



FONDO INTERNACIONAL  
DE INDEMNIZACIÓN DE  
DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACIÓN POR  
HIDROCARBUROS 1992

CUARTO GRUPO DE TRABAJO  
INTERSESIONES  
Punto 3 del orden del día

92FUND/WGR.4/2/2  
12 mayo 2006  
Original: INGLÉS

## MEDIDAS NO TÉCNICAS PARA FOMENTAR LOS BUQUES DE CALIDAD PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBUROS

GRUPO DE TRABAJO PARA EXAMINAR LAS MANERAS EN QUE SE PUEDEN BRINDAR INCENTIVOS ECONÓMICOS A LOS ARMADORES DE PETROLEROS DE CALIDAD

Presentado por INTERTANKO, OCIMF, el International Group of P&I Clubs y BIMCO

<b>Resumen:</b>	Los copatrocinadores de este documento destacan su compromiso con los buques de calidad y presentan algunos temas de debate sugeridos para su deliberación por el Grupo de Trabajo.
<b>Medida que ha de adoptarse:</b>	Se invita al Grupo de Trabajo a tomar nota de este documento durante sus deliberaciones.

### 1 Introducción

- 1.1 Este documento es presentado en nombre de INTERTANKO, OCIMF, el International Group of P&I Clubs y BIMCO.
- 1.2 Este documento intersector está ideado para ayudar a las delegaciones al comienzo de sus deliberaciones en el nuevo Grupo de Trabajo que se ha constituido para examinar las maneras en que se pueden brindar incentivos económicos a los armadores de petroleros de calidad y, a la inversa, desincentivos a los armadores no conscientes de la calidad. El impulso para los buques de calidad es una preocupación legítima a un tiempo de los reguladores y del público. La OMI ha establecido un régimen regulador de cuatro puntales para la seguridad y la protección ambiental, el SOLAS, el Convenio de Formación, el MARPOL y el Convenio Refundido sobre el Trabajo Marítimo.
- 1.3 Todos los copatrocinadores de este documento piensan igual en su deseo de desempeñar su papel para fomentar los buques de calidad en este sector vital, brindando un transporte de energía seguro, eficiente y ecológico. Se reconoce que, en el sector multifacético del transporte marítimo, todos los participantes tienen su papel que desempeñar en este impulso hacia la calidad. El Grupo de Trabajo tiene presente que la OMI y sus comités de especialistas desempeñan un papel central en la regulación internacional del sector, y es consciente de que no debe entrar en el territorio de la OMI. Es más, se ha subrayado que el Grupo de Trabajo no debe lanzarse a considerar medidas que pudieran llevar a reabrir los debates respecto a una revisión de los Convenios.

- 1.4 Se prevé que la composición de este Grupo de Trabajo debe ser amplia. Los copatrocinadores de este documento reciben con agrado en particular la inclusión de representantes de las sociedades de clasificación.

## **2 Áreas de atención del Grupo de Trabajo**

- 2.1 Los parámetros del Grupo de Trabajo sirven como orientaciones para las deliberaciones. Pueden resumirse en las siguientes categorías:

- a) Identificar las medidas prácticas que pueda adoptar el sector de los seguros;
- b) examen de los procedimientos y prácticas del sector;
- c) examen de las medidas no técnicas y directrices que puedan adoptar los Estados contratantes.

- 2.2 Se examinará sucesivamente cada una de estas categorías y se presentarán ilustraciones de las cuestiones prácticas que requieren una mayor consideración.

### **2.3 Identificar las medidas prácticas que pueda adoptar el sector de los seguros**

- 2.4 Los aseguradores marítimos incluyen los aseguradores del casco y las máquinas, y los aseguradores de la responsabilidad. La mayoría de éstos son Clubs de protección e indemnización (P&I). El informe del Sr. Terence Coghlin al Comité de Transporte de la OCDE presentaba un examen exhaustivo del sector de los seguros marítimos. El informe identificaba una serie de áreas en que los aseguradores podrían tener un papel que desempeñar para fomentar los buques de calidad. De modo significativo, se creía que los aseguradores deben poder compartir información con otros aseguradores, como por ejemplo si a un asegurado se le han aplicado condiciones especiales o incluso se le ha denegado cobertura por un P&I Club. No obstante, en algunas jurisdicciones existen barreras legales para el intercambio de tal información. Por consiguiente, sería útil que los Estados considerasen cómo pueden ayudar a eliminar esas barreras. El Grupo de Trabajo brinda una oportunidad de examinar las medidas que han adoptado los aseguradores para responder a las preocupaciones y recomendaciones expresadas en el informe del Sr. Coghlin.

