



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

### ESTUDIO DE LA SECRETARÍA

#### Nota del Director

**Resumen:**

En la tercera reunión celebrada en junio de 2007, el 4º Grupo de Trabajo intersecciones, a raíz de una propuesta de la delegación de Francia, invitó a la Secretaría a que realizara un estudio, en cooperación con la International Union of Marine Insurance (IUMI) y el Comité Marítimo Internacional (CMI), para examinar el papel que los aseguradores del casco podrían desempeñar en la identificación y eliminación de los buques que no cumplen las normas, en el fomento de un seguro que sea sensible al estado de los buques, y en el fomento de las condiciones de explotación y de gestión que pudieran contribuir al transporte de calidad de hidrocarburos.

El Director escribió al Gobierno francés, a la IUMI y al CMI, recabando sus opiniones sobre cómo acometer dicho estudio. A la fecha en que el Grupo de Trabajo celebró su cuarta reunión en marzo de 2008 se habían recibido respuestas de la IUMI y de la delegación de Francia. Desde entonces, se ha recibido asimismo una respuesta del CMI. Basándose en estas respuestas, el Director ha efectuado un estudio preliminar y analizado diversos aspectos. En el presente documento se recogen los resultados y se formulan propuestas sobre cómo podría el Grupo de Trabajo seguir avanzando sobre el particular, si así lo desea.

**Medidas que han de adoptarse:**

Decidir sobre la conveniencia de encomendar al Director que examine y prepare, con candidatos idóneos, un posible proyecto de investigación en profundidad sobre los aspectos que el tema abarca, y ofrecer una indicación al Grupo de Trabajo sobre los costes que podría ocasionar.

#### **1 Consideraciones de la 3ª reunión del 4º Grupo de Trabajo intersecciones celebrada en junio de 2007**

- 1.1 En la 3ª reunión celebrada en junio de 2007, el Grupo de Trabajo tomó nota del documento 92FUND/WGR.4/7/3, presentado por la delegación francesa. Al introducir el documento, esa

delegación señaló que el Grupo de Trabajo se había centrado en las reuniones 1ª y 2ª, de conformidad con el punto a) de su mandato, en el sector de los seguros de responsabilidad. La delegación, recordando al Grupo de Trabajo que también formaba parte de su mandato el explorar “cuestiones conexas” (punto d) del mandato), propuso que uno de los temas conexas que podrían ser útiles a la consecución del objetivo del Grupo de Trabajo era el del seguro del casco de los buques que transportan hidrocarburos.

