



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

ASAMBLEA  
12ª sesión  
Punto 25 del orden del día

92FUND/A.12/23/1  
20 agosto 2007  
Original: INGLÉS

CUARTO GRUPO DE TRABAJO  
INTERSESIONES

92FUND/WGR.4/8

## INFORME SOBRE LA TERCERA 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 tercera reunión del Grupo de Trabajo, celebrada el 14 de junio de 2007, se centró en dos categorías principales: prácticas en el sector de seguros marítimos para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos, inclusive compartir información en el sector y posibles obstáculos al compartir esa información, y prácticas de los Estados Miembros para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos, y más específicamente si esas prácticas se podían mejorar de algún modo.

**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 tercera reunión del Grupo de Trabajo los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Finlandia	México
Argelia	Francia	Nigeria
Australia	Gabón	Noruega
Bahamas	Ghana	Países Bajos
Bélgica	Granada	Panamá
Bulgaria	Irlanda	Polonia
Camerún	Islas Marshall	Qatar
Canadá	Italia	Reino Unido
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Japón	Singapur
Dinamarca	Letonia	Sudáfrica
España	Liberia	Suecia
Estonia	Lituania	Turquía
Filipinas	Malasia	Venezuela
	Malta	

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

Arabia Saudita	Pakistán
----------------	----------

- 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:*

Comisión Europea

Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

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

Organización Marítima Internacional (OMI)

*Organizaciones internacionales no gubernamentales:*

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

Cámara Naviera Internacional (ICS)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Grupo Internacional de Importadores de Gas Natural Licuado (GIIGNL)

International Group of P&I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)

**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 Debates en la primera y segunda reuniones 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 concurrencia 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 (IACS) y las aseguradoras P&I que pertenecen al International Group of P&I Clubs.
- 4.4 En el documento 92FUND/WGR.4/INF.2 figura una lista de documentos facilitados en relación con la primera reunión del Grupo de Trabajo. El informe de aquella reunión consta en el documento 92FUND/WGR.4/3.
- 4.5 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.
- 4.6 En aquella reunión el Grupo de Trabajo examinó además los resultados del estudio mencionado en el párrafo 4.3 supra y concluyó que 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 (documento 92FUND/WGR.4/5, párrafo 7.2.12).
- 4.7 En el documento 92FUND/WGR.4/INF.4 figura una lista de documentos facilitados en relación con la segunda reunión del Grupo de Trabajo. El informe de aquella reunión consta en el documento 92FUND/WGR.4/5.

#### **5 Documentos presentados a la tercera reunión del Grupo de Trabajo**

Se presentaron al Grupo de Trabajo los siguientes documentos:

92FUND/WGR.4/7	Medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos - Proceso por el que se expiden certificados CRC en Alemania - Presentado por Alemania
92FUND/WGR.4/7/1	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 Asociación internacional de sociedades de clasificación y del International Group of P&I Clubs - Presentado por la ITOPF
92FUND/WGR.4/7/2	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 - Presentado por Canadá y Francia
92FUND/WGR.4/7/3	Medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos - Papel del seguro del casco para fomentar un transporte marítimo de calidad de los hidrocarburos - Presentado por Francia
92FUND/WGR.4/7/4	Medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos - Estudio presupuesto por el Comité Marítimo Internacional - Nota del Director
92FUND/WGR.4/7/5	Medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos - Presentado por la IUMI
92FUND/WGR.4/7/6	Medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos - Presentado por Grecia
92FUND/WGR.4/7/7	Medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos - Proceso por el que se expiden certificados CRC en la República de Liberia - Presentado por Liberia

## **6 Introducción de la Presidenta**

- 6.1 Al inaugurar la tercera reunión del Grupo de Trabajo, la Presidenta recordó al Grupo su mandato y los debates y cuestiones exploradas en sus dos reuniones anteriores. La Presidenta señaló que, si bien los debates de la segunda reunión del Grupo de Trabajo se habían centrado primordialmente en las recientes medidas adoptadas por el International Group of P&I Clubs para mejorar la calidad de los buques y las normas de seguridad, el Grupo de Trabajo también había llamado la atención sobre otras cuestiones que consideraba necesario realizar una consideración ulterior.
- 6.2 La Presidenta se complacía en observar que se habían presentado documentos a la tercera reunión del Grupo de Trabajo relativos a todas estas cuestiones pendientes, que permitirían continuar las deliberaciones tal como se había proyectado.
- 6.3 La Presidenta consideraba que los documentos presentados a la reunión se ajustaban a dos categorías principales: prácticas en el sector de seguros marítimos para fomentar los buques de calidad, inclusive compartir información en el sector y posibles obstáculos al compartir esa información, y prácticas de los Estados Miembros para fomentar los buques de calidad, y más específicamente si esas prácticas se podían mejorar de algún modo.

6.4 A sugerencia de la Presidenta, el Grupo de Trabajo decidió estructurar el debate como sigue:

a) Prácticas del sector de los seguros marítimos para fomentar los buques de calidad

- El estudio presupuesto por el CMI – los resultados de los debates de la Secretaría, la IUMI y el International Group of P&I Clubs sobre qué cuestiones se deberían incluir en el estudio (documentos 92FUND/WGR.4/7/4 y 92FUND/WGR.4/7/5).
- El papel del seguro del casco para fomentar un transporte marítimo de calidad de hidrocarburos (documento 92FUND/WGR.4/7/3).
- Siniestros debidos a la contaminación en los que intervienen buques que quedan fuera del ámbito de la Asociación internacional de sociedades de clasificación y del International Group of P&I Clubs (documento 92FUND/WGR.4/7/1).

b) Prácticas de los Estados Miembros para fomentar los buques de calidad

- Procesos por los que se expiden certificados CRC en Alemania y Liberia (documentos 92FUND/WGR.4/7 y 92FUND/WGR.4/7/7).
- La cuestión de si los Estados Miembros podrían hacer más para fomentar un transporte marítimo de calidad (documentos 92FUND/WGR.4/7/2 y 92FUND/WGR.4/7/6).

