



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

Documento presentado por el Comité Marítimo Internacional (CMI)

Resumen:

Se presentó un cuestionario a las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo que son miembros del Comité Marítimo Internacional (CMI). Al final de febrero de 2008 solo se habían recibido cinco respuestas. A reserva de recibir nuevas respuestas en un futuro razonablemente próximo, el CMI espera concluir el informe, con ayuda de la Universidad de Southampton, a tiempo para las reuniones de los FIDAC de junio de 2008.

Medidas que han de adoptarse:

- a) Tomar nota de la información que consta en este documento; y
- b) considerar la posibilidad de encargar a la Universidad de Southampton que estudie las respuestas al cuestionario del CMI y prepare un examen de la cuestión, teniendo en cuenta el coste estimado de £15 000 que pagará el CMI y reembolsará el Fondo de 1992 (sección 3).

1 Antecedentes

- 1.1 En su primera reunión, el Grupo de Trabajo había hecho una invitación al CMI para emprender un estudio con los siguientes fines:
 - a) identificar los factores que permitan, exijan o impidan a las aseguradoras marítimas y otras empresas intercambiar información sobre clientes, inclusive la legislación y prácticas nacionales; y
 - b) determinar si la legislación y las prácticas de competencia tienen en cuenta la necesidad de adoptar medidas para fomentar los buques de calidad en el transporte de hidrocarburos.
- 1.2 En su 3ª reunión, celebrada en junio de 2007, el Grupo de Trabajo invitó al CMI a seguir adelante con el estudio, centrándose en las dificultades con que se enfrentan los aseguradores de la propiedad (documento 92FUND/WGR.4/8, párrafo 7.1.23).

2 Presentación de un cuestionario a las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo

- 2.1 A raíz de la decisión adoptada en la reunión de junio de 2007 por este Grupo de Trabajo de presentar un cuestionario a las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo que son miembros del Comité Marítimo Internacional (CMI), fue debatida y finalmente acordada la redacción del cuestionario.
- 2.2 El cuestionario tardó algo más tiempo que lo esperado en un principio en reducirse a su forma final, y se distribuyó a las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo a principios de octubre de 2007 como se indica en el anexo. En la carta de cobertura del Presidente del CMI se pedían respuestas para el 10 de diciembre de 2007, pero al final esto resultó poco realista.
- 2.3 Al final de febrero de 2008 se habían recibido respuestas de cinco Asociaciones de Derecho Marítimo. Se estaban finalizando aún las respuestas detalladas de al menos otras dos asociaciones, y el CMI continúa pidiendo sus respuestas a otras Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo.
- 2.4 Aunque el CMI confía en que las respuestas a este cuestionario brindarán a su debido tiempo una valiosa percepción del problema y posibles soluciones, está claro que el CMI no podrá presentar un informe basado en las contribuciones de una amplia encuesta de las posturas nacionales a la reunión el Grupo de Trabajo programada para los días 11 a 14 de marzo de 2008 en Mónaco. En esta reunión, el Delegado Observador del CMI presentará un breve informe verbal sobre la situación actual de este trabajo.

3 Examen de las respuestas

- 3.1 En opinión del CMI, se trata de un importante estudio, y se considera que sería deseable suplir las respuestas de las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo encargando a la Universidad de Southampton que estudie las respuestas al cuestionario y prepare un examen de la cuestión que no se limite a estas respuestas sino que sea más amplio. Podría llevar a cabo ese examen el Dr. Renato Nazzini, que es lector de Derecho en la Universidad de Southampton y tiene doctorados en Italia y en el Reino Unido. Su interés especial es el Derecho de Concurrencia, y en opinión del CMI es una persona ideal para llevar a cabo este trabajo.
- 3.2 Como ya se ha dejado en claro, el CMI no cobrará al Fondo de 1992 por su parte en este proyecto, pero la Universidad de Southampton sí necesitará un honorario, que se ha estimado en £15 000. El CMI será responsable de esto en primera instancia, pero espera ser reembolsada por el Fondo de 1992.
- 3.3 A reserva de recibir en un futuro razonablemente próximo las respuestas que están en vías de finalización, el CMI espera concluir el informe a tiempo para ser presentado y traducido para las reuniones de los FIDAC en la semana que comienza el 23 de junio de 2008.
- 3.4 Como moción de orden, el CMI desea informar al Grupo de Trabajo que el Sr. Richard Shaw, Delegado Observador del CMI ante los FIDAC, es Alto Funcionario de Investigación del Instituto de Derecho Marítimo de la Universidad de Southampton. Por ello, estará en situación de mantener una visión de conjunto de los progresos de este trabajo. Como ya se ha indicado, no cobrará por su tiempo empleado en el proyecto.

