



International Oil Pollution
Compensation Funds

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

Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

Sesiones de noviembre de 2024 de los órganos rectores – Resumen

13 de noviembre de 2024



Imagen: AlistairVeryard.com

Los órganos rectores de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) celebraron sesiones del martes 5 al viernes 8 de noviembre de 2024 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), en Londres. Las sesiones de la Asamblea del Fondo de 1992, del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y de la Asamblea del Fondo Complementario contaron con la asistencia de 68 Estados Miembros del Fondo de 1992, incluidos 24 Estados Miembros del Fondo Complementario, y tres Estados y 13 organizaciones con categoría de observador. La reunión fue presencial, complementada con un servicio de *streaming*.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 (83.ª sesión)

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

NUEVO SINIESTRO: *Terranova*, Filipinas (julio de 2024)

El 25 de julio de 2024, después de enfrentar un temporal generado por el tifón Gaemi, el *Terranova* zozobró en la bahía de Manila (Filipinas). El Servicio de Guardacostas de Filipinas y los aseguradores, Steamship Mutual Underwriting Association Limited (Steamship Mutual), respondieron de inmediato y emplearon a contratistas para contener el derrame y recuperar los hidrocarburos tanto del buque como de la mancha brillante que había aparecido tras el siniestro, señal de que el casco había sufrido una rotura y de que se estaba produciendo una lenta fuga de hidrocarburos de los tanques de carga.

Tras el siniestro comenzaron las operaciones de limpieza y respuesta. En el momento de celebrarse la sesión del Comité Ejecutivo en noviembre de 2024, los tanques de carga del *Terranova* habían sido vaciados y el 97 % de la carga había sido retirada o recuperada durante las actividades de respuesta en el mar. El Steamship Mutual es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017), con arreglo al cual el asegurador acepta voluntariamente resarcir al Fondo de 1992 por la indemnización abonada, hasta un máximo de 20 millones de DEG. Según los cálculos iniciales, las reclamaciones por daños debidos a contaminación excederán el límite del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) de 4,51 millones de DEG, pero está por ver si se alcanzará el límite del STOPIA 2006. Se han observado los términos del Memorando de entendimiento firmado entre el Fondo de 1992 y el International Group of P&I Associations, y el Steamship Mutual y el Fondo de 1992 compartirán los servicios de expertos. El 11 de octubre de 2024, el Fondo de 1992 y el Steamship Mutual establecieron una oficina de presentación de reclamaciones en Bataán a efectos de facilitar la presentación de reclamaciones de indemnización derivadas de este siniestro.

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director a efectuar pagos en relación con las pérdidas derivadas del siniestro del *Terranova* y a firmar un acuerdo sobre pagos interinos con el Steamship Mutual en relación con este siniestro.

NUEVO SINIESTRO: *Marine Honour*, Singapur (junio de 2024)

El 14 de junio de 2024 el buque para productos petrolíferos *Marine Honour* se encontraba parado a un lado del buque portacontenedores *Ever Blink*, en la terminal de Pasir Panjang de Singapur, cuando fue golpeado por el buque draga-gánguil *Vox Maxima*. Como resultado, el *Marine Honour* chocó con el *Ever Blink*. Debido a la colisión, el casco del *Marine Honour* se rompió y se vertieron en el medio marino unos 817 metros cúbicos de fueloil intermedio 380. El derrame afectó a varios sectores de la costa de Singapur, desde la terminal de Pasir Panjang hasta East Coast Park, y se extendió hasta las islas meridionales. Los hidrocarburos también alcanzaron la costa meridional de Johor y la parte este del estrecho de Johor, en Malasia.

Singapur y Malasia son ambos Estados Miembros del Fondo de 1992. El *Marine Honour* está asegurado por QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE), por intermedio de su filial British Marine. La cuantía de limitación aplicable al *Marine Honour*, de conformidad con el CRC de 1992, es de 4,51 millones de DEG. El STOPIA 2006 no se aplica, ya que el propietario del buque no es parte en ese acuerdo. En vista de las novedades notificadas, las reclamaciones derivadas de este siniestro excederán el límite de responsabilidad del asegurador con arreglo al CRC de 1992. El Fondo de 1992, por tanto, deberá hacer pagos de indemnización.

