

Tribuna Profesional

REFLEXIONES PARA 2010

BIMCO

The Baltic and Maritime Council

BIMCO es la mayor organización empresarial del sector naviero. Pertenecen a ella más de 2.541 empresas e instituciones (entre ellas ANAVE) en 123 países. En los últimos años viene publicando anualmente un informe titulado BIMCO REFLECTIONS, en el que destaca las materias que considera claves para el sector y resume sus puntos de vista y sus prioridades de actuación sobre las mismas. En marzo ha hecho público su informe correspondiente a 2010 que, por su interés presentamos en esta sección, traducido y ligeramente resumido.

1. POR UNA REGULACIÓN GLOBAL

El transporte marítimo es, por concepto y función, un instrumento del comercio internacional y un elemento crucial en la cadena de suministro. Alrededor del 90% del comercio mundial, en tonelaje, se transporta por mar y, por tanto, la eficiencia y fiabilidad del transporte marítimo son de la máxima importancia para la economía mundial y para las comunidades que dependen de su puntualidad y economía.

El transporte marítimo es, además, uno de los sectores más competitivos, más intensivos en capital y más sujetos a los mecanismos de la oferta y la demanda. El desarrollo del comercio le afecta directamente. El crecimiento económico negativo y el excedente de flota conduce inmediatamente a la baja a los niveles de fletes y, por el contrario, el crecimiento del comercio estimula la demanda de transporte, produciendo un aumento de los fletes. Los mercados de fletes son sin duda cíclicos, lo que exige que los armadores, navieros y fletadores se anticipen e incluyan proyecciones de los cambios previsibles en la demanda como una parte integral de sus planes de negocio.

Por todo ello, es importante que el transporte marítimo, que ha sido llamado con justicia la “columna vertebral del comercio mundial”, se base en un conjunto de normas transparentes y armonizadas que apliquen de la misma forma todas las partes involucradas, cualquiera que sea su nacionalidad o posición geográfica.

Desde la perspectiva de BIMCO, es especialmente importante contar con un marco regulatorio global, basado en un acceso libre y sin obstáculos al mercado, así como en elevados niveles de seguridad y protección. Estos elementos constituyen la base para que el transporte marítimo pueda servir al comercio mundial de forma fiable y previsible. El tráfico marítimo depende de que los buques puedan navegar libremente y con seguridad en aguas nacionales e internacionales, para ello los armadores deben conocer y cumplir las normas aplicables, tanto durante la navegación como en los puertos de escala.

La aplicación y exigencia del cumplimiento, por parte de los Estados individuales, de las normas internacionales acordadas bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) debería ser uniforme,

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DFT NORSKE VERITAS
ESPAÑA, S.L
C/Almansa, 105 - 1ª Planta
Oficina 2
28040 Madrid



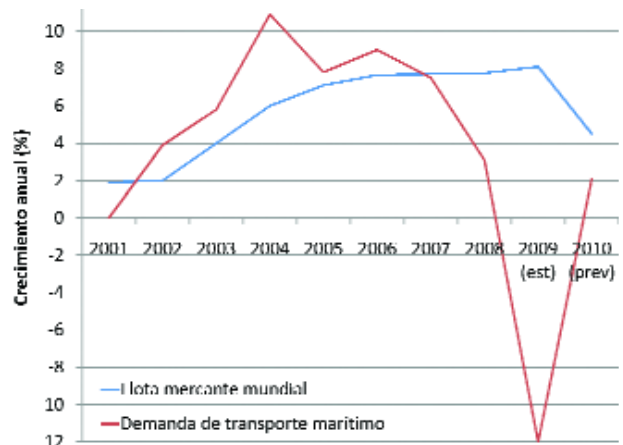



Fig. 1: Impacto de la crisis en la oferta y la demanda de transporte marítimo

eficaz, eficiente y basarse en la transparencia y no discriminación.

BIMCO promueve activamente el desarrollo, ratificación y aplicación efectiva de los instrumentos reglamentarios internacionales y se opone enérgicamente a cualquier forma de imposición al sector marítimo de normas unilaterales. Disponer de un conjunto de normas universalmente aceptadas y aplicadas es incuestionablemente la mejor protección frente a la proliferación de normas nacionales o regionales descoordinadas entre sí. BIMCO piensa que el sector marítimo, gracias a una colaboración activa con la OMI y otras agencias de las Naciones Unidas, puede regularse a sí mismo. Por ello, continuaremos abogando por soluciones prácticas y pragmáticas para resolver las dificultades que experimente el sector, por medio del diálogo con las administraciones marítimas, los organismos regulatorios y otros sectores conexos.

