



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

CONCLUSIONES DEL GRUPO DE TRABAJO

Nota de la Presidenta

Resumen:	A fin de identificar más fácilmente los resultados de cada una de las reuniones del Grupo de Trabajo y facilitar la preparación del informe del Grupo de Trabajo a la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2008, en colaboración con la Secretaría, la Presidenta ha preparado un resumen de las cuestiones presentadas y los logros del Grupo en sus cuatro reuniones.
Medidas que han de adoptarse:	a) Considerar la propuesta de la Presidenta de no prorrogar el mandato del Grupo de Trabajo; y b) Formular recomendaciones finales a la Asamblea.

1 Introducción

- 1.1 El Grupo de Trabajo ha celebrado cuatro reuniones, en mayo de 2006, marzo de 2007, junio de 2007 y marzo de 2008, respectivamente, y proyecta completar su mandato antes de vencer el plazo de octubre de 2008, como se acordara provisionalmente en su primera reunión en mayo de 2006 (documento 92FUND/WGR.4/3, párrafo 7.4.4). Se editaron informes de las respectivas reuniones del Grupo de Trabajo como documentos 92FUND/WGR.4/3, 92FUND/WGR.4/5, 92FUND/WGR.4/8 y 92FUND/WGR.4/11. Al concluir su labor, el Grupo de Trabajo debe formular recomendaciones finales a la Asamblea (documento 92FUND/A/ES.10/18, párrafo 5.8).
- 1.2 En la cuarta reunión del Grupo de Trabajo, la Presidenta señaló que, pese a las importantes deliberaciones y la sustancial información sobre los cambios en las prácticas recibidas de los miembros del sector, el Grupo de Trabajo aún no había elaborado propuestas fijas para presentarlas a la Asamblea. Para identificar con mayor facilidad las conclusiones de cada reunión y facilitar la preparación del informe del Grupo de Trabajo a la Asamblea, en colaboración con la Secretaría, la Presidenta ha preparado un resumen de las cuestiones presentadas y de lo que el Grupo había logrado en sus cuatro reuniones. Constituye intención de la Presidenta que este documento de resumen sirva como base para el informe del Grupo de Trabajo para la Asamblea (documento 92FUND/WGR.4/11, párrafo 8.2).

2 Cuestiones debatidas

2.1 En la 10ª sesión extraordinaria, celebrada en febrero de 2006, la Asamblea decidió que, en el desempeño de sus tareas, el Grupo de Trabajo debería centrarse en lo siguiente (documento 92FUND/A/ES.10/18, párrafo 5.9):

- a) Examinar y formular propuestas sobre la elaboración de criterios comunes para que los Estados Contratantes los apliquen de modo uniforme con miras a cerciorarse de que existe un seguro eficaz a todo riesgo antes de que los Estados expidan los certificados CRC;
- b) identificar los factores que impidan el intercambio de información entre las empresas de seguros marítimos y procurar el desarrollo de una política común u otras medidas que faciliten dicho intercambio de información;
- c) determinar medidas prácticas para lograr una coordinación mejor y más transparente entre las empresas de seguros, los propietarios de buques y los intereses de la carga que sirva para fomentar un transporte marítimo de calidad;
- d) examinar posibles medidas que desemboquen en la denegación o cancelación de pólizas de seguros con miras a fomentar un transporte de hidrocarburos más seguro;
- e) examinar la viabilidad y repercusión de tasas y primas de seguro diferenciales con miras a fomentar un transporte marítimo de calidad; y
- f) examinar formas de promover y reforzar la participación de las sociedades de clasificación en el fomento de un transporte marítimo de calidad.

2.2 Durante las cuatro reuniones del Grupo de Trabajo, la Presidenta alentó de forma asidua a los Estados Miembros y observadores a presentar documentos y poner en conocimiento del Grupo cualquier tema que fuera de interés y que entrara dentro del mandato del Grupo de Trabajo. El Grupo de Trabajo respondió con la presentación de más de 18 documentos que facilitaron debates variados y fructíferos que abarcan todos los temas presentados en el párrafo 2.1 supra y más. Las conclusiones de esos debates se indican en la sección 3 infra.