El Fondo de 1992 firmó un memorando de entendimiento con QBE el 1 de julio de 2024 y, el 29 de julio de 2024, las dos entidades abrieron conjuntamente una oficina de presentación de reclamaciones en Singapur, a un lado de la terminal de Pasir Panjang. Se ha invitado a reclamantes de Singapur y Malasia a

que presenten allí sus reclamaciones. Los propietarios del *Marine Honour* y QBE han presentado una solicitud en el Tribunal de Singapur para establecer un fondo de limitación de conformidad con el CRC de 1992.

En el momento de celebrarse la sesión, un total de 150 reclamaciones habían sido registradas en la oficina de presentación de reclamaciones y el monto total reclamado había ascendido a SGD 9 millones y USD 17,5 millones. El Fondo de 1992 está a la espera de recibir reclamaciones de la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur y otros organismos gubernamentales de Singapur por sus gastos de limpieza y respuesta al siniestro, que constituirán una parte significativa de la cuantía total a pagar en concepto de indemnización. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director a efectuar pagos respecto de las pérdidas derivadas de este siniestro.

***Gulfstream*, Trinidad y Tobago (febrero de 2024)**

Las operaciones de limpieza en relación con el siniestro de la *Gulfstream* han concluido. En el momento de la celebración de la sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, se habían presentado al punto de contacto 112 reclamaciones de indemnización por un total de USD 23 millones, que abarcaban algunas de las operaciones de limpieza llevadas a cabo en Tobago e incluían 171 reclamaciones del sector de la pesca. Estas reclamaciones están siendo evaluadas por los expertos del Fondo de 1992. También se habían recibido reclamaciones por un monto total de GBP 13 633, EUR 45 328 y USD 3 434 procedentes de las autoridades de Bonaire, que habían llevado a cabo actividades de vigilancia con anterioridad a la llegada de los hidrocarburos a su costa, el 26 de febrero de 2024, y operaciones de limpieza con posterioridad a esa fecha. Aún se tienen que reclamar otros costes relativos a las operaciones de recuperación de los hidrocarburos de la gabarra y en la actualidad no se dispone de cálculos sobre las pérdidas que probablemente reclamará el sector del turismo.

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). Las autoridades de Trinidad y Tobago están a la espera de recibir la confirmación de la detención por parte de las autoridades angoleñas. Han sido informadas por el Gobierno de Tanzania de que, cuando el *Solo Creed* fue matriculado, su propietario era una empresa con sede en Guyana, pero no se facilitó información a propósito de quiénes eran los aseguradores cuando dicho registro de matrícula se llevó a cabo. Las autoridades de Trinidad y Tobago han contratado abogados para que les informen sobre las medidas que procede adoptar para entablar procedimientos judiciales contra los propietarios del *Solo Creed* y, en su caso, su tripulación, y se ha presentado una solicitud de detención en Luanda.

En una declaración pronunciada durante la reunión, el ministro de Energía e Industrias Energéticas de Trinidad y Tobago agradeció a los FIDAC y a ITOPF su cooperación en la gestión del siniestro y reafirmó el compromiso de este Estado Miembro del Fondo de 1992 de emprender todas las vías legales necesarias, tanto a nivel nacional como internacional, para defender los derechos e intereses de sus ciudadanos. El ministro hizo hincapié en la importancia de garantizar la rendición de cuentas por los importantes daños causados a los medios de subsistencia y al medio ambiente de Tobago, y de recuperar los costes asociados al derrame de hidrocarburos de quienes hayan sido sus responsables. Otras delegaciones aprovecharon la oportunidad para instar a cualquier Estado Miembro que disponga de información relativa a este siniestro a que la ponga en conocimiento de Trinidad y Tobago.

Princess Empress, Filipinas (febrero de 2023)

El Fondo de 1992 sigue colaborando estrechamente con el asegurador del *Princess Empress*, el Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' P&I Club), en la tramitación de las reclamaciones y el pago de indemnización. El proceso de pagos para las reclamaciones de los pescadores evaluadas en marzo de 2024 ha concluido y 26 034 reclamantes del sector de la pesca han recibido pagos por un total aproximado de PHP 823,3 millones, teniendo en cuenta los pagos provisionales efectuados anteriormente a algunos de los reclamantes. El Club y el Fondo han aprobado recientemente la evaluación de las reclamaciones de 9 030 comerciantes de pescado que habían sufrido pérdidas debido a la falta de productos alternativos que vender durante las prohibiciones de pesca en las zonas afectadas por el derrame. Teniendo en cuenta los pagos provisionales efectuados con anterioridad a algunos de los reclamantes, en el momento de la celebración de la sesión había 7 628 reclamaciones relacionadas con el comercio de pescado por pagar, por un monto total de PHP 179,6 millones. El proceso de pago de estas reclamaciones se está llevando a cabo de manera similar a los pagos provisionales, y la primera fase ya está en marcha.

