la GI WACAF en Lomé (Togo), sobre los desafíos de la preparación y lucha contra un derrame de hidrocarburos y sobre el régimen internacional de indemnización.

11 y 12 de septiembre

Participación en Oil Spill India para debatir sobre capacidad de respuesta a los derrames de hidrocarburos, alianzas transfronterizas e indemnización, y para dar visibilidad al régimen de indemnización y fortalecer la cooperación con el Ministerio de Transporte Marítimo de la India



Visitas de universidades

La Secretaría también impartió conferencias para el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI) (Malta), la Universidad de Deusto (España), el Colegio Universitario de Gante (Bélgica), la Universidad de Róterdam (Países Bajos), la Universidad de Ciencias Económicas Aplicadas VIVES (Bélgica), la Universidad Marítima Mundial (UMM) (Suecia) y a los estudiantes de la academia de verano anual de la Fundación Internacional para el Derecho del Mar (IFLOS) (Alemania).



El Convenio SNP de 2010

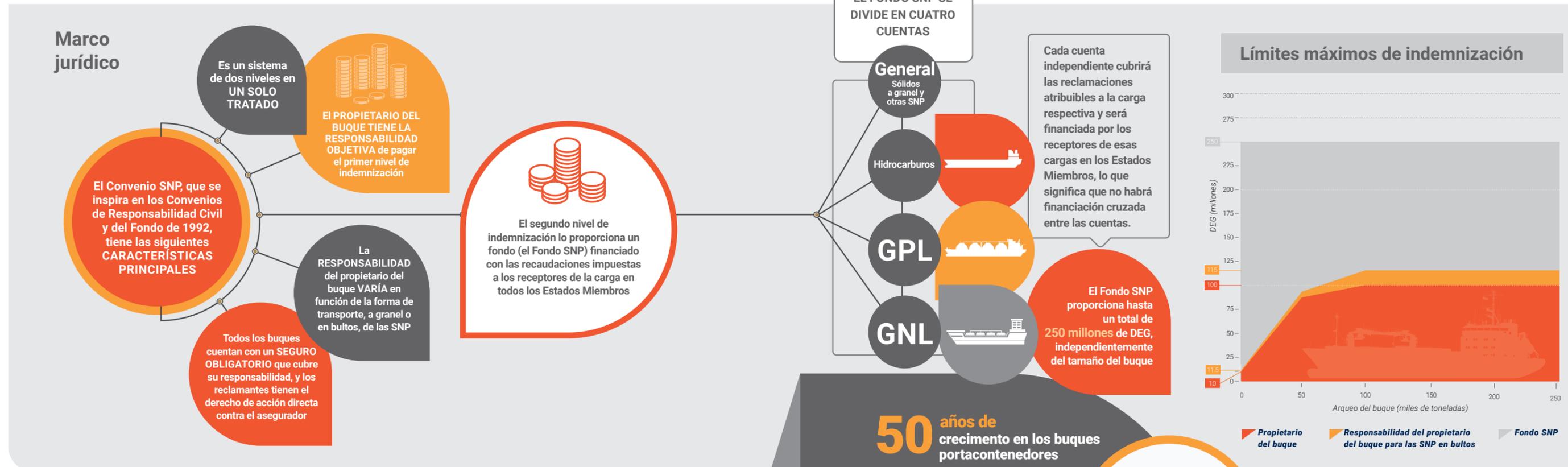
El Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010 (Convenio SNP de 2010) se inspira en el muy exitoso régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Una vez que entre en vigor, establecerá un régimen internacional para daños debidos a SNP, cuyo coste se repartirá entre los propietarios de buques y los receptores de cargas SNP.

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



Tipos de reclamaciones

- Pérdidas o daños materiales/pérdidas económicas
- Medidas razonables de restauración del medio ambiente
- Actividades de limpieza y medidas preventivas
- Muerte o lesiones corporales



¿Qué son las SNP?

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

- hidrocarburos
- otras sustancias líquidas definidas como nocivas o peligrosas
- gases licuados
- materias y sustancias peligrosas, potencialmente peligrosas o perjudiciales transportadas en bultos o en contenedores
- materias sólidas a granel que entrañen riesgos de naturaleza química
- sustancias perjudiciales para la vida marina

50 años de crecimiento en los buques portacontenedores

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

La capacidad de transporte de contenedores ha aumentado un 1500 % desde 1968 y casi se ha duplicado en la última década

Condiciones para la entrada en vigor

El Convenio SNP de 2010 entrará en vigor 18 meses después de la fecha en la que:

- 12 ESTADOS LO HAYAN RATIFICADO**
- Haya cuatro Estados Contratantes que tengan un mínimo de DOS MILLONES de unidades de arqueo bruto cada uno
- El volumen de la carga sujeta al pago de contribución a la cuenta general sea de al menos 40 MILLONES de toneladas

Estado jurídico del **Convenio**

La adopción del Protocolo relativo al Convenio SNP en 2010 pretendía superar algunos de los obstáculos para la ratificación, pero los avances hacia la entrada en vigor siguieron siendo lentos. No obstante, en los últimos años las Secretarías de los FIDAC y la OMI han realizado un trabajo considerable para facilitar la entrada en vigor y la implantación del Convenio, mediante la producción de material técnico y educativo, la organización de cursos prácticos, la colaboración con los Estados y el sector y la prestación de asistencia en relación con asuntos de implantación y notificación.

Con el apoyo de una serie de Estados comprometidos con el Convenio, otros Estados han ganado un mayor impulso y han dado pasos positivos con miras a la ratificación.

En 2024, Alemania, Bélgica, Países Bajos y Suecia expresaron su compromiso de acceder al Protocolo SNP de 2010 en 2025. Estos Estados llevan mucho tiempo trabajando en estrecha colaboración con el objetivo de ratificar el Protocolo al mismo tiempo y así asegurar que, una vez que el tratado entre en vigor, los costes de las contribuciones se compartirán de forma más equitativa.

Estados Contratantes al 1 de marzo de 2025



Noruega (21/4/2017)



Canadá (23/4/2018)



Turquía (23/04/2018)



Dinamarca (28/06/2018)



Sudáfrica (16/7/2019)



Estonia (10/1/2022)



Francia (23/10/2023)



Eslovaquia (20/11/2023)

Entre los criterios para la entrada en vigor del Convenio se requiere que al menos 12 Estados ratifiquen el Protocolo o se adhieran a él, y que cuatro de ellos cuenten con una flota mercante de no menos de dos millones de unidades de arqueo bruto. De los ocho Estados que han depositado instrumentos hasta el momento, cinco cumplen con ese requisito. En cuanto a la cantidad total mínima de 40 millones de toneladas de SNP como carga sujeta al pago de contribución a la cuenta general, el volumen total recibido en 2023 por los ocho Estados Contratantes era de 19 243 371 toneladas.

