



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

TERCER GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.3/22/5
6 mayo 2004
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

LA FUNCIÓN DEL SIRE EN LA INSPECCIÓN DE LOS PETROLEROS

Documento informativo

Presentado por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Resumen:	Este documento tiene por objeto ayudar a los delegados a comprender cómo se realiza la inspección previa de los petroleros, y la función del informe SIRE en ese proceso.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de la información.

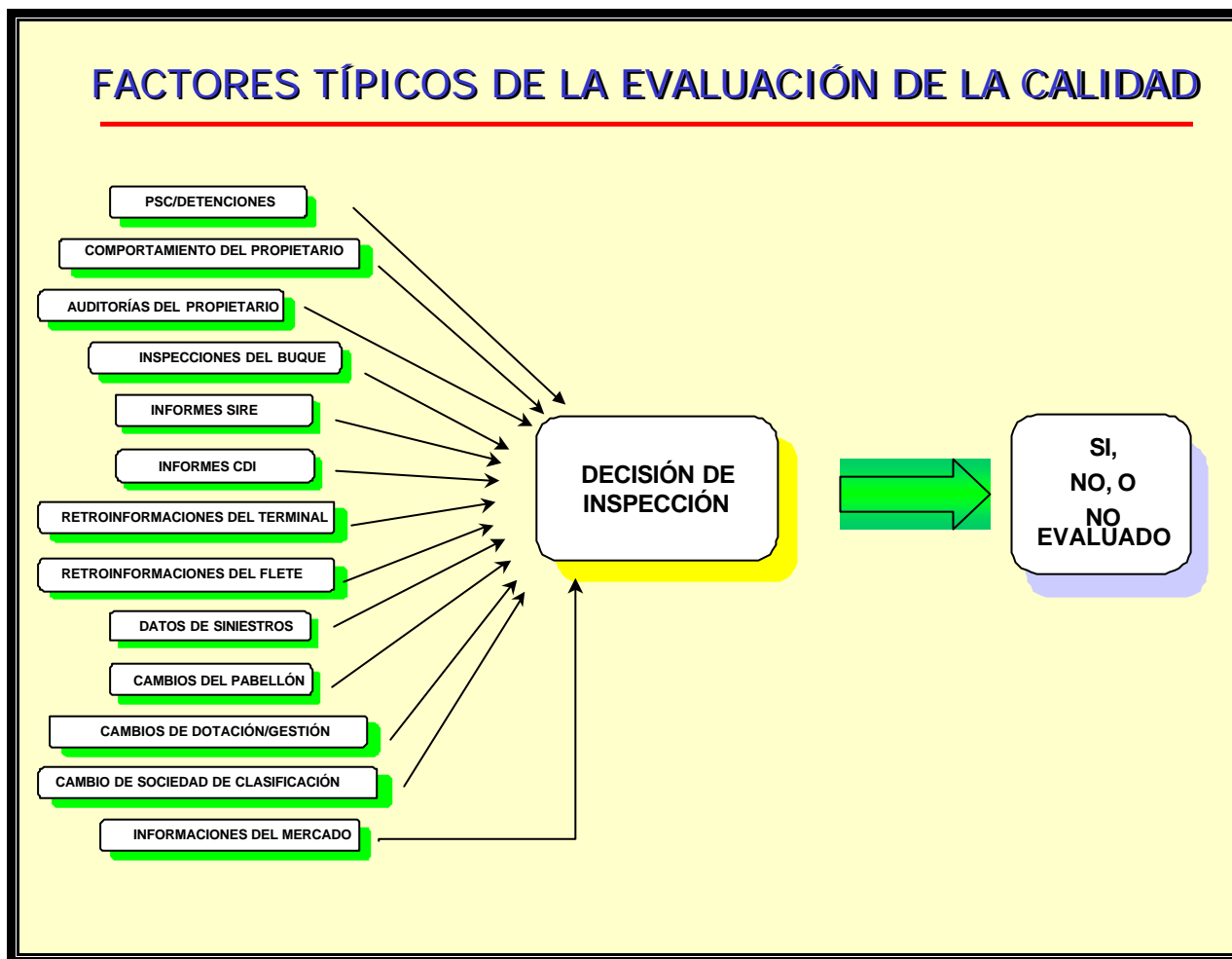
1 Introducción

- 1.1 En la 7ª reunión del 3º Grupo de Trabajo Intersesiones del Fondo de 1992, se planteó una serie de cuestiones sobre el acceso a, y uso de, el programa del informe de inspección del buque (SIRE) del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) y su posible empleo por los Clubes P&I, y otros, como medio de distinguir entre buques de calidad aceptable y buques que no cumplen las normas.
- 1.2 Como se explicó en la reunión, la cuestión de la inspección previa (también conocida como examen previo del buque) es un asunto complejo que tiene como fundamento un proceso de evaluación de la calidad, teniendo en cuenta numerosos factores que afectan a la gestión y las normas de explotación del buque. El proceso utiliza típicamente un informe de inspección SIRE, de la base de datos de OCIMF, como insumo para esa evaluación de la calidad, pero este no es el único factor considerado para determinar la utilización de un petrolero de calidad aceptable.
- 1.3 Se observará además que el OCIMF es un facilitador del intercambio de estos informes de un grupo de inspección al destinatario. Los informes no son subjetivos y el grupo que aporta el insumo no da opiniones sobre la calidad del buque. Por lo tanto este documento destacará la importancia del personal apropiadamente capacitado para emprender una detenida evaluación

técnica del informe y para utilizar luego el resultado de esa evaluación dentro del examen de toda la información sobre el petrolero para llegar a la decisión final.

2 El proceso de inspección

2.1 Es importante observar desde el comienzo que no existe un sistema de inspección 'de talla única' gestionado por los fletadores, sino que más bien varían de una compañía a otra según las necesidades individuales y los sistemas de gestión que cada compañía utiliza. No obstante, cada una tendrá un sistema que considera una gama similar de factores, y éstos se identifican sencillamente en la Figura 1 que se presenta a continuación;



