

Navieras frenarán traspaso de crudo venezolano en alta mar

El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (Bimco), la mayor de las asociaciones navieras internacionales del mundo, prepara una cláusula para fletamentos que dará por terminado el contrato si un buque apaga el Sistema Automático de Identificación (AIS).

El AIS transmite información sobre un barco, incluida su identidad y posición. “No debe apagarse ni desactivarse en ningún momento que no sea por razones de seguridad y protección muy específicas”, dice un comunicado de Bimco.

Una de las excepciones es evitar ser detectado por piratas en zonas de alto riesgo, según reportó el portal Primer Informe.

Transferencia “a oscuras”

Durante los últimos dos años, los buques petroleros que comercian petróleo venezolano siguieron un patrón de conducta. Apagaban sus sistemas AIS para efectuar, “a oscuras”, transferencias de petróleo de barco a barco en alta mar.

El nuevo buque cargado con crudo venezolano luego entregaba la carga en algún puerto escondiendo su origen relacionado con PDVSA.

También, los buques involucrados en el comercio de hidrocarburos con PDVSA hacen largas travesías con el sistema AIS apagados.

Se prevé que la medida entre en vigencia el próximo mes de mayo, de acuerdo a la información publicada en la propia página web de Bimco.

“La cláusula de ‘desconexión’ de Bimco AIS para las partes en el acuerdo está prevista para su publicación en mayo”.

Lineamientos de la Ofac

La nueva disposición de Bimco responde a una recomendación de la Oficina de Control de Activos Extranjeros de Estados Unidos (Ofac, según sus siglas en inglés).

Ese organismo emitió un aviso sugirió a la industria naviera que debería desarrollar disposiciones contractuales respecto a la “desconexión” del AIS.

La intención era que la cláusula permitiera a los armadores,

fletadores y operadores, terminar contratos con cualquier parte que demuestre “un patrón de múltiples instancias de manipulación del AIS que es incompatible con Solas”.

Solas es el acrónimo en inglés para el Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar, establecido por la Organización Marítima Internacional. Esa que establece la obligatoriedad.

La nueva normativa de Bimco quiere establecer patrones de conducta, en concordancia con la propuesta de la Ofac. De esa forma no afectar embarcaciones por razones legítimas o la señal no ha podido transmitir o ser recibido por motivos ajenos al control de los propietarios.

La nueva cláusula Bimco abordará no solo el uso del AIS durante el viaje fletado, sino también antes del contrato.

Esto es importante porque las directrices de la Ofac se centran en identificar patrones en la manipulación del AIS por parte de los barcos. No solamente basarse en incidentes aislados “puntuales”.

La cláusula reconoce que puede haber razones legítimas por las que se ha interrumpido la señal AIS del barco.

La mayor organización naviera

Bimco es la organización de afiliación directa más grande del mundo para armadores, fletadores, intermediarios y agentes. En total, alrededor del 60% de la flota mercante mundial, medida en tonelaje, es miembro.

La organización tiene estatus de ONG y tiene su sede en Copenhague, Dinamarca. Además, cuenta con oficinas en Atenas, Singapur y Shanghai.

Tiene alrededor de 1.900 empresas que son miembros en 120 países. Desde los armadores más grandes del mundo hasta pequeños agentes portuarios locales y bufetes de abogados, Bimco representa una amplia gama de empresas y organizaciones marítimas, recordó el portal.

Con información de [Tal Cual](#).