Función de los **FIDAC**

A la Secretaría del Fondo de 1992 se le encomendaron las tareas administrativas necesarias para establecer el Fondo SNP con motivo de la conferencia internacional que adoptó el Protocolo SNP de 2010.

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

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

¿Tiene alguna pregunta u observación acerca del Convenio SNP?

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

¿Necesita ayuda?

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

¿Quiere saber más?

Visite www.hnsconvention.org (disponible en español, francés e inglés) o escribanos a hns@iopcfunds.org

Actividades en las que han participado los FIDAC en 2024

A lo largo del año

Presentaciones en universidades, como la Universidad Marítima Mundial en junio, el Instituto de Derecho Marítimo Internacional en febrero, así como en otras instituciones para informar y concienciar sobre este importante tratado a medida que se acerca su entrada en vigor.

Promoción periódica de la importancia del Convenio SNP de 2010 durante actividades y cursos prácticos relacionados con el régimen internacional de responsabilidad e indemnización.

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



Enero de 2024

Participación en una reunión celebrada en La Haya (Países Bajos) entre los Gobiernos de Alemania, Bélgica, y Países Bajos, en la que se discutieron las últimas medidas adoptadas por los tres Estados en relación con la ratificación del Protocolo SNP de 2010. La reunión se centró particularmente en las dificultades encontradas para cumplir los requisitos de notificación de todas las SNP recibidas por compañías en los Estados. El Gobierno de Francia, que ratificó el Protocolo en 2023, también estuvo invitado a compartir su experiencia.

Abril de 2024

Participación en un taller organizado en Londres para el Grupo sobre Derrames en el Mar de IPIECA. El taller exploró los riesgos asociados al transporte por mar de sustancias químicas y los mecanismos reguladores y de respuesta que es necesario establecer para hacerles frente.

Mayo de 2024

Organización, junto con la OMI, de un taller de dos días en Londres. El evento, que contó con participantes tanto presenciales como a distancia, atrajo a 57 Estados y a una amplia gama de representantes del sector y de organizaciones interesadas. El formato incluyó presentaciones de la OMI y los FIDAC, así como una mesa redonda y sesiones de debate abierto con los Estados Contratantes.



Marzo de 2024

Participación en la Jornada Informativa de Cedre en París, que contó con dos mesas redondas. En la primera de ellas, que se centró en los riesgos químicos en el mar y el Convenio SNP de 2010, participó el Director de los FIDAC, quien explicó el estado actual del Convenio y los avances positivos de los Estados hacia su implantación.



Gillian Grant

Responsable del Proyecto SNP



En 2024 tuve el placer de unirme a la Organización en este nuevo cargo. Mi primera reunión en la OMI fue la conferencia diplomática sobre el Protocolo SNP en 2010. Desde entonces, he estado involucrada en el Convenio tanto en calidad de delegada como en la de presidenta. El Convenio está a punto de entrar en vigor, y es profesionalmente muy emocionante y gratificante apoyar este esfuerzo como miembro de la Secretaría. Todavía hay mucho que preparar, pero estoy deseando que se haga realidad esta pieza que falta en el marco de la responsabilidad y la indemnización.



48 Estructura de los órganos rectores y titulares de los puestos en 2024

50 Observadores en las sesiones de los órganos rectores

52 Sesiones de los órganos rectores en 2024

Órganos retores



CPMR

BIMCO

NORWAY

LUXEMBOURG

THAILAND

MALTA

ALGERIA

ESTONIA AND FINLAND



Estructura de los órganos rectores y titulares de los puestos en 2024

ESTRUCTURA

ASAMBLEA DEL FONDO DE 1992

(Consejo Administrativo si no hay quórum)

Composición

Todos los Estados Miembros del Fondo de 1992

Presidente

Antonio Bandini (Italia)

Primer vicepresidente

Tomotaka Fujita (Japón)

Segundo vicepresidente

Stellamaris Muthike (Kenia)

Frecuencia de las reuniones

Normalmente dos veces al año:

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

Función

Órgano supremo del Fondo. Toma decisiones sobre presupuesto, contribuciones, nombramiento del Director y del auditor externo, adopción de los reglamentos interiores y financieros, política, etc.

COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992

Composición

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

Presidente

Małgorzata Buszyńska (Polonia)

Vicepresidenta

Karen Andersen (Dinamarca)

Frecuencia de las reuniones

Normalmente dos veces al año.

Función

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

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

Solo aquellos Estados que hayan cumplido con sus obligaciones en cuanto a la notificación de hidrocarburos y el pago de contribuciones pueden presentarse para ser elegidos.

ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO

(Consejo Administrativo si no hay quórum)

Composición

Todos los Estados Miembros del Fondo Complementario

Presidente

François Marier (Canadá)

Primer vicepresidente

Andrew Angel (Reino Unido)

Segunda vicepresidenta

Safiye Tecen (Turquía)

Frecuencia de las reuniones

Generalmente dos veces al año:

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

Función

Órgano supremo del Fondo. Toma decisiones sobre presupuesto, contribuciones, adopción de los reglamentos interiores y financieros, política, etc.

GRUPOS DE TRABAJO

Los grupos de trabajo se establecen ocasionalmente para examinar cuestiones específicas de interés para el Fondo de 1992. Los pormenores de los grupos de trabajo establecidos a lo largo de los años y las cuestiones en las que se centraron se facilitan en el sitio web.

PARTICIPACIÓN

Los representantes de los Estados Miembros del Fondo de 1992, Estados Miembros del Fondo Complementario y Estados y organizaciones con categoría de observador ante los FIDAC están invitados a asistir a las sesiones de los órganos rectores de los FIDAC, que suelen celebrarse dos veces al año. La lista de Estados Miembros al mes de febrero de 2024 figura en la página 10.

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

Participación en las reuniones

Guía del delegado



A través de la página de Servicios de Documentos

Inscríbase para asistir a la reunión

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

Por qué:

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

Descargue y revise los documentos de la reunión

Cuándo: Por lo general, todos los documentos se publican a más tardar dos semanas antes de la reunión en todos los idiomas de trabajo.

Por qué: Los documentos no están disponibles en versión impresa durante las reuniones, por lo que es importante acceder a ellos en línea con antelación.

