



2025

Informe anual de 2025

Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos



Informe anual de 2025

Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

INTRODUCCIÓN

Visión global de los Fondos	03
Los FIDAC en 2025: observaciones de los presidentes	04
Los FIDAC en 2025: reseña del Director	06
Membresía	08
Organizaciones y Estados observadores	10

REVISIÓN OPERACIONAL

Secretaría y Administración	13
Siniestros que afectan a los FIDAC	16
Informes sobre hidrocarburos y contribuciones	23
Relaciones exteriores	28
El Convenio SNP de 2010	31

ÓRGANOS RECTORES

Estructura de los órganos rectores y titulares de los puestos en 2025	36
Sesiones de los órganos rectores en 2025	37

EXAMEN FINANCIERO

Administración financiera	42
Principales datos financieros de 2025	43
Resumen de los Fondos de Reclamaciones Importantes	45

OTRAS PUBLICACIONES	46
---------------------	----

CRÉDITOS	47
----------	----

Visión global de los Fondos

Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) proporcionan indemnización económica 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:

En funcionamiento desde hace más de **45 años**



Establecidos por la **OMI** mediante **convenios internacionales**



Costeados por la **industria petrolera**, gestionados por los **Gobiernos**



Un sistema uniforme basado en **tratados internacionales**



Hasta USD 1 000 millones disponibles en **concepto de indemnización**



Un equipo con amplia **experiencia** y dispuesto a **ayudar**



Implicados en más de **150 siniestros** en **todo el mundo**



Este informe se centra en la labor llevada a cabo por los FIDAC durante 2025. Para obtener más información sobre la Organización, el marco jurídico en el que se sustenta y su historia, visite el sitio web www.fidac.org

Observaciones de los presidentes

“

Me complace presentar este Informe anual, el primero desde mi elección como presidente de la Asamblea del Fondo de 1992 en noviembre de 2024, y una oportunidad para reflexionar sobre la importante labor realizada por la Organización y sus Estados Miembros durante el último año. He asistido a las reuniones de los FIDAC desde 2005. Eventualmente me convertí en jefe de la delegación canadiense y, más tarde, en presidente de la Asamblea del Fondo Complementario durante un mandato de dos años. Durante todo este tiempo he tenido el privilegio de ser testigo de primera mano del papel vital que desempeña la Organización para garantizar la implantación eficaz del régimen internacional de responsabilidad e indemnización. A lo largo de las décadas, los FIDAC han tenido un impacto positivo de gran alcance en el mundo y nuestra labor sigue siendo tan importante hoy como el día en que se fundó la Organización.

Durante las dos reuniones de los órganos rectores celebradas en el último año, se invitó a los Estados Miembros a adoptar decisiones importantes y a brindar orientación al Director respecto de una amplia gama de cuestiones cruciales para el éxito continuo del régimen. Estas prioridades incluían asuntos financieros, administrativos y de política. En las páginas 38 a 40 se ofrecen más detalles sobre esos debates.

El funcionamiento eficaz del régimen depende de la participación activa de los Estados Miembros y de la amplia representación de opiniones durante los debates en las sesiones de los órganos rectores. Como presidente, valoro el espíritu de colaboración y de búsqueda de soluciones que las delegaciones aportan a las reuniones. En su reunión de abril de 2025, los órganos rectores decidieron que, a partir de noviembre de 2025, todas las reuniones de los FIDAC se celebrarían en formato híbrido. Me complace señalar que en noviembre de 2025 los órganos

rectores celebraron su primera reunión plenamente híbrida. Este nuevo enfoque logró una mayor participación y aseguré que, además de la participación presencial de las delegaciones en Londres, los expertos técnicos en las capitales de los Estados Miembros también pudieran beneficiarse de los debates y, cuando procediera, contribuir a ellos. Fue muy alentador dar la bienvenida a nuevos Estados y a otros que no pudieron enviar delegados en persona, incluidos aquellos que no habían participado en los últimos años. En este sentido, quisiera dar mi más calurosa bienvenida a Irak, que se convirtió en el 123.º Estado Miembro del Fondo de 1992.

A lo largo de los años, también he tenido el placer de contribuir a los esfuerzos destinados a promover el Convenio SNP de 2010, incluida la coordinación de grupos de trabajo por correspondencia y la presidencia de talleres organizados por la Organización Marítima Internacional en cooperación con los FIDAC. Las actualizaciones compartidas por la Secretaría durante el año indicaron un impulso acelerado hacia la entrada en vigor del

Convenio SNP de 2010 en un futuro próximo, lo que fortalecerá aún más el régimen internacional de responsabilidad e indemnización. Estamos a las puertas de lograr la entrada en vigor de este convenio de vital importancia.

Por último, quisiera reconocer las importantes contribuciones del Director y de los dedicados miembros de la Secretaría, cuya experiencia y compromiso respaldan el funcionamiento eficaz de la Organización, así como la implicación continua de los Estados Miembros. Sus esfuerzos colectivos sostienen los principios de este singular sistema internacional y garantizan que siga funcionando en beneficio de quienes se ven afectados por siniestros de contaminación por hidrocarburos.

Espero con interés seguir desempeñando mis funciones junto a mis colegas presidentes en 2025 y trabajar con los Estados Miembros, las organizaciones no gubernamentales, el Director y la Secretaría para seguir fortaleciendo este importante marco internacional.

**François Marier**

Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992

“

Como presidente, valoro el espíritu de colaboración y de búsqueda de soluciones que las delegaciones aportan a las reuniones.

Observaciones de los presidentes

“

Fue un honor presidir las sesiones de la Asamblea del Fondo Complementario en mayo y en noviembre de 2025, y me complace enormemente reflexionar sobre la labor de la Organización durante el último año. Durante muchos años representé a la delegación del Reino Unido en las reuniones de los FIDAC y, desde 2017, ejercí como primer vicepresidente de la Asamblea del Fondo Complementario. Ahora, tras mi nombramiento como presidente en noviembre de 2024, he adquirido una comprensión más profunda de la labor de la Secretaría y del importante papel que desempeñan los Estados Miembros y otras delegaciones en el éxito del régimen internacional de responsabilidad e indemnización.

Afortunadamente, en 2025 no se produjeron siniestros que afectaran al Fondo Complementario. No obstante, es necesario trabajar cada año para garantizar una respuesta rápida y eficaz en caso de que un siniestro grave de contaminación afecte a un Estado Miembro. Esencial para esa labor es la adopción de decisiones por parte de la Asamblea, en particular en lo que respecta a la presentación de informes y la elaboración de presupuestos y, por supuesto, el trabajo del Director y de la Secretaría en relación con la facilitación de formación en materia de preparación y la promoción de la implantación plena y adecuada de los Convenios de 1992 y del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

Me complace especialmente que las Islas Salomón se hayan convertido en el último Estado en adherirse al Fondo Complementario en noviembre de 2025. Es alentador observar que un Estado con un litoral potencialmente tan vulnerable contará con la protección financiera que ofrece el Fondo Complementario, y espero que otros Estados consideren la posibilidad de adherirse al Protocolo en 2026. Por supuesto, durante el próximo año, seguiré estando disponible para ayudar a los Estados en todo lo que pueda. Aguado con interés seguir trabajando con mis colegas presidentes, con el Director y con la Secretaría, y espero que todos los Miembros del Fondo Complementario estén representados en la próxima sesión de la Asamblea, ya sea en persona o a distancia.



Andrew Angel

Presidente de la Asamblea del Fondo Complementario

“

Me complace especialmente que las Islas Salomón se hayan convertido en el último Estado en adherirse al Fondo Complementario en noviembre de 2025. Es alentador observar que un Estado con un litoral potencialmente tan vulnerable contará con la protección financiera que ofrece el Fondo Complementario.

“

Junto con la Secretaría de los FIDAC, comenzamos el año 2025 con una labor significativa por encarar en diversas áreas clave. Por supuesto, nuestro principal objetivo era proporcionar el pronto pago de indemnización a quienes sufrían el impacto de los recientes siniestros de contaminación por hidrocarburos.

Afortunadamente, tras haber recibido la aprobación de la Asamblea del Fondo de 1992 en noviembre del año anterior, había podido recaudar suficientes contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes pertinentes y al Fondo General para cumplir con el pago de las reclamaciones aprobadas. Cabe destacar nuevamente que el apoyo de los Estados Miembros y de los contribuyentes, tanto en la presentación de informes sobre hidrocarburos como en el pago puntual de las contribuciones, fue clave para la gestión financiera de los FIDAC y el buen funcionamiento del sistema.

En ese contexto, a lo largo de 2025 la Organización continuó adoptando medidas para salvaguardar el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, en particular ante la evolución del panorama geopolítico y los posibles efectos de las sanciones internacionales sobre sus operaciones. A lo largo del año, la Secretaría siguió colaborando estrechamente con los Estados Miembros y las partes interesadas, y proporcionó más formación y apoyo a través de una serie de iniciativas de creación de capacidad y acceso a publicaciones clave. Entre ellas se incluyen las nuevas ediciones de los *Textos de los Convenios* y las versiones actualizadas del *Documento de orientación para los Estados Miembros – Consideración de la definición de "buque"* y de la *Guía para los hidrocarburos persistentes y sujetos a contribución*. A pesar de su reducido tamaño, la Secretaría aprovechó la tecnología para mejorar sus procesos de trabajo y la prestación eficaz de servicios a los Estados Miembros y a las partes interesadas a lo largo del año. Si bien las actividades y los logros de la Organización fueron diversos, me gustaría destacar algunos avances clave.



Gaute Sivertsen
Director

“

Estos avances reflejan el compromiso sostenido de la Secretaría con la capacidad de respuesta y la adaptabilidad para abordar las circunstancias particulares de cada siniestro, velando al mismo tiempo por que las reclamaciones se tramiten con prontitud y equidad.



Siniestro del *Marine Honour* (Singapur)

Siniestros en curso

A lo largo del año, la Secretaría trabajó en estrecha colaboración con los Estados afectados por siniestros de contaminación por hidrocarburos y con los principales interesados de toda la comunidad de respuesta a derrames. En respuesta al siniestro del *Terranova*, el establecimiento de una oficina conjunta para la presentación de reclamaciones y de centros móviles de recogida de reclamaciones mejoró la accesibilidad y contribuyó a un trato justo y eficaz de los reclamantes en el marco del régimen. En relación con ese siniestro, se recibieron cerca de 35 000 reclamaciones, que están siendo evaluadas. En relación con el siniestro del *Princess Empress*, se liquidaron 34 063 reclamaciones y se pagaron indemnizaciones a personas y entidades afectadas. Asimismo, durante el año se siguieron registrando avances en la recepción y liquidación de reclamaciones derivadas de los siniestros del *Gulfstream*, el *Marine Honour* y el *Bow Jubail*. Estos avances reflejan el compromiso sostenido de la Secretaría con la capacidad de respuesta y la adaptabilidad para abordar las circunstancias particulares de cada siniestro, velando al mismo tiempo por que las reclamaciones se tramiten con prontitud y equidad de conformidad con el mandato de los FIDAC. También demuestran los esfuerzos coordinados y la dedicación del personal en todos los niveles de la Organización.

Riesgos para el régimen internacional de responsabilidad e indemnización

En mis diversas reuniones con los Estados Miembros y las principales partes interesadas a lo largo del año pasado, llamé la atención sobre los posibles efectos de las sanciones en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, así como los riesgos que suponen los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad. Estas preocupaciones, incluidas las asociadas a la expansión de la llamada "flota oscura", también se debatieron en las dos reuniones de los órganos rectores de 2025. Sobre la base de las resoluciones adoptadas por los órganos rectores en 2024, impulsadas en parte por el siniestro del *Gulfstream*, la Secretaría publicó en marzo de 2025 nuevas *Orientaciones* para los Estados Miembros, con el objetivo de ayudarlos a investigar siniestros de contaminación por hidrocarburos, en particular en aquellos casos en que la información esencial —como la causa del derrame o el registro y el estado del seguro del buque— pueda no estar clara. En la página 39 se facilita más información.