- 1.2 Se señaló que la cuestión del seguro del casco fue abordada en un cierto número de temas del informe de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) de junio de 2004 sobre la contribución del sector de los seguros a la eliminación del transporte marítimo que no cumple las normas. El informe de la OCDE está disponible, en inglés y francés, en el sitio web de la OCDE (<http://www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf> y <http://www.oecd.org/dataoecd/39/4/340299659.pdf>, respectivamente).
- 1.3 Se señaló asimismo que, según el informe de la OCDE, el asegurador del casco se podría interesar más por el estado del casco y de las máquinas que un asegurador de la responsabilidad, ya que el asegurador del casco está interesado en todo funcionamiento defectuoso en la medida en que quede cubierto en la póliza y no solamente en los susceptibles de implicar la responsabilidad con respecto a terceros. En el informe se señala igualmente que los aseguradores del casco tienen cada vez más en cuenta los elementos de gestión y de explotación de los buques. Por consiguiente, la delegación francesa había concluido en su documento que el seguro del casco parece más estrechamente relacionado con las consideraciones de la calidad de los buques que el seguro de responsabilidad, manifestando que los buques “que no cumplen las normas” se verán primero y más frecuentemente enfrentados a los siniestros que implican a su seguro del casco que a los siniestros que implican a su seguro de responsabilidad.
- 1.4 La delegación francesa concluyó además que los aseguradores del casco de los buques que transportan hidrocarburos pueden desempeñar un papel en la identificación y eliminación de los buques que no cumplen las normas y, de manera más general, en el fomento de un seguro que sería más sensible tanto a los elementos del estado de los buques (o de las flotas de buques) como también a las condiciones de explotación y de gestión, susceptibles de contribuir a fomentar el transporte de calidad de hidrocarburos.
- 1.5 Dicha delegación apuntó a este respecto que nos enfrentamos a varias dificultades, a saber la falta de obligación de asegurar el casco de los buques, la mayor o menor calidad, o rigor, de los aseguradores del casco y la diversidad de los tipos de contratos. La delegación francesa propuso una serie de cuestiones (párrafo 2.4 del documento 92FUND/WGR.4/7/3) y sugirió que, a fin de responder a las mismas, el Grupo de Trabajo debería identificar en primer lugar posibles vínculos de correlación entre el seguro del casco de los petroleros y los siniestros registrados susceptibles de implicar la responsabilidad del propietario. En segundo lugar, si se constatan algunos de estos vínculos, la delegación sugería que sería apropiado estudiar qué medidas relativas al seguro del casco serían susceptibles de fomentar el transporte de calidad de los hidrocarburos (obligatoriedad del seguro, obligación de informar por parte del asegurador o del propietario, etc.).
- 1.6 La delegación de Francia pidió al Grupo de Trabajo que invitase a la Secretaría a llevar a cabo el estudio requerido, en cooperación con las partes interesadas, a fin de responder a las cuestiones suscitadas en su documento.
- 1.7 Respondiendo a la pregunta de una delegación, la delegación de Francia confirmó al Grupo de Trabajo que, si bien el informe de la OCDE había considerado esta cuestión con algún detalle, no se habían dado recomendaciones claras y que, a consecuencia de ello, el estudio que se llevase a cabo para el Grupo de Trabajo no repetiría la labor de la OCDE.
- 1.8 La mayoría de las delegaciones estaban a favor de realizar el estudio. Algunas delegaciones expresaron dudas sobre si esta cuestión entraría dentro del ámbito de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Sin embargo, la Presidenta aclaró que, siempre que el

Grupo de Trabajo continuase procurando medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad y no intentase enmendar los Convenios, ni entrar en esferas de la OMI, entonces el estudio entraría dentro del mandato del Grupo de Trabajo.

- 1.9 La Presidenta expresó el parecer de que era poco afortunado que ningún representante de la IUMI estuviese presente en la reunión, pero que la Secretaría debería tener la flexibilidad de discutir las cuestiones propuestas con la IUMI antes de embarcarse en el estudio. Sugirió que posiblemente ya hubiera disponible alguna información, particularmente en relación con el estudio de la OCDE, la cual podría ser útil a la Secretaría, e invitó al Director a tener esto en cuenta.
- 1.10 El Director confirmó que la Secretaría estaba dispuesta a emprender el estudio, pero apuntó que quizá se necesitara también la experiencia externa, y expresó su esperanza de que la Secretaría podría llevar a cabo el estudio con la asistencia de la IUMI, el CMI y la delegación francesa.
- 1.11 La delegación observadora del CMI ofreció su asistencia para el estudio. Señaló que el seguro del casco es un contrato privado entre el asegurador y el propietario del buque, que a diferencia del seguro de responsabilidad el propietario del buque no está obligado a presentar una tarjeta azul para probar que cuenta con un seguro del casco, y que por tanto era difícil verificar si el buque tiene un seguro a todo riesgo.
- 1.12 La delegación observadora del CMI señaló además que algunas compañías mayores prefieren no firmar contratos con compañías de seguros y en vez de ello facilitan su propio seguro. A la luz de esa declaración, solicitó una aclaración a la primera cuestión propuesta por la delegación francesa sobre el número de buques utilizados para el transporte de hidrocarburos que navegan sin un seguro del casco, y si hay una correlación entre la falta de ese seguro y el número de siniestros registrados en que intervienen dichos buques. La delegación preguntó si la delegación francesa proponía que en los buques a que se refería esta cuestión, a saber los que transportan hidrocarburos 'sin un seguro del casco', se incluyese a los que son auto-asegurados.
- 1.13 La delegación francesa confirmó que para los fines del estudio la distinción debería ser entre los buques que no tienen seguro y los que si lo tienen, ya sea a través de una compañía de seguros independiente o a través de una compañía de seguros con la que tuviesen una estrecha relación. Esta delegación subrayó que el estudio debería centrarse por tanto en aquellos buques que no tienen seguro y en saber si se registraron más siniestros en los que intervienen dichos buques.
- 1.14 Respondiendo a la pregunta de una delegación respecto a la posibilidad de que los resultados del estudio y las conclusiones consiguientes del Grupo de Trabajo pudieran ser que el seguro del casco se hiciese obligatorio y que ello llevara al Grupo de Trabajo a efectuar recomendaciones sobre un instrumento ajeno a los Convenios de 1992, la Presidenta señaló el peligro de prejuzgar esas conclusiones y de nuevo recalcó que el Grupo de Trabajo simplemente discute las prácticas de seguros y no aspira a enmendar los Convenios. Repitió que el Grupo de Trabajo podría efectuar recomendaciones en áreas que no estuviesen en conflicto con los Convenios ni entraran en las esferas de la OMI, pero que el Grupo de Trabajo no estaba en esa etapa.
- 1.15 El Grupo de Trabajo invitó a la Secretaría a seguir adelante con el estudio requerido, en cooperación con las partes interesadas, a fin de contestar a las cuestiones suscitadas en el documento 92FUND/WGR.4/7/3.