Abra una cuenta en la página de Servicios de Documentos

Cuándo: En cualquier momento

Por qué:

- 1) Para recibir notificaciones por correo electrónico cuando se publican nuevos documentos
- 2) Para crear carpetas y almacenar lotes de documentos
- 3) Para almacenar información de inscripciones anteriores e inscribir a varios participantes a la vez

ASISTENCIA

Ocupe su asiento en la sala de conferencias puntualmente

Cuándo: No más tarde de las 9.30 h

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

DECLARACIONES

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

Cuándo: Lo antes posible

Por qué:

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

ADOpte EL ACTA DE LAS DECISIONES

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

Por qué:

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

ANTES DE LA REUNIÓN

DURANTE LA REUNIÓN

INSTRUCCIONES PARA LA CORRECTA PRESENTACIÓN DE PODERES

Lista de verificación:

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

Descargue el Acta de las decisiones

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

Permanezca en contacto

Se alienta a los delegados a que mantengan el contacto con la Secretaría en el periodo entre reuniones para realizar cualquier consulta e intercambiar información de utilidad, tal como la actualización de la información de contacto o los cambios de puesto en una delegación.

Información

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

DESPUÉS DE LA REUNIÓN

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

Observadores en las sesiones de los órganos rectores

Relaciones con Estados no miembros

Los Estados que estén considerando adherirse al Convenio del Fondo de 1992 pueden solicitar la categoría de observador ante el Fondo de 1992. A dichos Estados se los invita a asistir y a participar en las reuniones de los FIDAC como observadores. Esto les permite tener una imagen más clara de los beneficios de constituirse en Estado Miembro del Fondo de 1992 y les brinda la oportunidad de familiarizarse con la manera en que los Estados Miembros adoptan decisiones en materia de tramitación de siniestros, pago de reclamaciones y el funcionamiento de la Secretaría del Fondo de 1992. Los Estados invitados a enviar observadores a las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992 automáticamente también tienen la categoría de observador ante el Fondo Complementario.

Estados con categoría de observador ante el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario al 31 de diciembre de 2024

Arabia Saudita	Indonesia
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Kuwait
Brasil	Líbano
Chile	Pakistán
Egipto	Perú
Estados Unidos de América	República Popular Democrática de Corea
Guatemala	Ucrania
Honduras	



Nuevo curso de introducción para Estados y organizaciones con categoría de observador, 2025

Los representantes de Estados y organizaciones internacionales que tienen categoría de observador ante los FIDAC pueden participar en un curso de introducción, de medio día de duración, que tendrá lugar inmediatamente antes de la reunión de abril de los órganos rectores. Como en el caso del curso para Estados Miembros, este encuentro proporcionará una introducción a la labor de la Organización y explicará lo que los delegados deben esperar cuando asistan a una reunión. En esta ocasión se pondrán de relieve los pasos que los Estados observadores deben seguir para unirse al Fondo de 1992, incluida la aplicación práctica de los Convenios. También se explicarán las diversas actividades de divulgación y formación disponibles para apoyar a los Estados en esta área.

En cuanto a las organizaciones observadoras, la sesión se centrará en las formas en que los FIDAC cooperan y se relacionan con otras organizaciones, y el modo en que las organizaciones pueden contribuir activamente a la labor de los FIDAC y al éxito del régimen internacional de responsabilidad e indemnización para daños causados por la contaminación por hidrocarburos.



Relaciones con organizaciones internacionales

Los FIDAC valoran la aportación de las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, que constituye una gran ayuda para el correcto funcionamiento del sistema internacional de indemnización. Las organizaciones que estén particularmente interesadas en la labor de los FIDAC pueden solicitar la categoría de observador ante el Fondo de 1992. A estas organizaciones se las invitará a asistir y a participar en las reuniones de los FIDAC en condición de observadoras.

Organizaciones intergubernamentales con categoría de observador al 31 de diciembre de 2024

Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo (REMPEC)

Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR)

Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico (Comisión de Helsinki)

Comisión Europea

Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)

Organización de las Naciones Unidas (ONU)

Organización Marítima de África Occidental y Central (OMAOC)

Organización Marítima Internacional (OMI)

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

Organizaciones no gubernamentales con categoría de observador al 31 de diciembre de 2024

Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)

BIMCO

Cámara Naviera Internacional (ICS)

Cedre

Comité Maritime International (CMI)

Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas de Europa (CRPM)

Consejo Europeo de la Industria Química (Cefic)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM)

International Group of P&I Associations

INTERTANKO

ITOPF

Organización Internacional para el Control de Derrames (ISCO)

Sea Alarm Foundation (Sea Alarm)

Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI)

Unión Internacional de Salvadores (ISU)

World Liquid Gas Association (WLGA)

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

Sesiones de los órganos rectores en 2024

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

El Comité Ejecutivo celebró dos sesiones (la 82.ª y la 83.ª) durante 2024, y fue informado de todos los acontecimientos clave ocurridos durante el año en relación con los diversos siniestros en curso que afectaban al Fondo de 1992, así como de tres nuevos siniestros ocurridos en 2024. Para más detalles, véanse las páginas 23 a 29.



Małgorzata Buszyńska
(Polonia),
presidenta del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992
desde noviembre de 2023

Siniestro del *Terranova*

En su sesión de noviembre de 2024 el Comité Ejecutivo recibió información sobre este nuevo siniestro, que tuvo lugar en aguas de Filipinas en julio de 2024. Durante la sesión se informó en detalle sobre los esfuerzos realizados para contener y recuperar los hidrocarburos del buque y de la mancha oleosa que apareció después del siniestro. En el momento de celebrarse la sesión, los tanques de carga del *Terranova* habían sido vaciados y el 97 % de la carga había sido retirada o recuperada durante las actividades de respuesta en el mar. El asegurador del buque, Steamship Mutual P&I Club, es parte en el STOPIA 2006 (enmendado en 2017), con arreglo al cual el asegurador acepta voluntariamente resarcir al Fondo de 1992 por la indemnización abonada, hasta un máximo de 20 millones de DEG. Según los cálculos iniciales, las reclamaciones por daños debidos a contaminación excederán el límite del CRC de 1992, de 4,51 millones de DEG, pero queda por ver si se alcanzará el límite del STOPIA 2006. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director a efectuar pagos en relación con las pérdidas derivadas del siniestro del *Terranova* y a firmar un acuerdo sobre pagos interinos con Steamship Mutual. Más información en página 24.

Siniestro del *Gulfstream*

Este nuevo siniestro se informó al Comité Ejecutivo en su sesión de abril de 2024. La gabarra articulada *Gulfstream*, acarreada por el remolcador *Solo Creed*, había volcado a unos 16 kilómetros de la costa de Tobago a principios de febrero de 2024 y se había quedado encallada en un arrecife, derramando una cantidad indeterminada de su carga y contaminando unos 15 kilómetros de la costa. Posteriormente, el mar llevó hasta la costa de Bonaire (Reino de los Países Bajos) residuos de hidrocarburos y bolas de alquitrán.

