



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

CUARTO GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES

92FUND/WGR.4/5
10 mayo 2007
Original: INGLÉS

INFORME SOBRE LA SEGUNDA REUNIÓN DEL CUARTO GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES

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

Nota del Director

Resumen:

La segunda reunión del Grupo de Trabajo, celebrada el 15 de marzo de 2007, continuó discutiendo procedimientos y prácticas actuales y proyectadas del sector de los seguros marítimos y los Estados para fomentar los buques de calidad. En particular, el Grupo de Trabajo tomó nota de una serie de recientes medidas adoptadas por el International Group of P&I Clubs para contribuir positivamente a los empeños globales para mejorar la calidad de los buques y las normas de seguridad. En las discusiones se debatió además el compartir información acerca de la calidad de los buques y posibles obstáculos al compartir esa información.

**Medida que ha
de adoptarse:**

Tomar nota de la información.

1 Introducción

- 1.1 El 4º Grupo de Trabajo intersesiones fue constituido por la Asamblea en su 10ª sesión extraordinaria celebrada en febrero y marzo de 2006 a fin de estudiar las medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos (documento 92FUND/A/ES.10/18, párrafos 5.8 al 5.13).
- 1.2 El Grupo celebró su primera y segunda reuniones el 23 y 24 de mayo de 2006 y el 15 de marzo de 2007 bajo la presidencia de la Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca).
- 1.3 De conformidad con la decisión de la Asamblea, se invitó a todos los gobiernos, organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, con derecho a participar en la Asamblea del Fondo de 1992, a participar en el Grupo de Trabajo. Se instó a participar a los representantes del sector, por ejemplo los propietarios de buques, importadores de hidrocarburos, empresas de seguros y sociedades de clasificación. Se procuró también la participación de la OMI.

2 Participación

- 2.1 Estuvieron representados en la primera reunión del Grupo de Trabajo los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Finlandia	Noruega
Angola	Francia	Países Bajos
Argelia	Gabón	Panamá
Argentina	Ghana	Papua Nueva Guinea
Australia	Grecia	Polonia
Bahamas	Guinea	Portugal
Bélgica	Irlanda	Qatar
Bulgaria	Islas Marshall	Reino Unido
Camerún	Italia	República Dominicana
Canadá	Japón	República de Corea
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Letonia	Singapur
Chipre	Liberia	Suecia
Colombia	Lituania	Túnez
Dinamarca	Malasia	Turquía
Emiratos Árabes Unidos	Malta	Uruguay
España	México	Vanuatu
Federación de Rusia	Marruecos	Venezuela
Filipinas	Mónaco	
	Nigeria	

- 2.2 Estuvieron representados en la reunión en calidad de observadores los siguientes Estados no miembros:

Arabia Saudita	Ecuador
Brasil	República Árabe Siria

- 2.3 Participaron en la reunión del Grupo de Trabajo en calidad de observadores las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones internacionales no gubernamentales siguientes:

Organizaciones intergubernamentales:

Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971 (Fondo de 1971)

Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondo Complementario)

Organizaciones internacionales no gubernamentales:

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

BIMCO

Cámara Naviera Internacional (ICS)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

International Association of Classification Societies Ltd. (IACS)

International Group of P & I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)

International Union of Marine Insurance (IUMI)

3 Mandato del Grupo de Trabajo

3.1 El mandato del Grupo de Trabajo, determinado por la Asamblea en su 10ª sesión extraordinaria en febrero de 2006 (documento 92FUND/A/ES.10/18, párrafo 5.8) era el siguiente:

- a) Elaborar propuestas respecto a medidas no técnicas y orientaciones destinadas a los Estados Contratantes y al sector con miras a fomentar un transporte marítimo de calidad, asegurándose a tal efecto que existen los procedimientos y verificaciones eficaces por los que se establezca que los buques asegurados y de certificación acreditada son idóneos para dicho transporte de hidrocarburos por mar abarcados por el régimen CRC/Fondo;
- b) presentar una propuesta a la Asamblea en su sesión de octubre de 2006 respecto a un calendario para su labor;
- c) notificar la marcha de sus tareas en cada sesión ordinaria de la Asamblea;
- d) determinar otras cuestiones conexas, distintas de las referidas abajo, que considere útiles para completar su tarea con arreglo a los Convenios actuales y formular las recomendaciones pertinentes a la Asamblea; y
- e) efectuar recomendaciones a la Asamblea al concluir su labor.

3.2 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 asegurarse 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.