2.2 Como puede verse en la figura anterior, la decisión de inspección tendrá en cuenta una evaluación de una amplia gama de posibles insumos. Según el sistema concreto, algunos de ellos serán más altamente valorados en cuanto a su influencia sobre la decisión final. Pero los factores clave normalmente considerados por los miembros de OCIMF comprenderán los siguientes, que se estudiarán con más detalle;

- Evaluación y calificación del comportamiento del propietario del buque/armador.
- Informes de siniestros y sucesos.
- Datos de inspección y evaluación del estado del buque.
- Resultados de la inspección por el Estado rector del puerto y detenciones.
- Prestaciones y retroinformación del terminal

3 Evaluación y calificación del comportamiento del propietario del buque/armador

- 3.1 En primer lugar, las organizaciones de inspección contarán con un proceso mediante el cual se evalúa y califica el comportamiento del propietario/armador del petrolero. Esto se deriva en primer lugar mediante un análisis del rendimiento operacional y de seguridad de la flota, el programa de mantenimiento de ésta y una evaluación de los sistemas de examen de la gestión.
- 3.2 En segundo lugar, podría haber también un intercambio de información entre la organización de inspección y el propietario/armador mediante una reunión en persona, que incluirá además un intercambio más detallado que cubra informaciones como los sistemas internos de examen de la gestión, la dotación y formación de la flota, procedimientos operativos (de navegación, manipulación de la carga y cámara de máquinas), actuación ambiental y ante siniestros, planes de intervención de emergencia y procedimientos de reparación y mantenimiento.
- 3.3 Por último, en ciertos casos específicos, estas evaluaciones llevarán a que un propietario/armador particular sea objeto también de una evaluación más detenida mediante una auditoría interna, realizada habitualmente en sus oficinas por un representante de la organización de inspección. Esta auditoría cubrirá todos los campos de temas antes mencionados, pero será reforzada por verificaciones de que los sistemas implantados por el propietario/armador no están simplemente dando un rendimiento aceptable sino que continuarán haciéndolo.