## **7 Cuestiones examinadas por el Grupo de Trabajo**

### **7.1 Prácticas del sector de los seguros marítimos para fomentar los buques de calidad**

#### *Estudio del CMI*

7.1.1 En su primera reunión el Grupo de Trabajo había invitado al 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.

7.1.2 El informe de la segunda reunión del Grupo de Trabajo manifestaba que, como consecuencia de las detalladas deliberaciones acerca del estudio entre el CMI y el anterior Director tras la primera reunión del Grupo de Trabajo, había quedado 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 (documento 92FUND/WGR.4/5, párrafo 7.1.13). El Director señaló en aquella reunión que, aunque el presupuesto no era necesariamente un problema, surgía la dificultad de que no estaba clara la naturaleza exacta del problema. Explicó al Grupo de Trabajo que sin una aclaración el estudio tendría que ser muy amplio, lo que entonces podría resultar no ser rentable.

7.1.3 En su segunda reunión, el Grupo de Trabajo había confirmado que no se debería llevar a cabo el estudio hasta que el Grupo pudiera centrarse con mayor precisión en las cuestiones que quisiera responder e invitó a la Secretaría, la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (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.

- 7.1.4 El Director informó al Grupo que, desde la segunda reunión del Grupo de Trabajo, el CMI había señalado a la Secretaría que el informe de aquella reunión podía implicar que el CMI cobraría por cualquier estudio que llevara a cabo. Aclaró, no obstante, que el CMI no tendría inconveniente en distribuir cuestionarios gratis, pero que el análisis de los cuestionarios requeriría conocimientos técnicos que el CMI no podía suministrar, y que por consiguiente este análisis por otra entidad, por ejemplo una universidad, acarrearía una comisión.
- 7.1.5 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.4/7/4 presentado e introducido por el Director, quien informó al Grupo de Trabajo que la Secretaría se había reunido con representantes de la IUMI y el International Group el 30 de mayo de 2007. El Grupo de Trabajo tomó nota de que en aquella reunión, al tratar los problemas con que actualmente se enfrenta el sector, había quedado manifiesto que los enfrentados por los aseguradores de la propiedad, representados por la IUMI, y los aseguradores de la responsabilidad, representados por el International Group of P&I Clubs, eran algo diferentes, en gran medida a consecuencia de las diferencias fundamentales entre los dos sectores.
- 7.1.6 El Director señaló que los aseguradores de la propiedad eran entidades separadas, individuales, que facilitan cobertura de seguro sobre una base comercial y con fines lucrativos, con diferentes criterios de selección en cuanto a los riesgos específicos. Explicó que la variación en los criterios de selección, combinada con la actual sobrecapacidad en el mercado, hace relativamente fácil que los propietarios de buques obtengan la cobertura requerida, y por consiguiente es limitado el potencial para que los aseguradores desempeñen un papel dominante en eliminar los buques que no cumplen las normas.
- 7.1.7 El Director informó al Grupo de Trabajo que la IUMI atribuye gran importancia a la cuestión de los buques de calidad y estimula la práctica óptima y el intercambio de información para asistir a los aseguradores en su evaluación del riesgo y selección. Informó también al Grupo de Trabajo que era opinión general de los representantes de la IUMI presentes en la reunión del 30 de mayo de 2007 que un amplio estudio a lo largo de las líneas propuestas podría elevar las expectativas del Grupo de Trabajo pero tal vez no tendría una repercusión importante en el sector, ni beneficiaría a los aseguradores que procuraban contribuir a la calidad del transporte de hidrocarburos.
- 7.1.8 El Director señaló que los P&I Clubs, aunque son también entidades separadas, son asociaciones de seguros mutuos pertenecientes a los propietarios de buques y no tienen un elemento de beneficio, siendo la cuantía pagadera por cada propietario del buque miembro para obtener cobertura de responsabilidad proporcional a la estimación del riesgo que ese miembro representa para el Club.
- 7.1.9 El Director explicó que las medidas ya aplicadas por el International Group of P&I Clubs para abordar la cuestión de los buques de calidad, tales como el procedimiento para 'designar' los buques que no cumplen las normas aceptables y la introducción del mecanismo de doble retención para tales buques, habían sido ideadas de tal manera que evitasen la contravención de las normas de competencia, y el Grupo confiaba en que los sistemas que los Clubs habían implantado eran seguros desde un punto de vista de intercambio de información.
- 7.1.10 El Director informó al Grupo de Trabajo que era opinión general de los representantes del International Group of P&I Clubs presentes en la reunión del 30 de mayo de 2007 que los P&I Clubs habían adoptado todas las medidas que se podían considerar eficaces y que se le podían pedir razonablemente en esta coyuntura, y que dichas medidas ya habían tenido en cuenta las cuestiones del intercambio de información. Por consiguiente, los representantes creían que no existían cuestiones de

seguros de P&I que presentasen un foco más preciso a cualquier estudio. Además consideraban necesario, antes de meterse en otras medidas, esperar la experiencia de las medidas que los P&I Clubs ya habían adoptado.