4 Primera reunión del Grupo de Trabajo

- 4.1 La primera reunión del Grupo de Trabajo se centró en los procedimientos y prácticas actuales y proyectadas del sector de los seguros marítimos y los Estados para fomentar los buques de calidad. El Grupo de Trabajo debatió además el intercambio de información relativa a la calidad de los buques y los obstáculos al compartir esa información.
- 4.2 El Grupo de Trabajo decidió emprender un estudio para:
- 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.
- 4.3 El Grupo de Trabajo decidió además emprender un estudio para determinar hasta qué punto el Grupo de Trabajo debe centrar su atención principal en los buques que quedan fuera del ámbito de las sociedades de clasificación que pertenecen a la International Association of Classification Societies y las aseguradoras P&I que pertenecen al International Group of P & I Clubs.
- 4.4 Se presentaron al Grupo de Trabajo en su primera reunión los siguientes documentos:
- | | |
|------------------|--|
| 92FUND/WGR.4/2 | Guía de la Gestión de Petroleros y Autoevaluación (OCIMF) |
| 92FUND/WGR.4/2/1 | Intercambio de información entre las aseguradoras marítimas (Canadá, Francia, Japón, Nigeria, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Uruguay) |
| 92FUND/WGR.4/2/2 | Incentivos económicos a los armadores de petroleros de calidad (INTERTANKO, OCIMF, International Group of P&I Clubs y BIMCO) |
| 92FUND/WGR.4/2/3 | Medidas adoptadas por el International Group of P&I Clubs en relación con el transporte marítimo de calidad y sugerencias de acciones específicas que podrían adoptar los Estados para abordar las áreas de atención concretas en el mandato del Grupo de Trabajo (International Group of P&I Clubs) |
| 92FUND/WGR.4/2/4 | Nota del Director en funciones acerca del estudio para eliminar la cobertura del transporte marítimo que no cumple las normas, llevado a cabo por el Comité de Transporte Marítimo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) |
- 4.5 El informe de la primera reunión del Grupo de Trabajo consta en el documento 92FUND/WGR.4/3.

5 Documentos presentados a la segunda reunión del Grupo de Trabajo

Se presentaron al Grupo de Trabajo los siguientes documentos:

- | | |
|------------------|---|
| 92FUND/WGR.4/4/1 | Medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos – Siniestros |
|------------------|---|

	debidos a la contaminación en los que intervienen buques que quedan fuera del ámbito de la International Association of Classification Societies y el International Group of P&I Clubs (Nota del Director)
92FUND/WGR.4/4/2	Medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos – Proceso por el que se expiden certificados CRC en el Reino Unido (Reino Unido)
92FUND/WGR.4/4/3	Medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad para el transporte marítimo de hidrocarburos (Noruega)
92FUND/WGR.4/4/4	Medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos - Actualización de las medidas adoptadas por el International Group of P&I Clubs con respecto a la calidad del transporte marítimo (International Group of P&I Clubs)

6 Introducción de la Presidenta

- 6.1 Al inaugurar la segunda reunión del Grupo de Trabajo, la Presidenta recordó al Grupo de Trabajo su mandato, refiriéndose en particular a la elaboración de propuestas respecto a las medidas no técnicas y directrices para los Estados Contratantes y el sector para fomentar los buques de calidad asegurándose de que existen verificaciones y procedimientos eficaces por los que se establezca que los buques asegurados y de certificación acreditada son idóneos para el transporte de hidrocarburos por mar abarcados por el régimen del CRC/Fondo.
- 6.2 La Presidenta recordó también al Grupo de Trabajo los debates de su primera reunión basados en los documentos presentados en aquella reunión relativos a la Guía de la Gestión de Petroleros y Autoevaluación del OCIMF (TMSA), a los posibles obstáculos al compartir información acerca de la calidad del transporte marítimo, posibles incentivos económicos para fomentar los buques de calidad y a las medidas que están siendo estudiadas o implementadas por el International Group of P&I Clubs para fomentarlos.
- 6.3 A sugerencia de la Presidenta, el Grupo de Trabajo decidió estructurar el debate en orden de los documentos presentados a la reunión como sigue:
- La nueva ley de seguridad del buque adoptada por el Gobierno de Noruega y la siguiente supresión de la barrera jurídica que previamente impedía compartir información en el sector de los seguros marítimos de Noruega acerca de los buques y los armadores que no cumplen las normas.
 - Resultados del estudio para determinar hasta qué punto los buques fuera del ámbito de las sociedades de clasificación pertenecientes a la IACS y las aseguradoras P&I pertenecientes al International Group of P&I Clubs deben ser el centro de atención principal del Grupo de Trabajo.
 - Las medidas adoptadas por el International Group of P&I Clubs (International Group) en relación con el transporte marítimo de calidad.
 - Los procedimientos que sigue la Administración Marítima del Reino Unido al conceder certificados CRC.

7 Cuestiones examinadas por el Grupo de Trabajo

- 7.1 Compartir información relativa a la calidad del transporte marítimo y obstáculos al compartir esa información
- 7.1.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.4/4/3 presentado por Noruega. En su introducción al documento, la delegación

noruega expresó el parecer de que un elemento clave para tratar buques que no cumplen las normas consiste en compartir la información sobre la seguridad del buque con otras partes interesadas. Aquella delegación explicó que los debates en el Grupo de Trabajo del Fondo de 1992, así como la información facilitada por los Clubs del International Group of P&I Clubs y la Unión Central de Aseguradores Marítimos de Noruega, habían señalado al Gobierno de Noruega las barreras que existían en el derecho nacional que impedían a las compañías de seguros compartir información sobre clientes.