4 Informes de sucesos y siniestros

- 4.1 Los sistemas de inspección contarán con un mecanismo para incorporar información derivada de informes de sucesos y siniestros. Las fuentes de estos datos varían pero incluirán, como mínimo, información derivada del sector procedente de fuentes públicas tal, como la facilitada por organizaciones como los servicios de datos de siniestros del Lloyds.
- 4.2 Además muchas organizaciones de inspección esperarán que los propietarios/armadores compartan un intercambio de información, con carácter habitual, de siniestros que ocurran a sus buques. Se prevé que compartirán abiertamente con la organización de inspección todos los siniestros, no sólo los que ocurran en el servicio particular de la organización de inspección o se vuelvan de dominio público a través de fuentes tales como los medios informativos.
- 4.3 Esta información será evaluada y se hará una determinación respecto a si se está gestionando eficazmente la labor consiguiente al siniestro por parte del propietario/armador; inclusive la evaluación de lesiones y daños y la gestión de reparaciones. Además se prevé que se habrán emprendido investigaciones de siniestros para cerciorarse de que se identifican los factores causales y se formulan recomendaciones para prevenir una repetición.
- 4.4 Cabe observar además que el desempeño en este sector será pertinente directamente para la evaluación del propietario/armador que se esboza en el párrafo 3.1

5 Datos de inspección y evaluación del estado del buque

- 5.1 Existe una serie de regímenes de inspección implantados en todo el sector, utilizado por distintas compañías petroleras, fletadores o Clubes P&I. Las dos fuentes primarias utilizadas por la mayoría de las organizaciones de inspección son las administradas por OCIMF (SIRE) y el Chemical Distribution Institute (CDI).
- 5.2 Las inspecciones del SIRE se pueden utilizar para cubrir todo tipo de buques tanque incluidos los petroleros, gaseros y quimiqueros, pero la mayoría de las inspecciones son de petroleros. Las inspecciones del CDI son más específicamente dirigidas a los buques tanque quimiqueros y gaseros.

- 5.3 Estas dos fuentes son preferidas porque en cada caso los inspectores se han beneficiado de un sistema de acreditación, que brinda la seguridad de sus conocimientos, formación y experiencia. Además hay un mecanismo por medio del cual el informe se ingresa en una base de datos (gestionada por OCIMF o CDI), es enviado al propietario/armador para su comentario/corrección sobre observaciones derivadas, y luego descargado por un destinatario para su evaluación.
- 5.4 Característica importante de ambos sistemas es que los informes son objetivos y no están ideados para buscar fallos al buque específico. Más específicamente están ideados para permitir al inspector obtener datos que verifiquen el cumplimiento frente a los criterios esperados del sector. No hay mecanismo para que el inspector haga un juicio especulativo sobre la calidad del buque.
- 5.5 Es importante observar que en ambos casos los informes, porque los presenta el inspector, no ofrecen comentarios especulativos sobre la calidad del buque. Cuando los destinatarios reciben los informes de los gerentes de sistemas (OCIMF/SIRE o CDI), deben ser evaluados por el destinatario en cuanto a su cumplimiento frente a sus propios criterios de medida. Cada organización de inspección habrá determinado en qué consiste esto, y en algunos casos habrá comunicado previamente estas expectativas al propietario/armador antes de la inspección.
- 5.6 Ambos regímenes de inspección cuentan con servicios para registrar la condición general del buque, pero tienen un alcance limitado para la evaluación detallada de la condición en áreas tales como tanques de carga o los espacios de lastre. Ello es porque típicamente son ejecutadas en puerto durante las operaciones de carga o descarga, donde el acceso a esos espacios es casi imposible sin grave desorganización de las operaciones del buque. Además estas áreas son inspeccionadas detenidamente por la organización responsable (es decir las Sociedades de Clasificación) que tienen la responsabilidad y supervisión de los reconocimientos estructurales y evaluaciones del estado del buque, y tendrán acceso a los espacios mencionados durante periodos fuera de servicio, como el mantenimiento periódico en dique seco.
- 5.7 Pero las organizaciones de inspección solicitarán, en ocasiones específicas, informes detallados de reconocimiento de los propietarios/armadores para un examen minucioso por sus propios expertos (por ejemplo arquitectos navales), que sobrepasan la certificación y documentación de a bordo que se encuentra en el buque durante el tiempo de una inspección SIRE o CDI.