4 Medidas que ha de adoptar el Grupo de Trabajo

Se invita al Grupo de Trabajo a

- a) Tomar nota de la información que consta en este documento; y
- b) considerar la posibilidad de encargar a la Universidad de Southampton que estudie las respuestas al cuestionario del CMI y prepare un examen de la cuestión, teniendo en cuenta

92FUND/WGR.4/10

- 3 -

el coste estimado de £15 000 que pagará el CMI y reembolsará el Fondo de 1992 (sección 3).

* * *

ANEXO

MEDIDAS NO TÉCNICAS PARA FOMENTAR LOS BUQUES DE CALIDAD

Cuestionario del CMI para las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo

Como parte del examen general del funcionamiento del sistema de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC) creó un Grupo de Trabajo bajo la presidencia de Birgit Sølling Olsen de Dinamarca con el cometido, entre otras cosas, de investigar posibles medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos.

Uno de los temas adoptados por el Grupo de Trabajo para ulterior estudio era **identificar los factores que impidan el intercambio de información entre las empresas de seguros marítimos respecto a la condición del buque y procurar el desarrollo de una política común u otras medidas que faciliten dicho intercambio de información**. Se pidió al Comité Marítimo Internacional que ayudase al FIDAC en este estudio.

El Grupo de Trabajo ha identificado tres áreas particulares de dificultad potencial:

1. Legislación sobre Concurrencia.
2. Legislación sobre Protección de Datos.
3. Legislación sobre Difamación.

Se ruega a su Asociación que tenga a bien facilitar respuestas a las preguntas que se indican más abajo sobre las leyes pertinentes en su país. Tal vez encuentre útil consultar con colegas que sean académicos o abogados especializados en estos campos. Sus respuestas ayudarán a determinar hasta qué punto puede llegar la cooperación o el intercambio de información sobre buques que no cumplen las normas sin contravención de la ley.

Cabe observar que el International Group of P&I Clubs ya ha puesto en marcha una serie de medidas para asegurar la máxima circulación de información sobre buques inscritos entre los Clubs que son miembros del International Group. Se indican pormenores de estas medidas en el documento 92FUND/WGR.4/4/4 del FIDAC, que está disponible en www.iopcfund-docs.org. Este cuestionario trata, por tanto, del seguro de la propiedad, principalmente el casco y las máquinas y el seguro de la carga, no P&I. Se indican pormenores de la postura de la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI) a este respecto en el documento 92FUND/WGR.4/7/5 del FIDAC, que también está disponible en www.iopcfund-docs.org.

Se agradecería que se cerciorase de que la respuesta de su Asociación a este cuestionario sea recibida en la Secretaría del CMI en Amberes **a más tardar el 20 de diciembre de 2007**. Es muy de lamentar el corto plazo, pero resulta necesario a fin de que el CMI, que va a establecer su propio Grupo de Trabajo sobre los buques de calidad, pueda ayudar al Grupo de Trabajo del FIDAC como se ha pedido.