3 Cuestiones y conclusiones

3.1 Cuestión preliminar

3.1.1 En la primera sesión del Grupo de Trabajo, se suscitó la cuestión de si los buques que quedan fuera del ámbito de las sociedades de clasificación eran miembros de la International Association of Classification Societies (IACS) y fuera del ámbito de los P&I Clubs miembros del International Group of P&I Clubs deben ser el centro de atención principal del Grupo de Trabajo. Tras un intercambio de opiniones, se decidió que la Secretaría realizase un estudio con el fin de averiguar si esos buques son más susceptibles de intervenir en siniestros debidos a la contaminación que los buques dentro del ámbito de la IACS y del International Group of P&I Clubs.

3.1.2 El Grupo de Trabajo concluyó en su segunda reunión que, teniendo en cuenta los resultados de un estudio realizado por la Secretaría (documento 92FUND/WGR.4/4/1), los buques que quedan fuera del ámbito de las sociedades de clasificación miembros de la IACS y fuera del ámbito de los P&I Clubs que eran miembros del International Group of P&I Clubs no son más susceptibles de intervenir en siniestros debidos a la contaminación que los buques dentro del ámbito de la IACS y del International Group of P&I Clubs y por tanto no deben ser el centro de atención principal del Grupo de Trabajo.

3.2 Criterios comunes para expedir certificados CRC

Cuestión

- 3.2.1 En la primera reunión del Grupo de Trabajo en mayo de 2006, el International Group of P&I Clubs fue el primero en abordar el punto a) de las áreas específicas de atención identificadas en el mandato, presentado en el párrafo 2.1 supra. En el documento 92FUND/WGR.4/2/3 el International Group proponía que los Estados deberían considerar la posibilidad de adoptar directrices comunes para extender certificados del Convenio de Responsabilidad Civil (CRC) sobre la base de las 'tarjetas azules' extendidas por los Clubs del International Group y que 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 contra cuya garantía los Estados puedan extender certificados de CRC.
- 3.2.2 El documento 92FUND/WGR.4/2/2, presentado por INTERTANKO, OCIMF, el International Group of P&I Clubs y BIMCO, contiene posibles medidas que los Estados podrían adoptar para promover los buques de calidad, aunque se reconocía que entran dentro del ámbito de la OMI más bien que el mandato del Grupo de Trabajo. Los copatrocinadores de aquel documento proponían que, si un propietario de buque deseara transferir un buque de un Estado de abanderamiento a otro, los dos Estados de abanderamiento involucrados deberían cooperar para asegurar que cualquier deficiencia del buque identificada por el primer Estado de abanderamiento sea rectificada antes de que el buque sea aceptado por el nuevo Estado de abanderamiento. Los copatrocinadores proponían además que los Estados elaborasen normas unificadas/armonizadas de supervisión por el Estado rector del puerto y adoptasen una base de datos común, consistente y accesible a los aseguradores, fletadores, etc.
- 3.2.3 Varios Estados, entre ellos Alemania, Liberia y el Reino Unido, presentaron información sobre sus procedimientos al conceder certificados CRC (documentos 92FUND/WGR.4/7, 92FUND/WGR.4/7/7 y 92FUND/WGR.4/4/2 respectivamente). Otros Estados hablaron también sobre sus propias prácticas durante el debate de estos documentos.
- 3.2.4 Durante estos debates, el Grupo de Trabajo tomó nota en particular de los procesos de evaluación que siguen los Estados que se habían ofrecido a facilitar información sobre sus prácticas en relación con extender certificados CRC a los buques cuya aseguradora no era miembro del International Group of P&I Clubs.
- 3.2.5 La delegación observadora de la IUMI había reconocido en la segunda reunión del Grupo de Trabajo que, cuando un asegurador no era miembro del International Group of P&I Clubs, podía resultar difícil comprobar la seguridad de ese asegurador, y sugirió que quizás la fuente más apropiada a quien dirigirse cuando se deseara examinar tal proveedor del seguro sería el departamento financiero o equivalente de un fiscalizador de seguros en ese Estado concreto (documento 92FUND/WGR.4/5, párrafo 7.4.18).
- 3.2.6 Durante estos debates, el Grupo de Trabajo tomó nota además de los procesos que siguen los Estados que se habían ofrecido a facilitar información sobre sus prácticas en relación con las comprobaciones de seguridad y calidad que se llevaron a cabo antes de extender el certificado CRC. Una delegación señaló en la segunda reunión del Grupo de Trabajo que estaba armonizando el proceso de inspección con el proceso de certificación pidiendo que el Estado rector del puerto llevase a cabo inspecciones dentro de un plazo de tres meses antes de la fecha de renovación del seguro, de manera que estuvieran fácilmente disponibles los pormenores de la condición reciente del buque (documento 92FUND/WGR.4/5, párrafo 7.4.17).