Labor conjunta para proteger el sistema

En nuestra calidad de organización intergubernamental, el diálogo permanente con los Estados Miembros, los contribuyentes y otras partes interesadas sigue siendo fundamental para la implantación efectiva del régimen internacional. Durante el periodo examinado, la Secretaría llevó a cabo un amplio programa de iniciativas de creación de capacidad y divulgación en múltiples regiones, tanto en persona como a distancia. Estas iniciativas reforzaron la comprensión compartida de las responsabilidades respectivas de los Estados, los contribuyentes y la Secretaría, al tiempo que consolidaron las relaciones con los delegados de los órganos rectores y con las autoridades nacionales responsables de la presentación de informes sobre hidrocarburos, así como de la preparación y respuesta ante derrames. La cooperación con otras partes interesadas también potenció la labor de la Secretaría (véanse las páginas 28 a 30 para conocer más detalles). Además de sumarse a los FIDAC para impartir talleres y actividades de formación en conjunto, varios de nuestros socios estratégicos más cercanos siguieron contribuyendo activamente a los debates y proporcionaron asesoramiento y asistencia técnica sobre aspectos prácticos de nuestra tarea. Esto incluyó elaborar la versión revisada del *documento de orientación de los FIDAC sobre la definición de "buque"*.



Entrada en vigor del Convenio SNP de 2010

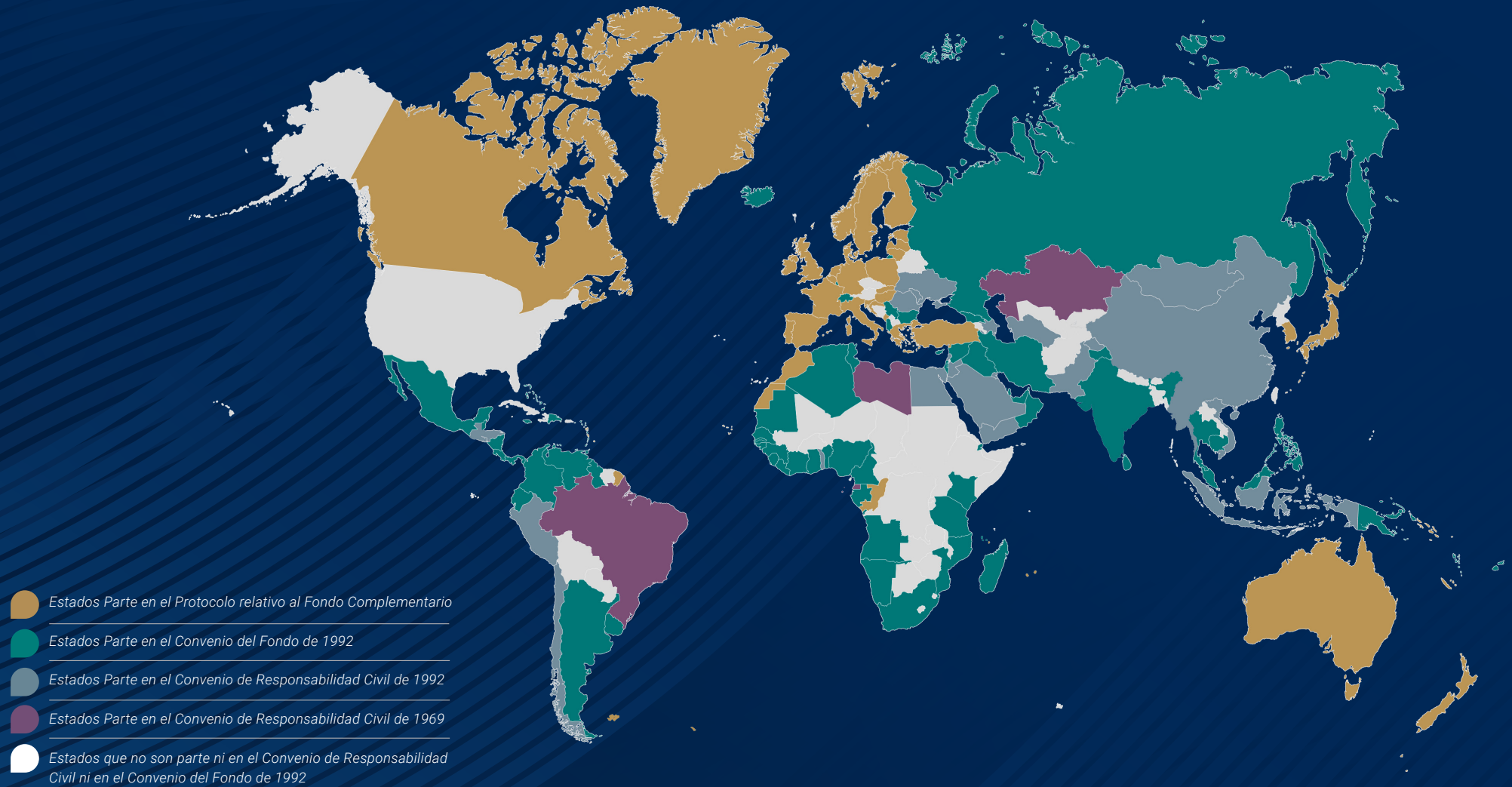
A medida que el sector del transporte marítimo avanza hacia la descarbonización, se prevé un aumento del transporte mundial de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP), lo que acarreará mayores riesgos con el consiguiente incremento del riesgo de siniestros. Esta tendencia, junto con siniestros recientes que involucran SNP en varias regiones, subraya la importancia del Convenio SNP de 2010 y los beneficios que ofrece a los Estados. La incorporación en diciembre de 2024 de la responsable del Proyecto SNP fortaleció la interacción de la Secretaría con los Estados Miembros y otras partes interesadas durante 2025.

En el 34.º periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI, celebrado en noviembre de 2025, cuatro Estados reafirmaron su compromiso de adherirse en 2026 al Protocolo SNP de 2010. Por tanto, confío en que el Convenio SNP de 2010 entre en vigor en 2027. La Secretaría ha intensificado sus esfuerzos de preparación para ese acontecimiento y durante 2025 se centró específicamente en desarrollar un sistema eficaz de notificación de las SNP, que será crucial para el éxito del Fondo SNP. En las páginas 31 a 34 se facilita más información.

A medida que reflexiono sobre los últimos cuatro años como Director de los FIDAC e inicio mi quinto año en el cargo, reafirmo mi sólido compromiso, junto con el excelente equipo de la Secretaría, de impulsar la labor de la Organización. Los logros de 2025 son testimonio de la dedicación y profesionalidad de nuestro personal y de la magnitud de nuestros esfuerzos colectivos. Desde mi elección, he mantenido mi compromiso de servir a los Estados Miembros y a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos, proteger los intereses de la Organización y garantizar que los FIDAC sigan adaptándose a la evolución de las necesidades. Cumplir el mandato básico de la Organización y mantener la eficacia del régimen internacional de responsabilidad e indemnización siguen siendo el eje central de estos esfuerzos. Hago extensivo mi sincero agradecimiento a la Secretaría, a los presidentes de los órganos rectores, al Órgano de Auditoría y al Órgano Asesor de Inversiones, así como a nuestros Estados Miembros y socios clave, por su continuo apoyo a nuestra labor y al régimen que la sustenta. Espero continuar nuestra estrecha colaboración en 2026.

Gaute Sivertsen
Director

Membresía



Membresía



34 Estados Miembros del Fondo Complementario

Alemania	Italia
Australia	Japón
Barbados	Letonia
Bélgica	Lituania
Canadá	Marruecos
Congo	Mauricio
Croacia	Montenegro
Dinamarca	Noruega
Eslovaquia	Nueva Zelanda
Eslovenia	Países Bajos
España	Polonia
Estonia	Portugal
Finlandia	Reino Unido
Francia	República de Corea
Grecia	Suecia
Hungría	Turquía
Irlanda	
Islas Salomón	
(a partir del 27/11/2026)	

123 Estados Miembros del Fondo de 1992

Albania	China*	Fiji	Islandia	Marruecos	Papúa Nueva Guinea	Sri Lanka
Alemania	Chipre	Filipinas	Islas Cook	Mauricio	Polonia	Sudáfrica
Angola	Colombia	Finlandia	Islas Marshall	Mauritania	Portugal	Suecia
Antigua y Barbuda	Comoras	Francia	Islas Salomón	México	Qatar	Suiza
Argelia	Congo	Gabón	(a partir del 27/11/2026)	Mónaco	Reino Unido	Tailandia
Argentina	Costa Rica	Gambia	Israel	Montenegro	República Árabe Siria	Tonga
Australia	Côte d'Ivoire	Georgia	Italia	Mozambique	República de Corea	Trinidad y Tobago
Bahamas	Croacia	Ghana	Jamaica	Namibia	República Dominicana	Túnez
Bahréin	Dinamarca	Granada	Japón	Nauru	República Unida de Tanzania	Turquía
Barbados	Djibouti	Grecia	Kenia	Nicaragua	Saint Kitts y Nevis	Tuvalu
Bélgica	Dominica	Guinea	Kiribati	Nigeria	Samoa	Uruguay
Belice	Ecuador	Guinea-Bisáu	Letonia	Niue	San Marino	Vanuatu
Benín	Emiratos Árabes	Guyana	Liberia	Noruega	San Vicente y las Granadinas	Venezuela (República Bolivariana de)
Brunei Darussalam	Unidos	Hungría	Lituania	Nueva Zelanda	Santa Lucía	
Bulgaria	Eslovaquia	India	Luxemburgo	Omán	Senegal	
Cabo Verde	Eslovenia	Irak	Madagascar	Países Bajos (Reino de los Países Bajos)	Serbia	
Camboya	España	Irán (República Islámica del)	Malasia	Palaos	Seychelles	
Camerún	Estonia	Irlanda	Maldivas	Panamá	Sierra Leona	
Canadá	Federación de Rusia		Malta		Singapur	

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

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 2025

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	



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.



La sede de la Secretaría de los FIDAC se encuentra en el mismo edificio que la Organización Marítima Internacional (OMI) en Londres (Reino Unido). Como organismo especializado de las Naciones Unidas, la OMI actúa como autoridad reguladora mundial del sector del transporte marítimo. En su calidad de organización intergubernamental establecida en virtud de convenios adoptados bajo los auspicios de la OMI, los FIDAC trabajan estrechamente con dicha organización, en particular en relación con los avances realizados por los Estados para la ratificación e implantación de los convenios pertinentes, así como en la realización de actividades de divulgación encaminadas a dar visibilidad al régimen internacional de responsabilidad e indemnización.



El Director de los FIDAC, Gaute Sivertsen (izquierda), acompañado del Secretario General de la OMI, Arsenio Domínguez (centro) y de Liliana Monsalve, Directora adjunta de los FIDAC y jefa del Departamento de Reclamaciones.



El International Group of P&I Associations (International Group) es un socio clave en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, cuyos miembros suelen proporcionar el primer nivel de indemnización en virtud del CRC de 1992. Los FIDAC y el International Group tienen un memorando de entendimiento a este respecto y colaboran estrechamente para promover y apoyar el funcionamiento efectivo del régimen.



Relaciones con organizaciones internacionales

En total, hay nueve organizaciones intergubernamentales y 16 organizaciones no gubernamentales (ONG) internacionales que gozan de la categoría de observador ante los órganos rectores de los FIDAC. En el caso de las ONG esta situación se revisa cada tres años, y el examen más reciente lo realizaron las Asambleas del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario en sus respectivas sesiones de noviembre de 2025. Tras dicho examen, los órganos rectores confirmaron que la categoría de observador de las 16 ONG seguía siendo de beneficio mutuo tanto para las organizaciones interesadas como para los FIDAC, y que por tanto debía mantenerse. Los órganos rectores expresaron su agradecimiento a todas las ONG con categoría de observador ante los FIDAC por la importante contribución que hacen y por el apoyo que brindan a la Organización.