## **2 Consideraciones de la 4ª reunión del 4º Grupo de Trabajo intersesiones celebrada en marzo de 2008**

- 2.1 El Director informó al Grupo de Trabajo que tras la última reunión del Grupo había escrito a la IUMI, al CMI y a la delegación francesa solicitando ideas sobre cómo debía conducirse el estudio, cuál debería ser su objeto y la mejor manera de proceder. A la fecha de la cuarta reunión se habían recibido dos respuestas, y el Director señaló que, como las cartas no se había enviado particularmente pronto, no le extrañaba que faltase una respuesta.

- 2.2 El Director informó al Grupo de Trabajo que aunque no se había podido preparar algo concreto a tiempo para la reunión de marzo, la Secretaría esperaba hacerlo antes de junio. Teniendo en cuenta que el objetivo inicial del estudio era identificar las posibles correlaciones entre el seguro del casco ofrecido para los petroleros y los siniestros registrados que pudiesen implicar la responsabilidad de los propietarios, y después considerar en dicho contexto las posibles medidas para fomentar un transporte marítimo de calidad, el Director informó al Grupo de que las respuestas iniciales no daban ninguna indicación clara. Advirtió al Grupo de Trabajo que en junio probablemente se determinaría que el Grupo no podía llegar a una conclusión firme sobre la cuestión debido a la falta de información.

### 3 Examen de las cuestiones pertinentes

- 3.1 Basándose en las cuestiones apuntadas por la delegación de Francia en el documento 92FUND/WGR.4/7/3, el Director ha realizado un estudio preliminar de los siguientes aspectos, concretamente en lo que se refiere al posible vínculo existente entre la falta de cualquier tipo de seguro del casco, o del seguro del casco con ciertas características o en ciertas condiciones, y la calidad del buque y de su explotación.
- 3.2 Antes de abordar las cuestiones pertinentes, merece observar que el CMI ha informado al Director de que no considera que las cuestiones tratadas en este estudio sean susceptibles de respuestas tales como las facilitadas por las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo al cuestionario que se distribuyó el pasado octubre (documento 92FUND/WGR.4/10). El CMI declaró además que no había podido añadir nada importante a las observaciones facilitadas por la IUMI y Francia sobre las cuestiones citadas por el Director en su carta del 11 de febrero de 2008, aunque en general no veía que existiera vínculo entre los buques que no cumplen las normas y el seguro.