- 7.1.11 El Director manifestó que el parecer general de la reunión era que una alternativa a emprender un estudio, que necesariamente sería de carácter más bien general, podría ser que el Grupo de Trabajo se pusiese en contacto con algunas autoridades destacadas sobre concurrencia para obtener sus opiniones generales respecto a la posibilidad del libre intercambio de información sobre la seguridad de los buques con el fin de promover los buques de calidad en el transporte de hidrocarburos. Propuso que, sobre la base de la información así facilitada, el Grupo de Trabajo podría estar en una mejor posición para determinar si había de proceder más a fondo sobre esta cuestión. Explicó, sin embargo, que si el Grupo de Trabajo prefiriese que el CMI emprendiera un estudio de carácter más general, se presentaba una posible serie de preguntas en el Anexo al documento 92FUND/WGR.4/7/4 para su consideración por el Grupo de Trabajo. Explicó también que estas preguntas, en particular las de la sección A, podrían ser igualmente útiles si el Grupo de Trabajo decidiese sobre la alternativa de obtener las opiniones de algunas autoridades destacadas sobre concurrencia.
- 7.1.12 El Grupo de Trabajo recordó que en su segunda reunión se había suscitado una serie de cuestiones relativas al tratamiento de los buques que no cumplen las normas en el mercado de seguros del casco. El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.4/7/5, presentado por la IUMI, que abarca los siguientes temas: el funcionamiento del mercado de seguros del casco; cómo difiere el funcionamiento del mercado de seguros del casco del de los P&I Clubs; qué están haciendo los aseguradores marítimos para fomentar los buques de calidad; y qué medidas se podrían alentar a través de los FIDAC para ayudar a los aseguradores marítimos a compartir la información para mejorar la seguridad de los buques, teniendo en cuenta los obstáculos legislativos en ciertas jurisdicciones.
- 7.1.13 Al no haber un representante de la IUMI, la delegación observadora del CMI introdujo el documento y se refirió en particular a los esfuerzos realizados por las asociaciones nacionales, y la IUMI dentro del marco disponible para alentar las mejores prácticas y poner a disposición de los aseguradores la información que les asistiese en su selección de riesgos. Señaló que existe una dificultad subyacente en el sentido de que en muchos regímenes legislativos existen reglamentos sobre concurrencia que limitan el grado en que los aseguradores pueden compartir la información. Señaló además que, entre una serie de puntualizaciones hechas en el informe de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), a las que se había hecho referencia en la mayoría de los documentos presentados en las reuniones anteriores del Grupo de Trabajo, estaba el reconocimiento de que los esfuerzos de los aseguradores a este respecto se verían grandemente secundados si se pudiesen modificar las leyes y los reglamentos nacionales y regionales que fuesen necesarios para eliminar los obstáculos a permitir un movimiento más fluido de información entre los aseguradores en relación con aspectos que repercuten en la calidad de los buques.
- 7.1.14 Aquella delegación observadora señaló además que, según la IUMI, los principales obstáculos al compartir la información son las restricciones legales, que impiden compartir la información, ya sea desde un punto de vista de la concurrencia, o bien que pudieran conducir a compartir información que pudiera ir en detrimento de una organización tercera. La IUMI señaló en su documento que aquellas preocupaciones son particularmente prevalecientes en la Unión Europea y los Estados Unidos, y que cualesquiera medidas que se pudieran adoptar a nivel internacional para suavizar estas restricciones en áreas que repercutirían en el intercambio de información relativa a las operaciones y calidad del buque podrían ayudar al sector de los seguros marítimos a apoyar la iniciativa hacia los buques de calidad.



- 7.1.15 La delegación observadora del CMI señaló que todos los Miembros del Grupo de Trabajo y los representantes del sector por igual estaban a favor de la calidad de los buques, pero que incumbe al Grupo de Trabajo determinar la mejor manera de lograrla, en primer lugar decidiendo si las medidas en forma de un estudio podrían producir los resultados requeridos. Reafirmó que si el CMI pudiera prestar asistencia, se complacería en hacerlo, pero para analizar los resultados del estudio necesitaría consultar a otros asesores. Sugirió que un posible candidato para este análisis podría ser el Instituto de Derecho Marítimo de la Universidad de Southampton (Reino Unido).
- 7.1.16 Durante los debates se expresaron varias opiniones. Algunas delegaciones cuestionaron la misma necesidad de un estudio.
- 7.1.17 La delegación de Noruega recordó al Grupo de Trabajo que la cuestión de las dificultades causadas por los obstáculos al compartir la información en el sector de los seguros marítimos se había suscitado en un principio por el International Group of P&I Clubs, y que éste había indicado que el derecho nacional en Noruega podría llevar a esas dificultades. Aquella delegación recordó además al Grupo de Trabajo que, como se indica en el documento 92FUND/WGR.4/3, presentado por Noruega a la segunda reunión del Grupo de Trabajo, la legislación nacional se había modificado desde entonces. Dado que se habían resuelto las dificultades, aquella delegación cuestionó si había necesidad de una nueva investigación. Aquella delegación aprovechó la oportunidad para aclarar que, desde las enmiendas a la legislación noruega, los aseguradores están obligados a facilitar al propietario del buque una copia de la información compartida, pero que esto no ha de hacerse con anterioridad al intercambio de la información, como se implica en el párrafo 4.8 del documento 92FUND/WGR.4/7/5, presentado por la IUMI.
- 7.1.18 La delegación observadora del International Group of P&I Clubs se refirió a la segunda reunión del Grupo de Trabajo, en la que había facilitado detalles de los problemas que había encontrado en los particulares sistemas de derecho y las medidas que había adoptado para superar aquellos problemas. Aquella delegación consideraba que no había nada más que el International Group pudiera ofrecer como centro de un estudio.
- 7.1.19 Otras delegaciones consideraban que, basándose en el documento presentado por la IUMI, no todas las cuestiones se habían resuelto para las diferentes áreas del sector de los seguros marítimos y que se necesitaría investigar más a fondo la situación.
- 7.1.20 Algunas delegaciones consideraban que los Estados Miembros deberían consultar a sus autoridades nacionales sobre concurrencia en vez de realizar un estudio general. Una delegación indicó que ya lo había hecho y esperaba los resultados. Otra delegación señaló que también podría haber cuestiones de la ley de protección de datos y que se podrían contactar asimismo las autoridades competentes.
- 7.1.21 Otras delegaciones expresaron preocupación porque probablemente llevaría tiempo a los Estados identificar a las autoridades competentes y que probablemente llevaría un tiempo considerable recibir y analizar sus respuestas. A aquellas delegaciones les preocupaba que tales retrasos podrían traducirse en que el Grupo de Trabajo no pudiera alcanzar una conclusión sobre esta cuestión antes del vencimiento de su plazo en octubre de 2008.
- 7.1.22 La mayoría de aquellas delegaciones estaban a favor de que el estudio lo realizara el CMI. Varias delegaciones expresaron su confianza en que el CMI realizaría un estudio eficiente de manera oportuna.
- 7.1.23 El Grupo de Trabajo decidió aceptar la oferta del CMI de llevar a cabo el estudio, e invitó al CMI a seguir adelante basándose en una nueva consulta con la Secretaría, la IUMI y el International Group of P&I Clubs. Dado que los problemas originalmente identificados por el International Group of P&I