Conclusión

- 3.2.7 Basándose en los debates sobre esta cuestión, parecería que los Estados no encuentran dificultad cuando un buque es asegurado por un miembro del International Group. Es evidente, sin embargo,

que los Estados deberían examinar si cuentan con las comprobaciones correctas y si estas comprobaciones se aplicaban cuando el asegurador no es miembro del International Group. Los Estados deberían tomar nota de las prácticas en los Estados que habían hecho uso de la palabra, examinar sus propias prácticas y considerar si todos los Estados podían adoptar procedimientos comunes, particularmente en áreas en las que surgen dificultades. La iniciativa para tal procedimiento estriba en los Estados Miembros y no se ha presentado al Grupo de Trabajo ninguna propuesta para tal procedimiento. Los Estados deberían considerar, en particular, si debería haber una armonización de la cuestión de la seguridad y calidad del buque, y si se extienden los certificados basándose solamente en los Convenios o si las autoridades expedidoras, el Estado rector del puerto y el sector se benefician de toda la información de que se podría disponer en relación con la calidad del buque.

3.3 Compartir información entre las aseguradoras marítimas

Cuestión

- 3.3.1 Con referencia al punto b) del párrafo 2.1 supra, en su primera reunión el Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.4/2 presentado por la delegación observadora de OCIMF, que facilita información sobre la Guía de la Gestión de Petroleros y Autoevaluación del OCIMF (TMSA), una herramienta pensada para ayudar a los propietarios de buque/armadores a medir y mejorar sus sistemas de gestión. Se tomó nota de que la guía TMSA define 12 elementos clave de práctica de gestión, que proporcionan una lista de comprobaciones para los propietarios de buques/armadores que aspiran a lograr la seguridad y excelencia ambiental, definiendo cada elemento los objetivos y los indicadores clave del rendimiento que se necesitan para cumplir esos objetivos. Se tomó nota además de que OCIMF administra un sitio web que los propietarios de buques/armadores pueden complimentar y revisar periódicamente sus logros en línea, teniendo el propietario del buque/armador un control completo del acceso a los datos de su TMSA que dicho propietario del buque/armador puede enviar a cualquiera que desee, por ejemplo fletadores, aseguradores, Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto, etc. El Grupo de Trabajo tomó nota de que, en opinión de OCIMF, los datos de TMSA podrían ser una herramienta útil para muchos partícipes tales como los aseguradores, Estados de abanderamiento y rectores de puertos, pero ese acceso a la información depende del acuerdo del propietario del buque/armador.
- 3.3.2 En su primera reunión, el Grupo de Trabajo hizo una invitación al Comité Marítimo Internacional (CMI) para emprender un estudio con los siguientes objetivos:
- a) Identificar los factores que permitan, exijan o impidan a las aseguradoras marítimas y otras empresas intercambiar información sobre clientes, inclusive la legislación o 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.
- 3.3.3 Los patrocinadores del documento 92FUND/WGR.4/2/1, que habían sugerido originalmente el estudio, habían propuesto además que, a la luz de los resultados del estudio, el Grupo de Trabajo podría entonces formular sugerencias sobre la forma en que los Estados Miembros podrían eliminar los impedimentos para permitir a los aseguradores compartir información en interés de promover los buques de calidad y, en caso necesario, presentar una declaración de política común y plan de acción para su aprobación por la Asamblea.
- 3.3.4 Tras su segunda y tercera reuniones, el Grupo de Trabajo había decidido que el estudio se centrara en las dificultades con que se enfrentan los aseguradores de bienes, había invitado al CMI a proceder sobre esa base y había aprobado el empleo de las cuestiones propuestas para el estudio en el documento 92FUND/WGR.4/7/4.