- 7.1.2 El Grupo de Trabajo tomó nota de que el Gobierno noruego había presentado un nuevo proyecto de ley acerca de la seguridad del buque ante el Parlamento de Noruega en 2006, que incorpora un nuevo párrafo que permite a las compañías de seguros compartir información sobre clientes cuando se trata de la seguridad de un buque, y que la propuesta había sido adoptada por el Parlamento y entraría en vigor el 1 de julio de 2007. Tomó nota además de que esta información podría compartirse con otras compañías de seguros, los P&I Clubs del International Group, las organizaciones marítimas internacionales, las sociedades de clasificación y con las autoridades marítimas nacionales e internacionales.
- 7.1.3 La delegación noruega expresó el parecer de que la Ley permitiría que el sector de los seguros marítimos de Noruega desempeñase un papel más activo en la mejora de la seguridad marítima.
- 7.1.4 La delegación observadora de la IUMI ofreció explorar el resultado de la nueva legislación de Noruega a fin de estudiar si sería factible un acuerdo internacional similar, suponiendo que se pudiesen superar obstáculos jurídicos como las leyes de difamación y anticoncurrencia. Aquella delegación señaló también que, con arreglo a la nueva Ley noruega de la seguridad del buque, el asegurador está obligado a enviar al asegurado una copia de la información facilitada, lo que, en opinión de dicha delegación, podría causar más dificultades jurídicas.
- 7.1.5 Varias delegaciones sugirieron que todos los Estados examinasen su legislación nacional y notificasen al Grupo de Trabajo los obstáculos que impedían compartir información acerca de la seguridad del buque.
- 7.1.6 La delegación de Canadá informó al Grupo de Trabajo que estaba en vías de investigar si existían tales obstáculos en su legislación nacional y que en el momento de la reunión no había hallado esos obstáculos.
- 7.1.7 Una delegación cuestionó si, dado que muchos clubs P&I del International Group están radicados en el Reino Unido y por tanto están supeditados a la legislación del RU, había necesidad de que los Estados examinasen su propia legislación de aquella manera. Dicha delegación informó al Grupo que esta cuestión también estaba siendo examinada por un Grupo de Trabajo de la Unión Europea en relación con los reglamentos sobre derecho internacional privado y de seguros.
- 7.1.8 La delegación observadora del International Group of P&I Clubs informó al Grupo de Trabajo que, si bien muchos clubs P&I del International Group están radicados en el Reino Unido, el International Group también tiene Clubs en Noruega, Suecia, Japón y Estados Unidos, que están todos obligados a extender contratos de seguros con arreglo a las condiciones estipuladas en la legislación nacional de su país de residencia. Aquella delegación señaló que, al considerar las medidas adoptadas por el International Group para fomentar los buques de calidad (véase documento 92FUND/WGR.4/4/4), se habían tenido en cuenta los diversos sistemas jurídicos existentes en esos países.
- 7.1.9 Aquella delegación informó al Grupo de Trabajo que, con arreglo a la legislación del Reino Unido, en general no existen obstáculos para compartir información sobre la condición de los buques, pero que los Clubs tienen que tener cuidado de que la información facilitada sea verdadera y que redundaría en interés de los Clubs obtener permiso del asegurado antes de compartir tal información. Aquella delegación expresó además el parecer de que, como las cuestiones de la legislación anticoncurrencia se habían resuelto satisfactoriamente en Europa,

esperaría que la legislación antimonopolista en el derecho de los Estados Unidos se resolvería de manera similar.

- 7.1.10 El Grupo de Trabajo tomó nota de que el International Group había redactado una norma 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 la información relativa a la condición de su buque. Se tomó nota de que se había aconsejado oficiosamente al International Group que obligar al propietario del buque a estar de acuerdo de esta manera podría plantear cuestiones de la legislación de competencia si, por ejemplo, un buque estuviera a la venta y se estudiase un cambio en el P&I Club en el que estuviera inscrito. Se tomó nota de que el nuevo P&I Club, al considerar la solicitud de seguro, pediría una inspección del asegurador P&I anterior, y que la revelación de esta inspección y la información que en ella contase podría tener un efecto en el precio de venta del buque. Se tomó nota además de que, basándose entre otras cosas en la posibilidad de que surgiese tal situación, algunos Clubs estaban incómodos respecto a adoptar una norma así.
- 7.1.11 La delegación observadora del International Group manifestó que una posible solución a las dificultades que se indican en el párrafo 7.1.10 supra sería que, si el anterior Club no pudiera o no quisiera compartir la información pertinente relativa al buque, entonces el nuevo Club tendría que asegurarse de que se realizase una nueva inspección del buque antes de poder inscribirlo.

Estudio del CMI

- 7.1.12 La Presidenta recordó al Grupo de Trabajo la invitación que había hecho en su primera reunión 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 concurrencia tienen en cuenta la necesidad de adoptar medidas para fomentar los buques de calidad para el transporte de hidrocarburos.
- 7.1.13 El Director informó al Grupo que, tras su primera reunión, el anterior Director y él se habían reunido con representantes del CMI para discutir el estudio en detalle. Explicó que, en aquella reunión, quedó claro que el propio CMI no podría llevar a cabo el estudio, pero que sería necesario que el Fondo de 1992 lo encargase y pagase. El Director señaló que, aunque el presupuesto no era necesariamente un problema, surgía la dificultad de que no estaba clara la naturaleza exacta del problema. Explicó que, sin una aclaración, el estudio tendría que ser muy amplio, lo que entonces podría resultar no ser rentable.
- 7.1.14 El Director informó al Grupo que, tras la reunión con el CMI, la Secretaría había escrito a BIMCO, el International Group of P&I Clubs, INTERTANKO y OCIMF, las organizaciones que probablemente se enfrentarían al problema, para obtener una perspectiva más clara en cuanto a su naturaleza exacta. El Director explicó que, sobre la base de la información recibida de estas organizaciones, se esperaba que la Secretaría hubiera estado en una posición mejor para decidir cómo centrar el estudio y quién debería llevarlo a cabo. No obstante, el Director informó al Grupo que había llevado algún tiempo recoger las respuestas y que o bien no indicaban un problema importante, o no señalaban claramente el problema o eran contradictorias.
- 7.1.15 Se señaló que, para cuando se recogió la información, estaba a punto de celebrarse la segunda reunión del Grupo de Trabajo y el Director había decidido consultar al Grupo de Trabajo sobre la mejor manera de proceder.

