



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

ESTUDIO PROPUESTO POR EL COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL

Nota del Director

Resumen:

En su segunda reunión en marzo de 2007, el 4º Grupo de Trabajo interseSIONES invitó a la Secretaría, la International Union of Marine Insurance y el International Group of P&I Clubs a discutir qué cuestiones se deberían incluir en un estudio propuesto para identificar los factores que afectan a las empresas de seguros marítimos y otras empresas de seguros comerciales en el intercambio de información sobre clientes, y 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. En este documento se presenta el resultado de estas deliberaciones.

Medidas que han de adoptarse:

Decidir si son necesarias nuevas medidas y, en caso afirmativo, si seguir adelante con el estudio o escribir a algunas autoridades de primera fila sobre concurrencia para recabar sus opiniones generales sobre la cuestión del intercambio de información sobre los propietarios de buques para fomentar los buques de calidad.

1 Introducción

- 1.1 En su primera reunión en mayo de 2006 el 4º Grupo de Trabajo interseSIONES invitó al Comité Marítimo Internacional (CMI) a 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.
- 1.2 En su segunda reunión en marzo de 2007, el Director informó al Grupo de Trabajo 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.

- 1.3 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. El Grupo de Trabajo invitó a la Secretaría, la International Union of Marine Insurance (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 de 2007.

2 Deliberaciones con la IUMI y el International Group of P&I Clubs

- 2.1 La Secretaría se reunió con representantes de la IUMI y el International Group el 30 de mayo de 2007. Al examinar los problemas con que actualmente se enfrenta el sector, resultó evidente que aquellos con que se enfrentan los aseguradores de bienes, representados por la IUMI, y los aseguradores de la responsabilidad, representados por el International Group of P&I Clubs, son algo diferentes, principalmente debido a las diferencias fundamentales entre los dos sectores.
- 2.2 Los aseguradores de bienes son distintas entidades que facilitan cobertura de seguros con carácter comercial para lograr un beneficio con diferentes criterios de selección respecto a riesgos específicos. La variación en los criterios de selección, combinada con la actual sobrecapacidad en el mercado hacían relativamente fácil que los propietarios de buques obtengan la cobertura necesaria, y por tanto era limitado el potencial para que los aseguradores desempeñen un papel importante en seleccionar en contra de los buques que no cumplen las normas.
- 2.3 La IUMI atribuye gran importancia a la cuestión de los buques de calidad y alienta a las mejores prácticas y el intercambio de información para asistir a los aseguradores en su evaluación y selección del riesgo. No obstante, falló un anterior intento de un grupo de aseguradores de la carga de obtener dispensa de la Unión Europea para poder introducir un sistema de clasificación de buques, sin el riesgo de acción judicial por parte de los propietarios de buques. La opinión general de los representantes de la IUMI era que un amplio estudio a lo largo de las líneas propuestas podría suscitar las expectativas del Grupo de Trabajo pero no tener una mayor repercusión en el sector, o beneficiar a los aseguradores que procuran contribuir a la calidad del transporte de hidrocarburos.
- 2.4 Los P&I Clubs, si bien son también entidades distintas, son asociaciones de seguros mutuos propiedad de los propietarios de buques, sin elemento de beneficio, y la cuantía pagadera por cada propietario de buque miembro para obtener cobertura de responsabilidad es proporcional a la estimación del riesgo que el miembro presenta para el club.
- 2.5 Las medidas ya aplicadas por el International Group of P&I Clubs para abordar la calidad del transporte, tales como el procedimiento para 'designar' a los buques que no cumplen las normas aceptables y la introducción del mecanismo de doble retención para esos buques, habían sido ideadas de tal manera que se evitase infringir las normas sobre competencia, y el Grupo confiaba en que los sistemas que los Clubs habían aplicado eran seguros desde un punto de vista del intercambio de información.
- 2.6 La opinión general de los representantes del International Group of P&I Clubs era que los P&I Clubs habían tomado todas las medidas que se podían considerar efectivas y que se les podían pedir razonablemente en esta coyuntura, y que esas medidas ya habían tenido en cuenta las cuestiones de compartir la información. Por consiguiente, estos representantes creían que no había cuestiones de seguros de P&I que centrasen con mayor precisión todo estudio. Además consideraban necesario, antes de embarcarse en otras medidas, esperar a la experiencia de las medidas ya adoptadas por los P&I Clubs.