Clubs se consideraban ahora resueltos, el Grupo de Trabajo decidió que, respondiendo a la información facilitada por la IUMI en el documento 92FUND/WGR.4/7/5, el estudio debía centrarse en las dificultades con que se enfrentan los aseguradores de la propiedad. El Grupo de Trabajo aprobó el empleo de las preguntas propuestas para el estudio por el Director en el documento 92FUND/WGR.4/7/4, pero sugirió que la Secretaría y el CMI contasen con la flexibilidad de modificar aquellas preguntas si se considerase necesario a la luz de las consultas con la IUMI tras la reunión, dado que no estuvieron representados en la reunión para escuchar el debate.

*El papel del seguro del casco para fomentar un transporte marítimo de calidad de hidrocarburos*

- 7.1.24 El Grupo de Trabajo tomó nota del documento 92FUND/WGR.4/7/3, presentado por la delegación francesa. Al introducir el documento, aquella delegación señaló que el Grupo de Trabajo se había centrado en sus reuniones primera y segunda, de conformidad con el punto a) de su mandato, en el sector de los seguros de responsabilidad. Aquella delegación recordó al Grupo de Trabajo que su mandato alienta igualmente a los miembros a explorar “cuestiones conexas” (punto d) del mandato) y propuso que uno de los temas conexos que podrían ser útiles a la realización del objetivo del Grupo de Trabajo es el del seguro del casco de los buques que transportan hidrocarburos.
- 7.1.25 Se señaló que la cuestión del seguro del casco fue objeto de cierto número de temas estudiados en el informe de la OCDE de junio de 2004 sobre la contribución del sector de los seguros a la eliminación del transporte marítimo que no cumple las normas. El informe de la OCDE está disponible en inglés y francés via el sitio web de la OCDE (<http://www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf> y <http://www.oecd.org/dataoecd/39/4/340299659.pdf> respectivamente).
- 7.1.26 Se señaló asimismo que, según el informe de la OCDE, el asegurador del casco se interesa más por el estado del casco y de las máquinas que un asegurador de la responsabilidad, ya que el asegurador del casco está interesado en todo funcionamiento defectuoso y no solamente en los susceptibles de implicar la responsabilidad de terceros. En el informe se señala igualmente que los aseguradores del casco tienen cada vez más en cuenta los elementos de gestión y de explotación de los buques. Por consiguiente, la delegación francesa había concluido en su documento que el seguro del casco parece más estrechamente relacionado con las consideraciones de la calidad de los buques que el seguro de responsabilidad, manifestando que los buques “que no cumplen las normas” se verán primero, y más frecuentemente, enfrentados a siniestros que implican a su seguro del casco que a siniestros que implican a su seguro de responsabilidad.
- 7.1.27 La delegación francesa concluyó además que los aseguradores del casco de los buques que transportan hidrocarburos pueden desempeñar un papel en la identificación y eliminación de buques que no cumple las normas y, de manera más general, en el fomento de un seguro que sería más sensible a los elementos del estado de los buques (o de las flotas de buques) pero también a las condiciones de explotación y de gestión, susceptibles de contribuir a fomentar el transporte de calidad de hidrocarburos.
- 7.1.28 Aquella delegación sugirió que a este respecto nos enfrentamos a varias dificultades, a saber la falta de obligación de asegurar el casco de los buques, la mayor o menor calidad, o rigor, de los aseguradores del casco y la diversidad de los tipos de contratos. La delegación francesa propuso una serie de cuestiones (párrafo 2.4 del documento 92FUND/WGR.4/7/3) y sugirió que, a fin de responder a dichas cuestiones, el Grupo de Trabajo debía identificar en primer lugar posibles vínculos de correlación entre el seguro del casco de los petroleros y los siniestros registrados susceptibles de implicar la responsabilidad de su propietario. En segundo lugar, si se constatan algunos de estos vínculos, aquella delegación sugería que sería apropiado estudiar qué medidas relativas al seguro del casco serían susceptibles de fomentar el transporte de calidad de los hidrocarburos (obligación del seguro, obligaciones de informaciones por parte del asegurador o del propietario, etc.).

