



Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales
de Agentes Marítimos

NEWSLETTER N° 17

103° ANIVERSARIO

Centro de Navegación Uruguay (CENNAVE)

El pasado lunes 29 de Julio el Centro de Navegación conmemoró su 103° aniversario con un almuerzo en los salones del Radisson Victoria Plaza Hotel de Montevideo al mediodía. Al mismo concurren autoridades nacionales, representantes de las instituciones y organismos de nuestra comunidad marítima portuaria del Uruguay.



El Presidente de Centro de Navegación, Sr. Alejandro González enfocó su discurso en continuar trabajando en defensa de los intereses del sector marítimo, portuario y logístico, que coincide, como no puede ser de otra manera con los intereses generales del País.

Seguidamente los candidatos a Presidente con representación parlamentaria; Dr. Luis Lacalle Pou, Ing. Daniel Martínez, Dr. Pablo Mieres y en representación de Ec. Ernesto Talvi, asistió el candidato a Vicepresidente Prof. Robert Silva disertaron quiénes dejaron un mensaje a la comunidad en base al plan de gobierno de cada partido. Para finalizar el Presidente del Centro de Navegación hizo entrega de una placa en agradecimiento a la participación de cada uno de los candidatos.

Contenido

SOCIALES

103° Aniversario CENNAVE	Pg. 1
25° Aniversario de API	
Ensenada – México	Pg. 2
Arribo CMA-CGM WHITE SHARK	
a la TEC II – ICAVE	Pg. 3
AMANAC - Curso	Pg. 3
APAM –Nuevo reglamento de	
Ley general de aduanas	Pg. 4
Creación IFC – Perú	Pg. 5
Perú – Ley de cabotaje	Pg. 6

INFORMATIVO

PSC informe - detenciones	Pg. 7
LSCI en Sudamerica	Pg. 9
Veracruz lidera uso de	
blockchain en L.America	Pg. 10
Robo de carga global en 2018.	
Informe del TT Club	Pg. 11
Congestión de puertos: una	
amenaza para industria?	Pg. 12
MSC GÜLSÜN establece un	
nuevo récord	Pg. 15
Tasas utilización terminal de	
containers aumentarán	Pg. 15
Diez medidas para regular	
tráfico de contenedores	Pg. 17
Encuesta de confianza	Pg. 18
Allianz: las pérdidas totales del	
shipping para 2018	Pg. 20
¿Por qué los buques usan	
"babor" y "estribor"?	Pg. 23

CIANAM

www.cianam.org

Secretaría:

Centro de Navegación

TE: (54 11) 4394-0520

secretaria@cianam.org

La Administración Portuaria Integral de Ensenada – México - celebra su Aniversario XXV



El pasado 28 de junio la Administración Portuaria Integral de Ensenada, celebró su aniversario número 25. El evento tuvo lugar en el jardín del salón Cuatro Vientos de esta ciudad, contando con la asistencia de la comunidad portuaria, así como la presencia de Héctor López Gutiérrez, Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y de Francisco Javier Fernández Perroni, Director General de Marina Mercante.

El evento contó también con la asistencia de los ex directores de API Ensenada, Pablo Medina y Carlos Jauregui.



Héctor López tomó la palabra, resaltando que Marina Mercante se está enfocando en promover mejores condiciones de desarrollo de los puertos marítimos y por consecuencia la oportunidad de un mayor crecimiento económico.

Más adelante Miguel Angel Andrade, Director de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros, habló del importante crecimiento que ha tenido el puerto de Ensenada en los últimos años, lo cual en gran medida se debe a la valiosa labor que ha realizado API.

Miguel Ángel Andrade entregó un reconocimiento a la Administración Portuaria Integral de Ensenada, el cual fue recibido por su directora, Luz Alicia Iturbe de Garay.

Por parte de la Directora General de API, se brindó un mensaje a los colaboradores que han formado parte importante del puerto a través de los años y les entregó un reconocimiento a los empleados con más de 20 años de labores.

Arribo del Buque WHITE SHARK de CMA - CGM a la TEC II – ICAVE



El 1 de julio de este año el buque portacontenedores “WHITE SHARK” de la línea naviera CMA – CGM atracó en el Muelle “12” de la nueva terminal de ICAVE en Bahía Norte; iniciando así la operación de la primera etapa de la obra de ampliación y modernización del puerto de Veracruz.

El área total de la ampliación asciende a 1,113 hectáreas, de las cuales 626 se ubican en tierra y 487 en agua; duplicando la extensión del puerto Pie. Bernardo Vela, Jorge Magno Lecona, Adrián Aguayo actual conformado por 554 hectáreas tierra – mar. Posterior al atraque del buque se llevó a cabo la descarga oficial del primer contenedor en la TEC II.

AMANAC - Curso “Introducción al Transporte Marítimo de Mercancías”

A medida que el comercio internacional, así como las industrias marítima y portuaria se desarrollan en México y en el mundo, se ha detectado la gran necesidad de aquellos que se inician en el medio para conocer términos, conceptos, actividades, servicios y funciones, que se requieren en el día a día.

Actualmente, existe un gran desconocimiento de esta actividad, a pesar de su importancia en el manejo de la carga, la logística y su contribución al desarrollo económico.

Tratar de abarcar un conocimiento profundo de la industria y comercio marítimo en un sólo curso no sería posible, por lo que es importante señalar que este no pretendió ser exhaustivo.

En él se trataron una amplia variedad de conceptos, los cuales requieren en todos los casos de un mayor análisis.

En el curso se dieron a conocer y comentaron conceptos y temas básicos que sirven de inicio para el estudio del comercio marítimo.

AMANAC desarrolla una alta gama de programas de capacitación adecuados a las necesidades del personal de las empresas del sector marítimo y portuario.



APAM manifiesta: “el nuevo reglamento de la ley general de aduanas entorpecerá el comercio exterior”

Una de ellas son los excesivos requisitos para desarrollar actividades como Operador de Comercio Exterior.

Recientemente tras una invitación de la congresista Ana Maria Choquehuanca, presidenta del grupo de trabajo para el impulso de la Competitividad de la Comisión de Comercio Exterior del Congreso de Perú, diversos gremios empresariales, entre ellos la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM) fueron invitados para dar a conocer sus observaciones al proyecto de reglamento de la Ley General de Aduanas. En tal sentido, de acuerdo a normas y prácticas internacionalmente aceptadas, además del análisis comparativo con lo implementado en general por otros países de la región o del ámbito internacional, nos cabe realizar los siguientes comentarios:

- a) Los principios internacionales recogidos, entre otros, por el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas y el Convenio de Facilitación del Transporte Marítimos (Convenio FAL) de la Organización Marítima Internacional y sus normas complementarias, organizaciones Internacionales de las cuales el Perú es signatario, alientan a la facilitación del comercio y la unicidad de las prácticas aduaneras, entre ellas cabría tomar en cuenta las declaraciones e inscripciones a los efectos que los particulares vean simplificadas sus gestiones y se eviten repeticiones que podrían estar alcanzadas por un único sistema. La actividad del agente marítimo es indivisible, por lo que no se observa beneficio o ventaja alguna en repetir las registraciones y asimismo exigir requisitos adicionales o disímiles para su actuación entre distintos estamentos del Estado.
- b) Las garantías de actuación no deben repetirse — entendemos que existen otras cauciones a favor del Estado- ni tampoco constituirse en un obstáculo insalvable que limite la normal actuación de los particulares dedicados al comercio en general y en este caso de los agentes marítimos en particular. Adicionalmente, bajo el entendimiento que los agentes marítimos son los representantes de los transportistas marítimos cuyos buques operan en los puertos peruanos, no detentan interés económico sobre las cargas. Por dicho motivo, parecería -sin olvidar que se trata de una repetición de cauciones- que se están estipulando montos excesivos para el resguardo de las declaraciones aduaneras de los agentes.
- c) Cabe considerar que los agentes marítimos son comerciantes y empresas privadas. Entendemos que establecer un sistema de scoring público o información de naturaleza comercial, claramente afecta la libre interacción entre empresas competidoras y establecería distorsiones en un mercado de por sí volátil y sujeto a una importante pugna por la clientela. Claramente vemos esa propuesta como un tema que excede la normal materia aduanera.
- d) Las normas aduaneras no deberían generar requisitos contradictorios con la actividad en general o exigencias preexistente por el Estado. Vemos como un gravamen excesivo y contrario a la práctica habitual, la destinación de personal exclusivo para la atención de temas aduaneros. Volvemos a insistir sobre la indivisibilidad de la actividad del agente marítimo.
- e) Con respecto a las cuestiones operativas relacionadas con la presentación del Manifiesto, es dable considerar que esta documentación es el vínculo natural del buque con las autoridades aduaneras del puerto. En ella y de acuerdo a las normas generales sobre el transporte (Ej- Reglas de la Haya o La Haya Visby), se procede a declarar el listado de la carga que opera en ese buque. El agente en este caso, como

representante del buque, procede a transmitir a las autoridades en forma textual la información recibida sobre la relación de carga, descarga, permanencia y otras destinaciones.