#### 3.3 Cuestión 1

*¿Cuántos buques dedicados al transporte de hidrocarburos navegan sin seguro del casco?*

- 3.3.1 Como apuntó la delegación de Francia, esta cuestión parece revestir importancia dado que los aseguradores del casco ejercen en la práctica un cierto control de la calidad al determinar qué buques asegurarán y en qué condiciones. Un buque que no cuente con seguro del casco no puede beneficiarse del control de calidad de los aseguradores del casco y no sería ilógico pensar que dichos buques se caractericen en general por normas de calidad inferiores a las de los buques que sí tienen el seguro del casco. Si los buques sin seguro del casco aparecieran involucrados en siniestros más a menudo que los buques que no lo tienen, valdría quizás la pena investigar si dicho efecto podría compensarse mediante verificaciones más rigurosas y frecuentes en otros ámbitos, tales como el de la supervisión por el Estado rector del puerto. Para poder investigar estas cuestiones debidamente, habría que disponer de información suficiente y accesible sobre la existencia o no de seguro del casco para un determinado buque.
- 3.3.2 Según la IUMI, el término “buque tanque” incluye una amplia variedad de buques, que van desde el superpetrolero (ULCC) hasta el más pequeño petrolero de cabotaje o fluvial, e igualmente desde los buques que navegan en alta mar hasta las unidades que prestan servicio a comunidades situadas cerca de la costa o en el interior, accesibles únicamente por ríos y lagos. Por consiguiente, importaría diferenciar dentro de esta amplia gama de buques y ser más específico en cuanto a los diferentes tipos de buques.
- 3.3.3 El seguro del casco no es, como tal, obligatorio, y, aun cuando en la práctica los buques de mayor porte (navegación de altura) estarán asegurados contra los daños estructurales, e inscritos igualmente en un P&I Club que les permita operar en puertos a los que no tendrían acceso los buques tanque sin seguro, numerosos buques tanque, por el contrario, principalmente los más pequeños o de más edad (petroleros de cabotaje, petroleros fluviales) no estarán asegurados, según la IUMI, ni habrán solicitado jamás la inscripción en un P&I Club.

- 3.3.4 Dado que no se dispone de un registro central de los buques no asegurados en ningún sector de la industria, no parecería posible evaluar de manera precisa el número de buques que no están asegurados, tanto en el caso de los petroleros como en el de cualquier otra categoría de buques de navegación marítima, sin llevar a cabo una amplia investigación de datos.
- 3.3.5 Por consiguiente, parece que no se cuenta con información disponible sobre esta cuestión. La IUMI entiende que una gran parte del tonelaje de la flota mundial de buques tanque estará asegurado, pero declara que no puede indicar cuantos buques no lo están.

#### 3.4 Cuestión 2

*¿Existe un vínculo de correlación entre la falta de seguro y el número de siniestros registrados que implican a estos buques?*

- 3.4.1 Dado que no se dispone de un registro estadístico de los buques no asegurados o de los que no lo están suficientemente, la IUMI no puede ofrecer datos que sean de gran interés sobre el particular.
- 3.4.2 En opinión de la IUMI, cabe pensar, sin embargo, que el tonelaje no asegurado no cumplirá con las mismas prescripciones de calidad y que tenderá a ser de mayor edad y no estará sujeto a comprobaciones periódicas sobre su calidad (entradas en dique seco, prescripciones de clasificación, etc.). La IUMI ha declarado que es un hecho estadístico que el tonelaje de edad está más presente en los informes sobre siniestros que el nuevo, o sea que el número de petroleros viejos que sufren siniestros es, con relación al total de buques en servicio, mayor. En base a ello, la IUMI entiende que los buques no asegurados contribuyen a un mayor número de siniestros, siempre en términos de porcentaje con relación al total, que el tonelaje no asegurado, si bien no tiene pruebas que confirmen dicha hipótesis.
- 3.4.3 Parece existir también un nexo con la calidad de las tripulaciones, en el sentido de que, según la IUMI, los miembros cualificados de la tripulación suelen preferir buques de menos edad y/o mayor porte. Parece razonable pensar que también sería así en el caso de normas de calidad más elevadas, tanto en lo que se refiere al mantenimiento del buque como a su explotación.
- 3.4.4 El CMI ha señalado, no obstante, que lo fundamental del informe de la OCDE es que no existe un nexo probado entre los buques que no cumplen las normas y el seguro. Para ilustrarlo, el CMI mencionó diversos siniestros bien conocidos, en los que ni la gestión ni el estado de mantenimiento del buque habían sido deficientes y además el buque contaba con el seguro adecuado. También declaró que en la práctica las disposiciones sobre seguros de los propietarios de buques están a menudo dictadas en gran medida por los bancos, y propuso que cualquier propietario de buque que no cumpla las normas estará probablemente sobreasegurado antes de correr el riesgo de navegar sin seguro.
- 3.4.5 Aun cuando no parecería lógico pensar que los propietarios de buques sin seguro del casco son por lo general de inferior calidad que los propietarios de buques con dicho seguro, el CMI ha señalado que, basándose en la experiencia de los abogados miembros de las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo, estaría inclinada a afirmar que los propietarios de buques de menor calidad tienden a estar sobreasegurados en lugar de no asegurados, posiblemente porque acaso esperan que se produzca una beneficiosa pérdida total.
- 3.4.6 El informe de la OCDE, en su página 10 y como parte de la sinopsis del mismo, dice que existe por lo general una débil correlación entre la calidad de la explotación del buque y la incidencia de las reclamaciones marítimas por responsabilidad civil, concretamente en lo que se refiere a las reclamaciones más importantes. Aun cuando pudiera justificarse, en base al sentido común y a la experiencia adquirida en otros campos, pensar que existe cierta correlación entre la calidad del operador del buque y las reclamaciones pequeñas o las de carácter medio, dicha correlación se atenúa a medida que la reclamación aumenta. Según el informe, en el sector de los seguros