Iniciativas regionales y nacionales

Algunas de las iniciativas regionales o nacionales más recientes y significativas pueden ilustrar los retos a los que se enfrenta el sector: la exigencia de la Unión Europea de utilizar combustible con un contenido máximo de 0,1% de azufre para los buques atracados en puertos de la UE, a partir del 1 de enero de 2010; recientes exigencias de los EEUU en relación con 26 tipos concretos de descargas operacionales incidentales, así como normas específicas de registro y de formación en los puertos estadounidenses; el establecimiento por Australia de una tasa especial a los buques que escalen en sus puertos para garantizar una cobertura de seguro más allá del Convenio de la OMI sobre Limitación de la Responsabilidad por Créditos Marítimos... Todas estas iniciativas afectarán muy negativamente a los buques que operen en puertos de los países citados.

Las normas regionales o nacionales que se desvían del marco acordado internacionalmente crean confusión y pueden conducir a la anarquía si otros Estados reaccionan a las mismas estableciendo sus propias normas diferentes sobre las mismas materias. El marco normativo del sector resultaría fragmentario, inconsistente y confuso. Sin embargo las iniciativas citadas son ejemplos lamentables de una realidad que sólo se puede contrarrestar con una actuación decidida y coordinada a nivel político, demostrando la necesidad y ventajas de un marco internacional uniforme y consistente. Para apoyar y facilitar la tarea diaria de sus miembros en este campo, BIMCO continuará recopilando y publicando información sobre reglamentaciones locales y datos de los puertos.

Más eficaz ratificación y aplicación

Un obstáculo fundamental para la consecución del necesario marco internacional uniforme es la continua

resistencia de algunos países a ratificar o poner en práctica algunos de los convenios internacionales más importantes de los desarrollados por la OMI. Hay que indicar que esta resistencia es un fenómeno bastante generalizado y no limitado a una determinada región o conjunto de países. Hay aún demasiados instrumentos internacionales pendientes de las ratificaciones necesarias para entrar en vigor o para que se apliquen universalmente. Por ello, BIMCO pide en todos los foros a los Estados marítimos que ratifiquen y apliquen eficazmente los convenios de la OMI y de la OIT. Un paso adelante muy importante sería conseguir la entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT.

Apoyo a las Reglas de Rotterdam

BIMCO ha acogido favorablemente y apoya plenamente la adopción del Convenio de UNCITRAL sobre el transporte internacional de mercancías total o parcialmente por mar (Reglas de Rotterdam). Este nuevo convenio también regula el transporte multimodal con un tramo marítimo, lo que será muy útil en el transporte internacional puerta-puerta. Además establece un equilibrio equitativo entre los intereses de cargador y transportista. Por todo ello, esperamos que reciban un apoyo amplio y acaben reemplazando a las reglas de La Haya Visby y de Hamburgo, unificando así las reglas internacionales aplicables en este campo.

Más aún, dada la presión que en algunos países como EEUU y la UE existe para establecer reglamentaciones nacionales, BIMCO considera que las Reglas de Rotterdam representan la única solución viable para conseguir una regulación internacional uniforme. El hecho de que más de 20 países las hayan firmado, incluyendo los EEUU y países marítimos de la UE como Grecia, Francia y España, parece augurarles un futuro prometedor.

Comercio mundial, proteccionismo y Organización Mundial del Comercio (OMC)

No ha sido sorprendente que el grave descenso del comercio mundial en 2008 y 2009 y el colapso de los mercados financieros internacionales hayan también influido sobre los políticos y afectado a las prioridades de sus agendas. Existen dudas sobre si esto acabará conduciendo a la proliferación y puesta en funcionamiento de



medidas proteccionistas a larga escala, pero ya se han puesto en juego apoyos y subsidios a empresas navieras individuales y a la industria de la construcción naval y, de nuevo, esto no es una tendencia limitada a ninguna región en concreto. Aunque tales ayudas se han prestado presumiblemente como respuesta a las dificultades financieras que muchas empresas están atravesando, y por razones socio-económicas, no dejan de ser una práctica que distorsiona la libre competencia y el comercio. Sus efectos sobre la economía pueden ser graves a largo plazo y, por ello, se deberían evitar a toda costa.

