



**C.I.A.N.A.M.**

Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales  
de Agentes Marítimos

## NEWSLETTER N° 18

# AMANAC celebró el XXV Congreso Anual de Agentes Navieros en México

Nuestros aliados estratégicos de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC) efectuaron su reunión anual del evento líder marítimo portuario de México.



El XXV Congreso Anual de Agentes Navieros se realizó del 19 al 21 de septiembre de 2019 en Acapulco, Guerrero, uno de los puertos más emblemáticos de América Latina, en donde se efectuó por primera vez el encuentro también bajo la dirección de Miguel Ángel Andrade, Director General del organismo, el equipo multidisciplinario y los miembros del consejo; para reunir como cada año a las principales autoridades, agencias navieras y los actores clave de la cadena de suministro que buscan fortalecer sus conocimientos y compartir experiencias para elevar las oportunidades de desarrollo y el comercio mundial.

“Celebramos el XXV Congreso de la AMANAC regresando a donde empezó este reto, la agenda se discutirá con temas cruciales como el panorama del desarrollo y tendencias de los puertos Latinoamericanos; el panorama y las tendencias del

### Contenido

#### SOCIALES

- XXV Congreso Anual de Agentes Navieros **Pg. 1**
- 50° Aniversario FONASBA **Pg.3**

#### INFORMATIVO

- Cant. Recaladas puertos Latinoamericanos 2018 **Pg. 4**
- 50 puertos y terminales Latinoamericanos en Tradelens **Pg. 6**
- Brasil podría abrir el cabotaje marítimo **Pg. 7**
- Puertos chilenos excluidos de derecho a huelga **Pg. 8**
- Aprueban modificación a peajes del Canal de Panamá **Pg. 8**
- OMI lanzó herramienta online para notificar los datos **Pg. 10**
- Baltic Exchange lanza un nuevo índice costos operativos **Pg. 11**
- 5 digital innovations **Pg. 12**
- El sector marítimo mundial aún en mares agitados **Pg. 13**
- Medidas contra cargas peligrosas mal declaradas **Pg. 14**
- Cargo theft Trends **Pg. 16**
- Over 300 ships involved in fraudulent registries **Pg. 17**
- PSC inspections after 2020 sulphur cap **Pg. 18**
- Bills of Lading: How to be protected **Pg. 19**
- Keys facts cruise industry **Pg. 21**
- Top 5 risks **Pg. 22**

**CIANAM**

[www.cianam.org](http://www.cianam.org)

Secretaría:

Centro de Navegación

TE: (54 11) 4394-0520

secretaria@cianam.org

transporte marítimo, por el efecto del azufre bajo y la concentración; la cuarta transformación (4T) portuaria –que se refiere a la visión económica y política del Gobierno mexicano-; la Ley de Movilidad y Transporte; y el desarrollo marítimo y portuario en México en los últimos 25 años”, mencionó Adrián Aguayo, Presidente de AMANAC.



En su intervención, la Secretaria de Gobernación, Olga Sánchez Cordero, en compañía del Gobernador del Estado de Guerrero, Héctor Astudillo; profundizó en los desafíos relacionados a la política interna del país y en el alto compromiso para lograr la colaboración y equilibrio de los poderes, así como la distribución armónica y eficaz de las competencias, en especial, en este sector tan importante para la economía.

En contexto, el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante de la SCT, Héctor López Gutiérrez, subrayó que el reto es combinar las fortalezas de las costas de México con el objetivo de que los puertos continúen como motores para el desarrollo costero, en especial los más importantes de México:

Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Tuxpan.

“La gestión de AMANAC, los servicios prestados a sus miembros, y la organización de sus congresos siempre ha sido citada como un buen ejemplo de las mejores prácticas que siempre ha compartido generosamente con colegas de otros países”, subrayó en una reciente entrevista para la Gaceta de AMANAC, Aziz Mantrach, Presidente de Fonasba (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents).



La AMANAC refrenda una vez más su compromiso para integrar al sector marítimo y portuario nacional e internacional, con alianzas estratégicas y colaboración propositiva de primer nivel.

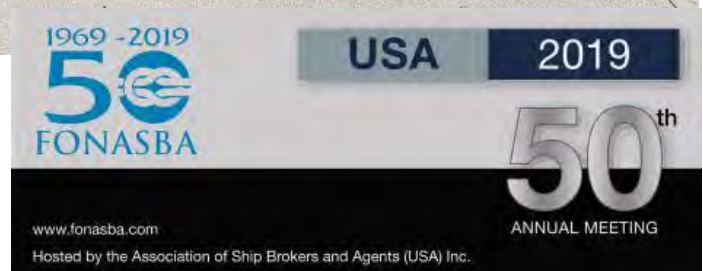


## FONASBA celebró formalmente su 50 aniversario en la reunión anual de Miami en octubre de 2019 bajo el lema:

***"Celebrando nuestro pasado, inspirando nuestro futuro".***

En el marco de la Reunión anual 2019 de FONASBA se llevó a cabo la celebración formal de su 50 aniversario en un memorable evento organizado por la Association of Ship Brokers and Agents (USA) Inc. (ASBA); al cual se dieron cita más de treinta países miembros, junto con representantes de BIMCO, INTERTANKO, ITIC.