- 7.1.16 El Grupo de Trabajo confirmó que no se debería llevar a cabo el estudio hasta que el Grupo pudiera centrarse con mayor precisión en las cuestiones que quisiera responder.
- 7.1.17 El Grupo de Trabajo invitó a la Secretaría, la IUMI y el International Group of P&I Clubs a discutir qué cuestiones se deberían incluir en el estudio y comunicar sus conclusiones al Grupo en su próxima reunión en junio.
- 7.1.18 El Grupo de Trabajo invitó a todos los Estados a examinar su legislación nacional y comunicar al Grupo de Trabajo los obstáculos que encuentren, que impidan compartir información acerca de la seguridad de los buques.
- 7.1.19 Algunas delegaciones sugirieron que sería útil que la IUMI y el International Group of P&I Clubs facilitasen a los Estados orientaciones sobre las preguntas que deberían hacer al examinar su legislación nacional en busca de los obstáculos que puedan existir al compartir la información.
- 7.2 Siniestros debidos a la contaminación en los que intervienen buques que quedan fuera del ámbito de la International Association of Classification Societies y los International Group of P&I Clubs
- 7.2.1 El Grupo de Trabajo recordó que en su primera reunión, en mayo de 2006, había decidido emprender un estudio para determinar hasta qué punto el Grupo de Trabajo debía centrar su atención principal en los buques que quedan fuera del ámbito de las sociedades de clasificación que son miembros de la IACS y las aseguradoras P&I que pertenecen al International Group of P&I Clubs. El Director Adjunto/Asesor Técnico introdujo el documento 92FUND/WGR.4/4/1 y comunicó los resultados del estudio que la Secretaría había llevado a cabo.
- 7.2.2 El Grupo de Trabajo tomó nota de que el estudio se había llevado a cabo utilizando información de la base de datos sobre derrames de hidrocarburos que mantiene la ITOPF y utilizando la experiencia de los FIDAC en tramitar 137 siniestros de derrames de hidrocarburos entre 1978 y 2006.
- 7.2.3 El Director Adjunto/Asesor Técnico señaló que la base de datos de la ITOPF no incluye información sobre la sociedad de clasificación en que estaba clasificado un buque en el momento de un siniestro de derrame de hidrocarburos, pero incluye la identidad de la aseguradora P&I cuando se conoce. También señaló que, para los fines del estudio, la ITOPF no había incluido los siniestros en que intervienen buques de arqueo bruto superior a 29 548 toneladas, ya que no se conocían derrames de esos buques no asegurados con una aseguradora P&I fuera del ámbito del International Group of P&I Clubs.
- 7.2.4 El Grupo de Trabajo tomó nota de que había identificado un total de 1 313 siniestros a lo largo de un periodo de 35 años con derrames de hidrocarburos persistentes de petroleros inscritos en clubs que pertenecen al International Group of P&I Clubs y que, en contraste, había solamente 15 de esos siniestros en que han intervenido buques no inscritos en clubs que pertenecen al International Group of P&I Clubs o reasegurados a través del acuerdo de agrupamiento del International Group.
- 7.2.5 El Grupo de Trabajo tomó nota de que, de los 137 siniestros en que habían intervenido los FIDAC a lo largo de un periodo de más de 28 años, un total de 14 de los cuales involucraron a buques, todos ellos de un arqueo inferior a 2 000 TPM, no estaban asegurados por clubs del International Group of P&I Clubs. Se tomó nota de que ocho de esos buques carecían de cobertura de seguro y los seis restantes habían estado asegurados por aseguradoras de prima fija.
- 7.2.6 El Director Adjunto/Asesor Técnico señaló que era posible que la base de datos de la ITOPF no captase una muestra representativa de siniestros de derrames en que han intervenido buques que quedan fuera del ámbito del International Group of P&I Clubs, ya que muchos datos habían sido facilitados históricamente por los P&I Clubs, la mayoría de los cuales estaban en el International Group.