Confiamos que, en un futuro no muy lejano, la OMC pueda concluir las negociaciones sobre liberalización del comercio de bienes y servicios. Además de representar una importante contribución a la regulación global, tendría un efecto muy positivo sobre la demanda de transporte marítimo, tanto por la vía de liberalización del acceso a los mercados como por la eliminación de barreras arancelarias.

2. EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y EL MEDIO AMBIENTE

El debate sobre el clima

Aunque aún hay científicos y políticos escépticos sobre si existe una correlación entre los niveles de Gases de Efecto Invernadero (*Green House Gases*, GHG) en la atmósfera y el calentamiento global, la mayoría aceptan la relación entre ambos y han decidido actuar.

Durante los últimos dos años, el debate sobre los GHG ha ido tomando impulso en la OMI y se han alcanzado acuerdos sobre una serie de instrumentos concretos, como el índice de Eficiencia Energética de Proyecto, el Indicador Operacional de Eficiencia Energética y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque, que están actualmente en fase de prueba por los sectores naviero y de construcción naval, antes de que se decida su aplicación obligatoria.

Aunque estos instrumentos pueden contribuir a reducir el consumo de energía en los buques, el aumento esperado del comercio marítimo y, por tanto, de la flota mercante mundial, hará que aumenten también las emisiones de CO₂ a medio plazo. Por ello, debido a la alta prioridad política de este asunto, es probable que

en cierto momento las expectativas o los objetivos concretos de reducción que se fijan para el transporte marítimo sean mayores que los que pueda alcanzar el sector con las herramientas disponibles.

Como consecuencia, puede ser necesario introducir lo que se conoce como Instrumentos de Mercado (*Market Based Instruments*, MBI), ya sea para crear incentivos económicos adicionales que faciliten desarrollos innovadores que a su vez permitan conseguir mayores reducciones, o bien para generar fondos para conseguir reducciones en otros sectores económicos. Se han propuesto para ello diferentes mecanismos, pero el sector no ha decidido aún su preferencia por un tipo específico de MBI.

Reunión en Copenhague de la UNFCCC (diciembre 2009)

En la tan esperada reunión en Copenhague (COP 15) de la Conferencia Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático (UNFCCC), no fue posible alcanzar un acuerdo sobre un instrumento legal de carácter obligatorio que reemplace al Protocolo de Kyoto. Este resultado deja al sector marítimo con varias preguntas sin respuesta, entre ellas, como más candentes, las siguientes:

- El papel futuro de la OMI en la lucha contra el cambio climático.
- La aplicación al sector marítimo del principio del Protocolo de Kyoto de "responsabilidades comunes pero diferenciadas".
- Una posible tasa genérica de la OMI sobre los combustibles marítimos.
- Objetivos concretos a los que aspirar.

La OMI seguirá trabajando sobre su Plan de Acción de 2005 que, básicamente, encargó a su Comité de Protección del Entorno Marino (MEPC) de estudiar, en sus reuniones 60 y 61 (marzo 2010) el desarrollo de un MBI que pueda adoptarse definitivamente en noviembre de 2011. Terminar esta tarea, con las incertidumbres indicadas, será un duro reto para la OMI.

Algunos consideran que el fracaso de COP15 ha dado un respiro a la OMI, pero en realidad lo que hace es poner más presión sobre la misma para alcanzar soluciones concretas. Tanto los EEUU como la UE han confirmado por el momento su confianza en la OMI para poner en marcha medidas que permitan reducir las emisiones de CO₂, pero no lo harán indefinidamente, y ambos han amenazado ya con implantar sus propias medidas unilaterales si la OMI no logra su objetivo. Esto serviría de base para que otros países hiciesen lo mismo, conduciendo a una anarquía que sólo podría perjudicar al sector marítimo internacional y al comercio mundial. El sector tiene derecho a



influir sobre su propio destino, pero es necesaria una acción concertada entre todas las partes afectadas (armadores, sociedades de clasificación, astilleros) en apoyo de los trabajos de la OMI por establecer objetivos de reducción significativos y realistas e instrumentos para alcanzarlos.

