



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

CUARTO GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.4/7/2
22 mayo 2007
Original: INGLÉS

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

EXPEDICIÓN Y RETIRADA DE CERTIFICADOS DE GARANTÍA FINANCIERA CONFORME AL CONVENIO
DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE 1992

Presentada por Canadá y Francia

Resumen: El objetivo de esta ponencia es examinar más a fondo el establecimiento de una relación entre extender y retirar los certificados CRC por parte de los Estados y la calidad de un buque.

Medida que ha de adoptarse: Debatir la capacidad de la Asamblea de formular una decisión de principio respecto a la autoridad de los Estados Miembros para establecer otras condiciones para la expedición de certificados CRC (véase sección 3).

1 Introducción

- 1.1 El artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) estipula que el propietario de un buque estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, de modo que quede cubierta su responsabilidad conforme al Convenio. Los Estados Contratantes del Convenio extienden un certificado (certificado CRC) al propietario del buque atestiguando que existe ese seguro u otra garantía financiera.
- 1.2 En su 10ª sesión extraordinaria, celebrada en febrero y marzo de 2006, la Asamblea del Fondo de 1992 adoptó el mandato del Grupo de Trabajo sobre 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). El Grupo de Trabajo se centra en examinar los criterios para expedir los certificados CRC, así como lograr una mejor transparencia entre las empresas de seguros, los propietarios de buques y los intereses de la carga.
- 1.3 En la segunda reunión del Grupo de Trabajo, en marzo de 2007, varios Estados indicaron su interés en examinar, en futuras reuniones del Grupo de Trabajo, el establecimiento de una relación entre la calidad del buque y extender los certificados CRC. De hecho, algunos Estados informaron al Grupo de Trabajo que tienen en cuenta la calidad del buque antes de extender un certificado CRC.
- 1.4 Los copatrocinadores de esta ponencia proponen que el Grupo de Trabajo examine el potencial de

nuevas medidas que brinden a los Estados un mecanismo para revisar y, cuando corresponda, retirar los certificados CRC basándose en la calidad de un buque.

2 Antecedentes

- 2.1 El actual CRC de 1992 otorga a los Estados la capacidad de extender o retirar un certificado CRC basándose en la calidad del seguro o garantía financiera de un buque. No obstante, los Estados podrán tener además la capacidad de fijar otras condiciones o criterios para extender un certificado CRC, conforme al artículo VII, párrafo 6 del CRC, que dice:

'El Estado de matrícula determinará, a reserva de lo dispuesto en el presente artículo, las condiciones a que habrán de ajustarse la emisión y la validez del certificado.'

- 2.2 En la primera reunión del Grupo de Trabajo en mayo de 2006, el International Group of P&I Clubs instó a los Estados a centrarse en elaborar y apoyar medidas encaminadas a identificar los buques que no cumplen las normas, de modo que, si un buque no cumple las normas requeridas, se le pueda retirar la cobertura del seguro y de hecho se le impediría comerciar. Resumiendo el debate, la Presidenta del Grupo de Trabajo observó que había acuerdo general sobre la importancia de los Estados de abanderamiento y la necesidad de alentar la transparencia entre los Estados de abanderamiento compartiendo información.

- 2.3 Otros foros internacionales, como el Comité de Transporte Marítimo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), han estudiado también la creación de fuentes de información tales como sitios Web con listas de buques que no cumplen las normas utilizando una serie de fuentes, entre ellas los diversos Memorandos de Entendimiento (MOU) sobre supervisión por el Estado rector del puerto y Equasis.

- 2.4 Existen diez regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto que garantizan que cumplan las normas los buques que comercian en cada una de las regiones abarcadas por los regímenes. Estos son:

- El MOU de París (25 miembros);
- El MOU de Tokio (18 miembros);
- El MOU del Océano Índico (13 miembros);
- El MOU del Mar Negro (6 miembros);
- El Acuerdo de Viña del Mar (13 miembros);
- El MOU del Caribe (21 miembros);
- El MOU del Mediterráneo (10 miembros);
- El MOU de Abuja (16 miembros);
- El MOU de Riyadh (6 miembros); y
- El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos

- 2.5 Los copatrocinadores de esta ponencia han realizado algunas investigaciones preliminares en cuatro de los diez regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto con bases de datos accesibles e inspeccionables. Comprenden el MOU de París, el MOU de Tokio, el MOU del Océano Índico y el MOU del Mar Negro. Las investigaciones concluyeron que en 2006 hubo un total de 156 petroleros detenidos en estos cuatro MOU con un promedio de 15 deficiencias por buque. Además, el 11% de la lista de buques prohibidos del MOU de París son petroleros, así como el 9% de los buques prohibidos por la Unión Europea. Una investigación de los otros seis regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto probablemente produciría resultados similares. Esa información obtenida de los regímenes, así como otros tales como Equasis, podría ser una fuente fiable e importante de información para los Estados interesados en la calidad de un buque que solicita un certificado CRC.

3 Propuesta

- 3.1 Los copatrocinadores proponen que el Grupo de Trabajo debata la capacidad de la Asamblea de formular una decisión de principio respecto a la autoridad de los Estados Miembros para establecer otras condiciones para la expedición de certificados CRC.
- 3.2 La Asamblea ha empleado un enfoque similar adoptando decisiones de principio en el pasado en respuesta a problemas o necesidades específicos. Las decisiones de principio adoptadas por la Asamblea fueron vinculantes para todos los Estados Miembros como, por ejemplo, la decisión de principio sobre unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPAD); o las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque, así como la reciente decisión de principio respecto a los criterios de admisibilidad para la recuperación de los hidrocarburos de los restos del naufragio. En todas estas decisiones de principio, la Asamblea ha interpretado los Convenios a través de un entendimiento común entre todos los Estados Miembros, a falta de disposiciones específicas en los Convenios.
- 3.3 Si el Grupo de Trabajo está de acuerdo en formular una recomendación a la Asamblea respecto a la autoridad de los Estados Miembros para extender o retirar certificados CRC basándose en la calidad del buque, se propone que el Grupo de Trabajo estudie elaborar medidas que relacionen la calidad del buque con la expedición y retirada de los certificados CRC. Tal medida potencial significaría utilizar la información que se encuentra en los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y otras fuentes. Esto permitiría el seguimiento potencial de las detenciones y prohibiciones de los buques que transporten hidrocarburos a granel. Posteriormente, el Estado de abanderamiento, el asegurador y el Estado que expide el certificado CRC (si es distinto del Estado de abanderamiento) conocerían el riesgo potencial que presenta el buque en cuestión, lo que permitiría al Estado revisar y, cuando corresponda, no extender o retirar el certificado CRC hasta que el buque cumpla la norma requerida.

4 Medidas que han de adoptar el Grupo de Trabajo

Se invita al Grupo de Trabajo a

- a) tomar nota de la información que consta en el presente documento; y
- b) debatir la capacidad de la Asamblea de formular una decisión de principio respecto a la autoridad de los Estados Miembros para establecer otras condiciones para la expedición de certificados CRC (sección 3).
-