- 7.2.7 Explicó, no obstante, que cuando se combinan los datos de la ITOPF con la experiencia de los FIDAC de 123 derrames de un total de 137 (89,8%) en que han intervenido buques inscritos en una aseguradora P&I que pertenece al International Group of P&I Clubs, ello apoyaba la afirmación de que el International Group of P&I Clubs abarcaba aproximadamente el 90% de los petroleros de un arqueo bruto inferior a 29 548 toneladas.
- 7.2.8 Explicó además que los datos combinados de la ITOPF y los Fondos apoyaban también la conclusión de que los buques que quedan fuera del ámbito del International Group of P&I Clubs no eran más susceptibles de intervenir en siniestros debidos a la contaminación que los buques comprendidos dentro del ámbito del International Group of P&I Clubs, y por tanto no deben ser el centro de atención principal del Grupo de Trabajo en lo que se refiere a la cuestión del transporte marítimo de calidad.
- 7.2.9 El Director Adjunto/Asesor Técnico manifestó que, si bien los datos de la ITOPF y los FIDAC no incluían información sobre las sociedades de clasificación de los buques, se entendía que muy pocos buques inscritos en aseguradoras P&I que pertenecen al International Group of P&I Clubs eran clasificados por no miembros de la IACS (documento 92FUND/A.11/28, párrafo 7.3.8). Manifestó además que, por tanto, podría inferirse que los buques que quedan fuera del ámbito de la IACS no eran más susceptibles de intervenir en siniestros debidos a la contaminación que los buques dentro del ámbito de la IACS, y por tanto no deben ser el centro de atención principal del Grupo de Trabajo.
- 7.2.10 La delegación de Chipre pidió más información sobre la distribución de los derrames a lo largo del periodo de 35 años que cubre el estudio, particularmente si la frecuencia de los derrames de los buques que quedan fuera del ámbito del International Group of P&I Clubs había aumentado o disminuido. En su respuesta, la delegación observadora de la ITOPF manifestó que tenía la impresión de que no había indicio de que estuviese aumentando el ritmo de los derrames a lo largo del tiempo, pero que necesitaría examinarlo con mayor detalle a fin de facilitar una respuesta más definitiva.
- 7.2.11 El Grupo de Trabajo invitó a la ITOPF a examinar los datos y comunicar al Grupo de Trabajo en su próxima reunión si la frecuencia de los derrames en los que intervienen buques que quedan fuera del ámbito del International Group of P&I Clubs había aumentado o disminuido a lo largo del periodo de 35 años que cubre su base de datos sobre derrames de hidrocarburos.
- 7.2.12 El Grupo de Trabajo concluyó que, teniendo en cuenta los resultados del estudio emprendido por la Secretaría, los buques que quedan fuera del ámbito de las sociedades de clasificación que eran miembros de la IACS y quedan fuera del ámbito de los P&I Clubs que eran miembros del International Group of P&I Clubs no eran 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.
- 7.3 Medidas adoptadas por el International Group of P&I Clubs (International Group) con respecto a transporte marítimo de calidad
- 7.3.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.4/4/4 presentado por el International Group of P&I Clubs.
- 7.3.2 Al introducir el documento, la delegación observadora del International Group se remitió a los debates que habían tenido lugar en la primera reunión del Grupo de Trabajo. Aquella delegación recordó a los delegados que el Subcomité sobre Normas de Buques del International Group of P&I Clubs, que interviene en cuestiones de gestión de seguros, y el Comité Técnico de Buques, que trata las inspecciones de los clubs, habían emprendido exámenes pormenorizados sobre la manera en que los clubs miembros del International Group, por separado o colectivamente, podrían ocuparse de manera más efectiva de la cuestión del transporte marítimo de calidad. Se tomó nota de que el Subcomité sobre Normas de Buques había formulado recomendaciones al

International Group y que dichas recomendaciones fueron ulteriormente aprobadas y adoptadas/implementadas por los Clubs del International Group.

7.3.3 El Grupo de Trabajo tomó nota de que las medidas sobre la calidad de los buques acordadas e implantadas en el seno del International Group incluyen:

- Nuevas directrices de suscripción para el ingreso de buques de nuevos miembros, en las que se especifican indicadores de calidad que habrá que comprobar en cada solicitud, incluidos el tipo de buque, la edad, el pabellón, la construcción y los pormenores de cualquier reforma ulterior, su clasificación anterior y actual, los pormenores de certificación con arreglo al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), la zona de operaciones y el tipo de tráfico, la nacionalidad de los oficiales y la tripulación, pormenores de la gestión, el historial P&I de los reconocimientos sobre el estado del buque y los registros de las reclamaciones y de la supervisión por el Estado rector del puerto, así como los pormenores de cualquier denegación anterior de cobertura o retirada de cobertura.
- Armonización de los criterios aplicables para el reconocimiento del estado del buque mediante la introducción de nuevos mecanismos de activación más estrictos (incluido el transporte en el pasado de fuel oil pesado como carga) y procedimientos de notificación sobre buques de los que se sospeche que no cumplen las normas.
- Alcance mínimo común de la información para el reconocimiento del estado del buque por los clubs.
- Establecimiento de una base de datos central de informes sobre reconocimientos de buques, actualizada cada mes por todos los clubs con los pormenores de los buques inspeccionados para que la consulten los aseguradores del club antes de ofrecer una cotización de seguro a los buques.
- Procedimiento de “buque designado” para los buques que no cumplen normas de calidad aceptables. El Grupo mantendrá una base de datos sobre buques designados.
- Mecanismo de doble retención para “buques designados”.

7.3.4 La delegación observadora del International Group of P&I Clubs señaló que las nuevas medidas arriba indicadas incluyen tanto una evaluación documental del riesgo (las nuevas directrices de los aseguradores) como una evaluación operacional y física del riesgo. Dicha delegación señaló además que las inspecciones de los P&I Clubs eran algo diferentes de las inspecciones llevadas a cabo por las sociedades de clasificación en la medida en que los Clubs inspeccionaban los buques en términos de responsabilidad y específicamente abarcarían lo siguiente:

- Gestión a bordo
- Concienciación ambiental y de la seguridad
- Seguridad contra incendios
- Dispositivos Salvavidas
- Contaminación
- Navegación
- Estado estructural del buque