Calidad del aire

La OMI estuvo encargada anteriormente de la difícil tarea de regular las emisiones de óxidos de azufre (SO_x) y de nitrógeno (NO_x) y consiguió un consenso de su Estados miembros sobre la revisión del Anexo VI de MARPOL en octubre de 2008, que será efectivo desde julio de 2011. Algunos Estados, en particular los EEUU y Canadá, están introduciendo nuevas zonas de control de emisiones (ECAs) hasta 200 millas desde sus costas, y es posible que otras regiones les secunden, obligando a los buques a utilizar un combustible muy bajo en azufre y, por ello, mucho más caro, al entrar en una ECA.

Aunque las exigencias del Anexo VI de MARPOL revisado, sobre el uso de combustible con un máximo de 0,1% de azufre en las ECAs, sólo serán efectivas desde 2015, en la UE, ya desde el 1 de enero de 2010 está en vigor una Directiva, adoptada en 2005, que obliga a todos los buques atracados en los puertos comunitarios a utilizar gasoil con ese mismo contenido de azufre. Se han suscitado preocupaciones sobre la seguridad de utilizar un combustible destilado muy volátil, como el gasoil, en calderas proyectadas originalmente para utilizar fueloil. Aunque la Directiva no contemplaba la posibilidad de un periodo de transición, la Comisión, pocos días antes de la entrada en vigor de esa exigencia, recomendó a los gobiernos de los Estados miembros que fuesen flexibles con aquellos armadores que pudiesen acreditar que están ya dando los pasos necesarios para cumplir la Directiva.

Mientras el control de las emisiones puede ser realista durante la estancia en puerto, no está nada claro cómo se puede llevar a cabo en toda la extensión de las ECAs.

Otros asuntos medioambientales

Otro importante convenio medioambiental vio la luz en 2009, el Convenio internacional de Hong Kong sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques. BIMCO apoya este nuevo Convenio y anima a todos los países a ratificarlo lo antes posible. Un largo periodo entre su adopción y su entrada en vigor sólo conduciría a críticas contra el sector por no ser capaz de dar una respuesta eficaz a las expectativas de la sociedad. Podría incluso dar lugar a iniciativas unilaterales, ya que en la UE (especialmente en el Reino Unido) y en los EEUU, continúa la presión de las ONGs y el asunto es políticamente sensible.

Los requisitos establecidos para la entrada en vigor de este Convenio son muy exigentes, y por ello algunos piensan que nunca entrará en vigor. Para el periodo transitorio que ahora se abre, un conjunto de organizaciones del sector ha acordado unas pautas para ayudar a los armadores a ir adelantando, en la medida de lo posible, la aplicación de las normas del Convenio. Estas pautas incluyen tareas a realizar antes de la venta de un buque para reciclaje, como elaborar inventarios de los materiales contaminantes o peligrosos existentes a bordo, desgasificación de tanques y selección de las instalaciones de reciclaje. BIMCO ha decidido revisar su modelo de contrato de venta de buques para desguace (DEMOLISHCON) que podría jugar un papel práctico en este contexto.

En la UE se sigue estudiando la posibilidad de establecer una reglamentación regional e incluso la Comisión ha pensado en declarar a los buques por encima de 20 o 25 años como “listos para reciclaje” y como “desechos peligrosos”. BIMCO se opone enérgicamente a que un buque adecuadamente certificado se pueda calificar como “desecho”. Esta iniciativa no sería ni realista ni útil, resultaría discriminatoria en perjuicio de los armadores que invierten en el mantenimiento de sus buques en perfecto estado y es probable que tuviese repercusiones importantes sobre los niveles de fletes y los valores de segunda mano y de reciclaje de los buques.

3. EL ELEMENTO HUMANO: UN NEGOCIO DE PERSONAS

Esfuerzos continuados por un trato justo

Evitar la criminalización y otras formas de trato injusto a los marinos es una de las mayores prioridades para BIMCO. El sector depende en gran medida de la disponibilidad de personal cualificado y experimentado para tripular y operar los buques. Cualquier actuación contra ellos puede tener como efecto no sólo desanimar y disuadir de continuar su ejercicio profesional marítimo a los actuales marinos, sino también restarle atractivo para los jóvenes que puedan estar pensando en seguirla.