- f) El cúmulo de operaciones, las necesidades logísticas cambiantes, y demás imprevistos, hacen que resulte menester corregir o enmendar dicha documentación. Por tanto, ante esa necesidad operativa inevitable para los agentes marítimos, no se observa justificable que se le impongan sanciones por corrección de manifiestos debido a causas ajenas a su voluntad o gestión.
- g) Adicionalmente, vemos como algo inusual y claramente incompatible con las normas del comercio marítimo mundial, que se califique hacia la comunidad la actividad del agente de acuerdo a situaciones normales y que hacen a su actividad de representante de un tercero, en este caso el buque.
- h) Por otro lado, debemos puntualizar que el tema específico de anticipación de los manifiestos es una práctica usual en el tráfico de contenedores, pero no así en el de graneles, en cuyo caso se acostumbra a realizar al momento de la descarga o con una brevísima anticipación.
- i) Por último, resaltando el apoyo que en nuestra actividad debemos guardar con las autoridades que deben llevar adelante sus responsabilidades, consideramos de mucha importancia que se tenga en cuenta la opinión de los agentes marítimos a los fines de encontrar un justo equilibrio entre control y facilitación, con el fin de no afectar la logística marítima y lograr procedimientos adecuados en cuanto a su posibilidad de cumplimiento en los temas relativos a la gestión de un buque, sin afectar el ejercicio de las funciones propios de los organismos del Estado.



Crean el Centro de Fusión de la Información Marítima – Perú para Latinoamérica

12 Agosto, 2019

Se publica en la edición de normas legales del 11/08/2019 la Resolución Directoral N° RD. 504-2019 MGP/DGCG del 1° de agosto del 2019, mediante el cual se crea el Centro de Fusión de la Información Marítima – Perú para Latinoamérica (IFC – Perú), cuya finalidad será la colección y análisis de la información sobre actos ilegales y temas relevantes marítimos en la región, con el objeto de producir información precisa, confiable, imparcial y utilizable sobre seguridad y protección marítima.

Así mismo, se establece un Plan Piloto para la implementación del IFC-Perú a fin de determinar las capacidades de integración de la información y que pueda mostrar el panorama situacional del entorno marítimo regional.

Se precisa que los capitanes de las naves de bandera nacional y extranjera informarán en forma voluntaria la ocurrencia de robos, asaltos y cualquier delito que se desarrolle en el ámbito marítimo a través del siguiente correo electrónico: FC_Peru_Latinoamerica@dicapi.mil.pe.

Gobierno de Perú aprobó el reglamento de la ley de cabotaje marítimo

Norma incluye a las unidades flotantes de GNL y al transporte marítimo de carga y pasajeros



Este martes 6 de agosto, el Gobierno de Perú aprobó el reglamento de la ley de cabotaje marítimo, con el objetivo de promover y facilitar una alternativa competitiva de transporte de pasajeros y de carga en la costa peruana, informó *Andina*.

Mediante Decreto Supremo N° 029-2019-MTC, publicado en el Diario Oficial El Peruano, se aprobó dicho reglamento que consta de dos títulos, cuatro capítulos, 26 artículos y tres disposiciones complementarias transitorias.

Dicho reglamento atañe a todas las personas naturales o jurídicas, de derecho público o privado y entidades de la administración pública vinculadas al transporte marítimo de pasajeros y de carga en la costa peruana.

Además, incluye a las operaciones de unidades flotantes de almacenamiento en puertos marítimos peruanos, destinados para la recepción y regasificación de gas natural licuado (GNL) y posterior entrega a los usuarios.

No obstante, se excluye de los efectos del reglamento al transporte marítimo de graneles líquidos, distintos al gas natural licuefactado.

Difusión de reglamento

A su vez la norma dispone la publicación del reglamento aprobado en los sitios web del Estado Peruano, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio de Economía y Finanzas, del Ministerio de Energía y Minas, del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

Cabe recordar que el 13 de septiembre de 2018 el Poder Ejecutivo emitió el Decreto Legislativo N° 1413 (Ley de cabotaje) para promover y facilitar el transporte marítimo de cabotaje de pasajeros y de carga en la costa peruana, por lo cual solo faltaba la publicación del reglamento.

En ese sentido, la ley indica que el cabotaje marítimo de pasajeros y de carga es realizado por persona natural o persona jurídica constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero y que haya obtenido el correspondiente permiso de operación de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Para realizar el cabotaje marítimo las naves deben contar con la certificación de clase otorgada por una clasificadora, miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), y contar con coberturas de protección e indemnización o responsabilidad civil.

De acuerdo con la normativa nacional y los convenios internacionales, las naves y la prestación del servicio cumplen con las disposiciones de seguridad, protección y de conservación del medio ambiente acuático.

Por Mundo Maritimo 06 de Agosto de 2019

Viña del Mar informa 62 detenciones sobre el informe del PSC de 2018

15/05/19

El Acuerdo de Viña Del Mar publicó su informe anual de PSC para 2018. Es decir, se encontraron un total de 5,365 deficiencias, de las cuales 3,551 fueron rectificadas. Esto marca un nivel de cumplimiento del 66,19%. Además, los principales problemas consideraron motores auxiliares con 5.21% y marcas de francobordo con 4.09%.

Número de deficiencias

Según el informe, Argentina logró la rectificación de la mayoría de las deficiencias en sus controles de PSC, con 1.204, de los cuales 881 fueron rectificadas, un porcentaje del 73,17%. Colombia ocupa el segundo lugar con 965 deficiencias y 691 rectificaciones (71.61%). Chile y Brasil llegan a completar el top 4. A saber, Chile encontró 725 deficiencias, con 497 rectificaciones (68.55%), con Brasil reportando 1655 deficiencias y 1095 rectificaciones (66.16%).

Principales deficiencias reportadas

En cuanto a los tipos de deficiencias encontradas, Viña del Mar señala que la principal tiene que ver con el motor auxiliar, con 5.21%. Después viene marcas de francobordo con 4.09% y basura con 3.86%.

Las 10 principales deficiencias encontradas son las siguientes:

1. Motor auxiliar - 5,21%;
2. Marcas de francobordo - 4.09%;
3. Basura - 3.86%;
4. Publicaciones náuticas: 2,24%;
5. Entrenamiento e instrucciones a bordo - 2.14%;
6. Medidores, termómetros, etc. - 2.01%;
7. Motor principal de propulsión - 1.91%;
8. Generador de Emergencia-Fuente de energía de emergencia - Generador de emergencia - 1.66%;
9. Plan de gestión de basura: 1,45%;
10. SOPEP - 1.43%.

Number of inspections by most relevant types of ships

Ship type	Inspections	Initial	Initial with deficiencies	Deficiencies	% of Inspections with Deficiencies	Detentions	% Detentions
BULK CARRIER	4,407	3,558	842	2,379	10.69%	14	0.18%
CONTAINER SHIP (FULLY CELLULAR)	1,204	1,016	169	482	2.15%	4	0.05%
GENERAL CARGO SHIP	707	530	155	536	1.97%	11	0.14%
CHEMICAL/PRODUCTS TANKER	951	798	141	387	1.79%	2	0.03%
PRODUCTS TANKER	249	187	54	238	0.69%	8	0.10%
OPEN HATCH CARGO SHIP	255	209	44	109	0.56%	0	0.00%
REFRIGERATED CARGO SHIP	139	108	44	135	0.56%	2	0.03%
LIVESTOCK CARRIER	116	73	43	286	0.55%	4	0.05%
VEHICLES CARRIER	374	344	40	80	0.51%	1	0.01%
ORE CARRIER	148	121	24	56	0.30%	0	0.00%
PASSENGER/CRUISE	167	153	22	49	0.28%	0	0.00%
TUG	36	23	15	74	0.19%	2	0.03%
FISHING VESSEL	32	20	14	80	0.18%	3	0.04%
LPG TANKER	126	116	13	35	0.17%	0	0.00%
CRUDE OIL TANKER	197	185	12	21	0.15%	0	0.00%
LNG TANKER	56	50	11	11	0.14%	0	0.00%
CHEMICAL TANKER	45	36	11	22	0.14%	0	0.00%
WOOD CHIPS CARRIER	56	49	9	11	0.11%	0	0.00%
RO-RO CARGO SHIP	30	15	9	49	0.11%	1	0.01%

Inspecciones por tipos de buques más relevantes.

Con respecto a tipos específicos de embarcaciones, el informe indica que los graneleros tuvieron la mayor cantidad de inspecciones con 4,407, con 2,379 deficiencias encontradas. Además, se realizaron 14 detenciones, lo que representa un porcentaje del 0,18%.

Los buques portacontenedores experimentaron 1.204 inspecciones, con 482 deficiencias encontradas, lo que condujo a un total de 4 detenciones (0.05%).

Se realizaron 707 inspecciones en buques de carga, registrando 536 deficiencias y 11 detenciones (0,14%), mientras que 951 inspecciones se realizaron en petroleros / productos químicos. Se encontraron 387 deficiencias, que condujeron a 2 detenciones (0,03%).

Inspecciones por edad del buque

En lo que respecta a la edad de los buques, se realizaron 2.814 inspecciones en buques de 6-10 años de edad, con 14 detenciones notificadas (0,50%).

Los buques entre 0 y 5 años experimentaron 2,398 inspecciones, lo que condujo a 6 detenciones (0.25%).