- 7.1.29 La delegación de Francia pidió al Grupo de Trabajo que invitase a la Secretaría a llevar a cabo el estudio requerido, en cooperación con las partes interesadas, a fin de responder a las cuestiones suscitadas en su documento.
- 7.1.30 Respondiendo a la pregunta de una delegación, la delegación de Francia confirmó al Grupo de Trabajo que, si bien el informe de la OCDE había considerado esta cuestión con algún detalle, no se habían dado recomendaciones claras y que, a consecuencia de ello, todo estudio llevado a cabo para el Grupo de Trabajo no repetiría el trabajo de la OCDE.
- 7.1.31 La mayoría de las delegaciones estaba a favor de realizar el estudio. Algunas delegaciones expresaron dudas de que esta cuestión quedase dentro del ámbito de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Sin embargo, la Presidenta aclaró que, siempre que el Grupo de Trabajo continuase procurando medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad y no intentase enmendar los Convenios, ni entrar en esferas de la OMI, entonces el estudio entraría dentro del mandato del Grupo de Trabajo.
- 7.1.32 La Presidenta expresó el parecer de que era poco afortunado que ningún representante de la IUMI estuviese presente en la reunión, pero que la Secretaría debería tener la flexibilidad de discutir las cuestiones propuestas con la IUMI antes de embarcarse en el estudio. Sugirió que ya puede estar disponible alguna información, particularmente en relación con el estudio de la OCDE, que podría ser útil a la Secretaría, e invitó al Director a tener esto en cuenta.
- 7.1.33 El Director confirmó que la Secretaría estaba dispuesta a emprender el estudio, pero sugirió que quizás se necesite también la experiencia externa y expresó su esperanza de que la Secretaría podría llevar a cabo el estudio con la asistencia de la IUMI, el CMI y la delegación francesa.
- 7.1.34 La delegación observadora del CMI ofreció asistencia para el estudio. Aquella delegación señaló que el seguro del casco es un contrato privado entre el asegurador y el propietario del buque, y que a diferencia del seguro de responsabilidad, el propietario del buque no está obligado a presentar una tarjeta azul para probar que cuenta con un seguro del casco, y que por tanto es difícil verificar si el buque tiene un seguro a todo riesgo.
- 7.1.35 La delegación observadora del CMI señaló además que algunas compañías mayores prefieren no firmar contratos con compañías de seguros y en vez de ello facilitar su propio seguro. A la luz de esa declaración, aquella delegación solicitó una aclaración a la primera cuestión propuesta por la delegación francesa sobre el número de buques utilizados para el transporte de hidrocarburos que navegan sin un seguro del casco, y si hay una correlación entre la falta de ese seguro y el número de siniestros registrados en que intervienen dichos buques. Aquella delegación preguntó si la delegación francesa se proponía que los buques a que se refería esta cuestión como transportando hidrocarburos 'sin un seguro del casco' se ampliasen a los que eran autoasegurados.
- 7.1.36 La delegación francesa confirmó que la distinción entre los buques para los fines del estudio debería ser entre los buques que no tienen seguro y los que tienen seguro, ya sea a través de una compañía de seguros independiente o a través de una compañía de seguros con la que tuviese una estrecha relación. Aquella delegación subrayó que el estudio debería centrarse entonces en aquellos buques que no tienen seguro y si ocurrieron más siniestros en los que intervienen dichos buques.
- 7.1.37 Respondiendo a la pregunta de una delegación respecto a la posibilidad de que los resultados del estudio y las conclusiones consiguientes del Grupo de Trabajo pudieran ser que el seguro del casco fuese obligatorio y que el Grupo de Trabajo sería entonces guiado a efectuar recomendaciones sobre un instrumento ajeno a los Convenios de 1992, la Presidenta señaló el peligro de prejuzgar esas conclusiones y de nuevo recaló que el Grupo de Trabajo simplemente discute las prácticas de

seguros y no aspira a enmendar los Convenios. Repitió que el Grupo de Trabajo podría efectuar recomendaciones en áreas que no estuviesen en conflicto con los Convenios ni entraran en las esferas de la OMI, pero que el Grupo de Trabajo no estaba en esa etapa.

- 7.1.38 El Grupo de Trabajo invitó a la Secretaría a ir adelante con el estudio requerido, en cooperación con las partes interesadas, a fin de contestar a las cuestiones suscitadas en el documento 92FUND/WGR.4/7/3.

*Siniestros debidos a la contaminación en los que intervienen buques que quedan fuera del ámbito de la Asociación internacional de sociedades de clasificación y del International Group of P&I Clubs*

- 7.1.39 El Grupo de Trabajo recordó que en su segunda reunión, celebrada en marzo de 2007, el Director Adjunto/Asesor Técnico había presentado los resultados de un estudio de la Secretaría 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 Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) y las aseguradoras P&I que pertenecen al International Group of P&I Clubs.

- 7.1.40 El estudio se basaba en datos recopilados por la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) y por la Secretaría de los FIDAC. Se informó que se 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 había solamente 15 de esos siniestros en que han intervenido buques no inscritos en clubs que pertenecen al International Group o reasegurados a través del acuerdo de agrupamiento del International Group. Los resultados del estudio se presentaron en el documento 92FUND/WGR.4/4/1.

- 7.1.41 El Grupo de Trabajo había concluido en aquella reunión 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.

- 7.1.42 No obstante, tras la pregunta de una delegación sobre una posible tendencia en la distribución de los 15 derrames que quedan fuera del ámbito del International Group of P&I Clubs, la ITOPF había sido invitada por el Grupo de Trabajo a considerar si la frecuencia de los derrames en este subconjunto de los datos había aumentado o disminuido a lo largo del periodo de 35 años que cubre la base de datos de la ITOPF.

- 7.1.43 La delegación observadora de la ITOPF introdujo el documento 92FUND/WGR.4/7/1 y explicó que, como se indica en el documento, un examen de los datos en cuestión reveló que los derrames se habían producido entre 1970 y 2001 con un número anual de siniestros variable entre cero y dos. Aquella delegación concluyó que no se ha discernido tendencia alguna en los datos que indicase que había aumentado o disminuido la frecuencia de los derrames. Explicó además que el subconjunto de los datos había sido examinado asimismo para determinar si había otras tendencias y señaló que la mayoría de los buques involucrados eran pequeños, con diez embarcaciones de menos de 1 000 TRB, cinco en el rango de 1 000 – 10 000 TRB, y una embarcación más grande, pero que no se podían hallar otras características significativas en los datos.