- Máquinas
 - Aptitud para la carga
 - Mantenimiento y gestión interna
- 7.3.5 El Grupo de Trabajo tomó nota de que la implantación del nuevo procedimiento de “buque designado” y de doble retención se hizo efectiva el 20 de febrero de 2007. También tomó nota de que el nuevo procedimiento, que se incorporó al Apéndice del Acuerdo de Agrupamiento del International Group, prevé que un club pueda designar un determinado buque por considerar que no reúne las normas mínimas aceptables que cabría esperar de buques admitidos por los Clubs del Grupo, a efectos de su inspección por un comité independiente, y, si dicho comité concluye que el buque no reúne dichas normas, se le considerará “buque designado”. El Grupo de Trabajo tomó nota además de que la inspección se llevaría a cabo siguiendo el sistema armonizado de reconocimientos y de puntuación común, y que el procedimiento incluía un mecanismo de recurso. Se tomó nota de que los “buques designados” incurrirían una doble retención (2x US\$ 7 millones para 2007) con arreglo al sistema de agrupamiento de reclamaciones del International Group hasta tanto se subsanasen las deficiencias identificadas, y, en el caso que ello no se hiciera transcurridos 12 meses desde la designación del buque, cualesquiera reclamaciones que se formulen quedarían excluidas de la agrupación.
- 7.3.6 La delegación observadora del International Group of P&I Clubs explicó que considerar a un buque “buque designado” y luego hacerlo objeto de doble retención, como se explicó anteriormente, haría inevitablemente difícil que el propietario del buque obtuviera cobertura de seguro para el buque en su condición actual. La delegación explicó además que este enfoque había sido preferible a simplemente 'poner en la lista negra' a esos buques, y había sido adoptado a fin de evitar dificultades en relación con el derecho de competencia. La delegación explicó también que el asesoramiento jurídico recibido por el International Group indicaba que las medidas que se habían adoptado no infringirían las reglas sobre la competencia de la CE ni la legislación antimonopolística de los Estados Unidos.
- 7.3.7 Varias delegaciones elogiaron al International Group of P&I Clubs por sus logros y expresaron satisfacción con las disposiciones que los Clubs habían aplicado para promover la calidad del transporte marítimo.
- 7.3.8 Respondiendo a una pregunta sobre si el International Group cancelaría el seguro de un buque que no hubiera rectificado deficiencias dentro de un plazo de 12 meses, la delegación observadora del International Group of P&I Clubs explicó que había considerado que tal disposición sería teórica, dado que el sistema de agrupamiento era una protección esencial para un Club y que ningún Club estaría dispuesto a exponerse al riesgo de asegurar sin límite al propietario de un buque.
- 7.3.9 La delegación observadora de la IUMI explicó que, aunque la IUMI funcionaba de modo diferente al International Group of P&I Clubs, también prestaba gran atención al problema. La delegación ofreció presentar un documento en la reunión de junio del Grupo de Trabajo, facilitando nuevos pormenores sobre las medidas adoptadas por la IUMI para mejorar la calidad del transporte marítimo.
- 7.3.10 Tanto el representante del International Group of P&I Clubs como los representantes de la IACS informaron al Grupo de Trabajo que habían mejorado el contacto y la cooperación entre las organizaciones y que trabajaban conjuntamente para mejorar la calidad del transporte marítimo.
- 7.4 Procedimientos que sigue la Administración Marítima del Reino Unido al conceder certificados CRC
- 7.4.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.4/4/2 presentado por el Reino Unido, que recoge los procedimientos que sigue la

Administración Marítima y el Servicio Marítimo y de Guardacostas (MCA) del Reino Unido al conceder certificados que atestigüen que existe un seguro de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (certificados CRC).

- 7.4.2 Se tomó nota de que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 fue implementado en el Reino Unido por la Ley reguladora de la Marina Mercante de 1995 y que la sección 163 de dicha Ley estipula que el propietario de todo buque del Reino Unido, que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes a granel como carga, estará obligado a mantener dicho seguro y el buque llevará un certificado extendido por el Estado que atestigüe que existe ese seguro.
- 7.4.3 Se tomó nota además de que este requisito se promulgó para los propietarios de buques y capitanes mediante una Notificación de la Marina Mercante que esbozaba los requisitos legales de mantener un seguro obligatorio de responsabilidad por daños debidos a la contaminación.
- 7.4.4 Se tomó nota también de que una solicitud de un certificado CRC requiere un formulario de solicitud, prueba de garantía financiera (por lo general en forma de tarjeta azul extendida por un Club del International Group of P&I Clubs), una carta del propietario del buque o gestor solicitando que el Estado extienda un certificado CRC y el pago de una cuota de £30. El Grupo de Trabajo tomó nota de que, si la prueba de la garantía financiera es facilitada por un Club del International Group, no se harán más comprobaciones respecto al asegurador pero que si, no obstante, la prueba de la garantía financiera es facilitada por un asegurador que no sea un Club del International Group, la Financial Services Authority (FSA) (Administración de Servicios Financieros) hará nuevas comprobaciones.
- 7.4.5 Se tomó nota de que la FSA es un órgano independiente creado por el Gobierno para regular los servicios financieros y proteger los derechos del consumidor y que fija las normas que las compañías han de cumplir, y toma medidas si las compañías no las cumplen. Se tomó nota también de que la FSA tiene un registro de las compañías por ella reguladas para facilitar servicios financieros en el Reino Unido y que la FSA comprueba que un asegurador, que no sea del International Group, esté autorizado para extender un seguro, o que esté afiliado a otro proveedor financiero autorizado. Se tomó nota asimismo de que, en caso contrario, la MCA no certificará el seguro.
- 7.4.6 El Grupo de Trabajo recordó que el artículo VII 2) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 estipula que los certificados CRC los extenderá únicamente un Estado Parte por lo que respecta a buques que estén matriculados en ese Estado Parte o en un Estado no Parte. Recordó también que tal vez no podrán expedirse certificados a buques que estén matriculados en otros Estados Partes del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 7.4.7 El Grupo de Trabajo tomó nota de que, en 2006, la Administración del Reino Unido extendió 336 certificados CRC, 99 de los cuales fueron extendidos a buques matriculados en el Reino Unido y que los 237 restantes fueron extendidos a buques matriculados en los Estados Unidos, Brasil, Irán, Arabia Saudita, Kuwait y China, entre otros. Se tomó además nota de que, en 2006, solamente se extendieron dos certificados CRC respecto a buques asegurados por no miembros del International Group of P&I Clubs.
- 7.4.8 Se tomó nota de que un buque no podrá entrar o salir de un puerto o terminal del Reino Unido a menos que tenga un certificado CRC válido, es decir un certificado que cumpla los requisitos de la sección 163 3) de la Ley reguladora de la Marina Mercante de 1995. Se tomó nota además de que, si el buque está matriculado en el Reino Unido, el certificado debe ser extendido por el Secretario de Estado; si el buque está matriculado en otro Estado del CRC, deberá ser certificado por ese Estado; y si el buque está matriculado en un Estado que no sea del CRC, el certificado deberá ser extendido por el Secretario de Estado o por cualquier otro Estado del CRC de 1992.