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

Se confirmó que los hidrocarburos transportados a bordo de la gabarra eran persistentes y que la gabarra había estado realizando viajes marítimos durante muchos años. Sin embargo, el Comité Ejecutivo observó que el siniestro involucraba a una gabarra que parecía carecer de seguro, que se encontraba en malas condiciones, para la que aún no se había identificado ningún propietario registrado y que al comienzo de su viaje ya parecía presentar una fuga de hidrocarburos, lo que daba a entender que el buque no estaba en condiciones de navegar, ni antes ni al comienzo del viaje.

Siniestro del *Marine Honour*

Este nuevo siniestro también se informó al Comité Ejecutivo en su sesión de noviembre de 2024. Durante el siniestro, ocurrido el 14 de junio de 2024, se vertieron en el medio marino unos 817 metros cúbicos de fueloil intermedio 380. El derrame afectó a varios sectores de la costa de Singapur, desde la terminal de Pasir Panjang hasta East Coast Park, y se extendió hasta las islas meridionales. Los hidrocarburos también alcanzaron la costa meridional de Johor y la parte este del estrecho de Johor, en Malasia. Se confirmó al Comité Ejecutivo que las reclamaciones relacionadas con este siniestro excederían el límite de responsabilidad del asegurador en virtud del CRC de 1992 y que, por consiguiente, el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director a efectuar pagos respecto de las pérdidas derivadas de este siniestro. Más información en página 25.

Los Estados Miembros convinieron en que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 eran aplicables a este siniestro y el Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a efectuar pagos de indemnización. Sin embargo, varias delegaciones consideraron que la falta de seguro en este caso suscitaba serias preocupaciones y socavaba la integridad del régimen de indemnización, lo que dio lugar a debates más amplios en la sesión de la Asamblea del Fondo de 1992 (véase la página 54).

En la sesión de noviembre del Comité Ejecutivo, la Secretaría y la delegación de la República de Trinidad y Tobago hicieron una presentación al Comité sobre los últimos acontecimientos en relación con este siniestro. En una declaración pronunciada durante la reunión, Trinidad y Tobago agradeció a los FIDAC y a ITOFF su cooperación en la gestión del siniestro y reafirmó el compromiso de este Estado Miembro del Fondo de 1992 de emprender todas las vías legales necesarias, tanto a nivel nacional como internacional, para defender los derechos e intereses de sus ciudadanos. El ministro hizo hincapié en la importancia de garantizar la rendición de cuentas por los importantes daños causados a los medios de subsistencia y al medio ambiente de Tobago, y de recuperar los costes asociados al derrame de hidrocarburos de quienes hayan sido sus responsables. Otras delegaciones aprovecharon la oportunidad para instar a cualquier Estado Miembro que tuviese información relativa a este siniestro a que la pusiese en conocimiento de Trinidad y Tobago. Más información en la página 26.



Siniestro del *Princess Empress*

Durante su sesión de abril de 2024, el Comité Ejecutivo recordó que había autorizado al Director a realizar pagos en relación con las pérdidas derivadas del siniestro del *Princess Empress*. Recordó también que posteriormente el Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club habían abierto una oficina de presentación de reclamaciones en Calapán, Mindoro Oriental, así como varios centros provisionales de acogida de reclamaciones en distintas áreas, para facilitar la presentación de reclamaciones por parte de quienes se encuentran en zonas remotas.

Se informó sobre el progreso significativo logrado en relación con el registro de reclamaciones, principalmente en el sector pesquero, y se señaló que los pagos provisionales se habían completado en febrero

de 2024. En la reunión, el Director agradeció al Gobierno de Filipinas, y en particular a su Servicio de Guardacostas, la ayuda prestada durante las visitas al país de miembros del personal de la Secretaría de los FIDAC. Expresó su agradecimiento a las autoridades de las zonas afectadas por su asistencia, en particular en lo que respecta a la apertura de oficinas provisionales locales de presentación de reclamaciones y la facilitación del procedimiento de pago en el sector de la pesca. Manifestó además su agradecimiento por la excelente colaboración establecida con el Shipowners' Mutual P&I Club y les agradeció el enfoque proactivo con que trataron el siniestro. En su sesión de noviembre de 2024, el Comité Ejecutivo recibió información actualizada sobre la evolución de la evaluación de las reclamaciones y el pago de indemnizaciones. Más información en la página 28.

Siniestro del *Bow Jubail*

En mayo de 2024, el Tribunal de Distrito de Rotterdam determinó la cuantía del fondo de limitación más los intereses, y el asegurador, Gard P&I Club, estableció un fondo de limitación y depositó la suma de 18,9 millones de DEG en el tribunal. El sexto aniversario del siniestro se cumplió el 23 de junio de 2024 y el plazo de caducidad para la presentación de las reclamaciones venció en agosto. En su sesión de noviembre de 2024, se informó al Comité de que el Fondo de 1992 y el Club habían comenzado a evaluar las 44 reclamaciones presentadas. Más información en la página 29.



MIEMBROS ACTUALES DEL COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992 (DE NOVIEMBRE DE 2024 A NOVIEMBRE DE 2025)

Antigua y Barbuda	Noruega
Francia	Países Bajos
India	Polonia
Islas Marshall	Portugal
Italia	República de Corea
Japón	Singapur
Madagascar	Uruguay
Namibia	

MIEMBROS DEL COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992 (DE OCTUBRE DE 2023 A NOVIEMBRE DE 2024)

Argelia	Italia
Bahamas	Nueva Zelanda
Canadá	Polonia
Chipre	Reino Unido
Colombia	República de Corea
Dinamarca	Sudáfrica
España	Tailandia
India	

Sesiones de los órganos rectores en 2024

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

Ante la falta de quórum en la apertura de la 28.ª sesión extraordinaria de la Asamblea del Fondo de 1992, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 fue convocado para actuar en nombre de la Asamblea, del 29 de abril al 1 de mayo de 2024. En cambio, en su 29.ª sesión, celebrada del 5 al 8 de noviembre de 2024, la Asamblea logró alcanzar el quórum.

En cada sesión, los órganos rectores tomaron nota de los acontecimientos y adoptaron decisiones respecto de varios asuntos, entre ellos los que se detallan a continuación.

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

Durante la reunión de abril de los FIDAC, el Director manifestó su preocupación por el gran número de buques tanque que efectúan operaciones peligrosas desprovistos de seguro o con una cobertura insuficiente, con el consiguiente riesgo para los Estados Miembros, el medio ambiente y los contribuyentes de los FIDAC. Añadió que los FIDAC habían seguido de cerca el aumento de las operaciones ilegales en el sector marítimo realizadas por la "flota oscura" o "flota en la sombra". También se refirió a los siniestros acaecidos en Trinidad y Tobago y en los estrechos de Dinamarca, así como otras situaciones en las que había estado a punto de producirse un siniestro grave.