Los tres primeros cierran con embarcaciones de 11-15 años, en las que se realizaron 1.402 inspecciones y se informaron 7 detenciones (0,50%).

Number of inspections by ship age

Ship age	Inspections	Detentions	% Detentions
6 TO 10 YEARS	2,814	14	0.50%
0 TO 5 YEARS	2,398	6	0.25%
11 TO 15 YEARS	1,402	7	0.50%
16 TO 20 YEARS	701	3	0.43%
20 TO 25 YEARS	241	2	0.83%
26 TO 30 YEARS	112	6	5.36%
31 TO 35 YEARS	60	1	1.67%
36 TO 40 YEARS	58	6	10.34%
OVER 41 YEARS	91	17	18.68%
	0	0	
Total	7,877	62	0.79%

Medidas adoptadas

Para mitigar las deficiencias encontradas, las siguientes recomendaciones fueron las más comunes:

- Capitán instruido para rectificar las deficiencias antes de la salida - 2,423;
- Rectificar las deficiencias en 14 días: 1,582;
- Rectificar las deficiencias en el próximo puerto - 424.

STATISTICS ON MEASURES ADOPTED

Codes	Measure adopted	Number of actions
17	Master instructed to rectify deficiencias before departure	2,423
16	Rectify deficiencias within 14 days	1,582
15	Rectify deficiencias at next port	424
99	Others	390
18	Rectify non-compliance within 3 months	320
30	Ship detained	225
27	Ship denied entry into port	1
	Total	5,365

Mientras el Pacífico mejora su nivel de conectividad marítima, los países de la costa este empeoraron en sus indicadores

Por Emiliano Galli 25 julio, 2019

La costa oeste de América del Sur mejoró su índice de conectividad de transporte marítimo de línea en 2019 (LSCI, en inglés), según relevamientos de la Unctad, en tanto que la costa este empeoró su nivel de conexión con las redes del transporte marítimo.

“La posición de un país en la red mundial de transporte de contenedores (su conectividad) es un importante factor determinante de sus costos comerciales y su competitividad”, dijo el jefe de logística comercial de la Unctad, Jan Hoffmann.



Según el reciente relevamiento, Colombia es el país con mejor conectividad de la región (puesto 34/178), seguido por Perú (38) y Chile (44).

Sin dudas la Alianza del Pacífico y la cantidad de acuerdos comerciales que proliferan en los países de la costa oeste se reflejan en este nivel de crecimiento. En tanto, la costa este deberá esperar que, eventualmente, el acuerdo entre el Mercosur y la Unión Europea –con el incremento del comercio asociado– se vea además reflejado en más y mejores servicios marítimos.

Las dos costas

Los tres países de la costa oeste sudamericana superan a las tres principales economías con litoral fluvio-marítimo de la costa este, donde Brasil lidera (48), seguido por la Argentina (54) y Uruguay (59). Por último, Paraguay se ubica en el puesto 176, afectado principalmente por su naturaleza mediterránea.

Si se toma la evolución de los últimos 10 años, para las economías sudamericanas relevadas, se nota una tendencia: sólo los países del Pacífico mejoran su nivel de conexión por mar con el resto del mundo, mientras que los del Atlántico retrocedieron.

Así, Perú fue el que más avanzó entre 2009 y 2019, mejorando 14 posiciones: del 52° al 38°; Ecuador subió 11 puestos (63 a 52); Chile mejoró 9 puestos (53 a 44); y Colombia avanzó dos posiciones (36 a 34).

Las economías del Atlántico tuvieron en Brasil el peor retroceso: descendió 22 lugares (26 a 48). El dato no es menor, si se considera que Brasil era, 10 años atrás, el país mejor conectado de América del Sur.

La Argentina bajó 14 escalones (40 a 54), Uruguay 12 (47 a 59) y Paraguay 7 (169 a 176).

Medidos en porcentajes de mejora sobre la base de 2006 (100), Colombia mejoró un 18% su nivel de conexión regular directa por vía marítima; Ecuador 17,8%; Chile 17,7%, y Perú 10,8%.

Por otra parte, en la costa este, Uruguay mejoró un 8,2%; la Argentina un 4% y Brasil empeoró (-2%).

Costos y volúmenes

“Se ha demostrado empíricamente que contar con una conexión regular directa de envío ayuda a reducir los costos comerciales y aumentar los volúmenes comerciales”, dijo Hoffmann.

Las investigaciones realizadas por Unctad demuestran que la “ausencia de una conexión directa” impacta directamente en el valor de las exportaciones: son un 42% menor.

“El índice muestra que China ha mantenido su liderazgo como el país mejor conectado con otros por mar. El LSCI del país ha aumentado un 51% desde 2006”, destaca el informe de Unctad.

Cinco de las 10 principales economías mejor conectadas en 2019 se encuentran en Asia, con Singapur, Corea, Hong Kong y Malasia, que completan la lista de los cinco principales, según las métricas del índice.

El indicador que mide la conectividad de las economías se compone del número de empresas que prestan servicios regulares de transporte marítimo, la cantidad de estos servicios, el número de buques y sus recaladas mensuales, la capacidad total de transporte desplegada (medida en TEU) y el tamaño del buque más grande

Puerto de Veracruz y Tec de Monterrey lideran uso de blockchain en operaciones portuarias en Latinoamérica.

Hutchinson Ports México destacó que esta tecnología ayudará a facilitar el comercio internacional

A fin de testar la implementación de la tecnología blockchain en el Puerto de Veracruz, el Grupo CICE y Hutchinson Ports México han forjado una alianza con el Tecnológico de Monterrey, a través de la Escuela de Negocios y EGADE Business School, con el objetivo de incrementar la transparencia, conectividad, seguridad y eficiencia en sus procesos operativos, administrativos y logísticos, según informó Criptotendencias.

Al respecto, el líder del proyecto y director de la maestría en Finanzas de EGADE Business School, Igor Rivera explicó que “el Tecnológico de Monterrey tiene una iniciativa nacional de transformación digital, donde busca involucrar a la industria y a la academia en el diseño de soluciones a los retos de la nueva economía digital y, de esta manera, transmitir valor a la sociedad a través de sus profesores, alumnos y egresados”.

Mientras que el jefe de Innovación en Hutchison Ports México, Jorge Lecona, señaló que “la tecnología blockchain promete crear una nueva era en la logística, en donde los sistemas proporcionen una fuente única de la verdad y en donde los participantes en las cadenas logísticas puedan tener absoluta certeza en la información compartida, promoviendo la confianza entre las partes y facilitando el comercio internacional”.

En la misma línea, el director de Tecnologías de Grupo CICE, Genaro Méndez, sostuvo que “esta nueva era de la transformación digital, nos lleva hacia un entorno mucho más colaborativo; la tecnología blockchain nos permite la trazabilidad a lo largo de las actividades de operación y traslado de carga, ya que en un solo lugar se registran todos los eventos y transacciones y son visibles para todos. El seguimiento puntual y en tiempo real, se traducirá en eficiencia y principalmente, en un incremento en el nivel del servicio que percibirá el cliente”.

Puerto Inteligente

Cabe recalcar que la unión de empresas del sector privado con una institución educativa es parte del compromiso de la comunidad portuaria con la sociedad para impulsar la eficiencia y la transparencia de sus operaciones. De esa forma, este proyecto se realiza con miras a evolucionar a un ‘Puerto Inteligente’, a través de soluciones de sostenibilidad digital aplicadas a las cadenas de suministro nacionales que brinden a los usuarios del puerto un mejor servicio logístico con valor agregado.

El Tecnológico de Monterrey se suma a la iniciativa de explorar la tecnología blockchain de la comunidad portuaria de Veracruz proporcionando la experiencia de profesores y consultores expertos con una visión multidisciplinaria, con lo cual se facilita la ejecución del proyecto y, con ello, se hacen más eficientes las operaciones y se motiva la transparencia digital del puerto.

De esa manera, a través de la iniciativa con el Puerto de Veracruz, el Tecnológico de Monterrey busca apoyarse de la mayor referencia portuaria de México para desarrollar tecnología de vanguardia que agilice y promueva al comercio exterior nacional, atendiendo las continuas necesidades de competencia en el mercado internacional.

Por MundoMaritimo 09 de Agosto de 2019

Robo de carga global en 2018. Informe del TT Club

18/7/2019

El [TT Club](#) y [BSI Supply Chain Services & Solutions](#) se unieron nuevamente para producir un análisis del robo de carga durante todo el 2018, junto con algunos comentarios adicionales sobre la prevención de pérdidas para ayudar a aquellos que estén considerando cómo combatir esta amenaza constante.



Análisis de tendencia

Los peligros del robo de carga continúan afectando a las partes interesadas en toda la cadena de suministro global. Hay muchas facetas resultantes de este fenómeno. Además del costo financiero directo, hay consecuencias ocultas y, a menudo, más importantes relacionadas con la pérdida de la reputación del mercado y de la marca, que afecta a todas las partes interesadas. Además, existen costos sociales incalculables si se considera que los beneficios del robo de carga con frecuencia financiarán otros intercambios ilícitos.