Organizaciones intergubernamentales con categoría de observador al 31 de diciembre de 2025

- 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)

Para más información o para solicitar la categoría de observador, póngase en contacto mediante la siguiente dirección de correo electrónico: externalrelations@iopcfunds.org

Organizaciones no gubernamentales con categoría de observador al 31 de diciembre de 2025

- Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)
- World Liquid Gas Association (WLGA)
- 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)

Revisión operacional

- 13 Secretaría y Administración
- 16 Sinistros que afectan a los FIDAC
- 23 Informes sobre hidrocarburos y contribuciones
- 28 Relaciones exteriores
- 31 El Convenio SNP de 2010





Secretaría y Administración

En 2025, la Secretaría común del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario contó con 26 funcionarios, que apoyaron al Director y trabajaron de forma conjunta para garantizar el cumplimiento eficaz del mandato básico de la Organización.

La Secretaría tiene su sede en el edificio de la OMI en Londres. Durante muchos años, esta ubicación ha facilitado la interacción directa con los Estados Miembros y otras partes interesadas clave, y esa dinámica se mantuvo durante 2025. Las oficinas de los Fondos recibieron visitas frecuentes de delegaciones, incluidas reuniones especiales con personal de la Secretaría, lo que contribuyó a fortalecer la cooperación con las partes interesadas y a apoyar el correcto funcionamiento del sistema de indemnización.

Además del personal de Londres, los FIDAC siguieron contratando expertos y personal local en relación con los siniestros del *Princess Empress*, el *Terranova*, el *Marine Honour* y otros en 2025. También, cuando fue necesario, recurrieron a consultores externos para que prestaran asesoramiento jurídico, técnico y de otras especialidades en relación con la gestión de los Fondos. La contribución de estas partes interesadas fue decisiva para la labor de los Fondos en 2025, y tanto el Director como los miembros de la Secretaría agradecen su apoyo.

Los datos de contacto de los miembros de la Secretaría están disponibles [aquí](#).

“

Durante el período examinado, la Secretaría, a pesar de su tamaño relativamente pequeño, siguió prestando servicios a 123 Estados Miembros y administrando dos Fondos, tramitando reclamaciones, procesando informes sobre hidrocarburos y contribuciones, y pagando indemnizaciones.

El equipo de los FIDAC es altamente calificado y multidisciplinario. En 2025 se reforzó aún más su capacidad mediante la integración estratégica de herramientas digitales, especialmente la inteligencia artificial, así como la incorporación de nuevas prácticas en determinadas funciones fundamentales. Estas iniciativas contribuyeron a mejorar la eficiencia en el uso de los recursos y facilitaron el aprovechamiento transversal de la experiencia en toda la Organización.

Me complace observar que en 2025 la Secretaría también examinó y actualizó su marco de gestión de riesgos, en consulta con los órganos supervisores pertinentes.

El entorno cambiante en el que operan los FIDAC exige una inversión continua en las capacidades de nuestro personal y el fortalecimiento de la resiliencia institucional, a fin de garantizar que la Organización esté bien preparada para afrontar los retos futuros.



Rob Owen
Jefe del Departamento de 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	2025 sin auditar £	2024 auditados £	2023 auditados £
Gastos	5 369 142	4 985 000	4 630 000
Presupuestado	5 775 384	5 382 018	5 093 706
Gastos como porcentaje del presupuesto	93 %	93 %	91 %
Honorarios de auditoría externa,			
Fondo de 1992	87 700	74 235	67 536
Fondo Complementario	6 510	6 070	5 544
Comisión de administración pagada por el Fondo Complementario al Fondo de 1992	44 000	42 000	40 000

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 las publicaciones tituladas *Exámenes financieros de 2024*, 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 41 a 45) se ofrecen más detalles sobre la administración financiera de las Organizaciones, así como las cifras clave de 2025.

Auditor externo

En 2025, el auditor externo actual de los FIDAC, BDO International LLP (BDO), auditó los estados financieros de 2024 del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario. Tras ser designado por primera vez por los órganos rectores en octubre de 2015 y reelegido en dos ocasiones, BDO concluirá su mandato final en 2026, una vez presentado su informe sobre los estados financieros de 2025 ante las sesiones ordinarias de los órganos rectores de los FIDAC. El sucesor de BDO será Forvis Mazars, que actuará como auditor externo de los FIDAC durante un periodo de cuatro años, correspondiente a los ejercicios económicos de 2026 a 2029 inclusive.



Órgano de Auditoría



En 2025, el Órgano de Auditoría común siguió llevando a cabo sus actividades periódicas de supervisión. Al igual que en años anteriores, los estados financieros del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2024 fueron aprobados por los órganos rectores en sus sesiones ordinarias, según la recomendación del Órgano de Auditoría.

Durante el año, el Órgano de Auditoría también revisó el marco y los procesos de gestión de riesgos de los FIDAC en un entorno operativo en evolución. Se prestó especial atención a los controles internos, los riesgos de terceros y la ciberseguridad, con el fin de garantizar que estos mecanismos siguieran siendo adecuados y capaces de responder a los cambios que afectan al perfil de riesgo de los Fondos.

Al aproximarse mi tercer año como miembro y presidente del Órgano de Auditoría, quisiera agradecer a mis colegas sus valiosas contribuciones a lo largo de 2025. También deseo expresar mi sincero agradecimiento a los miembros de la Secretaría por su continuo apoyo, así como a la experta externa, Alison Baker, y a la entidad encargada de la auditoría externa, BDO.



Volker Schöfisch
Presidente del Órgano de Auditoría común



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):

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

Durante el año, el Órgano de Auditoría se reunió dos veces en persona y una a distancia.

Órgano Asesor de Inversiones

De conformidad con su mandato, que puede consultarse en el sitio web de los FIDAC, el Órgano Asesor de Inversiones (OAI) común presentó un informe sobre sus actividades en la sesión ordinaria de los órganos rectores de noviembre de 2025. Durante el año, el OAI se reunió cuatro veces con la Secretaría y mantuvo reuniones con el Órgano de Auditoría y con el auditor externo para intercambiar información. El OAI, además, revisó las [Directrices de inversión internas](#) y las [Directrices de cobertura](#) de los FIDAC en cada una de sus reuniones, y no se introdujeron cambios durante el periodo del que se informa.

El apoyo y la orientación brindados por el OAI prestaron una ayuda inestimable a los FIDAC a la hora de planificar la exposición a divisas derivada de los siniestros del *Bow Jubail*, el *Princess Empress*, el *Gulfstream*, el *Agia Zoni II* 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 periodo.



Los tres miembros actuales del Órgano Asesor de Inversiones común, de izquierda a derecha: Alan Moore, Beate Grosskurth, Marcel Zimmerman.

Siniestros que afectan a los FIDAC

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 de Siniestros del sitio web de los FIDAC.

¿En qué casos procede el pago de indemnización?

Factores clave



Liliana Monsalve

Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones

“ La Secretaría siguió ocupándose activamente de 15 casos abiertos en todo el mundo en 2025. Se continuaron realizando importantes esfuerzos para mantener una estrecha colaboración con los Estados Miembros que actualmente se ven afectados por siniestros de contaminación por hidrocarburos, así como con las principales partes interesadas del sector. Nuestra meta es facilitar la presentación de reclamaciones y, en la medida de lo posible, el pago oportuno de las indemnizaciones.

Nuestra prioridad sigue siendo la gestión eficaz de los siniestros, adaptándonos a las condiciones particulares que plantean las distintas jurisdicciones.

En Filipinas, donde se produjeron los siniestros del *Princess Empress* y el *Terranova* en 2023 y 2024, respectivamente, las oficinas locales de reclamaciones siguieron teniendo un impacto positivo. Establecidas conjuntamente con los

aseguradores de los buques, el Shipowners' P&I Club y Steamship Mutual, estas oficinas han sido fundamentales para respaldar un proceso de tramitación de reclamaciones eficaz y eficiente.

También me complace observar un progreso similar en la recepción y resolución de reclamaciones derivadas de los siniestros del *Gulfstream*, el *Marine Honour* y el *Bow Jubail* ocurridos en Trinidad y Tobago, Singapur y los Países Bajos, respectivamente.

Seguimos trabajando con los Estados Miembros y otras partes para garantizar un acceso equitativo y un trato justo en el marco del régimen internacional de responsabilidad e indemnización a todas las personas afectadas por siniestros de contaminación por hidrocarburos. En este contexto, la experiencia y la profesionalidad de la Secretaría y de los equipos de los Estados con siniestros activos siguen siendo de importancia crítica.

Terranova

(FILIPINAS, JULIO DE 2024)

Para más información sobre este siniestro, pulse aquí.



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



“

La oficina de presentación de reclamaciones establecida conjuntamente por el Fondo de 1992 y Steamship Mutual trabajó incansablemente durante 2025, visitando las comunidades afectadas y recopilando reclamaciones de las personas perjudicadas por el derrame. Fue una experiencia extraordinaria visitar Bataán y Cavite y observar de primera mano la labor de las caravanas de recogida de reclamaciones. Este enfoque demuestra cómo la entrega de indemnización se puede adaptar a las necesidades locales.

Matthew de Plater

Responsable de Reclamaciones

Las reclamaciones contra el propietario del *Terranova* están sujetas a un límite de 4,51 millones de DEG en virtud del CRC de 1992. Sin embargo, como el propietario es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017), el propietario y su asegurador, Steamship Mutual, indemnizarán voluntariamente al Fondo de 1992 por una indemnización pagada hasta un máximo de 20 millones de DEG. Sobre la base del número de reclamaciones recibidas hasta la fecha y de las indicaciones derivadas de la primera ronda de evaluaciones, es probable que el importe total de las indemnizaciones supere el límite establecido en virtud del STOPIA 2006, lo que dará lugar a una exposición del Fondo de 1992 a las reclamaciones.

Durante 2025 el Fondo de 1992 y Steamship Mutual continuaron compartiendo el coste de los expertos contratados y designaron expertos en pesca para llevar a cabo estudios de campo en Bataán y Cavite. Estos estudios proporcionaron un análisis pormenorizado de las características del sector de la pesca, permitieron perfeccionar los cálculos cuantitativos de los factores que influyeron en el impacto del siniestro del *Terranova* en las pesquerías y ofrecieron información sobre los consiguientes cambios en la dinámica del mercado tras el siniestro.

Al 31 de diciembre de 2025, las oficinas de presentación de reclamaciones habían compilado 41 516 reclamaciones de las municipalidades afectadas en Bataán, Cavite y Bulacán. Sobre la base de las conclusiones de los expertos en el sector de la pesca, se realizaron las primeras evaluaciones de reclamaciones de Bataán, lo que allana el camino para que el pago de indemnizaciones comience a principios de 2026.

Steamship Mutual presentó reclamaciones por operaciones de respuesta a la contaminación, limpieza y remoción de hidrocarburos por un total de USD 12 642 785. Se presentaron además reclamaciones relacionadas con la operación de remoción de los restos del naufragio, por un total de USD 7 900 000.

PHP 16 985 674

Indemnización pagada por el
Fondo de 1992 al 31/12/2025

Marine Honour

(SINGAPUR, JUNIO DE 2024)

Para más información sobre este siniestro, pulse aquí.

Buque	Marine Honour
Fecha del siniestro	14 de junio de 2024
Lugar del siniestro	Terminal de Pasir Panjang (Singapur)
Causa del siniestro	Alisión con el buque draga gánguil Vox Maxima
Cantidad de hidrocarburos derramados	Alrededor de 400 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), por mediación de su filial British Marine



“La oficina de presentación de reclamaciones establecida por el Fondo de 1992 y QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE), el asegurador del *Marine Honour*, continuó recibiendo reclamaciones de forma regular durante 2025. La amplia experiencia del personal de la oficina en la gestión de reclamaciones marítimas demostró ser fundamental para facilitar una coordinación eficaz con los expertos y garantizar la coherencia y la equidad en todas las evaluaciones.

Ali Kielany
Responsable de Reclamaciones

Al 31 de diciembre de 2025 la oficina había registrado 592 reclamaciones por un total aproximado de SGD 73 millones, de las cuales 268 habían sido aprobadas.