6 Resultados de la inspección por el Estado rector del puerto y detenciones

- 6.1 Los sistemas de inspección tendrán típicamente requisitos para observar los informes de las deficiencias y detenciones de los buques identificados por medio del régimen de supervisión por el Estado rector del puerto (PSC) cuando estos informes son anunciados en fuentes públicas, como la base de datos EQUASIS del memorando de entendimiento de París. Esta información será abordada ante el propietario/armador y podrá ser utilizada asimismo para seleccionar al buque para una nueva inspección o nuevo análisis detallado por la organización de inspección.
- 6.2 Vale la pena observar que las autoridades de la PSC tienen acceso a los informes de OCIMF (SIRE) y CDI, y son activamente alentadas a utilizar la información disponible para reforzar sus propios empeños de recogida de datos.

7 Prestaciones y retroinformación del terminal

- 7.1 En un empeño por reducir el número de inspecciones que emprenden las diversas organizaciones, tanto el OCIMF como el CDI se han fijado el objetivo de alentar un mayor intercambio de datos de inspección por los usuarios de sus respectivos sistemas. Por consiguiente, las inspecciones llevadas a cabo constituyen una instantánea del buque en un momento concreto, e incluso podrían tener una antigüedad de meses cuando son consultadas y evaluadas.
- 7.2 Para superar esto, muchas organizaciones de inspección utilizarán también los informes de retroinformación del terminal procedentes de los terminales a los que envían los buques, como

mecanismo para recibir una breve visión de conjunto del funcionamiento y rendimiento del buque. Estos informes pueden utilizarse como un medio para la selección inicial, si se halla que el rendimiento de un buque no cumple las normas o sigue un camino que da pie para preocuparse.

8 Conclusión

- 8.1 La descripción precedente destaca algunas de las principales actividades involucradas en la evaluación y selección de un buque. Como se ha mencionado con frecuencia, cada organización seguirá este proceso de manera única, de modo que las áreas en cuestión no son exhaustivas. Con todo, debe ser evidente que el proceso de determinar si un buque es de calidad aceptable o no cumple las normas, no puede ser determinado por el examen de un informe de inspección realizado por el sistema SIRE (o CDI) solamente. Supone la intervención de numerosos expertos técnicos de marina y un proceso detallado de examen y análisis que está evaluando constantemente nuevos datos aportados por una diversidad de fuentes.
 - 8.2 Es importante observar que el propietario/armador tiene la responsabilidad legal de mantener y explotar su buque tanque de conformidad con las prescripciones del Estado de abanderamiento y Sociedad de Clasificación (entre otros) y que las organizaciones de inspección no tienen derechos o autorización específicos para lograr acceso a determinada información. Por lo tanto, lo mejor es considerar este proceso como una comprobación de debida diligencia, basada en información suministrada en gran medida por medio de fuentes de terceros.
 - 8.3 OCIMF está dispuesto a prestar asistencia si cualquier Estado Miembro u organización desea tener más información sobre nuestro sistema de inspección SIRE, o a ayudar a ponerles en contacto con una organización de inspección miembro de OCIMF a fin de obtener más conocimientos detallados en el campo del tema.
-