



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

CUARTO GRUPO DE TRABAJO  
INTERSESIONES  
Punto 3 del orden del día

92FUND/WGR.4/2/3  
12 mayo 2006  
Original: INGLÉS

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

RESPUESTA PRELIMINAR DEL INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS A LAS CUESTIONES  
DERIVADAS DEL MANDATO Y SUS ÁREAS ESPECÍFICAS DE ATENCIÓN

Presentada por el International Group of P&I Clubs

<b>Resumen:</b>	Este documento resume las medidas adoptadas por el International Group of P&I Clubs en relación con el transporte marítimo de calidad y contiene una serie de sugerencias de acciones específicas que podrían adoptar los Estados para abordar las áreas de atención identificadas por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 10ª sesión extraordinaria en febrero de 2006 (documento A/ES.10/18, párrafo 5.9).
<b>Medidas que han de adoptarse:</b>	Se invita al Grupo de Trabajo a estudiar las cuestiones suscitadas en este documento y a darles seguimiento si lo juzga apropiado.

### **1 Introducción**

- 1.1 En su 10ª sesión extraordinaria en febrero de 2006, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió constituir un Grupo de Trabajo sobre medidas no técnicas para fomentar un transporte marítimo de hidrocarburos de calidad y fijó el mandato y áreas específicas de atención del Grupo de Trabajo (documento 92FUND/A/ES.10/18, sección 5).
- 1.2 Esta ponencia presenta la respuesta preliminar del International Group of P&I Clubs a las cuestiones derivadas del mandato y sus áreas específicas de atención.

### **2 Mandato del Grupo de Trabajo**

- 2.1 El mandato del Grupo de Trabajo consiste en:

'elaborar propuestas respecto a medidas no técnicas y orientaciones destinadas a los Estados Contratantes y al sector con miras a fomentar un transporte marítimo de calidad, asegurándose a tal efecto que existen los procedimientos y verificaciones eficaces por los que se establezca que los buques asegurados y de certificación acreditada son idóneos para dicho transporte de hidrocarburos por mar abarcados por el régimen CRC/Fondo.'

- 2.2 La Asamblea decidió que, en el desempeño de su labor, el Grupo de Trabajo debería centrarse en seis áreas específicas, que se abordan una a una con más detalle en los párrafos siguientes.

- 2.3 La Asamblea recalcó que era esencial que el Grupo de Trabajo no debía entrometerse en esferas que fuesen competencia de la OMI ni duplicar las tareas que ya han sido acometidas por dicha organización, sino que podía tener en cuenta los trabajos efectuados respecto de un transporte marítimo de calidad por la OCDE.

**3 Resumen de las medidas adoptadas por el International Group of P&I Clubs en relación con el transporte marítimo de calidad**