QBE Insurance presentó reclamaciones por costes de limpieza, costes de mitigación del riesgo de contaminación adicional procedente del *Marine Honour* y la gestión de estas operaciones. Estas reclamaciones ascendieron a SGD 7 700 522 y USD 21 383 729. En marzo de 2025, el Fondo de 1992 acordó hacer un pago provisional de USD 11 millones a QBE. Posteriormente, el Fondo de 1992 aprobó importes por un total de SGD 4 432 265 y USD 16 123 610 en relación con las reclamaciones de QBE por respuesta al derrame de hidrocarburos y prevención, así como por honorarios de expertos.

Varios organismos gubernamentales de Singapur presentaron reclamaciones por un total de SGD 18 413 529 en concepto de costes de operaciones de respuesta, de los cuales el Fondo de 1992 aprobó SGD 2 848 067, quedando pendientes evaluaciones adicionales. Se esperan, además, más reclamaciones de autoridades gubernamentales.

La oficina de presentación de reclamaciones también recibió reclamaciones de 137 pescadores en Johor (Malasia) por daños materiales y pérdidas económicas, por un valor de MYR 609 762. Posteriormente, el Fondo de 1992 contrató a expertos en el sector de la pesca de la Universiti Malaysia Terengganu para evaluar estas reclamaciones. En diciembre, los expertos visitaron las comunidades afectadas para realizar entrevistas y encuestas.

Las evaluaciones de las reclamaciones mencionadas, así como de las reclamaciones por daños materiales y del sector del turismo, continúan en curso.

SGD 30 356 622

Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31/12/2025

Gulfstream

(TRINIDAD Y TOBAGO, FEBRERO DE 2024)

Para más información sobre este siniestro, pulse aquí.



Buque	Gabarra articulada <i>Gulfstream</i>
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



“

Desde que ocurrió este siniestro en 2024 ha habido numerosas ambigüedades e incertidumbres y, pese a las investigaciones en curso en 2025, sigue sin disponerse de información definitiva sobre la verdadera propiedad de la gabarra *Gulfstream* en el momento del siniestro, debido en parte a la presentación en el registro de documentación no verificada. Esto ha afectado a la gestión del siniestro, pero no al proceso de tramitación de reclamaciones. A pesar de la ausencia de un asegurador, los FIDAC han prestado servicio a las víctimas del Estado Miembro afectado y han pagado indemnizaciones de conformidad con el Convenio. Con la ayuda de las autoridades de Trinidad y Tobago, hemos podido evaluar y pagar rápidamente una parte sustancial de las reclamaciones por limpieza presentadas.

Mark Homan
Responsable de Reclamaciones

A principios de mayo de 2024 el remolcador *Solo Creed* fue detenido en Angola por violar los límites de una serie de zonas de exclusión de yacimientos petrolíferos. El buque permaneció bajo arresto por las autoridades angoleñas y anclado en la bahía de Luanda (Angola). Sin embargo, en noviembre de 2024, el remolcador eludió su arresto y su ubicación actual se desconoce.

Al 31 de diciembre de 2025, la oficina de coordinación del Fondo de 1992, establecida en Trinidad en junio de 2024, había recibido 357 reclamaciones, por un total de USD 48,5 millones. Estas reclamaciones guardan relación con las operaciones de limpieza llevadas a cabo en Tobago y Bonaire, en el sector de la pesca. Al terminar el año, se habían evaluado 236 reclamaciones y se habían efectuado pagos por un total de TTD 29 803 751. El Fondo de 1992 continúa trabajando con posibles reclamantes y con las autoridades de Trinidad y Tobago para determinar el alcance de sus pérdidas.

TTD 43 974 688

Indemnización pagada por el
Fondo de 1992 al 31/12/2025

Princess Empress

(FILIPINAS, FEBRERO DE 2023)

Para más información sobre este siniestro, pulse aquí.



Buque	Princess Empress
Fecha del siniestro	28 de febrero de 2023
Lugar del siniestro	Mindoro Oriental (Filipinas)
Causa del siniestro	Avería 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



Durante 2025, aunque la mayoría de las reclamaciones recibidas ya habían sido liquidadas, seguía habiendo dificultades relacionadas con el alto número de reclamaciones registradas desde que ocurrió el siniestro, así como incertidumbre respecto de algunas reclamaciones de mayor cuantía que aún no habían sido presentadas. En septiembre de 2025, junto con el Director, regresé a Filipinas. En esta ocasión, nuestra prioridad fue instar a todas las partes interesadas a presentar lo antes posible cualquier reclamación de indemnización, a fin de disponer de tiempo suficiente para su evaluación y liquidación y evitar la fecha límite de caducidad del 28 de febrero de 2026.

Ana Cuesta

Responsable de Reclamaciones

Al 31 de diciembre de 2025, la oficina de presentación de reclamaciones establecida por el Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club había registrado un total de 40 842 reclamaciones, principalmente del sector de la pesca, por un valor de PHP 4 020,72 millones. El Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club habían aprobado la evaluación de 40 228 reclamaciones. De ellas, 36 873 habían recibido pago y 3 503 habían sido rechazadas. Estas cifras incluyen reclamaciones presentadas por organismos gubernamentales durante 2025.

A lo largo de 2025, la Secretaría de los FIDAC, en estrecha cooperación con el Shipowners' P&I Club, los expertos conjuntos y la oficina de presentación de reclamaciones, siguió realizando un volumen considerable de trabajo para garantizar la evaluación y la liquidación eficientes del número excepcionalmente elevado de reclamaciones derivadas del siniestro del *Princess Empress*. Este esfuerzo compartido y fructífero pone de relieve tanto la magnitud de la respuesta operacional necesaria como la importancia de una estrecha cooperación para garantizar la entrega oportuna y eficaz de la indemnización.

PHP 2 416 839 357

Indemnización pagada por el
Fondo de 1992 al 31/12/2025

Bow Jubail

(PAÍSES BAJOS, JUNIO DE 2018)



Buque	Bow Jubail
Fecha del siniestro	23 de junio de 2018
Lugar del siniestro	Róterdam (Países Bajos)
Causa del siniestro	Alisión
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

Para más información sobre este siniestro, pulse aquí.



Al 31 de diciembre de 2025, los expertos del Fondo de 1992 habían comenzado a evaluar las 44 reclamaciones, por un total de EUR 30,8 millones, USD 1,92 millones y NOK 152 070, que se habían presentado al evaluador del fondo de limitación en agosto de 2024. Se habían evaluado 20 reclamaciones por un total de EUR 9,3 millones, de las cuales se habían pagado 19 por un importe de EUR 5,82 millones. Se está a la espera de la aceptación de otras cuatro ofertas de pago. En breve se comenzarán a evaluar algunas de las reclamaciones más cuantiosas presentadas por el Estado neerlandés y la Autoridad Portuaria.

Una audiencia judicial inicialmente prevista para septiembre de 2024 fue aplazada a enero de 2025 y posteriormente a febrero de 2026, a fin de disponer de más tiempo para completar las evaluaciones y efectuar los pagos de indemnización.

EUR 11 861 897

Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31/12/2025

MT Harcourt

(NIGERIA, NOVIEMBRE DE 2020)

Buque	MT Harcourt
Fecha del siniestro	2 de noviembre de 2020
Lugar del siniestro	Río Benín, estado de Delta (Nigeria)
Causa del siniestro	Explosión por hidrocarburos que penetraron en el tanque de lastre
Cantidad de hidrocarburos derramados	Sin determinar; aproximadamente 31 barriles (4,2 toneladas)
Zona afectada	Hidrocarburos presuntamente contenidos en el canal lateral en que estaba amarrado el buque
Estado de abanderamiento del buque	Islas Marshall
Arqueo bruto	26 218
Asegurador P&I	West of England P&I Club

El buque tanque de almacenamiento de hidrocarburos *MT Harcourt* sufrió una explosión en un tanque de agua de lastre en el estado de Delta (Nigeria). Se informó que se derramaron unos 31 barriles de crudo (4,2 toneladas). Se presentó una reclamación contra el asegurador, el West of England P&I Club, y se iniciaron acciones judiciales contra el club. Sin embargo, el caso fue desestimado por los tribunales y en 2025 el club P&I cerró su expediente. En noviembre de 2025, el Director confirmó al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 que era poco probable que el Fondo de 1992 interviniese en este siniestro y dio por concluido el caso.

Para más información sobre este siniestro, pulse aquí.



Lista de siniestros en curso del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2025

Buque	Lugar del siniestro	Año
<i>Prestige</i>	España	2002
<i>Solar 1</i>	Filipinas	2006
<i>Redfferm</i>	Nigeria	2009
<i>Alfa I</i>	Grecia	2012
<i>Nesa R3</i>	Sultanato de Omán	2013
<i>Nathan E. Stewart</i> (siniestro en Canadá)	Canadá	2016
<i>Agia Zoni II</i>	Grecia	2017
<i>Bow Jubail</i>	Países Bajos	2018
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
<i>Volgoneft 239</i>	Federación de Rusia	2024
<i>Volgoneft 212</i>	Federación de Rusia	2024

£823 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 2025
no se habían producido
siniestros que afectasen o
que pudiesen afectar al Fondo
Complementario.

Informes sobre hidrocarburos y contribuciones: Fondo de 1992

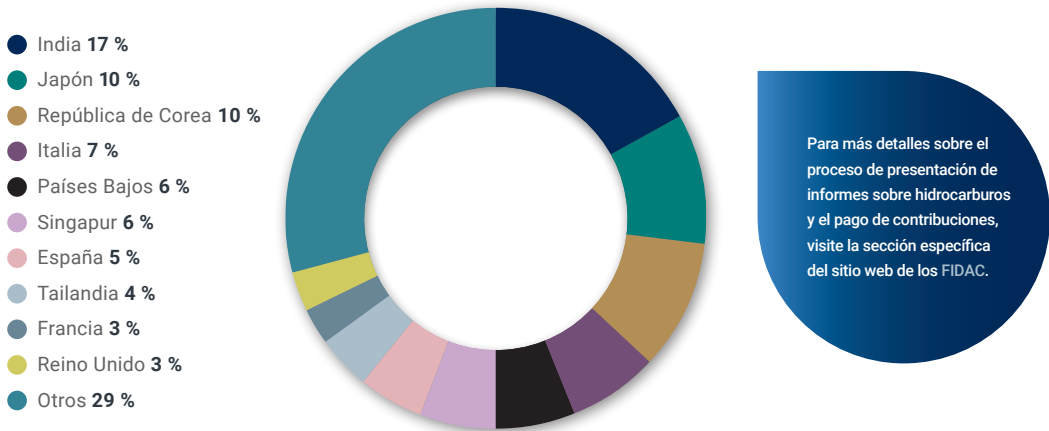
Un sistema de gran éxito

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.

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 altamente eficaz que cuenta con el respaldo tanto de los Estados Miembros como de los contribuyentes, tal como volvió a quedar demostrado en 2025.

En su sesión de noviembre de 2025 la Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar contribuciones para el Fondo General por un total de £8 millones, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2026. También decidió recaudar contribuciones por valor de £6,5 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Bow Jubail*, £15 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Marine Honour* y £5 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Princess Empress*, todas ellas pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2026. La Asamblea del Fondo de 1992 decidió no recaudar contribuciones para los fondos de reclamaciones importantes del *Gulfstream*, el *Prestige*, el *Alfa I*, el *Nesa R3*, el *Agia Zoni II*, el *Terranova* o el siniestro en Israel.

HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2024 EN LOS TERRITORIOS DE LOS ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2025



Pocos sistemas internacionales se basan en un mecanismo tan sencillo y a la vez tan singular. Los informes sobre hidrocarburos presentados por los Estados Miembros son esenciales para determinar las contribuciones y garantizar la disponibilidad de fondos en caso de siniestro. Este modelo cooperativo y autosuficiente es tan inusual como notablemente eficaz, y los esfuerzos renovados de la Secretaría en 2025 para fomentar una notificación precisa contribuyeron a reforzar aún más la adhesión al cumplimiento. Agradezco sinceramente a los Estados Miembros y a los contribuyentes su continuo apoyo para salvaguardar este sistema único.