marítimos se estima generalmente que en el caso de los siniestros que se traducen en reclamaciones de más de US\$ 2 millones no es posible identificar dicha correlación en absoluto. Tales siniestros parecen producirse más o menos al azar e independientemente de los distintos niveles de calidad de los operadores (informe OCDE, página 44). Por consiguiente, incluso si pudiera establecerse la existencia de una correlación entre la falta del seguro del casco y la calidad del buque y de su explotación, parece que ello no permitiría concluir de manera automática que la falta de seguro del casco refleja una probabilidad de que el buque pudiera aparecer involucrado en un siniestro grave.

3.4.7 Así pues, todo parece indicar que tampoco en lo que se refiere a esta cuestión se dispone de momento de información precisa y directamente relevante. Es difícil predecir si dicha información podría obtenerse mediante reconocimientos y/o investigaciones sobre el terreno para recopilar datos estadísticamente fiables, aunque, en cualquier caso, sería necesario proceder a una amplia investigación de los datos. La información disponible sobre la correlación entre la calidad del buque y su explotación, así como la probabilidad de que pueda verse involucrado en un siniestro grave, llevaría a pensar que existiera una correlación similar con la falta de seguro del casco, aunque sin más investigaciones sobre el particular no es posible sacar conclusiones.

### 3.5 Cuestión 3

*¿Qué posibilidades tienen los aseguradores para examinar la calidad de los buques y cuál es la calidad de tales controles?*

3.5.1 Está claro que definir un papel útil para los aseguradores del casco en el fomento de la calidad del transporte marítimo de hidrocarburos es únicamente concebible si los aseguradores del casco disponen realmente de la posibilidad de examinar la calidad de los buques que aseguran. También resulta claro que el valor de la contribución real que los aseguradores del casco están haciendo a la seguridad en la actualidad depende de la calidad de los mecanismos existentes para garantizar que las comprobaciones de la calidad se llevan a cabo de tal manera que respondan a su finalidad. Estas cuestiones parecen, por lo tanto, pertinentes para el Grupo de Trabajo.

3.5.2 A juicio de la delegación de Francia, debería investigarse asimismo si existen mecanismos para compartir la información entre los aseguradores acerca del estado de los buques, en qué medida la calidad de los controles o auditorías que llevan a cabo es objeto de comprobación, y hasta qué punto existe homogeneidad en las prácticas en esta esfera.

3.5.3 En lo que se refiere a la cuestión sobre la calidad de las comprobaciones y los reconocimientos que se llevan a cabo y/o que son objeto de verificación por los aseguradores del casco, la IUMI ha declarado que la mayoría de los aseguradores del casco seguirán las directrices y las reglas y reglamentos internos de los aseguradores, las cuales harán obligatorio que el asegurador se cerciore de que la clasificación y los reconocimientos corren a cargo de organizaciones acreditadas y que las comprobaciones periódicas y las entradas en dique seco se llevan a intervalos apropiados. Los aseguradores también tendrán que cerciorarse de que tales reconocimientos se efectúan correctamente después de un siniestro y durante el periodo de la póliza.