- 2.7 La opinión general de la reunión era que una alternativa a emprender un estudio, que necesariamente sería de naturaleza más bien general, podría ser que el Grupo de Trabajo se pusiese en contacto con algunas de las autoridades de primera fila sobre concurrencia para recabar sus opiniones generales sobre la posibilidad del libre intercambio de información sobre la seguridad de los buques, con en fin de fomentar los buques de calidad para el transporte de hidrocarburos. Sobre la base de la información así facilitada, el Grupo de Trabajo podría estar en mejor posición para determinar si ha de seguir adelante con esta cuestión. Pero si el Grupo de Trabajo prefiere que el CMI emprenda un estudio de naturaleza más general, se indica en el Anexo una posible serie de preguntas para su consideración por el Grupo de Trabajo. Estas preguntas, en particular las del epígrafe A, también podrían ser útiles si el Grupo de Trabajo decidiera una alternativa a recabar las opiniones de algunas de las autoridades de primera fila sobre concurrencia.

3 Medidas que ha de adoptar el Grupo de Trabajo

Se invita al Grupo de Trabajo a:

- a) tomar nota de la información que consta en este documento; y
- b) decidir si son necesarias nuevas medidas y, en caso afirmativo, si seguir adelante con el estudio o escribir a varias autoridades de primera fila sobre concurrencia para recabar sus opiniones generales sobre la cuestión del intercambio de información sobre la seguridad de los buques, con en fin de fomentar los buques de calidad para el transporte de hidrocarburos.

* * *

ANEXO

Posibles preguntas

A. Legislación sobre concurrencia

1. ¿Permite en principio la legislación y práctica sobre concurrencia en su país intercambiar información sobre clientes por parte de órganos u organizaciones con interés en la seguridad de los buques, tales como aseguradores, sociedades de clasificación y/o autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto?
2. ¿En caso contrario, tiene en cuenta en principio la legislación y práctica sobre concurrencia en su país ciertas consideraciones de interés público como posible motivo para una excepción a esa regla?
3. Si es así, ¿se encuentra entre esas consideraciones de interés público la necesidad de medidas encaminadas a mejorar la calidad y la seguridad del transporte por mar?
4. En caso contrario, ¿en qué otro epígrafe podría haber cabida para tener en cuenta la necesidad de la calidad y la seguridad del transporte por mar al determinar lo que permite la legislación y práctica sobre concurrencia en su país, y hasta dónde alcanzaría?
5. En el contexto de estas preguntas, ¿sería pertinente, y en qué medida, el que tal intercambio de información condujese a que en la práctica un seguro u otro servicio pertinente no fuese disponible o fuese disponible a un precio considerablemente más elevado, o en condiciones considerablemente diferentes?

B. Legislación sobre protección de datos

1. ¿Permite en principio la legislación y práctica sobre protección de datos en su país intercambiar información sobre clientes por parte de órganos u organizaciones con interés en la seguridad de los buques, tales como aseguradores, sociedades de clasificación y/o autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto?
2. En caso contrario, ¿tiene en cuenta en principio la legislación y práctica sobre protección de datos en su país ciertas consideraciones de interés público como posible motivo para una excepción a esa regla?
3. Si es así, ¿se encuentra entre esas consideraciones de interés público la necesidad de medidas encaminadas a mejorar la calidad y la seguridad del transporte por mar?
4. En caso contrario, ¿en qué otro epígrafe podría haber cabida para tener en cuenta la necesidad de la calidad y la seguridad del transporte por mar al determinar lo que permite la legislación y práctica sobre protección de datos en su país, y hasta dónde alcanzaría?

C. Factores jurídicos no relacionados con la legislación sobre concurrencia o la legislación sobre protección de datos

1. ¿Existen en su país factores jurídicos no relacionados con la legislación sobre concurrencia o la legislación sobre protección de datos, que de hecho restrinjan el intercambio de información sobre clientes por parte de órganos u organizaciones con interés en la seguridad de los buques, tales como aseguradores, sociedades de clasificación y/o autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto?
2. Si es así, ¿tienen ellos en cuenta en principio ciertas consideraciones de interés público como posible motivo para una excepción a esas restricciones?

3. Si es así, ¿se encuentra entre esas consideraciones de interés público la necesidad de la calidad y la seguridad del transporte por mar?

D. Factores no jurídicos

1. ¿Existen factores no jurídicos que de hecho restrinjan el intercambio de información sobre clientes por parte de órganos u organizaciones con interés en la seguridad de los buques, tales como aseguradores, sociedades de clasificación y/o autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto?
-