- 7.4.9 Se tomó nota de que, si un buque está en contravención de estas disposiciones, el capitán o el propietario deberá abonar, en caso de condena, una multa no superior a £50 000 y que la sanción por no llevar o no presentar, previa solicitud, un certificado es una suma no superior a £2 500. Se tomó nota igualmente de que, si un buque intenta abandonar un puerto del Reino Unido en contravención del capítulo 3, sección 163 de la Ley reguladora de la Marina Mercante de 1995, podrá ser retenido.
- 7.4.10 Se tomó nota de que, desde 1999, ningún buque del Reino Unido ha sido retenido en puerto extranjero por no presentar un Certificado de Responsabilidad Civil y que, desde 1993, ningún buque de pabellón extranjero inspeccionado en el Reino Unido en virtud del régimen de supervisión por el Estado rector del puerto ha sido retenido por no presentar un Certificado de Responsabilidad Civil.
- 7.4.11 La delegación del Reino Unido explicó que el proceso arriba esbozado era razonablemente claro y había estado en vigor durante 20 años, pero preguntó por los procesos en vigor en otros Estados Miembros, a fin de verificar si el Reino Unido podía hacer más.
- 7.4.12 La delegación alemana ofreció presentar un documento en la próxima reunión del Grupo de Trabajo explicando los procedimientos en vigor en Alemania. Dicha delegación preguntó también, dado que el certificado CRC era normalmente válido por un año en el Reino Unido, si en el momento de renovarlo se tenía en cuenta la información nueva que hubiera en relación con la condición del buque. Se señaló que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 únicamente obliga al Estado a investigar al asegurador de un buque antes de extender un certificado CRC.
- 7.4.13 La delegación del Reino Unido confirmó que los certificados CRC se extienden cada año al mismo tiempo que ha de renovarse el seguro, y que, al renovarse, si aún está asegurado por un Club del International Group, no se lleva a cabo otra comprobación del buque. Aquella delegación explicó que, incluso cuando se realizasen nuevas comprobaciones, era sólo en términos de la viabilidad financiera del proveedor del seguro y no de la calidad del buque.
- 7.4.14 Una delegación preguntó si el Gobierno del Reino Unido tenía experiencia con proveedores de seguros que no eran miembros del International Group of P&I Clubs o no radicados en el Reino Unido y, en caso afirmativo, con qué proceso de evaluación, de haberlo, contaba el Gobierno del Reino Unido en tales casos. La delegación del Reino Unido manifestó que el proveedor del seguro no tenía que estar radicado en el Reino Unido para ser aprobado por la FSA, pero tendría que verificar si se habían experimentado dificultades con proveedores de seguros que no estaban radicados en el Reino Unido o no eran proveedores de seguros del International Group.
- 7.4.15 La delegación de Grecia informó al Grupo de Trabajo que los procedimientos que se siguen en Grecia son casi idénticos a los que se llevan a cabo en el Reino Unido, principalmente que si el seguro es facilitado por un miembro del International Group, no se llevan a cabo otras comprobaciones por parte de la autoridad expedidora griega. La delegación explicó que, en el caso en que el proveedor del seguro no es miembro del International Group, o no está afiliado al mismo, y el International Group no puede facilitar las garantías pertinentes, entonces no se expiden los certificados. La delegación confirmó además que, con una excepción en 2007, todos los certificados expedidos lo fueron a buques asegurados por Clubs del International Group of P&I Clubs. Aquella delegación señaló que era reacia a aceptar certificados de buques asegurados por aseguradores de propiedad estatal y que, en el derecho griego, tenía que imponerse una denegación de entrada a los buques que no tuvieran un certificado CRC válido.
- 7.4.16 La delegación de Chipre recordó al Grupo de Trabajo que, como se explicó en la primera reunión del Grupo de Trabajo, los procedimientos en vigor en Chipre para extender certificados CRC son muy similares a los que se llevaban a cabo en el Reino Unido. La delegación informó, sin embargo, al Grupo de Trabajo que, en términos de verificar la calidad de los buques antes de extender un certificado CRC, la autoridad expedidora consultaría el expediente que contiene, entre otras cosas, el historial de seguridad del buque y que, si tuviera una señal roja en relación

con la condición del buque, no se extendería un certificado CRC. La delegación explicó además que, no obstante, si no tuviera una señal roja, no existían otros procedimientos para que la autoridad expedidora pudiera evaluar la condición del buque.