- 3.1 En la 9ª reunión del tercer Grupo de Trabajo intersesiones en marzo de 2005, el International Group puso en el apéndice (Informe sobre Seguridad de los Buques) a su documento 92FUND/WGR.3/25/3 un resumen de las medidas ya adoptadas por los Clubs en relación con la seguridad de los buques (Parte 1) y una serie de propuestas de nuevas medidas formuladas en parte como respuesta al informe de la OCDE de 2004 (Parte 2).
- 3.2 En la sesión de octubre de 2005 de la Asamblea del Fondo de 1992, el International Group recomendó que se creara un grupo de trabajo oficioso para examinar la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas y adjuntó un informe detallado, preparado por el Sr. Frank Wall, ex funcionario superior del Departamento de Transporte del Reino Unido (documento 92FUND/A.10/32). No es de sorprender que dicho informe se centrara en gran parte en los papeles y funciones clave de la clasificación y de la certificación y supervisión por el Estado rector del puerto reglamentarias. El informe aborda además las funciones complementarias, pero necesariamente limitadas, desempeñadas por grupos y aseguradores del sector.
- 3.3 Tras la publicación, y a la luz de las conclusiones del informe de la OCDE de 2004, el subcomité sobre Normas de los Buques y el comité Técnico de Buques del International Group emprendieron una revisión detallada de la maneras en que los clubs miembros del International Group, individual y colectivamente, podrían abordar más eficazmente la cuestión del transporte marítimo de calidad. El subcomité formuló recomendaciones, que luego fueron aprobadas por el International Group, y está muy avanzada la aprobación/implementación de esas recomendaciones.
- 3.4 Antes del informe de la OCDE de 2004, los clubs del International Group ya habían aplicado medidas sobre la calidad de los buques, incluidas las reglas comunes de los clubs para cumplir los requisitos de clasificación, las reglas comunes de los clubs para cumplir los requisitos del Estado de abanderamiento y para cumplir los Códigos IGS e ISPS, los requisitos de la evaluación del estado del buque y los programas de seguridad y prevención de pérdidas.
- 3.5 Las medidas sobre la calidad de los buques acordadas e implementadas en el International Group tras la publicación del informe de la OCDE comprenden:
- Nuevas directrices de seguros para el ingreso de buques de nuevos miembros que prevén la comprobación de indicadores especificados de calidad en cada aplicación, incluido el tipo de buque, años de servicio, pabellón, construcción y cualesquiera pormenores de una modificación posterior, Clasificación actual y anterior, pormenores de certificación IGS e ISPS, zona y tipo de actividad comercial, nacionalidad de los oficiales y la tripulación, pormenores de la gestión, historial de la evaluación del estado del buque de P&I, registros de reclamaciones y supervisión por el Estado rector del puerto, y pormenores de cualquier denegación anterior de cobertura o retirada de cobertura.
  - Armonización de los criterios escogidos de la evaluación del estado del buque mediante la introducción de nuevos mecanismos de activación más estrictos sobre la evaluación del estado del buque y procedimientos de notificación de buques de los que se sospecha que no cumplen las normas.
  - Alcance mínimo común de la información para las evaluaciones del estado del buque por los clubs y elaboración de un modelo común de informes sobre el estado del buque.

- Establecimiento de una base de datos central de informes sobre el estado del buque, actualizada cada mes por todos los clubs con pormenores de los buques inspeccionados durante el mes anterior, para que la consulten los aseguradores antes de ofrecer un seguro a los buques.

3.6 Las medidas sobre la calidad de los buques durante la implementación comprenden:

- Procedimiento del 'buque designado' para los buques que no cumplan las normas de calidad aceptables. Se trata de que, con este procedimiento, un club 'designará' a un buque que considere que no cumple las normas esperadas de los buques inscritos en los clubs del Grupo. El Grupo mantendrá una base de datos de los buques designados. Si bien este procedimiento es una herramienta potencialmente útil para abordar cuestiones de la calidad de los buques, suscita cuestiones potencialmente sensibles de competencia y la posibilidad de que, al procurar el progreso de las cuestiones de la calidad de los buques, el International Group, o sus clubs miembros, podrían contravenir los reglamentos sobre la concurrencia.
- Mecanismo de doble retención para los buques que no cumplan las normas de calidad aceptables.
- Nuevas directrices de seguros para los miembros existentes que prevén indicadores especificados de calidad, que fundamentalmente repiten los identificados en el párrafo 3.5 supra.

3.7 A reserva de la resolución satisfactoria de las medidas pendientes arriba detalladas, los clubs miembros del International Group han respondido e implementado fundamentalmente las medidas para abordar las recomendaciones que constan en el informe de la OCDE.

#### 4 Áreas específicas de atención del Grupo de Trabajo

4.1 La postura del International Group sobre las áreas específicas de atención prescritas del Grupo de Trabajo es la siguiente:

4.2 a) 'considerar y formular propuestas sobre la elaboración de criterios comunes para que los apliquen uniformemente los Estados Contratantes, para asegurarse de que existe un seguro plenamente eficaz antes de que los Estados extiendan Certificados de CRC'

**Comentario:** El International Group apoya y alienta los esfuerzos por lograr criterios armonizados en todos los Estados. El actual sistema de 'tarjetas azules' con arreglo al cual los Estados extienden certificados de CRC ha resultado funcionar bien a lo largo de muchos años. A ello ha ayudado el hecho de que más del 95% de la flota petrolera mundial está inscrita en los clubs del International Group y la viabilidad financiera de los clubs ha sido reconocida por los Estados. Cuando los proveedores financieros distintos de los clubs extienden tarjetas azules, los Estados necesitan estar seguros de su viabilidad financiera antes de extender certificados de CRC.