Yuji Okugawa
Oficial de Políticas

En 2024 no se recibieron hidrocarburos sujetos a contribución en los territorios de los siguientes 38 Estados Miembros

Antigua y Barbuda	Liberia
Belice	Luxemburgo
Benín	Maldivas
Cabo Verde	Mónaco
Camboya	Montenegro
Eslovaquia	Namibia
Eslovenia	Nauru
Federación de Rusia	Omán
Fiji	Papúa Nueva Guinea
Gabón	Samoa
Gambia	San Marino
Ghana	San Vicente y las Granadinas
Guinea-Bisáu	Serbia
Hungría	Seychelles
Islandia	Sierra Leona
Islas Cook	Suiza
Islas Marshall	Tonga
Kenia	Trinidad y Tobago
Letonia	Tuvalu

HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2024 EN LOS
TERRITORIOS DE LOS ESTADOS QUE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2025 ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992

ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2024 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
India	246 178 681	17,27 %
Japón	141 749 644	9,95 %
República de Corea	140 112 447	9,83 %
Italia	98 977 294	6,94 %
Países Bajos*	89 811 688	6,30 %
Singapur	80 842 590	5,67 %
España	73 709 915	5,17 %
Tailandia	54 581 702	3,83 %
Francia	48 227 533	3,38 %
Reino Unido	45 618 732	3,20 %
Emiratos Árabes Unidos	44 707 968	3,14 %
Canadá	42 679 804	2,99 %
Turquía	34 054 736	2,39 %
Alemania	30 623 710	2,15 %
Grecia	27 688 933	1,94 %
Polonia	25 816 258	1,81 %
Malasia	21 806 194	1,53 %
Suecia	19 400 302	1,36 %
Panamá	17 693 465	1,24 %
Portugal	11 672 522	0,82 %
Israel	11 247 677	0,79 %

ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2024 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
Australia	9 946 585	0,70 %
Argentina	9 898 822	0,69 %
Finlandia	9 285 134	0,65 %
Lituania	8 928 163	0,63 %
Brunéi Darussalam	8 440 283	0,59 %
Sudáfrica	7 398 156	0,52 %
Filipinas	7 332 891	0,51 %
Bulgaria	6 690 177	0,47 %
Dinamarca	6 195 587	0,44 %
China**	5 836 432	0,41 %
Croacia	5 333 679	0,37 %
Noruega	5 252 261	0,37 %
México	4 769 537	0,34 %
Angola	2 281 201	0,16 %
Ecuador	2 193 802	0,15 %
Malta	2 171 370	0,15 %
Irlanda	1 997 103	0,14 %
Senegal	1 795 407	0,13 %
Bélgica	1 588 536	0,11 %
Uruguay	1 561 385	0,11 %
Colombia	1 418 926	0,10 %

ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2024 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
Qatar	1 070 511	0,09 %
Nicaragua	940 046	0,07 %
Jamaica	917 215	0,06 %
Marruecos	853 622	0,06 %
Chipre	658 102	0,05 %
Santa Lucía	648 077	0,05 %
Argelia	415 340	0,03 %
Mauricio	356 104	0,03 %
Mauritania	346 312	0,02 %
Estonia	313 602	0,02 %
Guyana	248 596	0,02 %
Costa Rica	205 530	0,01 %
Aruba (Reino de los Países Bajos)	204 748	0,01 %
Madagascar	180 681	0,01 %
Nueva Zelanda	170 325	0,01 %
Curasao (Reino de los Países Bajos)	168 266	0,01 %
Barbados	156 274	0,01 %
Total	1 425 370 583	100,00 %

* 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.

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



Informes sobre hidrocarburos y contribuciones: Fondo de 1992

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2025, LOS 30 ESTADOS MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 QUE FIGURAN EN ESTA PÁGINA TENÍAN INFORMES SOBRE HIDROCARBUROS PENDIENTES.

ESTADO MIEMBRO	AÑOS CON INFORMES PENDIENTES
República Dominicana	1999-2024
República Árabe Siria	2009-2024
Albania	2013-2024
Santa Lucía	2004-2013
Djibouti	2017-2024
Bahréin	2018-2024
Guinea	2018-2024
Dominica	2020-2024
Camerún	2020, 2022-2024
Palaos	2021-2024
República Unida de Tanzania	2021-2024
Comoras	2022-2024
Bahamas	2023-2024
Georgia	2023-2024
Saint Kitts y Nevis	2023-2024
Vanuatu	2023-2024
Venezuela (República Bolivariana de)	2023-2024
Benín	2023
Côte d'Ivoire	2024
Congo	2024
Granada	2024
Irán (República Islámica del)	2024
Irak	2024
Kiribati	2024
Mozambique	2024
Nigeria	2024
Niue	2024
Sint Maarten (Reino de los Países Bajos)	2024
Sri Lanka	2024
Túnez	2024

La inmensa mayoría de los Estados Miembros presentan sus informes a los FIDAC. No obstante, al 31 de diciembre de 2025 había siete Estados con informes pendientes desde hacía más de cinco años:



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

De conformidad con 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 un retraso dos o más años en la presentación de informes sobre hidrocarburos, o tenga contribuyentes que acumulen un retraso de dos o más años en el pago de sus contribuciones, toda reclamación que presente la Administración de dicho Estado o una autoridad pública que trabaje directamente en operaciones de recuperación o de lucha contra un siniestro de contaminación en nombre de dicho Estado será objeto de evaluación a efectos de admisibilidad, pero su pago quedará aplazado hasta tanto se subsane la deficiencia de notificación. Desde que se informó a los órganos rectores sobre los Estados que podrían verse afectados por esta cuestión en 2024, la Secretaría ha observado que varios de esos Estados tomaron medidas en 2025 para subsanar los asuntos pendientes.



Lea las
Resoluciones
completas



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 sobre la base de las cantidades estimadas de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por los Estados Miembros que no hayan completado la presentación de informes, utilizando información procedente de fuentes confiables. En 2025, el Director continuó aplicando esta resolución y centró su labor en los seis Estados Miembros con deficiencias prolongadas en la presentación de informes. Se facilitaron estimaciones y se invitó a los Estados Miembros a examinar y modificar esas cifras. Se está colaborando activamente con esos Estados para garantizar que las autoridades competentes en materia de notificación cumplan las obligaciones que les incumben en virtud del Convenio del Fondo de 1992.

98 %

de informes
recibidos, 98 % de
contribuciones pagadas

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2025, LA MEDIDA DE APLAZAR LOS PAGOS DE INDEMNIZACIÓN CON ARREGLO A LA RESOLUCIÓN N.º 12 DE LA ASAMBLEA DEL FONDO DE 1992 SE APLICABA A LOS SIGUIENTES 16 ESTADOS MIEMBROS:

ESTADO MIEMBRO	INFORMES SOBRE HIDROCARBUROS PENDIENTES DURANTE DOS O MÁS AÑOS	CONTRIBUCIONES PENDIENTES DE PAGO DURANTE DOS O MÁS AÑOS
Albania	✓	
Bahréin	✓	
Camerún	✓	
Comoras	✓	
Djibouti	✓	✓
Dominica	✓	
Federación de Rusia		✓
Guinea	✓	✓
Guyana		✓
Palaos	✓	
Panamá		✓
Santa Lucía	✓	
República Árabe Siria	✓	
República Dominicana	✓	
República Unida de Tanzania	✓	
Venezuela (República Bolivariana de)	✓	

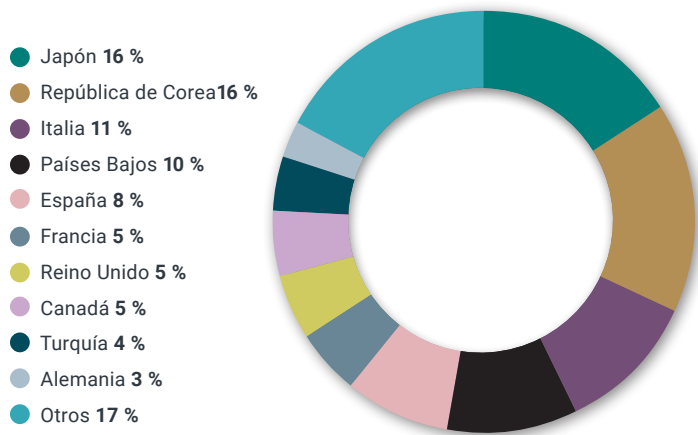
Informes sobre hidrocarburos y contribuciones: Fondo Complementario

En su sesión de noviembre de 2025, la Asamblea del Fondo Complementario decidió no recaudar contribuciones de 2024, ya que no había habido siniestros relacionados con el Fondo Complementario.

Todos los Estados Miembros del Fondo Complementario, con excepción del Congo, han cumplido plenamente sus obligaciones en virtud de los tratados, presentando informes sobre hidrocarburos y asegurando el pago íntegro de todas las contribuciones.

Al igual que la Asamblea del Fondo de 1992, la Asamblea del Fondo Complementario aprobó en abril de 2016 una resolución para abordar la posible cuestión de las contribuciones pendientes de pago (Resolución N° 3). En la actualidad, ningún Estado Miembro del Fondo Complementario está sujeto a esa resolución. En noviembre de 2023, la Asamblea aprobó una resolución (la Resolución N° 5) en virtud de la cual el Director está autorizado a expedir facturas sobre la base de las cantidades estimadas de hidrocarburos a Estados Miembros que tengan informes incompletos. No ha sido necesario que el Director aplique esta resolución a ningún Estado miembro del Fondo Complementario.

HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2024 EN LOS TERRITORIOS DE LOS ESTADOS QUE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2025 ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992



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.



En 2024, en Barbados, Estonia, Marruecos, Mauricio y Nueva Zelanda se recibieron menos de un millón de toneladas de hidrocarburos. No obstante, se considera que se recibieron un millón de toneladas a efectos del cálculo de las contribuciones al Fondo Complementario.

En 2024, en Eslovaquia, Eslovenia, Hungría, Letonia y Montenegro no se recibieron hidrocarburos sujetos a contribución. No obstante, se considera que se recibieron un millón de toneladas a efectos del cálculo de las contribuciones al Fondo Complementario.

ESTADO MIEMBRO	HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN 2024 (TONELADAS)	% DEL TOTAL
Japón	141 749 644	15,95 %
República de Corea	140 112 447	15,77 %
Italia	98 977 294	11,14 %
Países Bajos	89 811 688	10,11 %
España	73 709 915	8,30 %
Francia	48 227 533	5,43 %
Reino Unido	45 618 732	5,13 %
Canadá	42 679 804	4,80 %
Turquía	34 054 736	3,83 %
Alemania	30 623 710	3,45 %
Grecia	27 688 933	3,12 %
Polonia	25 816 258	2,92 %
Suecia	19 400 302	2,18 %
Portugal	11 672 522	1,31 %
Australia	9 946 585	1,12 %
Finlandia	9 285 134	1,05 %
Lituania	8 928 163	1,00 %
Dinamarca	6 195 587	0,70 %
Croacia	5 333 679	0,60 %
Noruega	5 252 261	0,59 %
Irlanda	1 997 103	0,22 %
Bélgica	1 588 536	0,18 %
Barbados	1 000 000	0,11 %
Eslovaquia	1 000 000	0,11 %
Eslovenia	1 000 000	0,11 %
Estonia	1 000 000	0,11 %
Hungría	1 000 000	0,11 %
Letonia	1 000 000	0,11 %
Mauricio	1 000 000	0,11 %
Marruecos	1 000 000	0,11 %
Montenegro	1 000 000	0,11 %
Nueva Zelanda	1 000 000	0,11 %
Total	888 670 566	100,00 %

La Secretaría de los FIDAC llevó a cabo una serie de actividades que tienen por objeto fortalecer las relaciones con los Estados Miembros y otras organizaciones internacionales, intergubernamentales y no gubernamentales, así como dar visibilidad al régimen internacional de responsabilidad e indemnización y mejorar su comprensión.