El Director había planteado este problema durante la reunión del 111.º periodo de sesiones del Comité Jurídico de la OMI y su preocupación había sido compartida por varios Estados Miembros presentes en esa reunión. Muchas delegaciones también se refirieron a este tema en la reunión de los FIDAC y los órganos rectores llegaron a la conclusión de que era necesario que todos quienes participaban en las actividades de transporte de hidrocarburos se emplearan más a fondo para garantizar la implantación de los mayores niveles de seguridad. La mayoría de los Estados que hicieron uso de la palabra eran Miembros del Fondo Complementario, a quienes preocupaban las posibles consecuencias de un siniestro que afectara a uno de sus Estados Miembros y el efecto en los contribuyentes del Fondo Complementario.

En la reunión de noviembre la Secretaría volvió a mencionar el tema y puso de manifiesto los problemas, riesgos y peligros asociados, así como el posible efecto de las sanciones internacionales en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, llamando la atención sobre las orientaciones publicadas por el Comité Jurídico de la OMI y las repercusiones para muchos de los clubes del International Group, que ya no pueden, como antes, asegurar buques dedicados al comercio y transporte de petróleo crudo ruso. El Director aprovechó la oportunidad para recordar a los Estados Miembros su obligación en virtud del CRC de 1992 de asegurarse de que los buques tanque estén en posesión de un certificado CRC y señaló que, de no hacerlo, el Estado de abanderamiento podría incurrir en responsabilidad. Durante el debate de esta cuestión en la reunión, varias delegaciones compartieron la preocupación del Director.

Riesgos que suponen los buques no asegurados o inseguros

Tras los debates mantenidos durante las sesiones de abril de 2024 de los órganos rectores, motivados por el informe sobre el siniestro del Gulfstream presentado al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, se encomendó al Director la preparación de proyectos de resolución para la Asamblea del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario sobre la cuestión de los buques que no están asegurados o no cumplen las condiciones de seguridad. Los borradores iniciales fueron examinados en dichas sesiones, y se dieron instrucciones al Director de recabar observaciones y preparar versiones revisadas de las resoluciones para las sesiones de noviembre. Asimismo, se le encomendó actualizar las orientaciones internas del Departamento de Reclamaciones a fin de establecer procedimientos más detallados para la recopilación de información y la identificación de las partes responsables tras un siniestro, así como elaborar un nuevo documento de orientación post-siniestro para los Estados Miembros, con el propósito de facilitar la investigación de las circunstancias en torno a un siniestro de contaminación por hidrocarburos.

Durante las deliberaciones sobre estas cuestiones en las sesiones de noviembre de 2024 de los órganos rectores, varias delegaciones que hicieron uso de la palabra ratificaron su apoyo general, tanto al proyecto de orientaciones para los Estados Miembros como a los proyectos de resolución. Muchas otras delegaciones reiteraron su preocupación por el creciente riesgo para el régimen internacional de responsabilidad e indemnización como consecuencia del aumento del transporte de hidrocarburos por buques que no están asegurados o que no cumplen las condiciones de seguridad, y afirmaron que la adopción de las resoluciones era un paso urgente e importante para tratar de hacer frente a este problema.

Los órganos rectores tomaron nota con satisfacción de que el procedimiento interno a seguir por la Secretaría en caso de que se produjera un siniestro había sido actualizado para incluir detalles adicionales sobre la información necesaria para determinar la aplicabilidad del CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, y para identificar a las partes implicadas.

Los órganos rectores decidieron refrendar las orientaciones para los Estados Miembros, a reserva de las enmiendas que habían sido acordadas durante las sesiones, y adoptaron las resoluciones revisadas sobre el Aumento de la visibilidad de los riesgos que suponen los buques que no están asegurados o que no cumplen las condiciones de seguridad (Resolución N.º 14 de la Asamblea del Fondo de 1992 y Resolución N.º 6 de la Asamblea del Fondo Complementario).



Antonio Bandini
(Italia),
presidente de la Asamblea del Fondo de 1992
de marzo de 2021 a noviembre de 2024

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

En noviembre de 2024, tras una serie de reuniones mantenidas con representantes del sector petrolero para analizar la creación de un procedimiento normalizado para determinar cuándo un buque que pueda operar como petrolero y como químico 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 *Documento de orientación para los Estados Miembros – Consideración de la definición de "buque"*. El propósito de esta nota sería establecer un procedimiento que ayude a determinar si un buque está clasificado como tal en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 o del artículo I 1) del CRC de 1992.

Los órganos rectores refrendaron el texto de la nota a pie de página para su futura inclusión en la publicación de los FIDAC, tal y como se había propuesto. Además, decidieron que la propuesta presentada por una delegación para modificar el texto, y la propuesta para insertar la nota a pie de página también en el párrafo 3.1 4), fueran examinadas conjuntamente con la interpretación del significado de la palabra "residuos" en una futura sesión.



La financiación de los gastos derivados de los siniestros del Marine Honour, el Gulfstream y el Princess Empress

A raíz de las decisiones del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de autorizar al Director a efectuar pagos de indemnización en relación con los siniestros del *Marine Honour* y el *Gulfstream*, la Asamblea del Fondo de 1992 aprobó el establecimiento de dos nuevos fondos de reclamaciones importantes y la recaudación de contribuciones para ambos siniestros. También aprobó una nueva recaudación de contribuciones para el ya existente Fondo de Reclamaciones Importantes del *Princess Empress*. Más información en la página 32.

Decisiones clave relacionadas con la administración de la Organización

Estas decisiones incluyeron la aprobación en las sesiones de noviembre de 2024 de los estados financieros de 2023 y la adopción de un presupuesto administrativo para el Fondo de 1992 de £5 775 384 para 2025. La Asamblea del Fondo de 1992 también decidió mantener su capital de operaciones en £15 millones en el año presupuestario 2025 y recaudar contribuciones de 2024 por un total de £13 millones para el Fondo General, pagaderas antes del 1 de marzo de 2025. Sin embargo, se tomó nota de la opinión del Director de que, dado el aumento del riesgo de que se produzcan siniestros y el incremento de los costes de indemnización y del riesgo de que haya buques tanque navegando sin seguro o con un seguro insuficiente, el capital de operaciones del Fondo de 1992 debería incrementarse de £15 millones a £22 millones durante dos años (2026 y 2027) mediante un aumento en la recaudación de contribuciones al Fondo General. Más información en la página 32.