- 3.3.5 En su cuarta reunión, el Grupo de Trabajo tomó nota de que el cuestionario final, que se indica en el anexo al documento 92FUND/WGR.4/10, había sido distribuido a las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo a principios de octubre de 2007 y que hasta la celebración de dicha reunión se habían recibido nueve respuestas. La delegación observadora del CMI informó al Grupo de Trabajo que un examen inicial de las respuestas recibidas había subrayado, en su opinión, las diferencias extremas en las prácticas de los Estados y había dado un indicio de lo difícil que probablemente sería sintetizar los resultados en un conjunto de principios que se pudiesen recomendar a todos los Estados. Pese a la complejidad de las cuestiones y la variedad de las respuestas recibidas, el representante de la delegación observadora del CMI recomendó que el Grupo de Trabajo prosiguiese la encuesta.
- 3.3.6 En su segunda reunión, se había informado al Grupo de Trabajo que ya había realizado un estudio similar el International Group of P&I Clubs (véase documento 92FUND/WGR.4/4/4), cuyos resultados habían demostrado que, sin embargo, según dicho estudio el problema solo había ocurrido en la legislación noruega. Este problema se había rectificado y se había informado al Grupo de Trabajo del cambio en la legislación noruega en el documento 92FUND/WGR.4/4/3 presentado por Noruega, que también había sido presentado en la segunda reunión del Grupo.
- 3.3.7 Aunque varias delegaciones sugerían que todos los Estados debieran examinar su legislación nacional e informar al Grupo de Trabajo sobre los obstáculos que impidiesen compartir información sobre la seguridad de los buques, una delegación cuestionó si, dado que muchos P&I Clubs del International Group tenían su sede en el Reino Unido y por tanto estaban supeditadas a la legislación de éste, era necesario que los Estados examinaran su propia legislación de esa manera. Aquella delegación informó al Grupo que esta cuestión también estaba siendo examinada por un Grupo de Trabajo en la Unión Europea en relación con la reglamentación sobre el derecho internacional privado y de seguros.
- 3.3.8 La delegación observadora del International Group of P&I Clubs informó al Grupo de Trabajo que, aunque muchos P&I Clubs del International Group tenían su sede en el Reino Unido, el International Group también tenía Clubs en Noruega, Suecia, Japón y los Estados Unidos, todos los cuales estaban obligados a extender contratos de seguros en las condiciones fijadas en la legislación nacional de su país de residencia. Aquella delegación señaló que, al considerar las medidas adoptadas por el International Group para promover los buques de calidad (véase documento 92FUND/WGR.4/4/4), se habían tenido en cuenta los diversos sistemas jurídicos en vigor en cada uno de esos países.
- 3.3.9 El Grupo de Trabajo tomó nota de que el International Group había redactado una regla modelo para incorporar a los contratos de seguros para uso de todos los Clubs del International Group indicando que el propietario del buque estaba de acuerdo en compartir información relativa a la condición de su buque. Se tomó nota de que se había indicado oficiosamente al International Group que obligar al propietario del buque de esta manera podría suscitar cuestiones del derecho de competencia si, por ejemplo, un buque estuviera en venta y se estuviera estudiando un cambio en el P&I Club en el que estaba registrado. Se tomó nota además de que el nuevo P&I Club, al estudiar la solicitud de seguro, pediría un reconocimiento de la anterior aseguradora P&I, y que la revelación de este reconocimiento y la información en ello contenida podría tener un efecto en el precio de venta del buque. Se tomó nota asimismo de que, basándose entre otras cosas en la posibilidad de que surgiera tal situación, algunos Clubs se sentían incómodos en adoptar tal regla.
- 3.3.10 La delegación observadora del International Group manifestó que una posible solución de las dificultades que se indican en el párrafo 3.3.9 supra sería que, si el Club anterior no pudiera o no quisiera compartir la información pertinente relativa al buque, entonces el nuevo Club tendría que garantizar que se realizase un nuevo reconocimiento del buque antes de poder inscribirlo.
- 3.3.11 Teniendo en cuenta todas las deliberaciones en las cuatro reuniones y tras varias preocupaciones expresadas, inclusive que el estudio del CMI no estaba suficientemente centrado para ser de verdadero valor para el Grupo de Trabajo, y en particular que debía centrarse en petroleros y no en