Este segundo estudio destaca las tendencias predominantes tanto a nivel regional como global. En términos de los productos a los que se dirige, aunque no existe carga sin riesgo, en general, los alimentos y bebidas, el alcohol y el tabaco y los productos de consumo representan el 49% de toda la carga robada a nivel mundial. La electrónica y la ropa representan otro 12%, respectivamente, y en conjunto conforman los 5 principales productos seleccionados.

Como se señaló en el informe anterior, el modus operandi de la fraternidad criminal por región está bien establecido, con algunos picos intrarregionales en actividad.

Variaciones regionales

En Europa, más del 75% del robo de carga ocurre mientras está en tránsito; con tácticas de «cortar y agarrar» que representan el 50% de todas las pérdidas reportadas. Esto refleja una combinación de muy bajo número de lugares de estacionamiento seguros y falta de recursos para evitar este tipo de delitos en toda Europa.

Dada la gran cantidad de vehículos sin garantía estacionados en la región, los criminales no necesitan correr mayores riesgos al atacar las instalaciones de los almacenes. El Reino Unido representa un abrumador 86% de los incidentes reportados con robos realizados principalmente los martes, miércoles y jueves.

En Asia, China e India son los países donde se registra con mayor frecuencia el robo de carga. Los productos a los que se apunta con mayor frecuencia en la región son alimentos y bebidas, metales y productos electrónicos, muy probablemente influenciados por las condiciones del mercado local. Si bien prevalece el robo de carga en tránsito, la amenaza interna es más pronunciada, al igual que el riesgo de robo en las instalaciones del almacén.

La región de Medio Oriente y África sigue siendo afectada por siniestros menos sofisticados, pero más violentos. La carga en tránsito está fuertemente enfocada con tácticas como suplantar el personal encargado de aplicar de la ley, que a menudo se selecciona como un medio eficaz para obligar a los conductores a detenerse en el lado de la carretera. La corrupción en la región también juega un papel importante en los incidentes de robo de carga. Las cargas de alimentos y bebidas son las más comúnmente afectadas en toda la región.

En América del Norte hay dos tendencias intrarregionales distintas. La primera, relativa a los Estados Unidos y Canadá, evidencia una experiencia similar a la de Europa, con los perpetradores centrados en vehículos sin supervisión y sin vigilancia. La segunda tendencia son las tácticas mucho más agresivas y violentas empleadas por los delincuentes en México y los países centroamericanos. Los alimentos y bebidas y los productos de consumo encabezan la lista de productos básicos seleccionados en América del Norte para su robo.

Ninguna otra región sufre de una tasa más alta de secuestros de camiones que Sudamérica. Los incidentes de secuestro se registraron en casi todos los países de la región en 2018, mientras que Brasil representa el 68% de todos los incidentes registrados. El robo en tránsito representa más del 75% de todos los incidentes, y los martes, miércoles y jueves son los días más frecuentes. Al igual que en otros lugares del mundo, los productos preferidos de los delincuentes son los alimentos y las bebidas y los productos de consumo.

Riesgos internos

Una vulnerabilidad identificada por BSI y el TT Club a través del análisis de datos, fue el riesgo aparentemente creciente presentado por el «insider». Las personas demuestran ser el mayor activo de una organización, pero también, en ocasiones, un riesgo de vulnerabilidad sustancial. A medida que las organizaciones implementan medidas físicas y de procedimiento cada vez más sofisticadas para proteger sus activos de amenazas externas, el reclutamiento de personas con información privilegiada se convierte en una propuesta más atractiva para aquellos que intentan obtener acceso.

El informe considera esta exposición al riesgo en detalle y proporciona una serie de consideraciones prácticas y estrategias de mitigación. También destaca la importancia de la diligencia debida a través de la contratación y el mantenimiento de controles de gestión sólidos. Se recomienda que las organizaciones implementen capas de defensa, comenzando con aspectos físicos, seguidas de claros procedimientos y políticas de nivel de gestión. Se debe considerar la posibilidad de operar con un principio de menores privilegios, donde la información y el acceso se limitan a una «necesidad de saber».

Tener una política de comunicación sólida tanto interna como externa, respaldada por frecuentes reuniones informativas y programas de capacitación para empleados, se considera una estrategia clave para proteger a las empresas. Realizar evaluaciones exhaustivas de riesgos para determinar el panorama de amenazas y comprender las posibles exposiciones permitirá a las empresas la oportunidad de priorizar e implementar opciones de tratamiento de riesgos según sea necesario.

Es un mundo conectado

Del informe se desprende claramente que los perpetradores de robo de carga son sofisticados y determinados. Si bien numerosas organizaciones están haciendo un buen progreso en la lucha contra este tipo de delito, los delincuentes pueden adaptarse e implementar nuevas tácticas para lograr sus objetivos.

Al compartir el conocimiento y el asesoramiento en este informe, se espera que las partes interesadas directas en la cadena de suministro estén mejor posicionadas para proteger sus activos, mitigando los riesgos potenciales asociados con el robo de carga. Además, se convierte en una lectura recomendada para que la comunidad más amplia de la ley reconozca las conexiones con otros delitos, como el tráfico, la falsificación y el terrorismo.

Congestión de puertos: ¿una amenaza para la industria?

Artículo de Container xChange, Autor: Shaini

La congestión portuaria genera presión sobre los propietarios de carga, las líneas de envío y, a su vez, sobre la gestión portuaria. La Administración Portuaria necesita aumentar la eficiencia en el manejo de los barcos, expandir la infraestructura de los puertos y contratar más trabajadores. Estos factores obligan colectivamente a las compañías navieras a aumentar los costos operativos, ya que pueden perder su credibilidad para transportar mercancías en el momento prometido. La congestión también significa que la carga puede perder sus barcos o camiones de conexión a diferentes destinos y problemas de programación.

Una amenaza cada vez más peligrosa que enfrenta Maritime Logistics en este momento es la congestión de puertos. Es cuando los barcos que llegan al puerto no pueden cargar o descargar, ya que la capacidad del puerto ya está llena. La única opción para los barcos es hacer cola y esperar su turno para obtener un lugar en el puerto. El tiempo de espera promedio en los puertos aumentó, por ejemplo, en el puerto alemán de Bremerhaven aumentó de 45 a 55 horas. Hay una cadena de problemas que conducen a la congestión de puertos, que luego es seguida por su propio conjunto de malas consecuencias.

En este artículo, nuestro objetivo es discutir las razones detrás de la congestión de puertos y qué se puede hacer para resolver esta situación.

¿Cómo se ven afectadas las compañías navieras debido a la congestión?

Los puertos son una parte integral del comercio internacional. Según la UNCTAD, la logística marítima representa el 90% de la cadena de suministro mundial. Pero lo que bloquea la ejecución eficiente de actividades entre barcos y puertos es la congestión. Y esto significa que las compañías navieras están perdiendo tiempo y, en consecuencia, dinero. Algunos costos importantes, aparte del tiempo, serían el consumo de combustible y, en ocasiones, los accidentes. Cualquier otro costo que pueda surgir de esto es directamente proporcional al tiempo que el barco pasa en el puerto esperando. En 2012, la Oficina Nacional de Investigación Económica declaró que cuando los barcos no se descargan y están en tránsito, pagan entre el 0,6% y el 2% del valor de la mercancía todos los días.

Otro impacto de la congestión del puerto, el aumento del tiempo de espera de anclaje. Los barcos generalmente esperan en el anclaje antes de que puedan ingresar al puerto. Los anclajes son lugares donde los barcos pueden detenerse y protegerse del mal tiempo.

Sanciones



La demora está profundamente entrelazada con la congestión de puertos. La demora se cobra al propietario de la carga por no devolver el barco a la línea de envío dentro del tiempo acordado. Por lo general, se otorga un período de 3-5 días gratis para descargar y devolver el barco. Cualquier tiempo adicional más allá del tiempo acordado se llama "Laytime" y se cobra una multa. Nuestro blog sobre Demurrage and

Detention explica en detalle cómo se imponen estos cargos.

Si bien la demora es una penalidad por mantener los barcos por más tiempo, el propietario de la carga también debe pagar un recargo por congestión en el puerto a las líneas de envío. No hay una sola forma de calcular el Recargo. Por lo general, implica el costo de ejecutar el barco mientras se espera, como los gastos de combustible. Los barcos generalmente intentan viajar más rápido en el mar para compensar la demora en los puertos. El recargo se puede cobrar como un porcentaje de la carga o un porcentaje de un TEU.

Según el Comité de Transporte de la Cámara de Representantes y la Autoridad de Desarrollo de Metro Manila, Filipinas perdió 2.5 mil millones (42 millones de euros) de pesos filipinos por día en el año 2014 debido a la congestión del puerto. La Autoridad Portuaria de Chittagong (CPA) en India, informa que las empresas de envío podrían perder 80 millones de rupias (10 millones de euros) al mes debido a la congestión.

¿Dónde comienza la congestión de puertos?

La globalización ha sido un importante contribuyente al aumento de la logística mundial. El desarrollo de la tecnología, el aumento de la producción mundial se ha multiplicado enormemente, lo que lleva a la distribución de estos productos en todo el mundo. La competencia en los mercados hace que los vendedores aumenten su capacidad competitiva e intentan enviar sus productos a los clientes en mercados que están más allá de su alcance, lo cual es posible gracias a la tecnología y a la logística. Este aumento de la demanda ha disparado el nivel de los bienes que se transportan en todas las direcciones, contribuyendo eventualmente a la congestión portuaria.