Informe del Órgano de Auditoría común y nombramiento del auditor externo

En noviembre de 2024, el Órgano de Auditoría común presentó su informe anual a los órganos rectores, en el que expone la labor realizada desde la reunión de noviembre de 2023 de los FIDAC, con una descripción pormenorizada de sus ámbitos de particular interés de conformidad con su programa de trabajo convenido. La Asamblea del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario tomaron nota de la recomendación del Órgano de Auditoría en relación con el próximo auditor externo de los FIDAC y nombraron a Forvis Mazars para un periodo de cuatro años, esto es, para los ejercicios económicos de 2026 a 2029, a reserva de que las evaluaciones anuales del desempeño sean satisfactorias. Los órganos rectores también refrendaron la recomendación del presidente de la Asamblea del Fondo de 1992 de que se renovase el nombramiento de Alison Baker como experta externa del Órgano de Auditoría común para un segundo mandato trienal, hasta el 31 de diciembre de 2027.

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

En el momento de la celebración de la reunión de noviembre de 2024, solo un Estado Miembro del Fondo Complementario no había completado la presentación de los informes sobre hidrocarburos de 2023. Sin embargo, de entre los Estados Miembros del Fondo de 1992, 27 no habían aún presentado sus informes de 2023, y algunos de ellos no los habían presentado durante varios años. Este problema sigue siendo una preocupación considerable para los órganos rectores y, como se solicitó en sesiones anteriores, el Director, junto con el Órgano de Auditoría, ha explorado formas de alentar a los Estados a cumplir con las obligaciones que les corresponden en virtud de los Convenios de 1992. En noviembre de 2024 se informó a los órganos rectores de que se había notificado a 20 Estados que la Resolución N.º 12 de la Asamblea del Fondo de 1992 les era aplicable. Con arreglo a dicha Resolución, el pago de indemnización a las autoridades gubernamentales de un Estado afectado por un siniestro se pospondría si ese Estado tuviese informes sobre hidrocarburos o contribuciones pendientes en relación con dos o más años.

El Director instó a todos los Estados a presentar informes sobre hidrocarburos de manera oportuna y precisa, y a asegurarse de que el pago de las contribuciones se efectúe con prontitud, dado que esto repercute en la capacidad de los FIDAC para poner en práctica un sistema equitativo de recaudación de contribuciones que garantice que las víctimas de contaminación por hidrocarburos en los Estados Miembros sean indemnizadas plenamente por las pérdidas o daños sufridos. El Director anunció además que se había realizado un progreso considerable en la aplicación de la Resolución N.º 13 de la Asamblea del Fondo de 1992 y la Resolución N.º 5 de la Asamblea del Fondo Complementario,

que lo autorizaban a expedir facturas con arreglo a un cálculo, incluidas facturas con carácter retroactivo aplicables a periodos pasados, cuando no se hubieran presentado informes sobre hidrocarburos. Más información en las páginas 34 y 35.

Convenio SNP de 2010

En la reunión de abril de 2024 se ofreció información actualizada sobre el estado del Convenio SNP de 2010 y el plan de acción de las tareas que debía llevar a cabo la Secretaría del Fondo de 1992 en relación con los preparativos para su entrada en vigor. Con el fin de promover la celebración de nuevos debates acerca de la implantación práctica del Convenio, en particular en lo relativo a los requisitos de notificación, la Secretaría, en colaboración con la OMI, organizó un seminario acerca del Convenio SNP de 2010 que tuvo lugar inmediatamente después de la clausura de la reunión de los FIDAC, el 1 y 2 de mayo de 2024.

En la reunión de noviembre, Alemania, Bélgica, los Países Bajos y Suecia informaron a la Asamblea del Fondo de 1992 sobre su compromiso de adoptar las medidas necesarias para depositar, de manera simultánea, sus respectivos instrumentos de ratificación del Convenio SNP de 2010 a principios del verano de 2025, lo cual constituiría un hito importante con miras a la entrada en vigor del Convenio, que estaría prevista entonces para 2027. 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 £799 000 en el presupuesto de 2025 para que el Fondo de 1992 cubra los costes de dichos preparativos y otras tareas administrativas en relación con el Fondo SNP.



François Marier
(Canadá),
presidente de la Asamblea del Fondo Complementario desde octubre de 2022
y presidente electo de la Asamblea del Fondo de 1992 desde noviembre de 2024

Asamblea del Fondo Complementario

La Asamblea del Fondo Complementario también se reunió dos veces en 2024: celebró su 12.ª sesión extraordinaria y su 21.ª sesión ordinaria simultáneamente con los órganos rectores del Fondo de 1992. Participó en los debates y aprobó o tomó nota de las decisiones adoptadas por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo de 1992 en relación con varias cuestiones que también son relevantes para el Fondo Complementario. La Asamblea del Fondo Complementario aprobó los estados financieros de 2024 del Fondo Complementario, así como un presupuesto administrativo para 2025 de £60 510, y decidió mantener su capital de operaciones en £1 000 000. También se acordó una comisión de administración de £44 000 a pagar al Fondo de 1992 para el ejercicio fiscal de 2025, aprobada por la Asamblea en noviembre de 2024.



Todos los documentos, incluidas las Actas de las decisiones de las reuniones de 2024 de los órganos rectores, están disponibles en la sección de Servicios de Documentos del sitio web.



Fechas de las futuras reuniones

las semanas del
**28 de abril y el
20 de octubre de 2025**

Se decidió que las próximas sesiones de los órganos rectores se celebrarían durante las semanas del 28 de abril y el 20 de octubre de 2025. Los órganos rectores instruyeron al Director para que explorara los arreglos prácticos con la OMI para llevar a cabo reuniones híbridas, incluyendo el sistema de inscripción, los recursos necesarios y los costes asociados, y que informara sobre sus resultados en la próxima sesión, teniendo en cuenta las discusiones y decisiones del Consejo de la OMI en noviembre de 2024. Mientras tanto, las reuniones de los FIDAC seguirán realizándose de forma presencial, complementadas con un servicio de *streaming* pasivo.

Despedida al presidente saliente de la Asamblea del Fondo de 1992



Antes de la clausura de las sesiones de noviembre de 2024 y con el Director a la cabeza, las delegaciones dieron las gracias al embajador Bandini, presidente saliente de la Asamblea del Fondo de 1992, por su contribución a la Organización. El Director señaló que el Embajador había dirigido las reuniones con elocuencia y humor, aprovechando la experiencia que le dio una larga carrera en el servicio diplomático, siempre buscando fomentar el diálogo y llegar a acuerdos amistosos. En nombre de la Asamblea y la Secretaría, le agradeció su servicio y le entregó un adorno de vidrio grabado en reconocimiento. El Embajador pronunció un discurso de despedida en el que expresó su orgullo por el trabajo de la Organización y agradeció al Director, a la Secretaría y a todas las delegaciones por haber hecho de su tiempo como presidente una experiencia significativa y gratificante.