buques en general, resultó evidente que una ligera mayoría de las delegaciones se oponía a continuar el estudio.

- 3.3.12 La delegación observadora del CMI señaló que, si bien aceptaba la decisión del Grupo de Trabajo de que el CMI desistiese de llevar a cabo el estudio en su nombre, el tema seguía en el orden del día para la Conferencia del CMI en octubre de 2008, y por tanto era probable que el CMI continuase el estudio por su propio interés. La delegación invitó a los Estados Miembros del CMI pertenecientes al Grupo de Trabajo a seguir alentando a sus Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo a responder al cuestionario para asegurar que el CMI tenga la respuesta más amplia posible. Manifestó que el CMI probablemente publicase un informe de algún tipo en su sitio web en octubre de 2008 del que aún se podría beneficiar el Grupo de Trabajo.

Conclusión

- 3.3.13 Se esperaba que la resolución de la dificultad en la legislación noruega, junto con la incorporación de la regla modelo del International Group en los contratos de los Clubs facilitaría y alentaría el compartir la información entre las aseguradoras marítimas, ya que esta era la manera mejor y más práctica de garantizar la transparencia necesaria para reforzar la calidad de los buques, incluido el transporte de hidrocarburos a granel como carga. La Presidenta instó a los Estados Miembros a llevar a cabo la solicitud del CMI de alentar a sus Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo a responder al cuestionario y tomar nota de los resultados del estudio cuando estén disponibles en octubre. Entonces cualesquiera otras dificultades identificadas en esa fase se podrían poner en conocimiento de la Asamblea para su consideración.
- 3.4 Medidas prácticas para mejorar la coordinación entre las empresas de seguros, los propietarios de buques y los intereses de la carga para fomentar un transporte marítimo de calidad

Cuestión

- 3.4.1 Sobre la cuestión de lograr una coordinación mejor y más transparente entre las empresas de seguros, los propietarios de buques y los intereses de la carga (punto c), párrafo 2.1 supra), la delegación observadora del International Group of P&I Clubs manifestó en la primera reunión del Grupo de Trabajo que era en gran medida cuestión de libertad de intercambio de información entre los protagonistas pertinentes del sector y que, cuanto más información se pudiera intercambiar libremente entre ellos, más fácil les sería identificar y dirigir su mira a los buques que no cumplen las normas. Aquella delegación señaló que los Clubs del International Group inspeccionaban entre el 10 y el 20% de todos los buques inscritos y que sería muy beneficioso para los Clubs poder acceder a los datos sobre la inspección de los buques a partir de otras fuentes. Dicha delegación sugirió que los Estados dirigiesen sus empeños a eliminar obstáculos e impedimentos nacionales al libre intercambio de información tratado en la sección 3.3 supra.
- 3.4.2 Tanto el representante del International Group of P&I Clubs como el representante de IACS informaron al Grupo de Trabajo que había mejorado las comunicaciones y cooperación entre las organizaciones y que trabajaban en estrecha colaboración para mejorar la calidad del transporte marítimo.