Bow Jubail, Países Bajos (junio de 2018)

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

El sexto aniversario del derrame se cumplió el 23 de junio de 2024 y, en agosto de 2024, expiró el plazo para que los demandantes presentaran sus reclamaciones al asesor del fondo de limitación. Se presentaron 44 reclamaciones por un monto total de EUR 30,8 millones, USD 1,92 millones y NOK 152 070. En todas ellas, salvo una, se reservaba el derecho de enmendar las reclamaciones incrementándolas con sumas adicionales, pero en el momento de celebrarse la sesión del Comité se desconocía la suma total pretendida. No obstante, se había encargado a los abogados del Fondo de 1992 que trataran de determinar esa cifra lo antes posible. El Fondo de 1992 y el club P&I han pedido a los peritos que comiencen a evaluar las reclamaciones presentadas. Está previsto que se celebre una audiencia judicial en enero de 2025.

Otros siniestros

La Secretaría también suministró información con respecto a los siniestros del *Prestige* (España, noviembre de 2022), *Solar 1* (Filipinas, agosto de 2006), *Redfferm* (Nigeria, marzo de 2009), *Alfa I* (Grecia, marzo de 2012), *Nesa R3* (Omán, junio de 2013), *Nathan E. Stewart* (Canadá, octubre de 2016), *Agia Zoni II* (Grecia, septiembre de 2017), *MT Harcourt* (Nigeria, noviembre de 2020) y el siniestro en Israel (Israel, febrero de 2021). En la sesión se tomó nota de que, dado que todas las reclamaciones pendientes en relación con el siniestro del *Haekup Pacific* (República de Corea, abril de 2010) se habían retirado, el siniestro podía considerarse cerrado.

Asamblea del Fondo de 1992 (29.ª sesión) y Asamblea del Fondo Complementario (21.ª sesión)

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

Elección de los presidentes de los órganos rectores

Tras su reelección en la apertura de las sesiones, Antonio Bandini (Italia) presidió la 29.ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992 y François Marier (Canadá) presidió la 21.ª sesión de la Asamblea del Fondo Complementario. En un momento posterior de las sesiones, el Director recordó a las delegaciones que Bandini había decidido dejar su puesto de presidente de la Asamblea del Fondo de 1992 al final la sesión. En consecuencia, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió elegir al actual presidente de la Asamblea del Fondo Complementario, François Marier, como presidente de la Asamblea del Fondo de 1992 hasta la próxima sesión ordinaria. A su vez, la Asamblea del Fondo Complementario eligió a su actual primer vicepresidente, Andrew Angel (Reino Unido), como presidente de la Asamblea hasta la próxima sesión ordinaria. También eligió a Carlos Sequeira (Portugal) para el puesto que acaba de quedar vacante de primer vicepresidente.

El Director dio las gracias a Antonio Bandini por su liderazgo y compromiso con la labor de los FIDAC. Varias delegaciones elogiaron las aptitudes diplomáticas y lingüísticas del presidente saliente y le desearon lo mejor en su jubilación. El Director hizo entrega de un obsequio a Bandini en reconocimiento a su contribución.

Elección de miembros del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

De conformidad con la Resolución N.º 5 de la Asamblea del Fondo de 1992, la Asamblea del Fondo de 1992 eligió a los siguientes Estados como miembros del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 para que ejerzan su mandato hasta el final de la próxima sesión ordinaria de la Asamblea del Fondo de 1992:

Antigua y Barbuda (vicepresidenta, Katarina McGhie Thompson)	Japón Madagascar	Polonia (presidenta, Małgorzata Buszyńska) Portugal
Francia	Namibia	República de Corea
India	Noruega	Singapur
Islas Marshall	Países Bajos	Uruguay
Italia		

Cuestiones relativas al presupuesto y cálculo de las contribuciones

La Asamblea del Fondo de 1992 adoptó las siguientes decisiones relativas al presupuesto de 2025 y a las contribuciones de 2024:

- la aprobación de un presupuesto administrativo para el Fondo de 1992 de £5 775 384 para 2025;
- la recaudación de contribuciones de 2024 para el Fondo General por la suma de £13 millones, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2025;
- la recaudación de contribuciones de 2024 por la suma de £40 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Marine Honour*, de los que £30 millones serán pagaderos a más tardar el 1 de marzo de 2025, y £10 millones, o una parte, se facturarán en un momento posterior de 2025 si fuera necesario;
- la recaudación de contribuciones de 2024 por la suma de £10 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Gulfstream*, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2025;
- la recaudación de contribuciones de 2024 por la suma de £10 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Princess Empress*, pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2025;
- el mantenimiento en £15 millones del capital de operaciones del Fondo de 1992, y su aumento a £22 millones a lo largo de los ejercicios presupuestarios de 2026 y 2027 mediante el incremento de la recaudación de contribuciones al Fondo General.

La Asamblea del Fondo Complementario aprobó un presupuesto administrativo para 2025 de £60 510 y decidió mantener el capital de operaciones del Fondo General en £1 000 000.

Informe del Órgano de Auditoría común y nombramiento del auditor externo

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

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

En el momento de la reunión, solo uno de los Estados Miembros del Fondo Complementario no había completado la presentación de los informes sobre hidrocarburos de 2023. Sin embargo, 27 Estados Miembros del Fondo de 1992 todavía no habían presentado sus informes de 2023, y una serie de ellos no los habían presentado durante varios años. Este problema sigue preocupando considerablemente a los órganos rectores y, tal como se ha solicitado en sesiones anteriores, el Director, junto con el Órgano de Auditoría, ha estudiado formas de alentar a los Estados a cumplir las obligaciones que les corresponden en virtud de los Convenios de 1992. En noviembre de 2023 se presentó un nuevo documento en que se identifica a los Estados que estarían sujetos a la Resolución N.º 12 de la Asamblea del Fondo de 1992 y la Resolución N.º 3 de la Asamblea del Fondo Complementario, en virtud de las cuales el pago de indemnización a las autoridades de un Estado afectado por un siniestro se aplazaría si tuviera informes de hidrocarburos pendientes o contribuciones sin pagar por más de dos años. Se informó a los órganos rectores de que, en noviembre de 2024, se había notificado a 20 Estados que la Resolución N.º 12 de la Asamblea del Fondo de 1992 les era aplicable.

El Director instó a todos los Estados a presentar informes sobre hidrocarburos de manera oportuna y precisa y a asegurarse de que el pago de las contribuciones se efectúe con prontitud, dado que repercute en la capacidad de los FIDAC para poner en práctica un sistema equitativo de recaudación de contribuciones a fin de asegurarse de que las víctimas de contaminación por hidrocarburos en los Estados Miembros sean indemnizadas plenamente por las pérdidas o daños sufridos. El Director anunció además que se había realizado un progreso considerable en la aplicación de la Resolución N.º 13 de la Asamblea del Fondo de 1992 y la Resolución N.º 5 de la Asamblea del Fondo Complementario, que lo autorizaban a expedir facturas con arreglo a un cálculo, incluidas facturas con carácter retroactivo aplicables a periodos pasados, cuando no se hubieran presentado informes sobre hidrocarburos.

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

La Secretaría puso de manifiesto los problemas, riesgos y peligros asociados, así como el posible efecto de las sanciones internacionales en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, llamando la atención sobre las orientaciones publicadas por el Comité Jurídico de la OMI y las repercusiones para muchos de los clubes del International Group of P&I Associations, que ya no pueden, como antes, asegurar buques dedicados al comercio y transporte de petróleo crudo ruso.

Datos recientes han mostrado un considerable aumento de la llamada "flota oscura" o "flota en la sombra", lo cual a su vez podría aumentar la amenaza de accidentes y derrames de hidrocarburos, dificultar más la asignación de la responsabilidad cuando ocurran derrames procedentes de buques y resultar en la falta de un seguro adecuado o de otras garantías financieras. En el 33.º periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI, que tuvo lugar del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2023, los Estados Miembros adoptaron una resolución en la que se exhortaba a los Estados de abanderamiento a que adoptasen medidas contra la "flota oscura" o "flota en la sombra".