Actividades principales en 2025

CLAVE:  En persona  A distancia  Leer más

Enero

20 a 24 de enero

Participación en un taller regional en Bandar Seri Begawan (Brunéi Darussalam) acerca de los convenios sobre responsabilidad civil de la OMI, al que asistieron 14 Estados. El taller cubrió reclamaciones, convenios, financiación del sistema y el [Convenio SNP de 2010](#).

Febrero

19 de febrero

Presentación en línea para la Asociación Petrolera del Japón sobre los efectos que las sanciones internacionales pueden tener en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

25 de febrero

Almuerzo de trabajo informal en las oficinas de los FIDAC para representantes con sede en el Reino Unido de Estados de la región de Asia y el Pacífico.

Marzo

4 de marzo

Participación en un taller sobre accidentes marinos para los Estados de Asia meridional, celebrado en Bristol (Reino Unido), en el que se presentaron exposiciones sobre el régimen internacional de responsabilidad e indemnización y el proceso de presentación de reclamaciones.

Abril

8 a 10 de abril

Participación en Interspill 2025, la conferencia europea sobre derrames, celebrada en Londres (Reino Unido). Se compartió un stand con la OMI y el International Group. Se contribuyó a una mesa redonda sobre los posibles efectos de las sanciones y la "flota oscura", y se moderaron y presentaron ponencias en varias otras sesiones de la conferencia.

28 de abril

Se impartió el primer curso de introducción para delegados de Estados y organizaciones con categoría de observador ante los FIDAC, con la participación de representantes de seis Estados no miembros y seis organizaciones observadoras.



Actividades principales en 2025

Mayo



13 de mayo

Presentación en línea para la Marina ecuatoriana y otros organismos gubernamentales nacionales, centrada en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, los tipos de reclamaciones y el proceso de presentación de reclamaciones.



13 a 17 de mayo

Participación en un panel sobre el futuro de los FIDAC y el Fondo SNP en el Coloquio del CMI 2025 celebrado en Tokio (Japón).



29 de mayo

Taller en línea organizado por la Autoridad Marítima de Kenia sobre notificación de hidrocarburos, contribuciones y presentación de reclamaciones.



Julio



1 de julio

Visita de cortesía a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) en Lisboa (Portugal), donde se realizó una presentación sobre el trabajo de los FIDAC y se destacaron los principales desafíos a los que se enfrentan los Fondos y la comunidad marítima en general.



1 a 3 de julio

Participación en un taller nacional organizado por Madagascar. Se llevaron a cabo presentaciones conjuntas con ITOPI sobre el régimen internacional en general y los criterios de admisibilidad de las reclamaciones de indemnización.



19 de julio

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



22 a 24 de julio

Participación en un taller subregional organizado por Sudáfrica en el marco del proyecto de la Iniciativa Mundial para África Occidental, Central y Meridional (Proyecto GI-WACAF), centrado en la gestión y administración de las reclamaciones.



CLAVE:

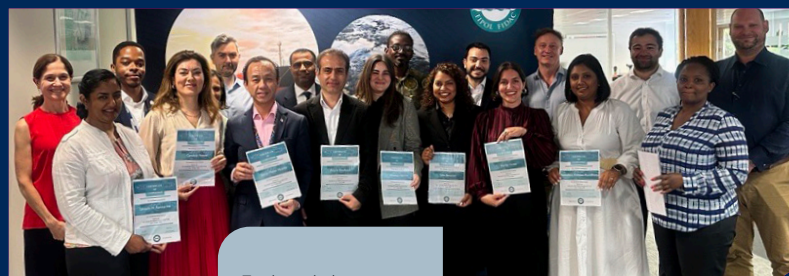
En persona



A distancia



Leer más



Fechas de la
Academia anual 2026
confirmadas: **15 a 19**
de junio



9 a 13 de junio

Celebración de la Academia anual de los FIDAC en Londres, un programa de una semana de duración al que asistieron 14 Estados Miembros del Fondo de 1992 en representación



de ministerios, autoridades marítimas y otras instituciones. Hubo presentaciones a cargo de varios miembros de la Secretaría y de otras partes involucradas en la Academia, incluidos el International Group y el Britannia P&I Club. Los participantes también realizaron una visita guiada al edificio de Lloyd's of London.



17 a 18 de junio

Participación en un taller subregional en Eslovenia sobre responsabilidad e indemnización por daños causados por la contaminación por hidrocarburos, organizado por el Centro Regional de Respuesta a Emergencias de Contaminación Marina para el Mar Mediterráneo (REMPEC).



18 de junio

Se llevó a cabo un curso de introducción en línea, que fue organizado por Malasia y al que asistieron ocho Estados, sobre el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, la presentación de informes sobre hidrocarburos y las contribuciones.



Actividades principales en 2025

Septiembre

3 y 4 de septiembre

Participación en un ejercicio teórico de simulación sobre tramitación de reclamaciones e indemnizaciones por daños causados por la contaminación por hidrocarburos en Vancouver (Canadá). El ejercicio se centró en establecer un marco coordinado y práctico para la interacción de las principales organizaciones implicadas en la indemnización por derrames en el mar en caso de un siniestro de esta naturaleza en Canadá.

15 a 19 de septiembre

Los FIDAC participaron en un simposio sobre respuesta a emergencias por contaminación del mar, celebrado en Fiyy y organizado conjuntamente por el Programa de Cooperación de los Países Oceánicos (OCP) y la Secretaría del Programa Regional del Medioambiente para el Pacífico (SPREP).

29 y 30 de septiembre

Participación en el 16.º Foro sobre el mecanismo de cooperación en materia de seguridad de la navegación y protección del medio marino en los estrechos de Malaca y Singapur, celebrado en Penang (Malasia), en el que se destacó la manera en que los Estados Miembros pueden investigar las circunstancias que rodean los siniestros de contaminación por hidrocarburos en los que se ven involucrados buques no asegurados o inseguros.

CLAVE:  En persona  A distancia  Leer más

Octubre

6 a 10 de octubre

Participación en un taller regional en Batumi (Georgia) acerca de los convenios sobre responsabilidad civil de la OMI. El taller cubrió reclamaciones, convenios, financiación del sistema y el [Convenio SNP de 2010](#).

7 a 9 de octubre

Participación en un taller, organizado por Finlandia, sobre la tramitación de reclamaciones y la indemnización por daños causados por la contaminación por hidrocarburos, con especial atención a las pérdidas en los sectores de la pesca y el turismo.

15 y 16 de octubre

Participación en un taller sobre lugares de refugio organizado por la AESM para el Servicio de Guardacostas irlandés. El taller analizó el modo en que las sanciones interactúan con el marco internacional de responsabilidad e indemnización por daños causados por la contaminación.

Noviembre

3 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 18 Estados.

7 a 11 de noviembre

Participación en un taller regional sobre los convenios de responsabilidad civil de la OMI, organizado por Egipto y al que asistieron representantes de 18 Estados, que abarcó la tramitación de reclamaciones, los convenios, la financiación del sistema y el [Convenio SNP de 2010](#).

El próximo curso de introducción de medio día está previsto para el 19 de octubre de 2026

19 de noviembre

Participación en la reunión anual de la junta de directores de ITOFF en Singapur.

Visitas de universidades

La Secretaría 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 Queen Mary University of London (Reino Unido), 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) sigue el modelo del exitoso régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Cuando entre en vigor, establecerá un régimen internacional relativo a los daños debidos a contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP), cuyo coste se repartirá entre los propietarios de los buques y los receptores de cargas de SNP.



“

El impulso hacia la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010 sigue cobrando fuerza, y se prevé que el Convenio entre en vigor en 2027. Alemania, Bélgica, Países Bajos y Suecia reafirmaron su compromiso de adherirse al Protocolo SNP de 2010 durante 2026, y Finlandia indicó su disposición a adherirse al Convenio inmediatamente después.

En preparación de este hito significativo, la Secretaría del Fondo de 1992 está elaborando un plan de implantación integral. Un elemento central es el desarrollo de un sistema de notificación de SNP en línea, concebido para facilitar la notificación de cargas de SNP y contribuir a la implantación eficaz del Convenio.

Me complace señalar que el trabajo realizado en el proyecto de notificación se completó satisfactoriamente durante el año. La siguiente fase se centrará en presentar y poner a prueba el sistema con los Estados Contratantes en 2026, lo que permitirá seguir perfeccionándolo y garantizar que los usuarios estén familiarizados con sus funcionalidades antes de la entrada en vigor del Convenio.

Gillian Grant
Responsable del Proyecto SNP

El Convenio SNP de 2010

Condiciones para la entrada en vigor

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

- 12 Estados lo hayan ratificado
- haya 4 Estados Contratantes que cuenten con una flota mercante de no menos 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



Estados Contratantes al 1 de febrero de 2026



Canadá



Francia



Dinamarca



Noruega



Eslovaquia



Sudáfrica



Estonia



Turquía

De los ocho Estados hasta la fecha, cinco cumplen el requisito de contar con una flota mercante superior a dos millones de unidades de arqueo bruto. En cuanto a la cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de SNP como carga sujeta al pago de contribución a la cuenta general, los ocho Estados Contratantes comunicaron un total recibido en 2024 de 22 153 250 toneladas.

En el 34.º periodo de sesiones de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, celebrado en noviembre de 2025, Alemania, Bélgica, Países Bajos y Suecia reiteraron su compromiso previo de adherirse al Protocolo SNP de 2010 durante 2026. Estos Estados llevan tiempo trabajando en estrecha colaboración con el objetivo de ratificar el Protocolo simultáneamente y así asegurar un reparto más equitativo de los costes de las contribuciones una vez que el tratado entre en vigor. Finlandia también ha manifestado su disposición a adherirse al Convenio en un futuro próximo.

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

Como parte de esta tarea, en 2025 los FIDAC desarrollaron un sistema de notificación de SNP en línea que facilitará la notificación de cargas de SNP y la recaudación de contribuciones una vez que el Convenio entre en vigor.

Los FIDAC también participaron en diversos talleres y actividades con el objetivo de crear conciencia sobre la importancia del Convenio SNP de 2010.



Actividades en las que participaron los FIDAC en 2025

CLAVE:  En persona  A distancia  Leer más

Enero

Presentación sobre el Convenio SNP en Singapur

24 de enero

Presentación para oficiales de diversos organismos gubernamentales de Singapur: la Autoridad Marítima y Portuaria, el Ministerio de Comercio e Industria, la Agencia Nacional del Medio Ambiente y el Consejo de la Industria Química. Se ofreció una visión general del Convenio SNP de 2010, el modo en que se financiará el Fondo SNP, la notificación de cargas de SNP y el papel de los FIDAC en el período previo a la entrada en vigor del Convenio.

Taller regional en Filipinas

27 a 31 de enero

Participación en un taller nacional sobre convenios de responsabilidad e indemnización en Manila (Filipinas) con el fin de ofrecer una visión general del Convenio SNP de 2010 y apoyar al Estado en la comprensión del tratado y en los preparativos para la adhesión y la implantación.

Febrero

Conferencia en línea para el IMLI

24 de febrero

Conferencia en línea para el Instituto Internacional de Derecho Marítimo (IMLI) como parte de su sexto curso anual sobre derecho de puertos, bajo el lema "Relevancia del Convenio SNP para los puertos". Incluyó una visión general del Convenio SNP de 2010, su situación actual y los beneficios que su entrada en vigor aportará a los puertos.

Marzo

Seminario en línea sobre el Convenio SNP

5 de marzo

Seminario en línea titulado "El Convenio SNP: por qué es necesario ahora", con especial atención a la comprensión del Convenio.



Actividades en las que participaron los FIDAC en 2025

CLAVE:



En persona



A distancia



Leer más

Mayo



Seminario en línea sobre el Convenio SNP



28 de mayo

Seminario en línea titulado "El Convenio SNP: por qué es necesario ahora. Informes y contribuciones". En él se abordaron los aspectos prácticos de la implantación del Convenio, incluidas la presentación de informes y las contribuciones.