Conclusión

- 3.4.3 Se consideró que la mejora de la coordinación entre las empresas de seguros, los propietarios de buques y los intereses de la carga depende también de su capacidad y voluntad de compartir información y por tanto se esperaba que las soluciones que se indican en la sección 3.3 también contribuirían a la cooperación en el sector.

3.5 Denegar o retirar certificados CRC

Cuestión

- 3.5.1 En relación con el punto d) de las áreas de enfoque en el documento 92FUND/WGR.4/2/3 que presentó a la primera reunión, el International Group of P&I Clubs informó al Grupo de Trabajo que los reglamentos de todos los Clubs del International Group preveían el derecho de dar por terminada la cobertura en el caso de que el buque 'no cumpliera las normas', por ejemplo no cumpliera 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 ejemplo los procedimientos de reconocimiento del estado del buque y la facultad de exigir el cumplimiento de las recomendaciones formuladas a raíz de esos reconocimientos o en el transcurso de la implementación, por ejemplo el procedimiento del buque 'designado' (párrafo 3.6 de ese documento). Estas medidas, en particular las recientemente introducidas en el transcurso de la implementación, harían 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.
- 3.5.2 En la tercera reunión del Grupo de Trabajo también tuvo lugar un considerable debate sobre esta cuestión, iniciado por la presentación de un documento por Canadá y Francia, relativo a la propuesta de que se podría establecer una relación entre la calidad del buque y extender o retirar los certificados CRC. En aquella reunión, los copatrocinadores habían invitado al Grupo de Trabajo a debatir la capacidad de la Asamblea de formular una decisión de política con respecto a la autoridad de los Estados Miembros de establecer otras condiciones para extender certificados CRC.
- 3.5.3 La conclusión del debate sobre ese tema había sido que, como no había habido una clara mayoría a favor de las propuestas, el Grupo de Trabajo todavía no estaba en situación de formular recomendaciones a la Asamblea (documento 92FUND/WGR.4/8, párrafo 7.2.35).
- 3.5.4 En la cuarta reunión, la delegación canadiense había redactado una propuesta revisada pero, a consecuencia de las consultas con la delegación francesa y otros Estados interesados, había llegado a la conclusión de que había insuficiente apoyo para presentar un documento sobre la cuestión para su consideración por el Grupo. Manifestó, sin embargo, que seguía considerando que la cuestión era de gran importancia y expresó su esperanza de que tuviese la oportunidad de suscitar de nuevo la cuestión en el futuro en una sesión de la Asamblea del Fondo de 1992.

Conclusión

Parecía que no había suficiente apoyo en el Grupo de Trabajo para proseguir esta cuestión.

3.6 Repercusión de tasas y primas de seguro diferenciales que fomentarían un transporte marítimo de calidad

Cuestión

- 3.6.1 Sobre la cuestión de la viabilidad y repercusión de tasas y primas de seguro diferenciales para fomentar un transporte marítimo de calidad, se observó que el International Group of P&I Clubs había hallado que no había pruebas para determinar una correlación directa entre los buques que no cumplen las normas y un mal historial de reclamaciones, y que en la gran mayoría de accidentes marítimos intervenían buques de buena calidad. Se señaló en la primera reunión del Grupo de Trabajo que un armador de calidad podía tener un mal historial de reclamaciones (debido a la eventualidad o a la naturaleza del comercio o las zonas comerciales en las que opera el buque), mientras que un armador que no cumple las normas puede tener un buen historial de reclamaciones (por razones similares). Se observó que los costes de seguros constituían una pequeña parte de los costes de explotación de los propietarios de buques y que incluso un aumento importante, en opinión

del International Group, es poco probable que tenga un efecto disuasorio significativo en el armador que no cumple las normas, debido a la naturaleza mutua del seguro facilitado por los Clubs, que garantiza que la carga financiera de una reclamación sustancial estaba compartida entre los miembros del Club hasta la retención individual del Club y luego por todos los propietarios de buques que son miembros del International Group a través del mecanismo del acuerdo de agrupamiento. Se observó además que el International Group cree que el objetivo debería ser, por consiguiente, 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. Por esta razón el International Group instaba a los Estados a centrarse en elaborar y apoyar medidas encaminadas a identificar los buques que no cumplen las normas, de manera que si un buque no se eleva hasta la norma mínima exigida, se le pueda retirar la cobertura de seguro, con lo que impediría de hecho que tenga actividades comerciales.

