



EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por el Grupo internacional de Clubes P&I

- 1 La política del UK Club en relación con el arqueo al inscribirse es exigir que todos los buques de más de diez años se sometan a una inspección de dos días sobre el estado del buque llevada a cabo por inspectores independientes. Basándose en los resultados de la inspección, los buques pueden ser rechazados, o se les puede exigir que se sometan a determinadas reparaciones o mejoras (sin lo cual se les niega la cobertura), o se les puede admitir sin reservas. La inscripción de buques de menos de diez años se somete también a una inspección si se emplea una clasificación que no sea de la IACS, o bien al ser reactivados después de desaparecerlos, o cuando los buques son de una flota con un historial negativo de inspecciones.
 - 2 El UK Club emplea además un equipo de cinco inspectores navales propios, de dedicación exclusiva, que están de servicio en diferentes puertos de todo el mundo y llevan a cabo inspecciones de buques que ya han ingresado en el Club. En la selección de estas inspecciones se utilizan los registros de detención de la supervisión por el Estado rector del puerto, el tipo, pabellón y actividad comercial del buque, la experiencia de buques gemelos u otros buques de propiedad común, así como otros factores. Los resultados de la inspección se evalúan y comparan con referencia a un baremo, y se notifican al buque y al propietario. Las inspecciones duran cuatro horas aproximadamente, y permiten al inspector evaluar en términos generales si existen pruebas de un compromiso por mantener normas aceptables. En caso contrario, puede exigirse al buque que se someta a una inspección de dos días sobre el estado del mismo, por inspectores independientes, con recomendaciones de reparaciones respaldadas por la perspectiva de una sanción consistente en negar la cobertura.
 - 3 Un buque puede ser seleccionado también para una inspección sobre su estado en cualquier otro momento si el Club cuenta con información de terceros (por ejemplo de la supervisión por el Estado rector del puerto, o de clase, o de un inspector de la carga o del casco) que parezca indicar que el buque no cumple las normas.
 - 4 Estos procedimientos forman parte del sistema de certificación de la calidad y es, por tanto, cuestión de registro independiente el que de hecho se cumplan y no se pasen por alto.
-