3.5.4 La IUMI ha señalado, no obstante, que una organización de comercio como ella no podría establecer directrices de seguro obligatorias. Ofrece con regularidad observaciones sobre aspectos de la calidad, mostrando cuán importante es poder contar tanto con sociedades de clasificación fiables y bien conocidas como con reconocimientos de buena calidad. La IUMI también ha señalado que los aseguradores tienen acceso a información fiable sobre la calidad de los buques (por ejemplo en Equasis, SIRE, Green Awards, US Qualship, etc.).

3.5.5 Dentro de lo que es el marco jurídico existente la IUMI trata de hacer disponible la información, pero ha declarado que existe una dificultad subyacente que viene dada por las rígidas reglas de la concurrencia que limitan el grado en que los aseguradores pueden compartir la información, y que en ese sentido los esfuerzos de los aseguradores podrían verse ampliamente compensados si la

legislación y los reglamentos tanto nacionales como regionales pudieran modificarse, permitiendo así que la información fluya más libremente.

- 3.5.6 La IUMI entiende que las mayores dificultades para compartir la información se aplican por las restricciones de orden legal que, ya sea por razones de concurrencia o porque ello pueda perjudicar a terceros, impide que la información se comparta. Tales preocupaciones son particularmente prevalentes en la Unión Europea y en los Estados Unidos. La IUMI considera que cualquier paso que pudiera darse a nivel internacional para relajar estas restricciones al intercambio de información en áreas que repercutirán en el reparto de la información, relacionadas con la explotación y la calidad de los buques contribuiría sobremedida a que el sector de los seguros marítimos impulsara la calidad del transporte marítimo.
- 3.5.7 De la información disponible parece desprenderse que los aseguradores del casco también han dado pasos considerables y son más sensibles y críticos ante los riesgos que aseguran. En particular, los aseguradores del casco tienden a realizar un esfuerzo consciente dirigido a conocer la calidad del propietario, pues en el sector se sabe que para evaluar debidamente un riesgo es más importante evaluar la calidad del propietario/operador del buque que simplemente evaluar la calidad del buque (véase el informe de la OCDE, página 23).
- 3.5.8 Todo indica también que el mercado del seguro del casco sigue siendo muy competitivo. Así en primer lugar, ello dificulta que los aseguradores del casco puedan recabar información relevante de, y sobre, los propietarios de los buques, sobre todo si la información solicitada no es útil o directamente beneficiosa para el propietario del buque. En segundo lugar, parece difícil poder concluir algo distinto de lo recogido en el informe de la OCDE, en el sentido de que en la medida en que el mercado del seguro del casco siga siendo lo que es, cualquier contribución que los aseguradores del casco puedan hacer a la calidad del transporte marítimo seguirá siendo limitada (véase el informe de la OCDE, página 65).

### 3.6 Cuestión 4

*¿Existe un vínculo de correlación entre el tipo de contrato de seguro contraído y el expediente de pérdidas del buque?*

- 3.6.1 La última cuestión que la delegación de Francia deseaba que se abordara era saber si existe correlación entre ciertos tipos de seguro del casco, por ejemplo los contratos con elevadas franquicias, y un número más elevado de siniestros.
- 3.6.2 La delegación de Francia ha declarado que esta parte del estudio sería probablemente la más difícil de efectuar, pues exigiría examinar una gran variedad de contratos o cláusulas, que en ciertos casos podrían arrojar algún indicio sobre duda del asegurador en relación con la calidad del buque o con algunos de sus elementos (equipo, tripulación, operaciones). Además de estas franquicias, el estudio podría examinar la exclusión de cláusulas sobre el desgaste.
- 3.6.3 La IUMI ha declarado que considera que esta información no está disponible desde el punto de vista estadístico. No obstante, hizo una observación general en el sentido de que los propietarios de buques que contraen pólizas de seguro del casco con elevadas franquicias tienden a poseer una posición financiera más elevada que los propietarios de buques que únicamente están dispuestos a hacer frente a una franquicia mínima por cuenta propia. Se señaló que por posición financiera elevada se entiende que se dispone habitualmente de fondos para su empleo en la gestión de la calidad.
- 3.6.4 El CMI ha señalado que en cualquier fórmula de financiación de buques constituye una condición universal que el buque esté asegurado, por lo general por una cuantía mínima que exceda en un amplio margen la cuantía pendiente del préstamo, y ello con un asegurador acreditado y con condiciones de póliza que garanticen la protección y el endoso de la institución financiera de que se

trate. A juicio del CMI, esto no deja margen en la práctica para el tipo de acuerdo de seguro –o falta de acuerdo– contemplado por la delegación de Francia.