- 7.1.44 Respondiendo a la pregunta de una delegación, la delegación observadora de la ITOPF confirmó que el estudio en marzo llegaba hasta 2006 pero que las cifras que se indican en el párrafo 2.2 del documento no pasan de 2001 ya que no hubo siniestros en los años 2002-2005. Recordó al Grupo de

Trabajo que, si bien puede encontrar algunas pautas en las cifras facilitadas, en general solo hubo 15 siniestros que vienen al caso.

7.1.45 Respondiendo a la pregunta de una delegación, la delegación observadora de la ITOPF informó al Grupo de Trabajo que la base de datos utilizada para obtener la información cubre los derrames a nivel mundial y no tiene en cuenta los cambios en los miembros de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

7.1.46 El Grupo de Trabajo concluyó que, basándose en la información recibida y teniendo en cuenta el pequeñísimo número de los siniestros involucrados, no se había discernido tendencia alguna de que había aumentado o disminuido la frecuencia de los derrames que involucrasen a buques fuera del ámbito del International Group of P&I Clubs y que en algunos años había habido uno o dos derrames mientras que en otros, incluidos años recientes, no había habido derrames.

## 7.2 Prácticas de los Estados Miembros para fomentar los buques de calidad

### *Proceso por el que se expiden certificados CRC en Alemania*

7.2.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.4/7 presentado por Alemania, en el que se presentan los procedimientos que sigue el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, parte del Departamento de Transporte, Construcción y Desarrollo Urbano, al conceder certificados que atestigüen que existe un seguro de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (certificados CRC).

7.2.2 Tomó nota de que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 entró en vigor para Alemania el 30 de mayo de 1996 y fue implementado mediante la Ley de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y el Reglamento de certificación de responsabilidad por hidrocarburos.

7.2.3 Tomó nota además de que las solicitudes de un certificado CRC en Alemania se formulan por escrito y contienen ciertos detalles con respecto al propietario del buque (nombre, dirección del lugar comercial principal) así como al buque (nombre, puerto de matrícula, arqueo que consta en el registro); y que el solicitante debe facilitar prueba de la garantía financiera, por lo general en forma de una tarjeta azul en la que el asegurador confirma que existe en vigor una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface los requisitos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

7.2.4 La delegación alemana explicó que, conforme a la legislación alemana, debe haber una persona residente en Alemania (el consignatario del buque residente) responsable de recibir toda documentación oficial por escrito en nombre del propietario del buque, tal como una orden de juicio de amparo, y de cerciorarse de que se pase dicha documentación al propietario del buque. Explicó además que, por consiguiente, para los buques que no enarbolan el pabellón de Alemania, el consignatario del buque residente deberá adjuntar asimismo un poder de representación del propietario del buque en la solicitud de un certificado CRC.

7.2.5 El Grupo de Trabajo tomó nota de que se cobra una comisión de €125 por la expedición inicial de un certificado CRC y que la comisión por cada certificado siguiente es €85. También tomó nota de que el certificado CRC es extendido por un plazo máximo de 12 meses y no excederá del plazo de validez de la garantía financiera. Asimismo tomó nota de que el certificado CRC se podrá retirar si ya no se cumplen los requisitos obligatorios para su expedición o si el solicitante ha facilitado información incorrecta o incompleta en la solicitud.

7.2.6 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 Contratante. No podrán expedirse certificados CRC a buques que estén matriculados en otros Estados Partes del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. La delegación alemana confirmó que el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico no había extendido certificados a buques de Estado de abanderamiento distinto de Alemania, pero que en 2006 había extendido 29 certificados CRC a buques matriculados en Alemania.

- 7.2.7 El Grupo de Trabajo tomó nota de que, si el propietario de un buque está en contravención de las disposiciones de la Ley de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de Alemania, que requiere que exista una garantía financiera adecuada, cometerá un delito penal y que, a consecuencia de ello, el propietario del buque podrá ser multado o incluso encarcelado hasta dos años y se le retirará el certificado de seguridad del buque.
- 7.2.8 El Grupo de Trabajo tomó nota también de que, si el propietario del buque no cuenta con un certificado CRC para su buque o si el capitán no lleva a bordo un certificado CRC o no lo presenta previa solicitud, deberán abonar, en caso de condena, una multa no superior a € 000. Además, se podrá prohibir el transporte de más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel o el transbordo de hidrocarburos.
- 7.2.9 La delegación de Alemania explicó que un buque no podrá entrar o salir de un puerto o terminal de Alemania a menos que tenga en vigor un certificado CRC válido y que la Policía Marítima lleva a cabo comprobaciones obligatorias a bordo de los buques que transportan más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel.
- 7.2.10 El Grupo de Trabajo tomó nota de que, desde 1999, ningún buque alemán ha sido retenido en puerto extranjero por no presentar un certificado CRC. Tomó nota también de que, desde 1993, ningún buque de pabellón extranjero inspeccionado en Alemania en virtud del régimen de supervisión por el Estado rector del puerto ha sido retenido por no presentar un certificado CRC.