Muchas delegaciones, incluidos sus colegas italianos, aprovecharon la oportunidad para expresar su reconocimiento por el ejemplar servicio que el Embajador prestó como presidente de la Asamblea del Fondo de 1992, por su liderazgo y su dedicación tanto a la Organización como a la comunidad marítima y al servicio diplomático en general. Fue elogiado por su hábil conducción de debates que a veces fueron difíciles durante sus tres años como presidente, lo que se consideró invaluable para el trabajo de los FIDAC, pero también por su compromiso de larga data con la protección del medio marino en general. Los discursos completos del Director y del embajador Bandini están incluidos en el Acta de decisiones de las sesiones.

Asistencia a las sesiones de abril de 2024



Asistencia a las sesiones de noviembre de 2024



60 Administración financiera

61 Principales datos financieros de 2024

63 Resumen de los Fondos de Reclamaciones Importantes

A hand is shown holding a transparent globe. The globe is overlaid with a network of glowing blue lines and various currency symbols including the dollar sign (\$), Euro symbol (€), and Yen symbol (¥). The background is a blurred image of a person's hands working on a computer keyboard.

Examen financiero

Administración financiera

El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario cuentan con sendos Fondos Generales que cubren sus respectivos gastos de administración, incluidos los costes de administración de la Secretaría común y, en lo que respecta al Fondo de 1992, los pagos de indemnización y los gastos relacionados con reclamaciones hasta una cuantía máxima de 4 millones de DEG por siniestro (alrededor de £4,2 millones). Para los siniestros en que la cuantía total de los pagos excede esa cifra se establecen Fondos de Reclamaciones Importantes por separado. También se establece un Fondo de Reclamaciones para cualquier siniestro por el cual el Fondo Complementario deba pagar una indemnización. Dado que no ha habido siniestros en los que haya debido intervenir el Fondo Complementario, no se ha establecido ningún Fondo de Reclamaciones.

Los estados financieros, preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (NICSP), ofrecen una visión integral de la situación financiera y el rendimiento financiero de la Organización como entidad. Las actividades de los FIDAC se han clasificado en segmentos a partir de los Fondos Generales y de los Fondos de Reclamaciones Importantes. La información sobre cada flujo de actividad se facilita en las notas a los estados financieros.

El ejercicio económico va de enero a diciembre, y la información relativa a los ingresos y gastos de 2024 se publica en el presente informe anual. Las cuentas anuales se someten a auditoría externa, son revisadas por el Órgano de Auditoría y posteriormente se presentan a los órganos rectores para su aprobación durante las sesiones de octubre/noviembre. Una vez aprobadas, se compilan y se publican bajo el título de "Examen financiero" en el sitio web de los FIDAC (www.fidac.org), en la página de Publicaciones.

Claire Montgomery
Gerente de Finanzas



El Fondo 1992 experimenta una alta fluctuación interanual en sus ingresos y gastos. Los gastos en indemnización, financiados por los contribuyentes, están determinados por la actividad en respuesta a siniestros, que son esporádicos por naturaleza. El año 2024 es un buen ejemplo de la rapidez con que pueden cambiar los requisitos, ya que en noviembre los Estados Miembros autorizaron al Director a pagar indemnización en relación con cuatro siniestros. Somos conscientes de que las recaudaciones grandes e impredecibles suponen una carga para los contribuyentes, pero la Organización mantiene el principio de recaudar fondos solo cuando es necesario. En el equipo de Finanzas seguimos ofreciendo asistencia y nos esforzamos en proporcionar información clara y accesible con prontitud cada vez que se toman decisiones clave que afectan a nuestros contribuyentes.

1

Finaliza el ejercicio económico
31 DE DICIEMBRE

2

Se preparan los estados financieros y se auditan las cuentas
ENERO-MARZO

3

El Órgano de Auditoría común examina los estados financieros
ABRIL

4

Los órganos rectores aprueban los estados financieros
OCTUBRE/NOVIEMBRE

5

Se publican los estados financieros
NOVIEMBRE

Principales datos financieros de 2024

Cifras redondeadas de ingresos y gastos a reserva de la auditoría del auditor externo (preparadas con arreglo a las NICSP sobre base contable de devengo)

Fondo de 1992

INGRESOS 2024

CONTRIBUCIONES PAGADERAS EN 2024		£
Fondo General		10 000 000
Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Bow Jubail</i>		20 000 000
Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Princess Empress</i>		10 000 000
Recaudaciones de años anteriores		76 000
OTROS INGRESOS		£
Reembolso del club P&I en virtud del STOPIA 2006 (enmendado en 2017)		4 060 000
Intereses sobre inversiones		3 217 000
Contribuciones en especie		200 000
Comisión de administración pagadera por el Fondo Complementario		42 000
TOTAL DE INGRESOS		47 595 000

COSTES ADMINISTRATIVOS 2024

SECRETARÍA COMÚN		£
Presupuesto (excluidos los honorarios del auditor externo correspondientes a los respectivos FIDAC)		5 382 018
Gastos (excluidos los honorarios del auditor externo correspondientes a los respectivos FIDAC)		4 985 300
Honorarios del auditor externo respecto del Fondo de 1992		74 235
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS DEL FONDO DE 1992		5 059 535

GASTOS EN RECLAMACIONES 2024

SINIESTRO	INDEMNIZACIÓN	GASTOS RELACIONADOS CON RECLAMACIONES	TOTAL
	£	£	£
<i>Prestige</i>	-	53 779	53 779
<i>Alfa I</i>	-	6 540	6 540
<i>Nesa R3</i>	-	15 715	15 715
<i>Agia Zoni II</i>	300 414	229 283	529 697
<i>Bow Jubail</i>	8 194 980	105 496	8 300 476
Siniestro en Israel	1 232 116	136 972	1 369 088
<i>Princess Empress</i>	12 406 792	1 285 691	13 692 483
<i>Gulfstream</i>	-	273 797	273 797
<i>Marine Honour</i>	-	528 201	528 201
Otros siniestros	33 819	121 769	155 588
TOTAL DE GASTOS EN RECLAMACIONES	22 168 121	2 703 464	24 925 364

Fondo Complementario

INGRESOS 2024		£
CONTRIBUCIONES PAGADERAS EN 2024		
Recaudaciones de años anteriores		-
OTROS INGRESOS		
Intereses sobre inversiones		67 500
TOTAL DE INGRESOS		67 500

GASTOS 2024		£
COSTES ADMINISTRATIVOS		
Comisión de administración pagadera al Fondo de 1992		42 000
Honorarios del auditor externo		6 090
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS DEL FONDO COMPLEMENTARIO		48 090

Resumen de los Fondos de Reclamaciones Importantes

Los primeros 4 millones de DEG (equivalente en libras esterlinas) de cada siniestro se pagan con cargo al Fondo General y cubren el pago de indemnizaciones y de gastos relacionados con reclamaciones. Para los siniestros en que la cuantía total de los pagos excede esta cifra se establecen Fondos de Reclamaciones Importantes. Estos costes acumulativos de los siniestros incluyen los gastos con cargo al Fondo General y con cargo a los Fondos de Reclamaciones Importantes. Todos los pagos de indemnización se efectúan en la moneda del Estado en el que sucede el siniestro. Véanse las páginas 23 a 29 para mayor información acerca de cada siniestro.