### **2.5 Examen de los procedimientos y prácticas del sector**

- 2.6 Como se ha mencionado antes, todos los que intervienen en el sector marítimo deben desempeñar su función en la cadena del transporte para fomentar los buques de calidad. Algunos ejemplos ilustran aquí los continuos esfuerzos que se están realizando.

- La INTERTANKO, como organización internacional de armadores de petroleros comprometida y responsable, tiene un conjunto de criterios de afiliación que evoluciona y es cada vez más estricto para alcanzar metas de letalidad nula, de contaminación nula, y de detenciones nulas.
- El OCIMF que representa a los receptores de hidrocarburos cuenta con la avanzada base de datos SIRE de inspecciones de los buques para ayudar a sus miembros a validar la calidad de los buques que emplea. Una novedad reciente en la metodología de la validación de los buques ha sido la introducción del plan de Autoevaluación de la Gestión de Petroleros del OCIMF (TMSA). Esta herramienta es utilizada por los gestores de un buque para autoverificar sus procedimientos y normas, que a su vez pueden ser evaluados por posibles fletadores/receptores de hidrocarburos/terminales. Una cuestión que el Grupo de Trabajo podría considerar es la medida en que este tipo de información podría ser útil en la selección y clasificación del riesgo por los aseguradores marítimos y de la responsabilidad, y otros.
- La IACS representa a las sociedades de clasificación y ha adoptado recientemente reglas comunes estructurales para los petroleros, que están concebidas para cerciorarse de que los buques contratados después del 1 de abril de 2006 sean aún más robustos.

- El International Group of P&I Clubs ha contado durante varios años con requisitos clasificación de los buques y requisitos del Estado de abanderamiento, para cumplir con los Códigos IGS e ISPS, y a nivel de club individual con diversos requisitos de evaluación del estado del buque y programas de seguridad y prevención de pérdidas. A raíz de la publicación del informe de la OCDE de 2004, se han aplicado nuevas medidas encaminadas a armonizar los procedimientos en el International Group y mejorar la calidad de los buques, y otras están en vías de implementación.

2.7 Examen de las medidas no técnicas y directrices que puedan adoptar los Estados contratantes

2.8 Los Estados contratantes, ya sea en calidad de Estado rector del puerto o de Estado de abanderamiento, tienen también una función que desempeñar. Por ejemplo ¿deben estimularse los buques de calidad mediante tarifas portuarias más bajas, menos inspecciones, e incluso con la sanción de la retirada de la matrícula por los Estados de abanderamiento? Los reglamentos de competencia pueden actuar como barrera al progreso en las iniciativas de la calidad. Los Estados pueden procurar levantar esas barreras y mejorar la calidad. Los Estados podrían estimular, por ejemplo, a los prácticos y otros servicios portuarios a brindar incentivos a los buques de calidad.

2.9 Los Estados podrían también ayudar perfeccionando la supervisión por el Estado rector del puerto (PSC) con normas unificadas/armonizadas en todos los regímenes de la PSC, y adoptando una base de datos común consistente y accesible a los aseguradores, fletadores etc. Una PSC realmente unificada prestaría asistencia en el empuje hacia los buques de calidad.

2.10 Los ejemplos presentados no son en modo alguno exhaustivos, pero merecen una ulterior consideración. Los copatrocinadores de este documento permanecen a disposición de los Estados para facilitar cualquier información y orientación que sea necesaria para ayudar al Grupo de Trabajo en sus deliberaciones.

**3 Medida que ha de adoptar el Grupo de Trabajo**

Se invita al Grupo de Trabajo a tomar nota de este documento durante sus deliberaciones.

---