A. Legislación sobre Concurrencia

1. ¿Existen en su país reglamentos de legislación y práctica sobre concurrencia que impidan o restrinjan el intercambio de información sobre clientes y sus buques por las aseguradoras, sociedades de clasificación o autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto, u otros órganos u organizaciones que tengan interés en la seguridad del buque?
2. En caso afirmativo, ¿la legislación y práctica sobre concurrencia en su país tiene en cuenta en principio ciertas consideraciones de interés público como posible motivo para una excepción de esos reglamentos?

ANEXO

3. En caso afirmativo, ¿se encuentra la necesidad de medidas encaminadas a mejorar la calidad y seguridad del transporte marítimo entre esas consideraciones de interés público?
4. En caso negativo, ¿qué otros reglamentos o principios jurídicos en su país permitirían tener en cuenta la necesidad de la calidad y seguridad del transporte marítimo al determinar lo que está permitido conforme a la legislación y práctica sobre concurrencia en su país?
5. ¿Considera, en el contexto de estas preguntas, que la capacidad de intercambiar tal información entre las aseguradoras conduciría en la práctica a que los seguros u otros servicios pertinentes no estén disponibles para los buques/propietarios que no cumplen las normas, o que estén disponibles a un precio significativamente más alto o en condiciones significativamente diferentes?

Al contestar a las preguntas 1-5, se ruega proporcionar extractos, pormenores o ejemplos junto con traducciones al inglés si es posible.

B. Legislación sobre Protección de Datos

1. ¿Existen en su país reglamentos de legislación y práctica sobre protección de datos que impidan el intercambio de información sobre clientes y sus buques por órganos u organizaciones que tengan interés en la seguridad del buque, como las aseguradoras, sociedades de clasificación y/o autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto?
2. En caso afirmativo, ¿tiene, en principio, la legislación y práctica sobre protección de datos en su país en cuenta ciertas consideraciones de interés público como posible motivo para una excepción de esos reglamentos?
3. En caso afirmativo, ¿se encuentra la necesidad de medidas encaminadas a mejorar la calidad y seguridad del transporte marítimo entre esas consideraciones de interés público?
4. En caso negativo, ¿qué otros reglamentos o principios jurídicos en su país permitirían tener en cuenta la necesidad de la calidad y seguridad del transporte marítimo al determinar lo que está permitido conforme a la legislación y práctica sobre protección de datos en su país?

Al contestar a las preguntas 1-4, se ruega proporcionar pormenores, si es posible traducidos al inglés según sea necesario.

C. Legislación sobre Difamación

1. ¿Se aplicaría la legislación sobre difamación en su país al intercambio de información sobre cuestiones de seguridad del buque, o su ausencia, por órganos u organizaciones que tengan interés en la seguridad del buque, como las aseguradoras, sociedades de clasificación y/o autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto?
2. En caso afirmativo, ¿existen circunstancias en las cuales el intercambio de información sería considerado privilegiado, y por tanto no motivo para una acción judicial por difamación?
3. En caso afirmativo, ¿se encuentra la necesidad de medidas encaminadas a mejorar la calidad y seguridad del transporte marítimo entre esas consideraciones que dan pie a tal privilegio?

Al contestar a las preguntas 1-3, se ruega proporcionar pormenores, si es posible traducidos al inglés según sea necesario.

D. Factores jurídicos no relacionados con la legislación sobre concurrencia, protección de datos o difamación

1. ¿Existen en su país factores jurídicos, no relacionados con la legislación sobre concurrencia, o sobre protección de datos o difamación, que de hecho restrinjan el intercambio de información sobre

ANEXO

clientes por órganos u organizaciones que tengan interés en la seguridad del buque, como las aseguradoras, sociedades de clasificación o autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto?

2. En caso afirmativo, ¿tienen en cuenta, en principio, ciertas consideraciones de interés público como posible motivo para una excepción de esas restricciones?
3. En caso afirmativo, ¿se encuentra la necesidad de la calidad y seguridad del transporte marítimo entre esas consideraciones de interés público?

Al contestar a las preguntas 1-3, se ruega proporcionar pormenores, si es posible traducidos al inglés según sea necesario.