El trato justo es uno de los derechos fundamentales, pero los casos de buques como el Hebei Spirit, el Tosa y el Puffin Arrow son ejemplos recientes de trato injusto a los marinos.



Lamentablemente, la criminalización de los marinos es un problema creciente y la experiencia demuestra que como consecuencia de su implicación en un caso penal, e incluso aunque sean absueltos, los marinos sufren perjuicios, como dificultades para encontrar empleo o para conseguir visados en entrada en algunos países. Más aún, cada vez es más frecuente que se les niegue el derecho a la presunción de inocencia y sean considerados culpables si no pueden aportar pruebas de su inocencia. Este cambio de una regulación sobre la responsabilidad basada en la negligencia a un régimen de responsabilidad objetiva de carácter penal a nivel personal es claramente indeseable y se debería evitar a toda costa.

El sector marítimo se está viendo afectado muy negativamente, como es lógico, por estos acontecimientos, que no sólo hacen muy difícil proporcionar a los marinos la deseable seguridad jurídica en su trabajo, sino que pueden incluso atentar contra sus derechos humanos. Felicitamos a la OMI por haber declarado 2010 “El año del marino” y, con este motivo, BIMCO seguirá apoyando la necesidad de un trato justo y la forma de restablecer el respeto a sus derechos básicos.

Otra importante iniciativa de este año es la actualización del estudio conjunto de BIMCO y la International Shipping Federation (ISF) sobre el empleo en el sector, que en ediciones anteriores indicó la existencia de graves carencias en el reclutamiento, formación y retención del personal marítimo. El notable descenso de la demanda de transporte en 2008 y 2009 ya parece superado y el sector toma nuevamente la senda del crecimiento. Esto va a exigir más buques y más tripulaciones para operarlos. Con expectativas de un crecimiento de la flota del 30% para 2014, la disponibilidad de personal bien formado y con experiencia es esencial, no sólo para los armadores, sino también para el comercio internacional.



Normas obligatorias

La entrada en vigor, el 1 de enero de 2010, del Código sobre Investigación de Accidentes de la OMI va a dar un nuevo impulso al ya citado problema del trato justo de los marinos, pues contiene normas obligatorias que se deben respetar sobre la forma de obtener pruebas. Este nuevo marco,

que debería reforzar el derecho de los marinos a un trato justo, es por ello acogido favorablemente por BIMCO.

El Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo, que consolidó y actualizó más de 65 convenios e instrumentos legales internacionales sobre las normas laborales marítimas, es una contribución de gran importancia para el sector. Simplifica la legislación existente, a la vez que asegura un alto nivel de normas mínimas sobre las condiciones de trabajo y de vida a bordo para los marinos. Cuando entre en vigor, tendrá efectos muy positivos sobre el atractivo del sector para los trabajadores. Por ello, BIMCO apoya su ratificación y está comprometida a informar a sus miembros para facilitar su cumplimiento, en especial con relación a su verificación por medio del control por el Estado del puerto.

Obligaciones consiguientes de los marinos

Como contrapartida a su derecho a un trato justo, los marinos tienen también la obligación de actuar de forma diligente y responsable en su trabajo y de cumplir las normas. Es evidente que el cumplimiento de las normas internacionales y locales exige disponer de una cantidad considerable de información permanentemente actualizada. Las reglamentaciones se aplican en ocasiones de forma diferente en los distintos países, lo que conduce a incertidumbre y confusión. Un ejemplo son las normas sobre separadores de aguas de sentinas de la OMI, que se aplican de forma muy estricta y exigente en los EEUU. En particular, las normas medioambientales son complejas y las multas por su incumplimiento pueden hundir a empresas de tamaño medio o pequeño.

BIMCO publica regularmente folletos informativos sobre dichas reglas, como parte de sus permanentes esfuerzos por salvaguardar los intereses de sus miembros. Se elaboran a partir de consultas directas a las autoridades para facilitar un mejor conocimiento de las normas y para hacer posible el cumplimiento de las mismas de forma lógica y práctica.