Para satisfacer esta demanda global, la línea de envío más grande del mundo, Maersk, ha aumentado constantemente el tamaño de su flota. A partir de julio de 2019, Maersk tiene capacidad para 4 millones de TEU, de los cuales 2,3 millones son de propiedad y 1,8 millones de capacidad autorizada. 31 de los barcos de Maersk tienen una capacidad de 18000 TEU cada uno. Maersk posee el 18.5% de la flota mundial de contenedores mercantes.

Si bien las empresas de todo el mundo han ampliado las capacidades comerciales y las líneas de envío han ampliado sus flotas, los puertos no han pasado por ninguna transición para gestionar la demanda entrante. La infraestructura y la fuerza laboral no han experimentado un crecimiento significativo.

Además de la causa raíz identificada aquí, tenemos importantes bloqueos relacionados con puertos que causan congestión,

- **Incertidumbre en el ingreso de bienes:** aunque la administración del puerto hace todo lo posible para evaluar el nivel de los bienes que llegan al puerto, el cálculo podría diferir cuando los barcos llegan al puerto. El problema ahora es que el puerto no tiene suficiente espacio para contener estos barcos. Lo que nos lleva a la siguiente razón.
- **Falta de mano de obra:** el puerto podría no tener suficientes trabajadores para ayudar con el remolque, el pilotaje y la limpieza de los barcos del puerto. Los bajos salarios y el maltrato son algunas de las razones por las cuales se sabe que los trabajadores abandonan la industria. Los trabajadores también hacen huelgas exigiendo mejores salarios, que es un trabajo no realizado en los barcos.
- **Equipo de carga y descarga:** debido a los abrumadores barcos en el puerto, puede que no haya suficiente equipo de carga / descarga para ayudar a todos los barcos.
- **Esclusas:** puede haber un conjunto de esclusas que un barco debe atravesar antes de que pueda atracar, y es probable que ocurra congestión aquí, ya que muchos buques esperan pasar por las esclusas.
- **Despacho de aduana:** la aduana es otro motivo de congestión, ya que a veces los procedimientos son muy estrictos, es posible que los productos no se despachen por muchas razones. Cuando existen amenazas de terrorismo o medidas de control de drogas, puede afectar el flujo de bienes.
- **Clima:** el clima, que también es un fenómeno impredecible, puede causar congestión. Por ejemplo, formaciones de hielo en invierno.

¿Cómo podemos abordar la congestión portuaria?

La congestión es un fenómeno complicado que las compañías navieras y los gobiernos están tratando de resolver. A pesar de la complejidad, se han hecho algunos intentos para tratar de aliviarlo;

- Un método probado en el Puerto de Los Ángeles es el sistema de entrega de contenedores de "flujo libre". Por lo general, los camioneros vienen a recoger contenedores específicos que se les asignaron y, en promedio, se necesita mover un mínimo de 3 contenedores para obtener el contenedor asignado. Pero en cambio, si el primer contenedor se asigna al siguiente controlador disponible y así sucesivamente, se ha demostrado que reduce el tiempo a la mitad.
- Los puertos en los Estados Unidos también han estado enfrentando una gran congestión. Los puertos en Oakland han introducido turnos nocturnos desde 2018 para compensar el retraso y acelerar la limpieza de los barcos de los puertos.
- La expansión del puerto y el desarrollo de la infraestructura de una manera para hacer frente a la creciente demanda facilitarán las cosas para muchos elementos que utilizan el puerto. Por ejemplo, la disponibilidad del chasis, el desarrollo de las habilidades de los trabajadores portuarios, la retención de los trabajadores con una remuneración adecuada.
- Muchos puertos del mundo no han aprovechado la digitalización. La digitalización de las operaciones portuarias puede ayudar a procesar los datos del puerto y puede ayudar a anticipar cualquier deficiencia.
- Una solución alternativa sería usar Contenedores SOC en lugar de Contenedores COCC porque no necesitan ser devueltos al puerto, sino al depósito del propietario del contenedor. Esto podría no eliminar el problema de la congestión de puertos; ayuda a evitar cargos de estadía y detención para el propietario de la carga.

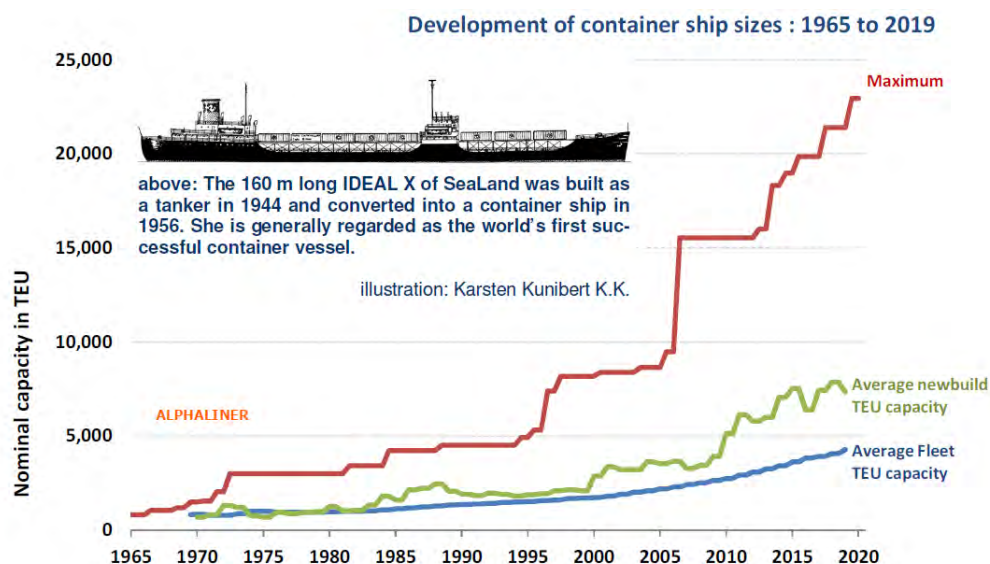
MSC GÜLSÜN establece un nuevo récord de carga de contenedores

El primer barco MGX-24 del mundo, el nuevo MSC GÜLSÜN, estableció la semana pasada un nuevo récord para la mayor carga de contenedores jamás transportada en un solo barco. A la salida de Tanjung Pelepas, Malasia, el barco transportaba un total de 19.574 teu.

La nueva generación de buques portacontenedores Megamax-24 es una fila de cajas más ancha que los buques Megamax-23 comunes de más de 20,000 teu. Por lo tanto, dependiendo de su tipo, pueden transportar unos 1.500 teu más.

vessel	nominal vessel capacity	load	last loading port	date
MSC GÜLSÜN	22,960 teu	19,574	Tanjung Pelepas	2019 Jul 28
MONACO MAERSK	20,568 teu	19,284	Tanjung Pelepas	2019 Jun 01
MOL TRIBUTE	20,170 teu	19,190	Singapore	2019 Apr 10
MUMBAI MAERSK	20,568 teu	19,038	Tanjung Pelepas	2018 Aug 18
MOL TRADITION	20,170 teu	18,767	Singapore	2019 Dec 29
AL NEFUD	19,870 teu	18,749	Port Kelang	2017 Jan 11

El MSC GÜLSÜN tiene una calificación formal de 22.960 teu, aunque se cree que este es un recuento de cajas conservador. Con 13 niveles asumidos en la cubierta, el barco podría transportar más de 23,500 teu.



Las tasas de utilización de la terminal de contenedores aumentarán y la "primera liga" de los "siete grandes" operadores emerge

La perspectiva para la demanda global de puertos de contenedores es un crecimiento modesto y numerosas incertidumbres, pero frente a esto, los planes de expansión de capacidad también están silenciados. Esto significa que la mayoría de las regiones del mundo verán un aumento en la utilización promedio de la terminal, de acuerdo con la Revisión y Pronóstico Anual de Operadores de la Terminal de Contenedores Globales 2019 de la consultora de envíos global Drewry.

El pronóstico de la demanda del puerto de contenedores de Drewry para los próximos cinco años es un crecimiento global de 4.4% anual en promedio, elevando el rendimiento mundial de los puertos de contenedores de 784 millones de teus en 2018 a 973 millones de teu para 2023, un aumento absoluto de casi 190 millones de teu. La última previsión de cinco años está muy lejos de los días embriagadores de la década de 2000, cuando las previsiones eran de alrededor del 9% de crecimiento anual hasta que la crisis financiera mundial de 2007-08 puso fin a este estremecimiento.