El Director aprovechó la oportunidad para recordar a los Estados Miembros su obligación en virtud del CRC de 1992 de asegurarse de que los buques tanque estuvieran en posesión de un certificado CRC y señaló que, de no hacerlo, el Estado de abanderamiento podría incurrir en responsabilidad. Durante el debate de esta cuestión en la reunión, varias delegaciones compartieron la preocupación del Director.

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

Tras los debates celebrados en las sesiones de abril de 2024 de los órganos rectores, se solicitó al Director que invitara a formular observaciones y que elaborara los proyectos revisados de las resoluciones de la Asamblea del Fondo de 1992 y de la Asamblea del Fondo Complementario sobre el problema de los buques que no están asegurados y que no cumplen las condiciones de seguridad. También se le encargó actualizar las directrices internas del Departamento de Reclamaciones, de modo que incorporasen procedimientos internos pormenorizados para recabar información e identificar a las partes responsables después de que se produzca un siniestro, y elaborar un nuevo documento de orientaciones posderrame para que los Estados Miembros investiguen las circunstancias que rodean a un siniestro de contaminación por hidrocarburos.

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

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

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

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

Tras una serie de reuniones mantenidas con representantes de la industria para analizar la creación de un procedimiento normalizado para determinar cuándo un buque que pueda operar como petrolero y como

quimiquero deja de ser un "buque" en virtud del CRC de 1992, el Director propuso que tales orientaciones se incorporasen como una nota a pie de página en la publicación de los FIDAC *Documento de orientación para los Estados Miembros – Consideración de la definición de "buque"*. El propósito de esta nota sería establecer un procedimiento que ayude a determinar si un buque está clasificado como tal en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 o del artículo I 1) del CRC de 1992.

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

Convenio SNP de 2010

La Secretaría comunicó que había seguido aprovechando las oportunidades para fomentar la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010, colaborar con los Estados interesados y otras partes interesadas clave y compartir información con representantes del sector mediante la organización de diversos talleres y otras actividades de formación y divulgación, a menudo en estrecha colaboración con la Secretaría de la OMI.

Alemania, Bélgica, los Países Bajos y Suecia informaron a la Asamblea del Fondo de 1992 sobre su compromiso de adoptar las medidas necesarias para depositar, de manera simultánea, sus respectivos instrumentos de ratificación del Convenio SNP de 2010 a principios del verano de 2025, lo cual constituiría un hito importante con miras a la entrada en vigor del Convenio, que estaría prevista entonces para 2027.

La Secretaría informó acerca de las diversas tareas que era necesario emprender antes de la entrada en vigor del Convenio. Por su parte, la Asamblea del Fondo de 1992 aprobó una consignación de £799 000 en el presupuesto de 2025 para que el Fondo de 1992 cubra los costes de dichos preparativos y otras tareas administrativas en relación con el Fondo SNP.

Otras decisiones

Los órganos rectores también adoptaron decisiones en relación con lo siguiente:

- la aprobación de los estados financieros de 2023 del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario;
- el nombramiento de los miembros y miembros suplentes de la Junta de Apelaciones; y
- enmiendas a los Reglamentos del personal y los Estatutos del personal.

Además, tomaron nota de la información presentada con respecto a lo siguiente:

- el pago de contribuciones a los FIDAC;
- el informe del Órgano Asesor de Inversiones común;
- la aplicación del Reglamento general de protección de datos de la Unión Europea; y
- las actividades de divulgación y los servicios de información realizados desde 2023 y los previstos para 2025.

Fechas y formato de las futuras reuniones

Se decidió que las próximas reuniones de los órganos rectores se celebrarán durante las semanas del 28 de abril y el 20 de octubre de 2025. Los órganos rectores pidieron al Director que analizase con la OMI las disposiciones prácticas para la celebración de reuniones híbridas, incluidos el sistema de registro, los recursos necesarios y los costes en que se incurrirá, y que informe de sus conclusiones a los órganos rectores en su sesión de abril de 2025. El Director, además, revisará los Reglamentos interiores de los

órganos rectores por lo que respecta a las reuniones y presentará una propuesta de las enmiendas que sean necesarias, teniendo en cuenta los debates y las decisiones del próximo periodo de sesiones del Consejo de la OMI, en noviembre de 2024.

Los órganos rectores decidieron postergar la consideración final sobre el formato de las futuras reuniones de los FIDAC hasta la sesión de abril de 2025, cuando dispondrán de toda la información pertinente para tomar una decisión fundamentada.

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