Actualización del Convenio sobre Formación y Guardias (STCW)

BIMCO siempre ha reconocido que el Convenio STCW es un instrumento fundamental para la preparación y formación de los marinos. Como consecuencia necesaria de los desarrollos tecnológicos y de la creciente especialización del sector, se ha venido llevando a cabo una revisión completa de este convenio que se espera culmine con la adopción de un texto revisado en Manila en junio de 2010.

Los cambios propuestos son muy variados. Nuevas materias obligatorias o la formación de oficiales elec-

trotécnicos a nuevos cursos de especialización en diferentes tipos de buques, como los de apoyo logístico off-shore. Se han actualizado las competencias necesarias para asegurar que los marinos pueden utilizar sistemas modernos tales como las cartas marinas electrónicas.

El número de enmiendas propuestas es muy alto y ello refleja que el entorno de trabajo del marino es cada vez más automatizado y avanzado tecnológicamente, lo que le exige disponer de mayores competencias. Continuará la tendencia a disponer a bordo de sistemas cada vez más complejos e integrados. Nuestra obligación es asegurar que se dispone de reglas actualizadas y de medios adecuados de formación, tanto en tierra como a bordo.

4. PIRATERÍA Y PROTECCIÓN

La piratería continúa siendo un reto importante para el sector marítimo en su conjunto. En 2009, más del 55% de los ataques ocurrieron en la zona de Somalia. Hubo más de 400 ataques, el doble que en 2008, y casi 50 de ellos con éxito, que dieron lugar a secuestros.

El crecimiento continuado de la piratería y su carácter estacional viene ilustrado en la **figura 2**, que muestra también que se redujeron los ataques en el Golfo de Adén, como consecuencia de la mayor protección militar en la zona y de la aplicación de prácticas preventivas más eficaces por los buques. Por el contrario, en la zona de Somalia, donde la protección militar es menos eficaz, la tendencia es extremadamente preocupante y no parece que pueda contrarrestarse sin un compromiso importante de la comunidad internacional.

La llamada Mesa Redonda de organizaciones marítimas, de la que forma parte BIMCO, continúa pidiendo más protección de buques militares en dicha zona.

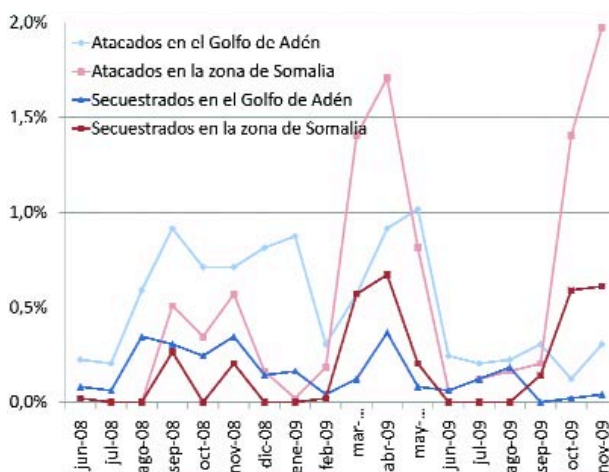


Figura 2: Porcentaje de Buques atacados y secuestrados por piratas en el Golfo de Adén y en la zona de Somalia

La piratería continúa también en otras zonas como el Golfo de Guinea y está creciendo en el Sudeste asiático, aunque no de forma tan virulenta como en Somalia (ver **figura 3**).

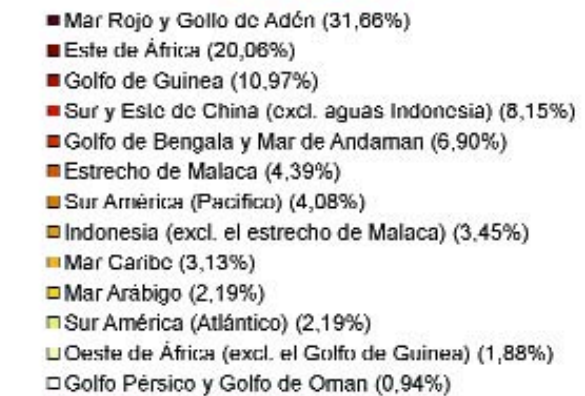
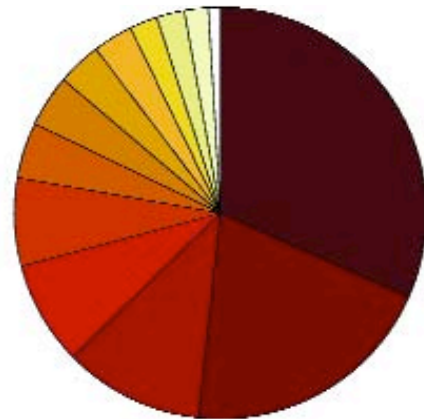


Fig. 3: Ataques a buques en 2009. Distribución geográfica.