Junio



Seminario en línea para Tailandia sobre el Convenio SNP



25 de junio

Seminario en línea para Tailandia en el que se ofreció una visión general del Convenio SNP y de los beneficios que aportará a los Estados Miembros, a los propietarios de buques y de carga, y a las víctimas de siniestros.

Septiembre



4.ª Cumbre Mundial de Servicios de Guardacostas (CGGS)



11 y 12 de septiembre

Participación en la 4.ª Cumbre Mundial de Servicios de Guardacostas en Roma (Italia). Se ofreció una visión general del Convenio SNP de 2010, su estado actual, los tipos de daños que cubre y los beneficios que ofrece a los Estados Miembros y al sector marítimo en sentido amplio, especialmente a la luz de siniestros recientes relacionados con SNP y del aumento previsto en volumen de transporte de SNP a nivel mundial a medida que la industria naviera avanza hacia las descarbonización.



Octubre



11.ª Conferencia Internacional de Derecho Marítimo



2 de octubre

Participación en la 11.ª Conferencia Internacional de Derecho Marítimo en El Pireo (Grecia). Se ofreció una visión general del Convenio SNP de 2010, los siniestros recientes de SNP y los vacíos en el marco internacional de responsabilidad e indemnización que se abordarán tras la entrada en vigor del Convenio.



Seminario conjunto sobre el Convenio SNP



8 de octubre

Participación en un seminario sobre SNP organizado conjuntamente con el Centro Marítimo del Japón. Se ofreció una presentación que se centró en el Convenio SNP de 2010, su estado actual, el Fondo SNP, la notificación de cargas de SNP y el papel de los FIDAC en el periodo previo a la entrada en vigor del Convenio.

¿Quiere conocer más sobre el Convenio SNP?

Visite el [sitio web](https://www.iopcfunds.org) del Convenio SNP, disponible en inglés, francés y español o escriba a hns@iopcfunds.org

¿Le interesan las actividades de formación?

Póngase en contacto con los FIDAC o con la OMI. Ambos ofrecen asistencia, tanto a los Estados Contratantes como a los Estados que estén considerando adherirse al Convenio, para verificar los datos de cargas sujetas a contribución y la exactitud de los informes antes de su presentación. También se pueden organizar talleres nacionales o regionales, en persona o a distancia, con el fin de ampliar la comprensión del Convenio y ayudar en cuestiones relacionadas con su implantación.

Órganos rectores

36 Estructura de los órganos rectores
y titulares de los puestos en 2025

37 Sesiones de los órganos rectores en 2025



Estructura de los órganos rectores y titulares de los puestos en 2025

ESTRUCTURA



François Marier
(Canadá)

Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992 desde noviembre de 2024



Małgorzata Buszyńska
(Polonia)

Presidenta del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 desde noviembre de 2023 a noviembre de 2025



Andrew Angel
(Reino Unido)

Presidente de la Asamblea del Fondo Complementario desde noviembre de 2024

ASAMBLEA DEL FONDO DE 1992 (CONSEJO ADMINISTRATIVO SI NO HAY QUÓRUM)

- Composición**

Todos los Estados Miembros del Fondo de 1992
- Presidente**

François Marier (Canadá)
- Primer vicepresidente**

Tomotaka Fujita (Japón)
- Segunda vicepresidenta**

Stellamaris Muthike (Sudáfrica)
- 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.
- Presidenta**

Małgorzata Buszyńska (Polonia)
- Vicepresidenta**

Katarina McGhie-Thompson (Antigua y Barbuda)
- 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 (véase la página 26).*

ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO (CONSEJO ADMINISTRATIVO SI NO HAY QUÓRUM)

- Composición**

Todos los Estados Miembros del Fondo Complementario
- Presidente**

Andrew Angel (Reino Unido)
- Primer vicepresidente**

Carlos Sequeira (Portugal)
- 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.

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. Pulse aquí para ver más información sobre lo que ha de esperarse como delegado.

Sesiones de los órganos rectores en 2025

Los FIDAC celebraron reuniones en el edificio de la OMI en Londres en mayo y noviembre de 2025. Las sesiones de mayo se complementaron con un servicio pasivo de *streaming* y la reunión de noviembre de 2025, que se celebró por primera vez en formato completamente híbrido, contó con la activa contribución a los debates de participantes remotos. A continuación se facilita un resumen de los asuntos principales examinados y de las decisiones adoptadas.

Todos los documentos, incluidas las Actas de las decisiones completas de las reuniones de 2025, están disponibles en la página de Servicios de documentos del sitio web.

MIEMBROS DEL COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992 (DESDE OCTUBRE DE 2024 HASTA 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 ACTUALES DEL COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO DE 1992 (DESDE NOVIEMBRE DE 2025 HASTA NOVIEMBRE DE 2026)

Antigua y Barbuda	Namibia
Canadá	Noruega
España	Países Bajos
Francia	Portugal
Islas Marshall	Reino Unido
Japón	Suecia
Kenia	Tailandia
Madagascar	

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Durante 2025, el Comité Ejecutivo celebró dos sesiones (la 84.ª y la 85.ª) y fue informado mediante presentaciones detalladas del Departamento de Reclamaciones respecto de todos los acontecimientos clave ocurridos durante el año en relación con los diversos siniestros abiertos en los que había participado el Fondo de 1992. Varias delegaciones de Estados Miembros afectados por algunos de los siniestros abiertos aprovecharon la oportunidad para hacer declaraciones y aportar novedades al Comité sobre el lugar del derrame, o en relación con las investigaciones en curso o la gestión general del siniestro. Los miembros del Comité Ejecutivo pudieron formular observaciones o preguntas pertinentes a la Secretaría. En las páginas 17 a 21 se ofrecen más detalles sobre los avances en la gestión de los siniestros en curso durante 2025.

La sesión de noviembre de 2025 fue la última presidida por Małgorzata Buszyńska (Polonia), tras haber cumplido el máximo de dos mandatos consecutivos en el Comité.



Małgorzata Buszyńska
Presidenta saliente del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

“

La reunión de noviembre de 2025 marcó mi última sesión como presidenta del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, que desempeña un papel central en las decisiones de política relativas a la admisibilidad de reclamaciones de indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos en el marco del Convenio del Fondo de 1992. Servir como presidenta ha sido un privilegio tanto personal como profesional.

Deseo expresar mi más sincero agradecimiento a los presidentes de la Asamblea del Fondo de 1992 y de la Asamblea del Fondo Complementario, a los miembros del Comité Ejecutivo y a todas las delegaciones por su colaboración y compañerismo durante los dos últimos años. También quisiera agradecer al Director y a la Secretaría su apoyo constante y la labor esencial realizada en la preparación y en apoyo de los trabajos del Comité.

Deseo a la nueva Presidencia y a los miembros recién elegidos mucho éxito en sus funciones, y confío en que el Comité continuará su importante labor con el mismo espíritu constructivo y de colaboración.

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

Ante la falta de quórum en la apertura de la 29.ª sesión 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 2025. En cambio, en su 30.ª sesión, celebrada del 4 al 7 de noviembre de 2025, la Asamblea logró alcanzar el quórum.

En cada sesión, los órganos rectores tomaron nota de los acontecimientos y adoptaron decisiones respecto de varios temas que se describen a continuación.

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

Tras un informe exhaustivo presentado ante el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 sobre las principales novedades relativas a los diversos siniestros abiertos que afectan al Fondo de 1992 durante el año, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió aprobar la recaudación de contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes existentes del *Bow Jubail*, el *Marine Honour* y el *Princess Empress*. Más información en la página 23.



Asistencia a las sesiones de abril de 2025



Asistencia a las sesiones de noviembre de 2025



Decisiones clave relativas a la administración de la Organización

Esto incluyó la aprobación de los estados financieros de 2024 y la adopción de un presupuesto administrativo para el Fondo de 1992 de £5 916 097 para 2026 en las sesiones de noviembre de 2025. La Asamblea del Fondo de 1992 también decidió mantener su capital de operaciones en £19 millones en el ejercicio presupuestario de 2026 y recaudar contribuciones de 2025 de £8 millones para el Fondo General, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2026. Más información en la página 23.

Informe del Órgano de Auditoría común

En noviembre de 2025, 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 2024 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 elogiaron al Órgano de Auditoría por su labor y aprobaron, siguiendo la recomendación del Órgano, los estados financieros del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario para el ejercicio económico de 2024.

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

En las reuniones de abril y de noviembre de los órganos rectores, la Secretaría volvió a poner de relieve los problemas, los riesgos y los peligros, así como los posibles efectos de las sanciones internacionales en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización.

Una serie de delegaciones expresaron su profunda preocupación por los riesgos cada vez mayores que plantea la expansión de la llamada flota "oscura" o "en la sombra" y por los buques que operan sin cumplir con las condiciones de seguridad o sin contar con una cobertura de seguro, a menudo en relación con el transporte de hidrocarburos objeto de sanciones.

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

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

En las sesiones de noviembre de los órganos rectores, la delegación de Turquía presentó un [documento](#) acerca de los fundamentos jurídicos y la importancia de las responsabilidades del asegurador, así como las dificultades que se plantean a la hora de verificar las pólizas de seguro, y alentó a los Estados Miembros a compartir listas de aseguradores fiables y de reconocida reputación, en caso de que dispongan de ellas.

Varias delegaciones apoyaron la propuesta de compartir más información sobre aseguradores fiables entre los Estados Miembros, mientras que otras tomaron nota de que ya existían disposiciones en todos los convenios de responsabilidad e indemnización de la OMI, así como en las directrices revisadas que figuran en la circular LEG.1/Circ.16 de la OMI. Otras delegaciones expresaron su preferencia por que tales asuntos se trataran en el contexto del estudio exploratorio sobre la reglamentación para identificar lagunas en los instrumentos de la OMI, que se está llevando a cabo actualmente en el seno de dicha organización, y así evitar problemas de duplicación.



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

El Director mantuvo una serie de reuniones con representantes de la industria para analizar la creación de un procedimiento normalizado que permita determinar cuándo un buque que pueda operar como petrolero y como quimiquero deja de ser un "buque" en virtud del CRC de 1992. A raíz de dichas reuniones, 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"*. En su reunión de noviembre, los órganos rectores se mostraron de acuerdo con la interpretación propuesta por el Director del término "residuos" y decidieron la redacción exacta de la nota a pie de página. La Secretaría actualizó la publicación correspondiente con el texto acordado y en diciembre de 2025 publicó la nueva versión, que también está disponible en papel a pedido, en el [sitio web](#) de los FIDAC.



Convenio SNP de 2010

Durante la reunión de abril de los órganos rectores, la Secretaría informó que había seguido aprovechando las oportunidades para promover la entrada en vigor del [Convenio SNP de 2010](#) y que había estado trabajando con los Estados interesados. En las sesiones de noviembre, Alemania, Bélgica, el Reino de los Países Bajos y Suecia reiteraron su compromiso previo de adoptar las medidas necesarias para depositar simultáneamente sus instrumentos de ratificación del Convenio SNP de 2010. La delegación de Finlandia también comunicó que había obtenido la confirmación necesaria de su Gobierno para permitirle adherirse al Convenio SNP de 2010 inmediatamente después de los otros cuatro Estados.

Los órganos rectores acogieron con beneplácito esta información actualizada y el impulso acelerado hacia la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010, y señaló que ello fortalecerá considerablemente el régimen internacional de responsabilidad e indemnización.

Sesiones de los órganos rectores en 2025

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

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

El Director alentó a todos los Estados a presentar informes sobre hidrocarburos de manera oportuna y precisa y a garantizar el pronto pago de las contribuciones, y subrayó en particular la importancia crítica de ambas cuestiones para la implantación efectiva del régimen internacional de responsabilidad e indemnización. Anunció asimismo 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, en los casos en que no se hubieran presentado informes sobre hidrocarburos. Se notificó a un total de 16 Estados que la Resolución N.º 12 de la Asamblea del Fondo de 1992 les era aplicable durante el periodo objeto del examen. En las páginas 23-27 se facilita más información.