- 7.4.17 La delegación de Australia informó al Grupo de Trabajo que también seguía procedimientos muy similares a los esbozados en el documento presentado por el Reino Unido. La delegación explicó que Australia tiene una flota de petroleros relativamente pequeña y que todos los buques cuentan con un seguro facilitado por miembros del International Group of P&I Clubs y, en consecuencia, las autoridades expedidoras de los certificados CRC no llevan a cabo nuevas comprobaciones respecto a la condición del buque. La delegación explicó además que, no obstante, empezaban a armonizar el proceso de inspección con el proceso de certificación y pedían que se llevaran a cabo supervisiones por el Estado rector del puerto 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. La delegación manifestó que Australia a veces recibía buques, que no eran de pabellón australiano, que no estaban asegurados por miembros del International Group of P&I Clubs y que no existían procedimientos extensos para verificar esos proveedores de seguros, pero solían quedar satisfechos con medidas más bien simples.
- 7.4.18 La delegación observadora de la IUMI destacó que no era sólo la condición del buque sino también la seguridad del proveedor del seguro lo que se cuestionaba, particularmente dado que en términos de la responsabilidad por reclamaciones que solía ser a largo plazo, era vital que el proveedor del seguro tuviera solidez a largo plazo. La delegación estaba de acuerdo en que, cuando un asegurador no era miembro del International Group of P&I Clubs, podía resultar difícil comprobar la seguridad de ese proveedor, y sugería 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.
- 7.4.19 La Presidenta dio las gracias a todas las delegaciones que habían hecho uso de la palabra y facilitaron información sobre sus propias prácticas, y alentó a otras a presentar documentos al Grupo de Trabajo detallando sus propios procedimientos a este respecto. Sugirió que todos los Estados examinasen su propio sistema y compartiesen información, y tal vez examinasen si esas prácticas se podían mejorar.
- 7.4.20 La Presidenta observó que los debates habían llevado a cuestiones de si debería haber una armonización de la cuestión de la seguridad y la calidad del buque. Sugirió que todos los Estados examinasen ese procedimiento y viesan si se extendían los certificados basándose puramente en los Convenios o si las autoridades expedidoras, el Estado de abanderamiento y el sector se beneficiaban de toda la información que podía estar disponible en relación con la calidad del buque.
- 7.4.21 La Presidenta señaló que, basándose en los debates, parecería que los Estados no encontraban dificultades cuando un buque era asegurado por un miembro del International Group pero que los Estados deberían examinar si contaban con las comprobaciones correctas y si esas comprobaciones se aplicaban cuando el asegurador no era miembro del International Group. Sugirió que el Grupo de Trabajo prestase consideración, antes de la reunión de junio, a si todos los Estados podían adoptar procedimientos comunes, particularmente en áreas en las que surgen dificultades.

7.5 Futura labor

- 7.5.1 La Presidenta invitó al Grupo de Trabajo a formular sugerencias para futuros debates y trabajos que entrasen dentro de su mandato.
- 7.5.2 La delegación francesa manifestó que estaba impresionada con los progresos conseguidos por el International Group of P&I Clubs particularmente en lo que se refiere a la implementación del procedimiento de “buque designado” pero preguntó qué estaban haciendo otros sectores de los

seguros marítimos para promover la calidad de los buques. La delegación preguntó también por qué los propietarios de buques no estaban obligados a tener un seguro del casco, y por qué algunos buques no tenían seguro.

- 7.5.3 La delegación observadora de la IUMI confirmó que no existía obligación de que los propietarios de buques asegurasen su buque pero que, si un propietario necesitase asistencia financiera, la mayoría de los bancos e instituciones financieras exigirían que el propietario demostrase que tenía una cobertura válida de seguro. Respondiendo a por qué un buque no tuviera seguro, manifestó que tal vez el buque estaba en tal estado que ningún asegurador deseaba facilitarle cobertura, o que el propietario del buque confiaba de tal modo en que no recibiría reclamaciones que se autoaseguraba.
- 7.5.4 La Presidenta agradeció a la delegación de Francia el planteamiento de nuevas cuestiones para su consideración por el Grupo de Trabajo e invitó a la delegación observadora de la IUMI a examinar la cuestión más a fondo y elaborar su respuesta en la reunión de junio, inclusive facilitar información sobre el número de buques no asegurados, para dar al Grupo de Trabajo una idea de la importancia mayor o menor de la cuestión.
- 7.5.5 La Presidenta concluyó la reunión alentando a los Estados a presentar documentos en la reunión de junio en Montreal, Canadá, y recordó a los delegados que los resultados del Grupo de Trabajo dependían de sus participantes.
-