

Discurso del presidente de BIMCO, Anastasios Papagiannopoulos, a las navieras españolas

Muchas gracias por invitarme a este acto. Siempre me complace reunirme con mis colegas del sector para obtener información y aportaciones para nuestro trabajo en BIMCO y difundir nuestras actividades.

Le prometí al Sr. Aznar que diría unas palabras sobre BIMCO y los retos que vemos por la proa.

Espero que la mayoría de ustedes conozcan a BIMCO, al menos por nuestro trabajo en materia de contratos marítimos. En nuestra última reunión en Nueva York, que celebramos en colaboración con la Asociación Estadounidense de Derecho Marítimo, aprobamos un nuevo contrato estándar de suministro de combustible y una hoja de términos estándar para la financiación sindicada de buques. También nos hemos embarcado en la revisión de la póliza de fletamento GENCON, que estoy seguro de que la mayoría de ustedes conocen. Será un trabajo delicado en el que, en particular, analizaremos la cláusula 2ª sobre la responsabilidad del naviero.

Pero BIMCO hace mucho más que contratos. Como todos ustedes saben, hay dos áreas que tienen un impacto enorme en el sector del transporte marítimo ahora y en el futuro: la digitalización y el medio ambiente. BIMCO está muy activo en ambos temas.

En la OMI estamos trabajando para que se escuche la voz del sector, para garantizar una aplicación práctica del límite mundial de azufre en 2020. Es vital mantener unas reglas de juego uniformes, a pesar de la incertidumbre que estas nuevas reglas introducen en el mercado. Cómo será el mercado del transporte marítimo el 1 de enero de 2020 es todavía difícil de predecir. Pero trataremos de convencer a los reguladores de que las



● **Anastasios Papagiannopoulos** es presidente del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) desde mediados del pasado

año. Es consejero delegado de la naviera griega Common Progress desde su creación en 1984 y tiene más de 37 años de experiencia en sector del transporte marítimo.

● **En la actualidad** es, además, miembro electo del Comité de Documentación de BIMCO, desde 1998; del Comité Griego de DNV, desde 2014; y forma parte del Comité ejecutivo de la Cámara Naviera Internacional (ICS) desde 2006. Ha formado parte del Consejo de Administración de la Unión de Navieros Griegos desde 1996 y de su Comité ejecutivo desde 2006, incluido el cargo de presidente del Comité de Protección y Asuntos laborales para los Trabajadores del Mar.

● **Es máster y doctor en Economía** por el Queen Mary College de Londres. Tiene otro máster en Integración Europea de la Universidad de Reading y es licenciado en Derecho por la Universidad Nacional de Atenas.

reglas se deben aplicar uniformemente, para mantener la igualdad de condiciones, con vistas a sancionar a las compañías que intencionadamente intenten eludir el límite de azufre para su propio beneficio.

Recientemente, se ha acordado un nuevo objetivo para la reducción de emisiones de CO₂: una reducción del 50% para 2050 en comparación con 2008 en valores absolutos. Sobre este asunto, BIMCO tiene un mensaje relativamente optimista: creemos que este objetivo es ambicioso, pero no imposible, aunque sí requerirá grandes inversiones en investigación y tecnología.

La buena noticia es que estamos en el camino correcto. En nuestra opinión, las emisiones del transporte marítimo alcanzaron su punto máximo en 2008. ¿Cuántos otros sectores pueden afirmar eso? Pero, para alcanzar el objetivo establecido para 2050, debemos invertir en investigación y tecnología, y debemos colaborar con los puertos, donde vemos posibles grandes mejoras de eficiencia. El objetivo final es la descarbonización completa y, obviamente, eso actualmente no es posible con los combustibles fósiles.

La digitalización es la otra gran ola que golpea a la industria. Pero tal vez no debería decir «golpea», porque es una ola a la que simplemente debemos subirnos. Para beneficiarnos de la digitalización, necesitamos extender la estandarización en el sector marítimo. BIMCO tiene varias iniciativas en curso con este fin.

Estandarizar la documentación relacionada con una escala en puerto es un

aspecto clave. Puedo darles un ejemplo de papeleo excesivo: en un viaje desde Helsinki en Finlandia, con escalas en Gdansk, Bremerhaven y Aarhus, antes de llegar finalmente a Rotterdam en los Países Bajos, el capitán tiene que rellenar y enviar un total de 158 formularios para completar el viaje y las cuatro escalas en puerto. Este análisis de los documentos necesarios en un viaje de corta distancia fue efectuado por la Autoridad Marítima Danesa, dentro del proyecto EfficienSea2, en el que participó BIMCO.