*Proceso por el que se expiden certificados CRC en Liberia*

- 7.2.11 La delegación de Liberia informó al Grupo de Trabajo que compartía el parecer expresado en anteriores reuniones de que debe existir un proceso uniforme entre los Estados Miembros para extender certificados CRC y que por tal razón había presentado el documento 92FUND/WGR.4/7/7 detallando los procedimientos que sigue el Despacho del Comisionado Adjunto, Oficina de Asuntos Marítimos (Liberia) a este respecto.
- 7.2.12 El Grupo de Trabajo tomó nota de que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 había entrado en vigor para Liberia el 10 de mayo de 1996, y que lo implementa el artículo 2.35 del Reglamento Marítimo de Liberia en cumplimiento del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que estipula que el propietario de todo buque matriculado en Liberia, que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes a granel como carga, estará obligado a mantener ese seguro. Exige además que los buques de pabellón liberiano lleven un certificado que atestigüe que existe este seguro de responsabilidad por daños debidos a la contaminación expedido por el Despacho del Comisionado Adjunto.
- 7.2.13 El Grupo de Trabajo tomó nota de que la solicitud de un certificado CRC en Liberia se formula solicitando prueba de garantía financiera, por lo general en forma de una tarjeta azul extendida por un Club del International Group of P&I Clubs y el pago de una cuota de US\$150 más gastos de envío.
- 7.2.14 El Grupo de Trabajo tomó nota además de que, si un Club del International Group facilita la prueba de la garantía financiera, no se efectuarán nuevas comprobaciones respecto al asegurador. Pero si la

prueba de garantía financiera la presenta un asegurador que no es miembro del International Group of P&I Clubs, entonces el Departamento de Investigación del Despacho del Comisionado Adjunto de Asuntos Marítimos efectuará nuevas comprobaciones. Si existen dudas de que la compañía que facilita el seguro u otra garantía financiera pueda cumplir la obligación que impone el artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, o que el seguro u otra garantía financiera cubra la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio, el Comisionado Adjunto de Asuntos Marítimos podrá negarse a expedir el certificado CRC y podrá pedir al propietario/armador una tarjeta azul de otra compañía. Respondiendo a la pregunta de una delegación, la delegación de Liberia explicó que, aunque esta situación todavía no se ha presentado, si el Comisionado Adjunto hiciese tal petición, el propietario del buque no tendría más remedio que hallar un P&I Club o asegurador alternativo con el que se sienta satisfecho el Comisionado Adjunto, independientemente de si ello fuera o no fácil de lograr.

- 7.2.15 Se tomó nota de que, en el periodo 2006-2007, la Administración Marítima de Liberia extendió 640 certificados CRC a buques de pabellón liberiano, inclusive la reexpedición de certificados debido a un cambio de propietario u otra razón similar, y que no se extendieron certificados CRC liberianos a buques que no estaban matriculados en Liberia.
- 7.2.16 Se tomó nota además de que, si al entrar en un puerto se descubre en la supervisión por el Estado rector del puerto que un buque no lleva a bordo un certificado CRC, el buque podrá ser retenido en el Estado rector del puerto mientras el Despacho del Comisionado Adjunto hace todo lo posible por expedir el certificado CRC, previa solicitud y si se presenta la documentación de apoyo válida y las cuotas aplicables. La delegación de Liberia aclaró que, si bien la Administración Marítima de Liberia puede ordenar tal retención por el Estado rector del puerto, suele ser el armador quien notifica a la Administración Marítima de Liberia la falta de certificado. La delegación liberiana señaló que, como autoriza el artículo 2.35 del Reglamento Marítimo de Liberia, la contravención de los Convenios Internacionales y los tratados en los que es Parte la República de Liberia, incluido el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, puede tener como resultado la imposición de una multa al capitán o al propietario del buque de pabellón liberiano.
- 7.2.17 Aquella delegación señaló también que los certificados CRC liberianos son extendidos normalmente por un plazo de 12 meses, de modo que abarquen del 20 de febrero del año civil en curso hasta el 20 de febrero del año siguiente y que, en diciembre de cada año, la Administración de Liberia envía una carta de aviso anual a los propietarios de buques y armadores liberianos cuyos buques requieran cumplimiento del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Se les recuerda que la presentación a su debido tiempo del documento solicitado y el pago evitarán el retraso en la tramitación y envío del certificado CRC.

*Cuestión de si los Estados Miembros podrían hacer más para fomentar un transporte marítimo de calidad*

- 7.2.18 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.4/7/2 presentado por Canadá y Francia. Al introducir el documento, la delegación de Canadá recordó al Grupo de Trabajo que, en su segunda reunión, varios Estados indicaron su interés en examinar, en futuras reuniones, el establecimiento de una relación entre la calidad del buque y extender los certificados CRC y que algunos Estados informaron al Grupo de Trabajo que de hecho tienen en cuenta la calidad del buque antes de extender un certificado CRC.
- 7.2.19 El Grupo de Trabajo recordó que el actual Convenio de Responsabilidad Civil 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, las delegaciones de Canadá y Francia opinaban que 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.'

- 7.2.20 El Grupo de Trabajo recordó que, en su primera reunión, 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 no se hace que un buque cumpla la norma requerida, se le pueda retirar la cobertura del seguro y de hecho se le impediría comerciar. Recordó además que, en su resumen del 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 al compartir información.
- 7.2.21 El Grupo de Trabajo tomó nota de que otros foros internacionales, como el Comité de Transporte Marítimo de la OCDE, habían estudiado también la creación de un sitio 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.
- 7.2.22 El Grupo de Trabajo tomó nota de que los copatrocinadores del documento habían realizado algunas investigaciones preliminares con las bases de datos de cuatro de los diez regímenes MOU de supervisión por el Estado rector del puerto y concluyeron que en 2006 hubo un total de 156 petroleros detenidos en estos cuatro MOU con un promedio de 15 deficiencias por buque. Además se tomó nota de que 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. El Grupo de Trabajo tomó nota de la opinión de los copatrocinadores de una investigación de los otros seis regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto probablemente produciría resultados similares y que esa información obtenida de los regímenes podría ser una fuente fiable e importante de información para los Estados interesados en la calidad de un buque que solicita un certificado CRC.
- 7.2.23 Los copatrocinadores invitaron al Grupo de Trabajo a 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.
- 7.2.24 Los copatrocinadores proponían que, 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. Sugerían que tal medida potencial significaría utilizar la información que se encuentra en los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y otras fuentes, que en su opinión permitiría el seguimiento potencial de las detenciones y prohibiciones de los buques que transporten hidrocarburos a granel. Sugerían además que, 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.
- 7.2.25 El Grupo de Trabajo tomó nota de las inquietudes expresadas por Grecia, que se indican en el documento 92FUND/WGR.4/7/6, en relación con las propuestas de Canadá y Francia. El Grupo de Trabajo tomó nota de que Grecia entiende que el fin de un certificado CRC es confirmar que el Estado expedidor ha examinado y aprobado únicamente la existencia de seguridad financiera del