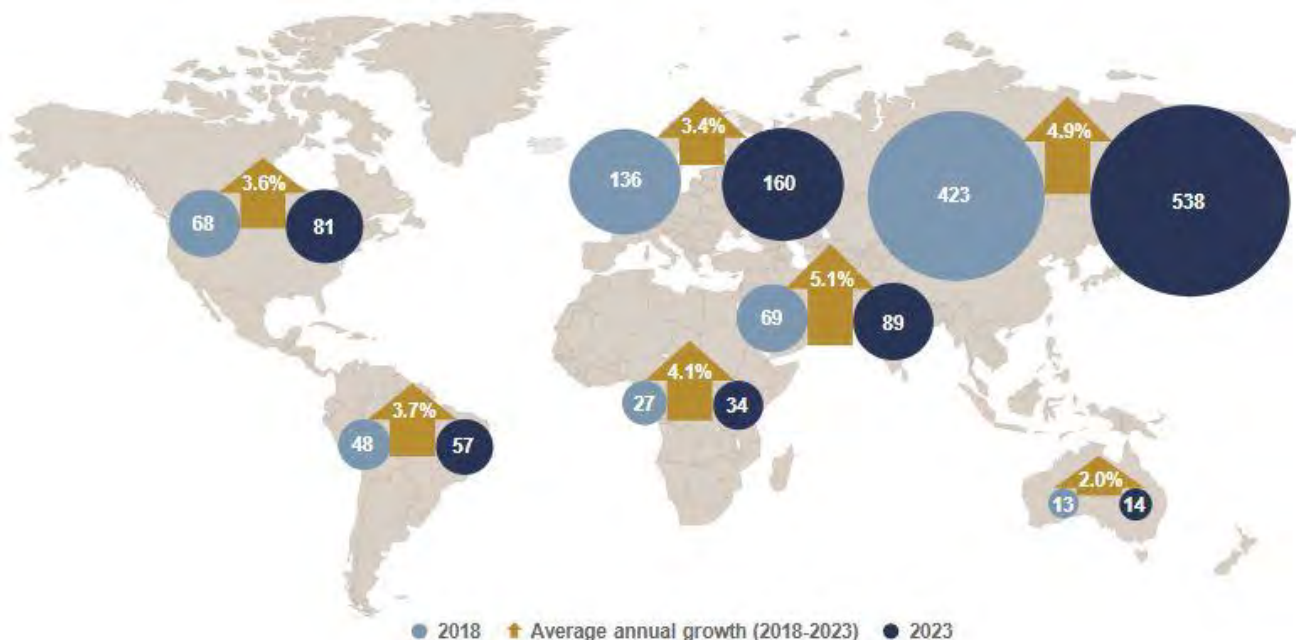
El modelo detallado da como resultado tasas de crecimiento de pronóstico variables a nivel regional (véase la figura a continuación). Se espera que varios lugares superen notablemente el promedio mundial, especialmente Oriente Medio / Asia del Sur y el Sudeste Asiático / Extremo Oriente.

Top 7 global/international terminal operators, equity-adjusted throughput, 2018

2018 ranking	Operator	2018 throughput (mteu)	Growth/decline (%)
1	PSA International	60.3	7.2%
2	Hutchison Ports	46.7	-0.2%
3	China Cosco Shipping	46.1	32.3%
4	DP World	44.2	3.3%
5	APM Terminals	42.8	7.8%
6	China Merchants Ports	35.1	13.1%
7	Terminal Investment Limited (TIL)	26.5	10.1%

Se prevé que la capacidad global de puertos de contenedores aumente a una tasa compuesta anual de alrededor del 2%, según las adiciones confirmadas únicamente. Esto está muy por debajo del crecimiento proyectado de la demanda y refleja la continua relajación de los proyectos nuevos por parte de los inversores en los últimos años. Como consecuencia, se pronostica que la utilización promedio a nivel global aumentará significativamente del 70% en 2018 al 79% en 2023. Sin embargo, este sigue siendo un nivel cómodo tanto para los operadores como para los clientes.

Projected regional container handling (mteu) and average annual growth (%), 2018-2023



A nivel regional, se proyecta que casi todas las ubicaciones aumentarán sus niveles de utilización promedio. Se esperan las mayores oscilaciones hacia arriba en la Gran China y el sudeste de Asia (con el anterior llegando al 100% en 2023). Al referirse a China, Neil Davidson, autor del informe y analista senior de puertos y terminales de Drewry, dijo: "El ritmo muy rápido anterior de expansión de la capacidad está en suspenso, con el foco puesto en la consolidación de la propiedad de puertos y terminales en grandes grupos". Esto, sumado a la incertidumbre sobre el crecimiento del comercio internacional de China frente a las guerras arancelarias y el proteccionismo, sugiere que el gobierno está adoptando un enfoque cauteloso".

Profundizando en el rendimiento de los operadores de terminales individuales globales / internacionales, los siete principales jugadores se muestran en la tabla a continuación, con un rendimiento ajustado para las participaciones de capital. PSA y Hutchison ocupan el primer y segundo lugar respectivamente, con la preeminencia de PSA debido a su participación del 20% en los puertos de Hutchison. Las fortunas variaron: el volumen de PSA aumentó un 7% y superó los 60 millones de teu, mientras que Hutchison se mantuvo sin cambios en poco menos de 47 millones. Cosco subió al tercer lugar en 2018 (desde el quinto en 2017) al lograr un crecimiento de más del 30%, impulsado por la adquisición de OOCL. Esto significó que DP World y APMT cayeron un lugar al cuarto y quinto respectivamente. Este último registró un crecimiento de casi el 8%, ayudado por la relación más estrecha con Maersk Line, lo que resultó en un mayor tráfico del operador dirigido a las instalaciones de APMT. China Merchants Ports (35 millones de teu) y TiL (26,5 millones de teu) se mantuvieron en el sexto y séptimo lugar, respectivamente, a pesar de que ambos registraron un crecimiento de dos dígitos en el volumen ajustado al capital.

“Ha surgido una primera liga de siete grandes operadores, después de lo cual el siguiente jugador más grande es un tercio del tamaño. Entre ellos representaron casi el 40% del rendimiento global en 2018. Dentro de este grupo de élite, Cosco ha subido bruscamente en la tabla en el análisis de este año ”, agregó Davidson.

Diez medidas para regular una proporción del tráfico de contenedores

Surfrider Foundation Europe publicó un informe sobre la pérdida de contenedores y su impacto en el medio marino. Mientras tanto, la Asociación recomienda diez medidas para regular una proporción del tráfico de contenedores, reduciendo así el número de pérdidas anuales de contenedores.

Específicamente, la Asociación Surfrider, es una asociación sin fines de lucro, bajo la ley francesa de 1901, cuya misión es 'defender, salvar, promover y administrar de manera sostenible el océano, la costa, las olas y las personas que los disfrutan'.

Según el informe, el tráfico de contenedores contiene el 80% del flujo de mercancías transportadas por mar.

La pérdida de contenedores es un fenómeno que tiene un impacto fatal no solo para la industria naviera y sus partes interesadas, sino también para el medio marino. La pérdida de contenedores de los barcos puede surgir de incidentes en el mar, accidentes o fallas importantes de seguridad.

Mientras tanto y a la luz de lo anterior, el World Shipping Council informó que los factores más comunes que hacen que un barco se hunda son:

1. Problemas de embalaje;
2. Contenedores con sobrepeso;
3. Planificación inadecuada;
4. Mal rendimiento de amarre;
5. Cerraduras giratorias completamente automáticas (FAT);
6. Planificación del viaje / navegación.

Hasta ahora, todavía es imposible medir con precisión la escala de estas pérdidas. Los países no tienen un método internacional común para monitorear las pérdidas de contenedores, lo que constituye un obstáculo para la interoperabilidad de las bases de datos fragmentadas en todo el mundo. Esto se aplica a las mediciones (TEU y números de contenedores), así como a los procedimientos de recopilación de datos.

Mientras tanto, las pérdidas de contenedores se consideran tan importantes como las descargas de petróleo u otros incidentes de contaminación, pero aún así representan una fuente muy diversa de contaminación que no se ajusta a ningún marco regulatorio adecuado. Sin embargo, las pérdidas de contenedores tienen un grave impacto en el medio ambiente; Por ejemplo, cuando el buque portacontenedores 'Maersk Shanghai' se hundió en 2018, muchos contenedores se hundieron y se perdieron en el mar. Un año después, la BBC destacó que las

zapatillas de entrenamiento Nike están siendo arrastradas a las playas, desde Bermudas y Bahamas hasta Irlanda y Orkney.

Según el informe, entre los productos perdidos se encuentran más comúnmente:

- productos alimenticios y sus envases
- juguetes
- calzado
- suministros médicos (goteos, botellas)
- vehículos
- sustancias inflamables y peligrosas (ácido sulfúrico y nítrico)
- sustancias explosivas o radiactivas
- miles de millones de pellets de plástico.

A pesar de estos casos, la contaminación por pérdidas de contenedores sigue siendo difícil de medir. Hasta la fecha, podemos estimar los efectos de las pérdidas de contenedores en términos de contaminación, pero dada la falta de datos sobre pérdidas y cargas, es difícil realizar estudios de impacto sobre sus contenidos. Las normas generales europeas e internacionales deben adoptarse con urgencia para prevenir e informar pérdidas

La Asociación propone diez medidas para regular una proporción del tráfico de contenedores, reduciendo así el número de pérdidas anuales de contenedores.

1. Asegurar y vigilar el cumplimiento de los buques de "planificación de buques";
2. Garantizar la transparencia adecuada en las pérdidas de contenedores;
3. Aclarar el estado legal de los contenedores perdidos y las responsabilidades relacionadas;
4. Facilitar la trazabilidad y visibilidad del contenedor para impulsar su recuperación;
1. Haga varias medidas de seguridad obligatorias:
 2. La eliminación gradual de los cargos por debajo del estándar
 3. Considerar limitar el transporte de carga en cubierta.
 4. Introducir un límite de tolerancia en las declaraciones de peso del contenedor.
 5. Adoptar altos estándares de calidad de contenedores y sistemas de estiba.
 6. Promover inspecciones y verificaciones no anunciadas sobre las medidas de estiba adecuadas y el estado del contenedor.