Fechas de las reuniones de 2026

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

Homenaje a Thomas Liebert

Antes de la apertura oficial de las sesiones de abril de los órganos rectores, el presidente del Consejo Administrativo del Fondo de 1992 comunicó a las delegaciones el triste fallecimiento en enero de 2025 de Thomas Liebert, quien había sido miembro de la Secretaría de los FIDAC durante muchos años. Todos los presentes se pusieron de pie para guardar un minuto de silencio en memoria de Liebert. A lo largo de la semana de la reunión numerosas delegaciones, al hacer uso de la palabra por primera vez, expresaron sus sinceras condolencias a la familia y los colegas de Liebert. También se reservó tiempo hacia el final de la semana para que las delegaciones le rindieran homenaje.



Asamblea del Fondo Complementario

La Asamblea del Fondo Complementario también se reunió dos veces en 2025: celebró su 13.ª sesión extraordinaria y su 22.ª sesión ordinaria simultáneamente con los órganos rectores del Fondo de 1992. Participó en los debates y refrendó o tomó nota de las decisiones adoptadas por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo de 1992 con respecto a una serie de temas que también son pertinentes para el Fondo Complementario. Aprobó los estados financieros del Fondo Complementario para 2025, aprobó un presupuesto administrativo para 2026 de £74 000 y decidió mantener su capital de operaciones en £1 millón. En noviembre de 2025, la Asamblea acordó asimismo una comisión de administración de £46 000 pagadera al Fondo de 1992 para el ejercicio económico de 2026.

Examen financiero

42 Administración financiera

43 Principales datos financieros de 2025

45 Resumen de los Fondos de
Reclamaciones Importantes



Administración financiera

La cuantía que debe pagar cada receptor de hidrocarburos a los FIDAC en un Estado Miembro se calcula sobre la base de los informes sobre hidrocarburos presentados. Las facturas se emiten en consecuencia, con el fin de obtener los fondos para administrar los FIDAC y pagar las reclamaciones aprobadas por los órganos rectores. Es un sistema prefijado y exitoso que sigue un ciclo anual establecido. En esta sección se presentan los principales datos financieros para el ciclo de 2025 y un resumen de los Fondos de Reclamaciones Importantes.



Claire Montgomery
Gerente de Finanzas

“

En 2025 emitimos facturas a 261 contribuyentes por un total de más de £62 millones.

La publicación
Examen financiero
ofrece un panorama
completo de las
cuentas de 2024

“

Cada año comienza con la auditoría de las cuentas del año anterior. Trabajamos en estrecha colaboración con el auditor externo y los miembros del Órgano de Auditoría común para apoyar un proceso de auditoría exhaustivo y transparente. El resultado de este proceso son los estados financieros y el informe de auditoría, que se comparten con los órganos rectores, quienes los aprueban en sus sesiones ordinarias. La auditoría de las cuentas de 2024 se completó el 13 de mayo de 2025. En esta sección se presentan las cifras clave de dicha auditoría y las cifras no auditadas de 2025.

A partir de junio de cada año, la atención del equipo se centra en el año siguiente, en los fondos que se puedan necesitar para el funcionamiento de la Organización y en las obligaciones previstas en términos de siniestros e indemnizaciones. En 2025, los proyectos de presupuesto para 2026 se acordaron internamente durante el mes de agosto y se publicaron para la aprobación de los órganos

rectores en sus sesiones de noviembre de 2025, de conformidad con el Convenio del Fondo de 1992. Estas decisiones dieron lugar a la recaudación de contribuciones y a la facturación, que tuvo lugar poco después de las sesiones. En 2025 emitimos facturas a 261 contribuyentes por un total de más de £62 millones.

Como equipo, siempre buscamos garantizar que nuestros procesos sean claros, accesibles y eficaces. Con ese principio en mente, en 2025 publicamos una lista de preguntas frecuentes en nuestro sitio web y seguimos estando disponibles para proporcionar asistencia individual cuando sea necesario.

Principales datos financieros de 2025

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

Fondo de 1992

INGRESOS 2025	
CONTRIBUCIONES PAGADERAS EN 2025	£
Fondo General	13 000 000
Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Gulfstream</i>	10 000 000
Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Marine Honour</i>	30 000 000
Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Princess Empress</i>	10 000 000
Recaudaciones de años anteriores	331 000
OTROS INGRESOS	£
Reembolso del club P&I en virtud del STOPIA 2006 (enmendado en 2017)	740 000
Intereses sobre inversiones	3 429 000
Contribuciones en especie	300 000
Comisión de administración pagadera por el Fondo Complementario	44 000
TOTAL DE INGRESOS	67 844 000

COSTES ADMINISTRATIVOS 2025	
SECRETARÍA COMÚN	£
Presupuesto (excluidos los honorarios de la entidad encargada de la auditoría externa correspondientes a los respectivos FIDAC)	5 775 384
Gastos (excluidos los honorarios de la entidad encargada de la auditoría externa correspondientes a los respectivos FIDAC)	5 369 142
Honorarios de la entidad encargada de la auditoría externa respecto del Fondo de 1992	87 800
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS DEL FONDO DE 1992	5 456 942

GASTOS EN RECLAMACIONES 2025			
SINIESTRO	INDEMNIZACIÓN	GASTOS RELACIONADOS CON RECLAMACIONES	TOTAL
	£	£	£
<i>Prestige</i>	-	55 917	55 917
<i>Alfa I</i>	-	6 063	6 063
<i>Nesa R3</i>	-	17 565	17 565
<i>Agia Zoni II</i>	-	75 136	75 136
<i>Bow Jubail</i>	1 727 686	290 593	2 018 279
Siniestro en Israel	191 577	45 381	236 958
<i>Princess Empress</i>	9 181 409	430 825	9 612 234
<i>Gulfstream</i>	4 922 625	201 973	5 124 598
<i>Marine Honour</i>	17 977 557	879 546	18 857 103
<i>Terranova</i>	221 854	461 743	683 597
Otros siniestros	-	105 241	105 241
TOTAL DE GASTOS EN RECLAMACIONES	34 222 708	2 569 983	36 792 691

Principales datos financieros de 2025

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

Fondo Complementario

INGRESOS 2025		£
CONTRIBUCIONES PAGADERAS EN 2025		
Recaudaciones de años anteriores		-
OTROS INGRESOS		
Intereses sobre inversiones		61 400
TOTAL DE INGRESOS		61 400

GASTOS 2025		£
COSTES ADMINISTRATIVOS		
Comisión de administración pagadera al Fondo de 1992		44 000
Honorarios de la entidad encargada de la auditoría externa respecto del Fondo Complementario		6 510
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS DEL FONDO COMPLEMENTARIO		50 510

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 16 a 22 para mayor información acerca de cada siniestro.

GASTOS ACUMULATIVOS DE LOS SINIESTROS HASTA EL 31/12/2025 (SIN AUDITAR)	<i>Prestige</i>	<i>Alfa I</i>	<i>Nesa R3</i>	<i>Agia Zoni II</i>	<i>Bow Jubail</i>	Siniestro en Israel	<i>Princess Empress</i>	<i>Gulfstream</i>	<i>Marine Honour</i>
	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Indemnización pagada hasta el 31/12/2024	106 621 900	10 856 126	6 703 800	14 876 636	4 134 928	2 142 438	16 231 588	15 412	18 406
Indemnización pagada en 2025	-	-	-	-	1 727 686	191 577	9 181 409	4 922 625	17 977 557
Indemnización reembolsada en virtud del STOPIA 2006 (enmendado en 2017)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Indemnización total pagada por el Fondo de 1992	106 621 900	10 856 126	6 703 800	14 876 636	5 862 614	2 334 015	25 412 997	4 938 037	17 995 963
Gastos relacionados con reclamaciones pagados hasta el 31/12/2024	24 826 635	1 016 373	504 819	4 637 007	486 112	486 907	2 103 537	273 797	528 201
Gastos relacionados con reclamaciones pagados en 2025	55 917	6 063	17 565	75 136	290 593	45 381	430 825	201 973	879 546
Total de gastos relacionados con reclamaciones pagados hasta el 31/12/25	24 882 552	1 022 436	522 384	4 712 143	776 705	532 288	2 534 362	475 770	1 407 747
Total de gastos (base de efectivo, incluidos 4 millones de DEG pagados para cada siniestro con cargo al Fondo General)	131 504 452	11 878 562	7 226 184	19 588 779	6 639 320	2 866 303	27 947 359	5 413 806	19 403 711

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	<i>Prestige</i>	<i>Alfa I</i>	<i>Nesa R3</i>	<i>Agia Zoni II</i>	<i>Bow Jubail</i>	Siniestro en Israel	<i>Princess Empress</i>	<i>Gulfstream</i>	<i>Marine Honour</i>
	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Saldo del Fondo al 31/12/2025 (sobre base contable de devengo; véanse los estados financieros para mayor información)	331 454	36 353	285 366	28 547 031	18 739 441	7 152 168	2 238 450	7 883 674	10 902 908
Provisión para indemnizaciones al 31/12/2025, añadida	703 143	-	-	381 906	-	296 296	738 704	548 650	2 685 543
Saldo de los Fondos al 31/12/2025 (base de efectivo ajustado)	1 034 597	36 353	285 366	28 928 937	18 739 441	7 448 464	2 977 154	8 432 324	13 588 451

Cuando se establece un Fondo de Reclamaciones Importantes, los órganos rectores pueden decidir recaudar contribuciones. Véase la página 23 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	<i>Prestige</i>	<i>Alfa I</i>	<i>Nesa R3</i>	<i>Agia Zoni II</i>	<i>Bow Jubail</i>	Siniestro en Israel	<i>Princess Empress</i>	<i>Gulfstream</i>	<i>Marine Honour</i>
	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Contribuciones recaudadas, pagaderas a más tardar en marzo de 2025	119 000 000	8 075 000	3 600 000	41 000 000	20 000 000	7 000 000	20 000 000	10 000 000	30 000 000
Contribuciones de 2025, pagaderas el 1 de marzo de 2026	-	-	-	-	6 500 000	-	5 000 000	-	15 000 000
Total de contribuciones recaudadas o aprobadas	119 000 000	8 075 000	3 600 000	41 000 000	26 500 000	7 000 000	25 000 000	10 000 000	45 000 000

Otras publicaciones

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

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

General



Visión global



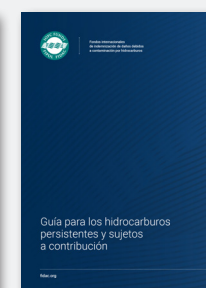
Textos de los Convenios



Examen financiero (Fondo de 1992)



Examen financiero (Fondo Complementario)



Guía para los hidrocarburos persistentes y sujetos a contribución

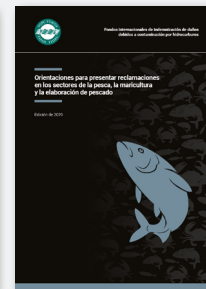


El Convenio SNP: un panorama

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 (versión abreviada también disponible)



Ejemplo de formulario de reclamación

Fotografías

Portada y páginas 7, 26, 31 y 41

Shutterstock

Páginas 4 a 7, 10, 11, 14 a 20, 23, 31, 35 a 40 y 42

Alistair Veryard Photography Limited

Páginas 6, 7, 12 y 19

ITOPF

Página 9

OMI

Páginas 13, 15, 18, 28 a 30, 33 y 34

FIDAC

Página 17

Malayan Towage & Salvage Corp

Página 20

Getty Images

Página 21

Hans de Visser

Páginas 25 y 33

Alamy

Página 30

Departamento de Marina de Malasia

Página 32

T&T Salvage/Multraship/Boluda

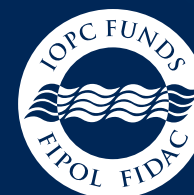
Publicado por los Fondos internacionales de indemnización
de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Copyright © FIDAC 2026

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.



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