De los últimos incidentes cabe extraer algunas consecuencias importantes.

1. El abordaje a los buques por parte de los piratas es considerablemente más fácil cerca de las costas de Somalia y menos arriesgado que en el Golfo de Adén, excepto en el periodo de los monzones. Los ataques son, por tanto, muy estacionales, pero continúan hacia el interior del Océano Índico, más allá de los 60°E. Los ataques más recientes se han concentrado en rutas próximas a la costa india y parece que esa tendencia continuará.
2. El sector debe poner la máxima atención en los ataques en la zona de Somalia y al Este de la misma. La labor de vencer y disuadir a los piratas corresponde, sin



duda, a los gobiernos, pero no cabe esperar una solución definitiva en 2010.

3. Los gobiernos y el sector deberían empezar a pensar menos en gestos políticos y más en soluciones prácticas y sostenibles a largo plazo. Y deben hacerlo pronto, porque la próxima estación de piratería está ya encima y porque el problema se va ampliando y más corredores marítimos esenciales están empezando a sufrir el mismo peligro.
4. Por tanto, es esencial que, desde el momento de entrar en el Golfo de Adén desde el Mar Rojo, o al NO del Océano Índico desde las Maldivas o Madagascar, todos los buques pongan en práctica las recomendaciones de los organismos internacionales, y se aseguren de que las tripulaciones conocen y han entrenado su ejecución. Hasta ahora no ha sido secuestrado ningún buque que haya desarrollado una defensa pasiva eficaz y que navegase a más de 16 nudos.
5. La afirmación de los gobiernos de que la única solución permanente de la piratería se debe buscar en tierra es de poca utilidad para el sector marítimo, porque cualquier solución de ese tipo en Somalia sólo podría ser viable a muy largo plazo.
6. Por último, los gobiernos y el sector deberían trabajar en la lucha y persecución de los piratas de una forma más enérgica, también desde el punto de vista legal. Pocos cambios ha habido en este campo en los últimos dos años en que el sector ha venido pidiendo apoyo a los gobiernos.

A la vista del elevado número de piratas que son capturados y posteriormente liberados, BIMCO va a concentrarse prioritariamente en evitar que, para la lucha

penal contra los piratas, los Estados de bandera tengan que apoyarse en los Estados de la zona. Pediremos que, sobre la base de convenios internacionales, como UNCLOS (Ley del Mar) y SUA 1988 (Convenio sobre la supresión de actos ilícitos contra la navegación internacional) se desarrollen y pongan en marcha leyes que permitan perseguir y arrestar a los piratas.

Continuaremos también nuestros esfuerzos para liderar al sector en la mejora permanente de las prácticas de actuación recomendadas para los buques y para aumentar la concienciación sobre la necesidad de aplicarlas.

A principios de octubre de 2009 lanzamos en la página web de BIMCO un servicio de Evaluación del Riesgo de Viajes (AVRA), que ha despertado un enorme interés, sobre todo para los aseguradores de Casco y de P&I, que lo consideran una herramienta muy útil que debería formar parte de la planificación de cualquier viaje para todos los armadores prudentes. Partiendo de una buena evaluación del riesgo, los armadores podrán tomar las medidas más adecuadas para la protección de sus buques, tripulaciones y cargas. Lo que ha movido a BIMCO a desarrollar esta herramienta ha sido el deseo de proteger a sus miembros y de facilitarles el acceso a primas de seguro más reducidas. Continuaremos pidiendo a los aseguradores que den un trato preferente a las empresas que la utilizan y que ponen en práctica las prácticas de actuación recomendadas.

Finalmente, BIMCO continuará apoyando la colaboración entre los gobiernos, tanto en el terreno marítimo como en el terrestre. Pensamos que sería útil establecer, formar y mantener un sistema de Guardacostas en la zona y exploraremos las diferentes vías por las que esta iniciativa se podría materializar.



ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.