Encuesta de confianza

JUNE 2019

Preocupación por la guerra comercial impactos en la confianza

En mayo de 2019, el nivel de confianza promedio expresado por los encuestados fue de 6.1 de un máximo posible de 10.0. Esto es ligeramente inferior a la cifra de 6.2 registrada en febrero de 2019.

La confianza aumentó en Asia, de 5.8 a 6.0, y en América del Norte, de 5.6 a 6.4. Mientras tanto, en Europa, hubo una caída en los niveles generales de confianza de 6.3 a 6.1.

El sector de fletamento continúa siendo el más volátil en términos de confianza de los encuestados, con calificaciones que varían entre 4.7 y 7.7 durante los últimos dos años. Esta vez, el nivel de confianza fue de 6.2 hasta 6.0 desde hace tres meses. Las calificaciones de los propietarios y gerentes, mientras tanto, se mantuvieron sin cambios en 6.3 y 5.8 respectivamente, mientras que la calificación de los corredores bajó de 5.9 a 5.7.

La encuesta se lanzó en mayo de 2008 con una calificación general para todos los encuestados de 6.8 de 10.0.

La OMI 2020 es el área principal de preocupación, junto con el estado de la economía mundial y la guerra comercial en curso entre los EE. UU. Y China

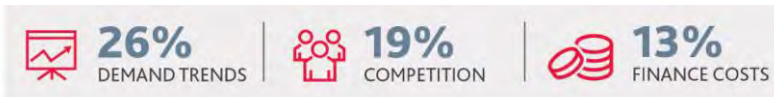
Hay muchas tendencias subyacentes positivas, lo que indica que estamos en el fondo del ciclo pasado en la mayoría de los mercados, mientras que la falta de mercados en auge ha desalentado el exceso de pedidos.



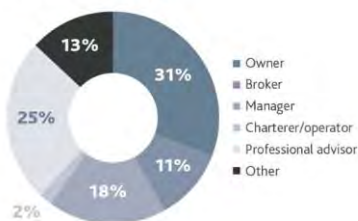
Survey análisis

La probabilidad de que los encuestados hicieran una inversión importante o un desarrollo significativo durante el próximo año aumentó de 5.3 a 5.4 de 10.0. La confianza de los propietarios a este respecto aumentó de 5.4 a 6.3, mientras que la calificación de fletadores fue de 5.6 en comparación con el máximo de la encuesta de 7.3 registrado la última vez. La confianza de los gerentes y brokers en esta categoría también se redujo, de 5.6 a 4.8 y de 4.9 a 3.9 respectivamente. Las expectativas aumentaron en Asia, de 5.2 a 5.5, y en Europa, de 5.3 a 5.4.

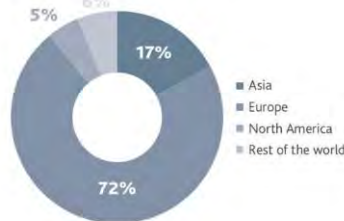
El número de encuestados que esperaban que los costos financieros aumenten durante el próximo año se mantuvo sin cambios en 48%. Las cifras de propietarios y corredores disminuyeron, pero aumentaron en el caso de fletadores y gerentes.



Respondents by type



Respondents by location



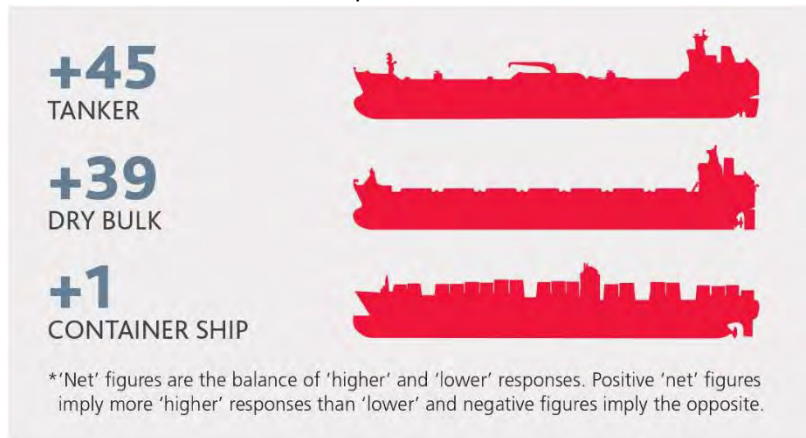
Factores de desempeño empresarial

Las tendencias de la demanda superaron a la competencia como el factor que se espera que influya en el rendimiento de manera más significativa durante los próximos 12 meses, seguido de los costos financieros.

Freight markets

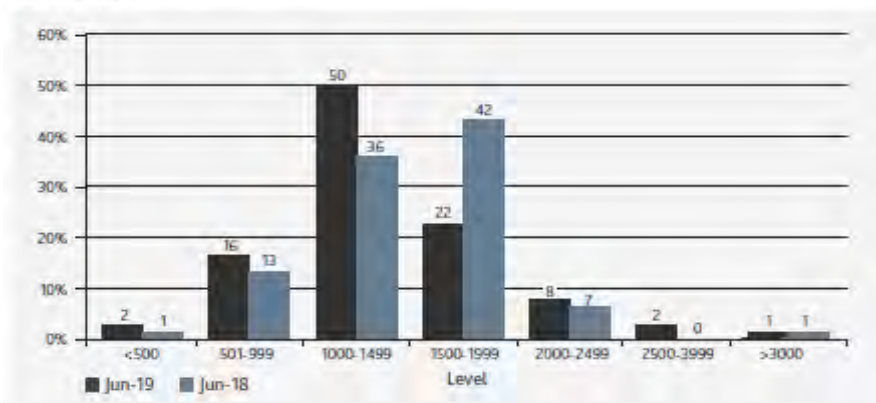
El número de encuestados que esperaban tarifas de flete más altas en los próximos 12 meses en el mercado de buques tanque aumentó 4 puntos porcentuales en la encuesta anterior al 55%, con fletadores (75%) a la cabeza.

En el sector de productos secos a granel, las expectativas de aumento de las tasas disminuyeron en general del 52% al 48%, y los fletadores fueron la única categoría que registró un aumento en los niveles de expectativa. Mientras tanto, las cifras que esperan tarifas más altas de portacontenedores aumentaron en 9 puntos porcentuales a 35%. El sentimiento de la tasa neta fue positivo en las tres



Baltic Dry Index predictions

12 months



categorías de tonelaje y mejoró notablemente en el último trimestre para los buques portacontenedores.

Baltic dry index

Cuando se les pidió que estimaran el nivel que esperaban que alcanzara el Baltic dry index (BDI) en 12 meses, el 50% de los encuestados (en comparación con el 36% de hace 12 meses) anticiparon una cifra de entre 1000 y 1499, mientras que el

22% (42 % la última vez) puso el nivel probable entre 1500 y 1999. "Uno podría ser más optimista sobre el BDI si hubiera menos tensión global", dijo un encuestado. Choques regulatorios esperan en las alas para alimentar la fortuna de la industria naviera.

Conclusion

Una pequeña caída en la confianza no es sorprendente dada la reciente volatilidad generada por las guerras comerciales entre Estados Unidos y China, la mayor tensión en el Golfo Árabe, el fracaso para concluir las negociaciones del Brexit y la inestabilidad política general en muchas partes del mundo. Los mercados adoran la volatilidad, pero puede tener un efecto adverso en la confianza.

Las guerras comerciales ciertamente formaron el tema principal para este trimestre, pero no son el único tema recurrente. El costo y las implicaciones técnicas de cumplir con la regulación existente e incipiente se mencionaron en varias ocasiones, tipificadas por el encuestado que señaló que el alto nivel de regulación "hace que sea extremadamente difícil obtener ganancias".

A pesar de los desafíos que enfrenta la industria, hay una serie de indicadores positivos. La nueva tecnología está haciendo que el shipping sea más atractivo para los inversores y, además, actuará como un disparador para acelerar el ritmo y el alcance del reciclaje. Las tarifas de carga más altas deberían seguir lógicamente, y aquellos que mantienen sus nervios finalmente se beneficiarán.

Allianz: las pérdidas totales del shipping para 2018 fueron las menores en un siglo

06/04/19

En 2018, la industria marítima vio que la cantidad total de pérdidas de embarcaciones de más de 100GT cayó significativamente a 46, lo que representa el total más bajo de este siglo, dijo Allianz en su nueva revisión de Shipping y Seguridad 2019. Para ponerlo en contexto, hubo 207 en total pérdidas reportadas en 2000. Los buques de carga fueron el tipo de barco involucrado en un tercio de las pérdidas (15) durante 2018.