Como respuesta, BIMCO tiene en pruebas un nuevo prototipo de Modelo de Informe Marítimo que permite una reducción del 80% de la documentación requerida para efectuar las mismas escalas en puerto. La clave está en asegurar que cada tipo de información que un barco necesita compartir, esté marcada con una referencia única, una etiqueta, que los desarrolladores de software deben usar.

El uso de una norma estándar global para etiquetar información en sistemas de software, como el nombre del barco o el número de tripulantes, puede asegurar que la información transmitida por el barco siempre termina en la 'caja' correcta en el extremo receptor, sin importar quién sea el destinatario. Al establecer una norma estándar para algo tan simple como asignar nombres a las cosas, abrimos un gran potencial para nuevas soluciones de software.

En los últimos años, BIMCO también ha aumentado su visibilidad como analista del mercado de fletes. Antes de concluir mis comentarios, me gustaría darles una breve actualización sobre la visión de BIMCO de las condiciones actuales del mercado.

Desde nuestra perspectiva, la buena noticia es que la situación macroeconómica es buena, probablemente tan buena como es posible. El crecimiento económico mundial parece estar en camino de alcanzar su nivel más alto desde 2011, con indicadores en todo el mundo que indican una expansión saludable, pero a



Anastasios Papagiannopoulos / ANAVE.

un ritmo más lento en comparación con los niveles vistos en la última mitad de 2017. Ésta es una buena noticia para todos los sectores del transporte marítimo.

Pero la situación política actual, particularmente en los Estados Unidos, ha introducido algunas incertidumbres. El mercado de los buques tanque es una de las áreas en las que las incertidumbres políticas han golpeado recientemente, como se ha visto al reintroducir Estados Unidos las sanciones a Irán. En general, nuestro pronóstico para el mercado de buques tanque para 2018 no ha cambiado desde hace medio año, lamentablemente. Por-

que es un pronóstico en el que los petroleros de crudo van a seguir perdiendo dinero este año y los petroleros de productos como mucho llegarán a un punto de equilibrio de explotación.

¿Cuándo mejorarán los mercados?, podrían Uds. preguntar. ¡Buena pregunta, podría yo responder! Durante la conferencia Posidonia 2018, hace apenas unas semanas, el panel de energía de BIMCO debatió precisamente eso, entre otras cuestiones urgentes. La sobrecapacidad vuelve a ser un problema, pero lo más importante es que, por el momento, la demanda de buques tanque está creciendo muy lentamente, si es que lo hace.

BIMCO cree que esto tiene que ver, todavía, con stocks demasiado altos de crudo y productos en todo el mundo. Para ambos segmentos de petroleros, esperamos que la segunda mitad de 2018 sea mucho mejor que la primera. En el corto plazo, la demanda ahora también está en aumento, ya que la temporada de mantenimiento de las refinerías ya ha llegado a su fin. A más largo plazo, pensamos que los petroleros de crudo tendrán que esperar hasta la segunda mitad de 2019 para ver un mercado de fletes firme. Los petroleros de productos puede que disfruten de días mejores antes, ya que el crecimiento de la flota en ese mercado es menor.

Como armador de graneleros, ese mercado está más cerca de mi corazón y mi mente. El mensaje clave de BIMCO es que el segmento

del transporte de graneles sólidos continúa en vías de recuperación, ya que la demanda continúa creciendo algo más que la flota, mientras que el desgace y los encargos se mantienen moderados.

Pero, dicho esto, deberíamos evitar aumentar la cartera de pedidos comprando nuevos barcos en 2019 y 2020, si queremos evitar desequilibrar el mercado.

Lo que podría trastornar la recuperación es la inminente guerra comercial entre EE.UU. y China que ya ha causado mucha conmoción, incluso dentro del segmento del transporte de graneles sólidos. Aunque todavía no es oficialmente una guerra comercial, la incertidumbre que crea entre las compañías navieras es muy real.

Finalmente, me gustaría desearles a todos un gran día, una gran reunión y un año rentable.

Muchas gracias por su atención.