**Medidas que se sugieren:** Los Estados deberían considerar la posibilidad de adoptar directrices comunes para extender certificados de CRC frente a las 'tarjetas azules' extendidas por los clubs del International Group. En el caso de otros proveedores financieros, deberían aplicarse criterios comunes para evaluar su viabilidad financiera con vistas a establecer una lista de proveedores aprobados con arreglo a la cuya seguridad los Estados puedan extender certificados de CRC.

4.3 b) 'identificar los factores que impiden compartir información entre los aseguradores marítimos y procurar elaborar una política común u otras medidas que facilitasen ese intercambio de información'

**Comentario:** El International Group apoya el objetivo de compartir información entre los aseguradores, y ha procurado y obtenido asesoramiento jurídico sobre esta cuestión. Tal como se identifica en la actualidad, la legislación de Noruega relativa a la confidencialidad impone una

barrera al libre intercambio de toda la información pertinente, y cualquier intervención que se pueda hacer en este Estado para eliminar esas barreras facilitaría considerablemente el progreso de esta cuestión.

**Medidas que se sugieren:** Los Estados deberían comprobar para cerciorarse en la medida de lo posible de que sus legislaciones nacionales no impiden o previenen el libre intercambio de información entre los aseguradores y, si es necesario (como en Noruega), deberían apoyar y, si fuera del caso, establecer las medidas legislativas necesarias para eliminar esos impedimentos.

- 4.4 c) 'identificar las medidas prácticas para lograr una coordinación mejor y más transparente entre los aseguradores, los propietarios de buques y los intereses de la carga que fomenten los buques de calidad'

**Comentario:** Esto se refiere en gran medida a la cuestión del libre intercambio de información entre los aseguradores y los protagonistas pertinentes del sector. Cuanta más información se pueda intercambiar libremente entre los aseguradores y los protagonistas pertinentes del sector, tanto más fácil será para esas partes identificar y dirigir la mira a los buques que no cumplan las normas.

**Medidas que se sugieren:** Los Estados deberían dirigir sus esfuerzos hacia la eliminación de las barreras y los impedimentos nacionales al libre intercambio de información.

- 4.5 d) 'considerar posibles medidas para denegar o retirar la cobertura de seguro a fin de mejorar el transporte de hidrocarburos más seguro'

**Comentario:** Las reglas de todos los clubs del International Group brindan el derecho a dar por terminada la cobertura en el caso de que un buque 'no cumpla las normas', por ej. no esté a la altura o no cumpla los requisitos de Clase. En el contexto de la cobertura de responsabilidad proporcionada por los clubs del International Group, ya están implantadas las medidas de evaluación de la calidad de los buques, por ej. los procedimientos de evaluación del estado del buque y la facultad de exigir el cumplimiento de las recomendaciones formuladas a raíz de esas evaluaciones o en el transcurso de la implementación, por ej. el procedimiento del 'buque designado' (3.6). Estas medidas, en particular las recientemente introducidas en el transcurso de la implementación, harán más fácil para los clubs del International Group identificar y dirigir la mira a los buques que presenten una amenaza para el transporte seguro de hidrocarburos, con vistas a abordar satisfactoriamente la amenaza, denegando o retirando alternativamente, la cobertura del club respecto a tales buques.

