

Próximo quebradero de cabeza: Convenio de Lastre



Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

En esta inacabable cadena de normas marítimas internacionales que van entrando en vigor, parece que el siguiente eslabón va a ser el Convenio de la OMI sobre Gestión de Aguas de Lastre (o, en sus siglas inglesas, BWM) de 2004. Han ratificado este convenio, hasta la fecha, 38 Estados, cuyas flotas suman el 30,38% del arqueo bruto de la flota mercante mundial. Las condiciones que se establecieron para su entrada en vigor fueron un mínimo de 30 países (condición ya cumplida) cuyas flotas sumasen el 35% del GT mundial.

No lo han ratificado aún países como Panamá (20,9% del GT mundial), Hong Kong (7,6%), Singapur (5,7%), Bahamas (4,7%), Malta (4,4%), Grecia (4,0%), China (3,8%), Reino Unido (2,9%), Chipre (1,9%), Italia (1,7%) o Japón (1,7%), por citar sólo los primeros. Bastaría con la ratificación de uno o dos de estos Estados para que se cumpliesen las condiciones y el BWM entrase en vigor un año después. Por tanto, muchos prevén que, en la segunda mitad de 2015, el sector marítimo en su conjunto, y cada una de las empresas navieras, tendrán que abordar la puesta en práctica de este instrumento internacional.

Sin menospreciar en absoluto los bien conocidos y loables fines medioambientales del BWM, parece haber un amplio consenso en valorarlo como uno de los convenios peor concebidos de los que se han adoptado en la OMI. Como prueba, basten las preocupaciones manifestadas por la Cámara Naviera Internacional (ICS) que tiene, como uno de sus objetivos prioritarios, promover la ratificación por todos los Estados de los convenios marítimos internacionales, como medio para asegurar la mayor uniformidad posible de la normativa marítima internacional.

Como insólita excepción a esta norma general, el pasado 8 de abril, ICS emitió una nota de prensa en la que lamentaba la falta de receptividad mostrada por los Estados marítimos en el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI a las advertencias de ICS sobre los graves problemas técnicos que es previsible se deriven de la entrada en vigor del BWM 2004 y que concluía que "El sector naviero mantiene que son necesarios una serie de cambios legales para que el régimen de gestión de lastres sea verdaderamente global y adecuado a su finalidad

(entre otros, hacer obligatoria la aplicación de las directrices de la OMI sobre homologación de los equipos). Se trata de cambios relativamente simples y que podrían ser acordados por los gobiernos en un plazo breve. El sector se propone presentar en la próxima reunión del MEPC (octubre 2014) una nueva propuesta completa, detallando sus preocupaciones y proponiendo un posible camino a seguir. Entretanto, ICS no puede recomendar que otros Estados miembros ratifiquen el convenio BWM hasta que se hayan aplicado medidas que resuelvan las preocupaciones que se han puesto de manifiesto".

Ayoyando plenamente este planteamiento de ICS, organización a la que pertenecemos, desde ANAVE advertimos a las empresas navieras que no deben confiar en el éxito que pueda tener este llamamiento a la racionalidad. Las navieras deben prepararse para el caso, perfectamente posible, de que tengan que tomar decisiones clave (y muy costosas) ya en 2015 sobre la aplicación del BWM en cada uno de sus buques. Por ello, ANAVE ha establecido un grupo de trabajo para auxiliar todo lo posible a sus empresas asociadas en esta compleja tarea.

Editorial

Próximo quebradero de cabeza: Convenio de Lastre

3

Noticias Marítimas

Situación del mercado 4

Nacional 9

Internacional 16

Foto portada: Proyecto de buque de suministro de GNL desarrollado por Suardiaz.

anave.es



Boletín informativo de Anave nº 546 mayo 2014

Actividades

29 ANAVE

30 Agenda del mes

Tribuna Profesional

23 Suardiaz: remotorización de car carrier y desarrollo de gabarra para bunker LNG. La flota mercante mundial en 2013.

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Encuesta a los marinos, ¿por qué deciden hacerse a la mar?