GASTOS ACUMULATIVOS DE LOS SINIESTROS HASTA EL 31/12/2024 (SIN AUDITAR)	Prestige	Hebei Spirit	Alfa I	Nesa R3	Agia Zoni II	Bow Jubail	Siniestro en Israel	Princess Empress	Gulfstream	Marine Honour
	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Indemnización pagada hasta el 31/12/2023	106 621 900	119 575 604	10 856 126	6 703 800	14 576 221	-	910 322	12 563 429	-	-
Indemnización pagada en 2024	-	-	-	-	300 414	8 194 980	1 232 116	12 406 792	15 412	18 406
Indemnización reembolsada en virtud del STOPIA 2006 (enmendado en 2017)	-	-	-	-	-	(4 060 052)	-	(8 738 633)	-	-
Total en concepto de indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta el 31/12/2024	106 621 900	119 575 604	10 856 126	6 703 800	14 876 635	4 134 928	2 142 438	16 231 588	15 412	18 406
Gastos relacionados con reclamaciones pagados hasta el 31/12/2023	24 772 856	37 687 762	1 009 833	489 104	4 407 724	380 616	349 935	817 846	-	-
Gastos relacionados con reclamaciones pagados en 2024	53 779	4 120	6 540	15 715	229 283	105 496	136 972	1 285 691	273 797	528 201
Total de gastos relacionados con reclamaciones pagados hasta el 31/12/2024	24 826 635	37 691 882	1 016 373	504 819	4 637 007	486 112	486 907	2 103 537	273 797	528 201
Total de gastos (base de efectivo, incluidos 4 millones de DEG pagados para cada siniestro con cargo al Fondo General)	131 448 535	157 267 486	11 872 499	7 208 619	19 513 642	4 621 041	2 629 345	18 335 125	289 208	546 608

Los Fondos de Reclamaciones Importantes se contabilizan conforme a la base contable de devengo, lo cual quiere decir que para efectos contables se reconocen los intereses producidos por las inversiones, las provisiones para indemnizaciones, las ganancias y pérdidas por variaciones de cambio en moneda extranjera y otros activos y pasivos. Los balances completos de cada Fondo de Reclamaciones Importantes se publican en los estados financieros.

SALDOS DE LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES	Prestige	Hebei Spirit	Alfa I	Nesa R3	Agia Zoni II	Bow Jubail	Siniestro en Israel	Princess Empress	Gulfstream	Marine Honour
	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Saldo del Fondo al 31/12/2024 (sobre base contable de devengo; véanse los estados financieros para mayor información)	356 000	-	65 900	319 300	27 068 900	19 538 800	6 759 100	(4 623 000)	-	-
Provisión para indemnizaciones al 31/12/2024, añadida	665 800	-	-	-	361 600	-	273 600	202 500	-	-
Saldo de los Fondos al 31/12/2024 (base de efectivo ajustado)	1 021 800	-	65 900	319 300	27 430 500	19 538 800	7 032 700	(4 420 500)	-	-

Cuando se establece un Fondo de Reclamaciones Importantes, los órganos rectores pueden decidir recaudar contribuciones. Véase la página 32 para mayor información acerca de las contribuciones. Por lo general, las recaudaciones se aprueban en la reunión de octubre/noviembre, las facturas se expiden a los contribuyentes en noviembre y el pago de las contribuciones se realiza el siguiente mes de marzo, excepto en el caso de las contribuciones de pago diferido.

CONTRIBUCIONES RECAUDADAS PARA LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES	Prestige	Hebei Spirit	Alfa I	Nesa R3	Agia Zoni II	Bow Jubail	Siniestro en Israel	Princess Empress	Gulfstream	Marine Honour
	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Contribuciones recaudadas, pagaderas a más tardar en marzo de 2024	119 000 000	124 200 000	8 075 000	3 600 000	41 000 000	20 000 000	7 000 000	10 000 000	-	-
Contribuciones de 2024, pagaderas el 1 de marzo de 2025	-	-	-	-	-	-	-	10 000 000	10 000 000	20 000 000
Total de contribuciones recaudadas o aprobadas	119 000 000	124 200 000	8 075 000	3 600 000	41 000 000	20 000 000	7 000 000	20 000 000	10 000 000	20 000 000

Fotografías

Portada y páginas 7, 9, 14, 21 y 28

Alamy

Interior de portada

Getty Images

Páginas 4, 31, 34, 36, 43 y 58

Shutterstock

Páginas 6 a 9, 16 a 19, 46-47 y 50 a 57

Alistair Veryard Photography Limited

Páginas 8, 18, 21, 23 a 25, 30, 38, 40-41, 45 y 60

FIDAC

Páginas 13, 16 y 17

You Inspire Photography

Página 24

ITOPF

Página 25

Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur

Páginas 26 y 27

Gobierno de Trinidad y Tobago

Página 28

Hans de Visser

Página 45

Cedre

Página 45

OMI

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

Copyright ©FIDAC 2025

La reproducción de esta publicación está permitida exclusivamente con fines personales y educativos, pero se deberá incluir la fuente.

Queda prohibida la reproducción, arriendo o préstamo con fines comerciales.

Se reservan todos los demás derechos.

Diseñado por *thecircus.uk.com*

Otras publicaciones

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

General



Visión global



Textos de los Convenios



Examen financiero
(Fondo de 1992)



Examen financiero
(Fondo Complementario)



Guía para los hidrocarburos persistentes sujetos a contribución

Orientaciones para los Estados Miembros



Medidas para facilitar el proceso de tramitación de reclamaciones



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



Consideración de la definición de "buque"



Orientaciones para los Estados Miembros en relación con la investigación de las circunstancias que rodean a un siniestro de contaminación por hidrocarburos que involucra a buques no asegurados o inseguros

Escanee el código QR para acceder a las publicaciones



Paquete de información sobre reclamaciones



Manual de reclamaciones



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



Orientaciones para presentar reclamaciones en el sector del turismo



Orientaciones para presentar reclamaciones por limpieza y medidas preventivas



Orientaciones para presentar reclamaciones por daños al medio ambiente



Ejemplo de formulario de reclamación



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

4 Albert Embankment

Londres SE1 7SR

Reino Unido

Correo electrónico: info@iopcfunds.org

Sitio web: www.fidac.org