- 4.6 e) 'considerar la factibilidad y el impacto de las tasas y primas de seguros diferenciadas que estimulen los buques de calidad'

**Comentario:** El precio que los propietarios de buques pagan por su seguro P&I ya refleja su historial de reclamaciones. Un buque con un mal historial de pérdidas tendrá aumentos de la prima que se cobre a su propietario. Es importante observar, no obstante, que el International Group no ha hallado pruebas para determinar que existe una correlación directa entre los buques que no cumplen las normas y un mal historial de reclamaciones. Un armador de calidad puede tener un mal historial de reclamaciones (debido a la eventualidad o a la naturaleza del comercio o las zonas comerciales en las que opera) mientras que un armador que no cumple las normas puede tener un buen historial de reclamaciones (por razones similares). La atención y el destaque de los medios informativos sobre los siniestros marítimos en los que intervienen buques que no cumplen las normas crea una imagen engañosa de la realidad, que es que en la gran mayoría de los siniestros marítimos intervienen buques en buen estado y de buena calidad.

Los costes de seguros constituyen una parte muy modesta de los costes de explotación de los propietarios de buques e incluso un aumento importante es poco probable que tenga un efecto disuasorio significativo en el armador que no cumple las normas. Es más, debido a la naturaleza mutua del seguro facilitado por los clubs, la carga financiera de una reclamación sustancial derivada de un buque que no cumple las normas es compartida entre los miembros del club hasta

la retención individual del club (actualmente US \$6,000,000) y luego por todos los propietarios de buques que son miembros de los clubs del Grupo a través del mecanismo del acuerdo de puesta en común. Por consiguiente, el riesgo financiero del armador particular que no cumple las normas es probable que se limite como más a un posible aumento de la prima basado en su historial de reclamaciones.

Por consiguiente, el objetivo debería ser identificar y luego retirar o denegar el seguro al armador que no cumple las normas más bien que simplemente aumentar el coste de su cobertura de seguro. Los procedimientos que el International Group ya ha adoptado (3.5) o está elaborando (3.6) están encaminados a lograr este objetivo.

**Medidas que se sugieren:** Por las razones arriba indicadas, es poco probable que las tasas de seguros diferenciadas, en el contexto del seguro de responsabilidad de un propietario de buque, estimulen un transporte de hidrocarburos más seguro. Los Estados deberían centrarse en elaborar y apoyar medidas encaminadas a identificar los buques que no cumplen las normas, de manera que si no se les eleva hasta una norma mínima exigida, se les pueda retirar la cobertura de seguro, con la consecuencia de que se puede impedir de hecho que los buques tengan actividades comerciales.

- 4.7 f) 'examinar maneras de estimular y fortalecer la participación de las sociedades de clasificación en el fomento de los buques de calidad'

**Comentario:** Como reconocen todos los interesados, las sociedades de Clasificación, la supervisión por el Estado de abanderamiento y por el Estado rector del puerto están en la mejor posición para vigilar las normas de los buques y tomar las medidas apropiadas cuando no se cumplen o no se mantienen las normas. El International Group apoya las medidas adoptadas por estos órganos para hacer frente a los buques que no cumplen las normas. Es crucial, sin embargo, que tales medidas no impongan a los propietarios de buques requisitos de inspección/certificación que no se pueden aplicar o que son excesivamente onerosos.

## 5 Resumen

- 5.1 El International Group continuará trabajando para implementar las medidas pendientes identificadas en el párrafo 3.6 supra y, a través de su subcomité sobre Normas de los Buques y comité Técnico de Buques, continuará investigando maneras de abordar la cuestión de los buques de calidad en los clubs del Grupo. El International Group se comunica en la actualidad, y continuará comunicándose, con los colegas del sector y los aseguradores del casco y las máquinas, y apoyará y prestará asistencia al Grupo de Trabajo sobre estas cuestiones.
- 5.2 Un importante paso al frente sería la modificación de la legislación nacional en aquellos Estados en que haya restricciones sobre el intercambio de información entre los aseguradores y otras organizaciones pertinentes del sector.
- 5.3 El apoyo de los Estados al procedimiento del 'buque designado' (párrafo 3.6 supra) sería útil en el contexto de posibles cuestiones del derecho de la concurrencia que se presenten.

## 6 Medida que ha de adoptar el Grupo de Trabajo

Se invita al Grupo de Trabajo a estudiar las cuestiones suscitadas en este documento y a darles seguimiento si lo juzga apropiado.

---