- 3.6.5 Aparte de la limitada información que la IUMI ha facilitado, no existe otra información disponible que permita llegar a conclusiones sobre esta cuestión. De nuevo se revela inevitable efectuar una amplia investigación encaminada a recopilar datos pertinentes, si realmente se pretende seguir avanzando sobre el tema. Habría que ver si es posible, dado que ello exigirá establecer sutiles distinciones entre los diversos tipos de contratos de seguro del casco y sus cláusulas en la práctica.

#### **4 Algunas conclusiones preliminares**

- 4.1 En la reunión del Grupo de Trabajo, celebrada en marzo de 2008, el Director ya indicó que la información recopilada hasta el momento no ofrecía indicaciones claras sobre las diversas cuestiones que se examinan y que probablemente en junio resultaría claro que, debido a la falta de información, sería imposible llegar a conclusiones en firme. El Director siente confirmar que ese parece ser el caso, pues aunque se ha podido recabar cierta información, tal como se expone anteriormente, ésta es muy fragmentaria y no bastante concluyente para los fines del Grupo de Trabajo.
- 4.2 Esta falta de información podría, a juicio del Director, resolverse únicamente mediante una profunda investigación y búsqueda sistemática, que exigiría contar con la pericia y los conocimientos técnicos necesarios, tanto en lo que se refiere al mercado de seguros del casco como a los métodos científicamente sólidos de recopilación de datos estadísticamente fiables. Por esta razón, el Director, considera que la Secretaría no estaría en condiciones de llevar a cabo semejante investigación y búsqueda sistemática, sino que tendría más bien que recurrir a los servicios de un consultor/investigador idóneo. Esta investigación estaría dirigida en primer lugar a la recopilación de datos estadísticamente fiables sobre las cuestiones arriba apuntadas, tras lo cual la información se analizaría con el objeto de extraer ciertas conclusiones significativas y prácticas en cuanto a las posibles medidas que afectan a los aseguradores del casco y/o los acuerdos de seguro del casco, para acrecentar así la calidad del transporte marítimo de hidrocarburos a granel.
- 4.3 Merece observar, no obstante, que el Director no puede afirmar con certeza alguna si esta investigación se traducirá en la disponibilidad de la información necesaria, puesto que incluso en el caso de que pudiera generarse dicha información, ello dependerá en gran medida de la cooperación de los sectores de la industria interesados. Tampoco puede afirmar con certeza que dicha información vaya a arrojar indicaciones en cuanto a posibles mejoras en el mercado de seguros del casco que puedan conducir a normas más elevadas en el transporte marítimo de hidrocarburos.
- 4.4 En el caso de que el Grupo de Trabajo desee que la referida investigación a fondo se lleve a cabo, podría encomendarse al Director que examine y prepare, con candidatos idóneos, un posible proyecto de investigación, y que facilite al Grupo de Trabajo una indicación sobre los costes que ello supondría. Por el momento no es posible dar indicación alguna sobre tales costes, pues se desconoce la amplitud que la investigación deberá tener. Los costes son un asunto que habrá de examinar el Grupo de Trabajo, de manera que, si procede, la Asamblea del Fondo de 1992 pueda aprobarlos.

#### **5 Medidas que el Grupo de Trabajo ha de adoptar**

Se invita al Grupo de Trabajo a que:

- a) Tome nota de la información que consta en el presente documento; y
  - b) se pronuncie sobre la conveniencia de encomendar al Director el examen y la preparación, con candidatos idóneos, de un posible proyecto de investigación a fondo sobre las cuestiones tratadas, y de ofrecer al Grupo de Trabajo alguna indicación acerca de los costes que probablemente supondría.
-