propietario inscrito del buque, de modo que quede cubierta su responsabilidad para hacer frente a las posibles demandas contra sus buques en virtud de las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Se recordó que, atendiendo a las deliberaciones habidas en las reuniones anteriores del Grupo de Trabajo, una vez que un P&I Club miembro del International Group ha expedido la oportuna tarjeta azul, el Estado expedirá el certificado CRC casi automáticamente y que, de no ser así, el Estado se verá obligado a comprobar minuciosamente la credibilidad de cualquier otra entidad aseguradora y a decidir en consecuencia si procede o no expedir el certificado.

- 7.2.26 El Grupo de Trabajo tomó nota de la opinión de Grecia de que las nuevas medidas recientemente anunciadas del International Group of P&I Clubs acerca de la inspección de los buques asegurados por sus miembros garantizan que los buques tanque que dispongan de tarjeta azul expedida por ellos serán considerados buques de calidad y que, por consiguiente, tales medidas responden a las principales preocupaciones expresadas en la propuesta franco-canadiense.
- 7.2.27 Tomó también nota de que, en opinión de Grecia, el mandato del Grupo de Trabajo consiste en proponer medidas destinadas a eliminar el transporte de hidrocarburos en buques deficientes, lo cual no significa que haya que proponer medidas que crean una mayor burocracia y que, en modo alguno, suponen un valor añadido para las víctimas de los siniestros de contaminación por hidrocarburos.
- 7.2.28 La delegación observadora del International Group of P&I Clubs manifestó que, si bien había implementado nuevas medidas, se fiaba mucho de la información que le facilitaban otros órganos tales como las sociedades de clasificación y los Estados de abanderamiento, no inspeccionaba cada buque y por lo tanto no podía garantizar la calidad de cada uno de los buques a los que se expide una tarjeta azul.
- 7.2.29 Varias delegaciones expresaron su agradecimiento a las delegaciones de Canadá y Francia por presentar su propuesta y por alentar al Grupo de Trabajo a considerar nuevas ideas y explorar plenamente su potencial para mejorar la calidad de los buques.
- 7.2.30 La delegación francesa señaló que el objetivo de la propuesta no era mejorar la situación de las víctimas de los derrames sino impedir que ocurriesen tantos derrames como fuese posible. Aquella delegación manifestó que, si bien acogía favorablemente las iniciativas positivas adoptadas por el International Group of P&I Clubs para mejorar la calidad de los buques, el International Group no podía garantizar plenamente la calidad de cada buque, y por consiguiente era responsabilidad del Grupo de Trabajo y de cada Estado Miembro hacer todo lo que estuviera de su parte para eliminar los buques que no cumplen las normas.
- 7.2.31 Algunas delegaciones expresaron apoyo por las propuestas de las delegaciones canadiense y francesa.
- 7.2.32 Otras delegaciones expresaron preocupación porque la propuesta de las delegaciones canadiense y francesa quedaba fuera de las atribuciones del Grupo de Trabajo. Algunas delegaciones no estaban de acuerdo con la interpretación del artículo VII, párrafo 6 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que se indica en el párrafo 7.2.19 supra, de que se podían añadir otras condiciones o criterios para extender un certificado CRC. Algunas delegaciones expresaron preocupaciones porque involucrar a los Estados de esta manera podría llevar a la responsabilidad de los Estados.
- 7.2.33 Algunas delegaciones expresaron asimismo preocupaciones porque las propuestas de las delegaciones canadiense y francesa quedaban fuera del ámbito de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y repetían la labor del MARPOL, el SOLAS y el Código IGS.

- 7.2.34 Varias delegaciones pidieron que no terminase el debate en aquella reunión, sino que quedara en el orden del día del Grupo de Trabajo para su ulterior consideración.
- 7.2.35 La Presidenta concluyó que, si bien el Grupo de Trabajo había tenido un debate cabal sobre el tema, como no había habido una clara mayoría a favor de las propuestas, todavía no estaba en situación de formular recomendaciones a la Asamblea. La Presidenta invitó a los Estados que desearan que el Grupo de Trabajo examinase la cuestión más a fondo a consultar con otros Estados antes de la próxima reunión del Grupo de Trabajo, con vistas a conseguir un apoyo más amplio y volver a la cuarta reunión del Grupo de Trabajo con una propuesta revisada.

### 7.3 Futura labor

La Presidenta concluyó la reunión expresando la gratitud del Grupo de Trabajo por todos los documentos presentados a la reunión. Recordó a los delegados que el Grupo de Trabajo había celebrado ahora tres reuniones y que su labor debía concluir para fines de 2008. Señaló que, de conformidad con su mandato, el Grupo de Trabajo debía proponer directrices, propuestas y prácticas establecidas en esa coyuntura, y presentarlas a la Asamblea para su consideración. Por consiguiente, la Presidenta alentó a los Estados a estudiar el mandato, considerar si había temas que aún no habían sido examinados o que deberían ser explorados más a fondo y presentar los documentos para su debate en la próxima reunión del Grupo de Trabajo, que se celebrará en Mónaco en marzo de 2008.

---