Conclusión

- 3.6.2 El Grupo de Trabajo concluyó basándose en esta información que la diferenciación de tasas y primas de seguro no era probable que llevase a una mejora importante en la calidad del transporte marítimo de hidrocarburos a granel.

3.7 Seguro del casco

Cuestión

- 3.7.1 En su tercera reunión, tras una propuesta de la delegación francesa, el Grupo de Trabajo invitó a la Secretaría a realizar un estudio en cooperación con la International Union of Marine Insurance (IUMI) y el CMI para examinar el papel que los proveedores del seguro del casco podrían desempeñar en la identificación y eliminación de los buques que no cumplen las normas, el fomento del seguro que era sensible a la condición de los buques y en el fomento de las condiciones de funcionamiento y gestión que podrían contribuir a la calidad del transporte de hidrocarburos.
- 3.7.2 El Director escribió al Gobierno francés, la IUMI y el CMI, pidiéndoles información e invitándoles a presentar sus opiniones sobre la mejor manera en que se podría realizar tal estudio. Sobre la base de las respuestas, el Director ha realizado un estudio y análisis preliminar de las cuestiones. El Director ha presentado un documento que indica los resultados y contiene sugerencias sobre cómo podría proceder el Grupo de Trabajo con la cuestión, si así lo desease (documento 92FUND/WGR.4/13).

Conclusión

El Grupo de Trabajo aún no ha alcanzado una conclusión acerca de esta cuestión.

3.8 Otras cuestiones examinadas

Incentivos económicos para los propietarios de buques de calidad

En el documento 92FUND/WGR.4/2/2 presentado por INTERTANKO, OCIMF, el International Group of P&I Clubs y BIMCO, los copatrocinadores habían propuesto la introducción de incentivos económicos, tales como tarifas portuarias reducidas y menos inspecciones de buques, para fomentar los buques de calidad. Se observó que algunos puertos tienen planes denominados 'green award' (premio verde) según los cuales los buques de calidad óptima son objeto de menores tarifas portuarias. Sin embargo, la propuesta no contó con suficiente apoyo en el Grupo de Trabajo.

4 Recomendaciones de la Presidenta

- 4.1 La Presidenta elogia al sector por sus logros en modificar sus prácticas para ayudar a fomentar los buques de calidad y halla interesante observar las semejanzas entre los Estados Miembros en sus

prácticas. La Presidenta alienta a los Estados a seguir examinando sus propias prácticas y compararlas con las de otros Estados, con vistas a efectuar las apropiadas alineaciones y mejoras.

- 4.2 En opinión de la Presidenta, el Grupo de Trabajo se ha centrado en las áreas sugeridas en su mandato. Sin embargo, también se examinaron otras ideas y, cuando éstas no correspondían a la opinión mayoritaria del Grupo de Trabajo, la Presidenta aconsejaba a las delegaciones que no se sintieran disuadidas de proseguir sus ideas más a fondo si las tenían muy arraigadas.
- 4.3 La Presidenta opina que no se debe prorrogar el mandato del Grupo de Trabajo ya que los temas a que se refiere el párrafo 2.1 se han explorado plenamente en la medida de lo posible. Sugiere que el Grupo de Trabajo formule sus recomendaciones finales a la Asamblea, basadas en las conclusiones que se indican en la sección 3 de este documento.

5 Medidas que ha de adoptar el Grupo de Trabajo

Se invita al Grupo de Trabajo a:

- a) tomar nota de la información facilitada en el presente documento;
 - b) considerar la propuesta de la Presidenta de no prorrogar el mandato del Grupo de Trabajo;
y
 - c) formular recomendaciones finales a la Asamblea.
-