Puntos clave

- Las pérdidas del shipping disminuyeron en un nivel récord de más del 50% interanual desde 98 en 2017, impulsadas por una caída significativa en los puntos críticos en todo el mundo y las pérdidas relacionadas con el clima se redujeron a la mitad después de un año más tranquilo de actividad de huracanes y tifones.
- El año de pérdidas 2018 es excepcional en comparación con el promedio de pérdidas de 10 años de 104 (una reducción del 55%).
- Mientras tanto, desde 2009 (132), las pérdidas del shipping han disminuido en un 65%.
- La región marítima del sur de China, Indochina, Indonesia y Filipinas sigue siendo la principal ubicación de pérdidas durante la última década, representando el 26% de todas las pérdidas durante el año pasado a nivel mundial (12). Sin embargo, esto representa una caída significativa año contra año (29 en 2017) y es la primera vez que la región ha visto disminuir las pérdidas en cuatro años.
- La región del Mediterráneo Oriental y el Mar Negro (6) es la segunda ubicación de pérdida más frecuente.
- Los buques de carga (15) estuvieron involucrados en un tercio de las pérdidas durante 2018, impulsadas por la actividad en los principales puntos críticos de pérdida a nivel mundial.
- El hundimiento ha sido la causa de más de la mitad de todas las pérdidas de buques (53%) durante la última década y fue la causa principal del 65% de las pérdidas (30) en 2018.
- Los incidentes de hundimiento/colisión de buques son la causa más costosa de pérdida para las aseguradoras, ya que representan el 16% del valor de todas las reclamaciones, lo que equivale a más de \$ 1.5 mil millones.

- Si bien el número de pérdidas ha disminuido significativamente en el último año en particular, el número de víctimas o incidentes del shipping (2,698) sigue siendo desafiante, disminuyendo en menos del 1%.
- El Mediterráneo Oriental y el Mar Negro son los principales puntos críticos de incidentes, y representan uno de cada cinco incidentes a nivel mundial.



- La actividad ha aumentado en esta región año tras año, impulsada por incidentes de daños/fallas en la maquinaria, que también es la principal causa de incidentes del shipping a nivel mundial, representando el 40% (1,079).
- De los más de 26,000 incidentes del shipping reportados en la última década, más de un tercio (8,862) han sido causados por daños o fallas en la maquinaria, más del doble que la siguiente causa más alta. Tales incidentes han aumentado en un tercio en la última década y los costos también están aumentando.

El diseño y la tecnología mejorados del buque, la regulación intensificada y los avances en la gestión de riesgos y la seguridad están impulsando la mejora de pérdidas a largo plazo del sector. Los sistemas y procedimientos de gestión de seguridad más sólidos en los buques también son un factor para evitar que las averías, los accidentes y otros errores se conviertan en pérdidas totales.

¿Sabías? ¡El miércoles es el día más frecuente para pérdidas del shipping en la última década (169) y el sábado (130) el día más seguro en el mar! 12 de las 46 pérdidas de 2018 ocurrieron un miércoles.

Riesgos en el centro de atención

Los buques más grandes generan mayores pérdidas: las aseguradoras han advertido durante años que el tamaño cada vez mayor de los buques está generando una mayor acumulación de riesgo. Estos temores ahora se están haciendo realidad, como lo demuestra el creciente número y el costo de incidentes tales como incendios en grandes buques portacontenedores; pérdidas importantes en los transportistas de automóviles, que promedian dos al año; falla del motor; e incluso la pérdida de carga por la borda, todo lo cual está potencialmente compensando las mejoras de seguridad y gestión de riesgos.

Los riesgos de carga e incendio aumentan: los incendios y explosiones a bordo continúan generando grandes pérdidas con un incidente que ocurre cada 60 días en promedio. La actividad de incendios aumentó en 2018 con 174 incidentes reportados, una tendencia que continuó hasta principios de 2019. La carga no declarada, incluido el etiquetado y el embalaje incorrectos de mercancías peligrosas, se cree que es la causa de varios incendios y es un problema exacerbado por buques más grandes, lo que puede hacer que los problemas sean más difíciles de detectar, localizar y combatir. Sin embargo, un número creciente de armadores está tomando medidas innovadoras para abordar el problema de la carga no declarada.

El límite de emisiones desafía a los cargadores: es probable que el límite de azufre 2020 sea un cambio de juego para la industria del transporte marítimo con amplias implicaciones para el costo, el cumplimiento y la tripulación. Las aseguradoras están preocupadas por un posible aumento en la frecuencia y el costo de las reclamaciones por averías de maquinaria luego de la introducción de combustibles con bajo contenido de azufre si la transición no está bien administrada. También existe la preocupación de que el aumento en el costo de tales combustibles pueda conducir a ahorros en otras áreas, como la capacitación de la tripulación o mantenimiento. También existe la posibilidad de interrupciones y demoras en los viajes si hay una falta de combustible compatible y compatible en un puerto bunker

El clima impredecible trae nuevos escenarios de pérdida: el clima cambiante está abriendo nuevas rutas de envío potenciales en áreas previamente difíciles de acceder como el Ártico, lo que genera preocupaciones sobre los desafíos de rescate y rescate que un incidente que involucre a un gran barco en una ubicación remota traer, así como el posible impacto ambiental. Hubo 46 incidentes reportados en aguas del Círculo Polar Ártico durante 2018.

Confiar en la tecnología: el uso creciente de la tecnología conectada en el sector marítimo es positivo para la seguridad y las reclamaciones. Las herramientas de navegación electrónica, las comunicaciones de barco a costa y el mayor uso de sensores tienen el potencial de mejorar la navegación y ayudar a evitar incidentes. Los sensores también pueden reducir los reclamos de maquinaria a través del monitoreo del rendimiento y la intervención temprana y ayudan a mitigar las pérdidas de carga. Sin embargo, al mismo tiempo, los accidentes continúan ocurriendo debido a la excesiva dependencia de la tecnología, incluso cuando los miembros de la tripulación usan sus teléfonos cuando ocurre un evento de pérdida.

Automatización, buques sin tripulación y el resultado final: se sigue avanzando en el área del transporte autónomo, particularmente en aguas costeras y con embarcaciones más pequeñas, y se anticipa que tales desarrollos mejorarán la seguridad del transporte marítimo. Si bien habrá incidentes donde la tecnología y la automatización eliminarán a la tripulación del peligro, la innovación no debe ser impulsada principalmente por la eficiencia y la contabilidad. Como muestran los problemas actuales con los grandes buques portacontenedores y los incendios y la carga no declarada, la innovación y la tecnología no son una panacea si no se aborda la causa raíz de los incidentes y las pérdidas.

Identificación de exposiciones cibernéticas: los avances tecnológicos también significan que las pérdidas cibernéticas serán una característica cada vez mayor de las reclamaciones marinas en el futuro. Las empresas están respondiendo con un aumento en las evaluaciones de seguridad cibernética, mientras que algunas aseguradoras buscan aclarar las llamadas exposiciones "silenciosas". Se necesita hacer más planificación de contingencia y pruebas de estrés de los sistemas para combatir un número creciente de escenarios de pérdida, como la extorsión.

Las amenazas a la seguridad evolucionan y desafían: el riesgo político sigue aumentando en todo el mundo y representa una amenaza cada vez mayor para las cadenas del shipping, comercio y suministro a través de conflictos, disputas territoriales, ataques cibernéticos, sanciones y, por supuesto, piratería. Los incidentes de piratería aumentaron durante el año pasado, con Nigeria reemplazando a Indonesia como el principal punto de acceso mundial. Nigeria, específicamente Lagos, también es el lugar donde se registra el mayor número de incidentes de polizones, un problema de larga data para los propietarios de barcos, que ahora también desafía a

los buques comerciales, impulsados por la crisis migratoria en curso. Los polizones y los rescates de migrantes en el mar pueden tener serias consecuencias para los armadores, causando demoras y desvíos y presionando a los miembros de la tripulación, mientras que la repatriación es un procedimiento complejo.



¿Por qué los buques usan "babor" y "estribor"?

A diferencia de izquierda y derecha, "babor" y "estribor" se refieren a ubicaciones fijas en una embarcación.

Como babor y estribor nunca cambian, son referencias inequívocas que son independientes de la orientación de un navegante y, por lo tanto, los navegantes usan estos términos náuticos en lugar de izquierda y derecha para evitar confusiones. Al mirar hacia adelante, hacia la proa de un buque babor y estribor se refieren a los lados izquierdo y derecho, respectivamente.

En los primeros días de navegación, antes de que los buques tuvieran timones en sus líneas centrales, los botes se controlaban usando un remo de dirección. La mayoría de los marineros eran diestros, por lo que el remo de dirección se colocó sobre o a través del lado derecho de la popa. Los marineros comenzaron a llamar al lado derecho el lado de la dirección, que pronto se convirtió en "estribor" al combinar dos palabras en inglés antiguo: stéor (que significa "dirección") y bord (que significa "el costado de un buque").

A medida que crecía el tamaño de los botes, también lo hizo el remo de dirección, lo que hacía mucho más fácil amarrar un bote a un muelle en el lado opuesto al remo. Este lado se conoció como larboard, o "el lado de carga". Con el tiempo, el larboard, que se confunde demasiado fácilmente con el estribor, fue reemplazado por el port (puerto). Después de todo, este era el lado que daba al puerto, permitiendo que los suministros fueran transportados a bordo por los cargadores.

Article courtesy of [NOAA's National Ocean Service](https://www.noaa.gov/)