Durante la Asamblea se realizaron ponencias de autoridades y empresas sobre diferentes temas de relevancia para el sector, como las disposiciones IMO 2020; el estado de la nueva normativa IMO sobre el reporte obligatorio de buques; la irrupción de nuevas tecnologías; la educación y la formación en la industria de la consignación; y el presente y futuro de los shipbrokers.



## ¿Cuántas recaladas atendieron los puertos de los diferentes países de Latinoamérica en 2018?

Guido Secco Agosto.13, 2019



La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) elaboró recientemente un cuadro estadístico, con información referida al desempeño marítimo portuario de los países del mundo en 2018, aportando datos referidos al número de recaladas, al tonelaje de los buques arribados, su capacidad y el tipo de naves

MundoMarítimo, tomó los datos entregados en este cuadro referidos a los países de Latinoamérica y el Caribe. El listado que se presenta a continuación fue ordenado de acuerdo al número de recaladas registradas por cada país considerado en este resumen.

**Brasil:** Recibió **29.084** arribos con un promedio de tonelaje de 45.035 GT y una capacidad media de 66.910 dwt. Del total de arribos 6.426 correspondieron al segmento wet bulk; 7.521 a portacontenedores, con un promedio de capacidad fue 5.746 TEUs; 1.794 a buques de carga break bulk, 9.518 a graneleros; 899 a naves Ro-Ro; 1.377 a gaseros GLP y 11 a buques gaseros GNL.

**México:** Recibió **20.430** recaladas con un promedio de tonelaje de 39.947 GT y una capacidad media de 34.161 dwt. Del total de arribos 5.016 correspondieron al segmento wet bulk; 3.840 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 5.460 TEUs; 1.349 a buques con carga break bulk, 2.663 a graneleros; 2.451 a naves Ro-Ro; 440 a buques tanque GLP y 67 a gaseros GNL.

**Chile:** Atendió **17.608** recaladas con un promedio de tonelaje de 18.614 GT y una capacidad media de 35.676 dwt. Del total de arribos 2.069 correspondieron al segmento wet bulk; 2.238 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 6.096 TEUs; 1.426 a buques con carga break bulk, 1.769 a graneleros; 745 a naves Ro-Ro; 79 a buques tanque GLP y 55 a gaseros GNL.

**Argentina:** Registró **12.261** recaladas con un promedio de tonelaje de 21.073 GT y una capacidad media de 35.333 dwt. Del total de arribos 3.660 correspondieron al segmento wet bulk; 1.104 a portacontenedores, con un promedio de capacidad fue de 4.531 TEUs; 776 a buques con break bulk, 2.793 a graneleros; 277 a naves Ro-Ro; 67 a buques tanque GLP y 55 buques tanque GNL.

**Colombia:** Recibió **8.714** arribos con un promedio de tonelaje de 36.802 GT y una capacidad media de 45.822 dwt. Del total de arribos 1.137 correspondieron al segmento wet bulk; 3.689 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 3.895 TEUs; 1.132 a buques con carga break bulk, 1.850 a graneleros; 472 a naves Ro-Ro; y 190 a buques tanque GLP.

**Panamá:** Recibió un total de **7.857** recaladas con un promedio de tonelaje de 33.318 GT y una capacidad media de 22.948. Del total de arribos 2.713 correspondieron al segmento wet bulk; 3.883 a portacontenedores, con un promedio de capacidad fue 4.184 TEUs; 462 a buques con carga break bulk, 97 a graneleros; 427 a naves Ro-Ro; y 66 a buques tanque GLP.

**Perú:** Atendió un total de **6.911** recaladas con un promedio de tonelaje de 34.487 GT y una capacidad media de 39.808 dwt. Del total de arribos 2.521 correspondieron al segmento wet bulk; 1.619 a portacontenedores, con



un promedio de capacidad 5.248 TEUs; 594 a buques con carga break bulk, 1.343 a graneleros; 229 a naves Ro-Ro; 488 a buques tanque GLP y 57 a gaseros GNL.

**Venezuela:** Atendió **5.251** arribos con un promedio de tonelaje de 28.331 GT y una capacidad media de 63.901 dwt. Del total de arribos 2.375 correspondieron al segmento wet bulk; 168 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 1.912 TEUs; 436 a buques con carga break bulk, 594 a graneleros; 111 a naves Ro-Ro; y 310 a buques tanque GLP.

**Uruguay:** Registró **4.942** recaladas con un promedio de tonelaje de 18.411 GT y una capacidad media de 24.424 dwt. Del total de arribos 215 correspondieron al segmento wet bulk; 522 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 7.149 TEUs; 481 a buques con carga break bulk, 378 a graneleros; 141 a naves Ro-Ro.

**Ecuador:** Recibió **4.476** recaladas con un promedio de tonelaje de 17.555 GT y una capacidad media de 12.979 dwt. Del total de arribos 1.493 correspondieron al segmento wet bulk; 1366 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 2.863 TEUs; 682 a buques con carga break bulk, 266 a graneleros; 172 a naves Ro-Ro; y 30 a buques tanque GLP.

**Rep. Dominicana:** Atendió **4.144** recaladas con un promedio de tonelaje de 28.766 GT y una capacidad media de 17.109 dwt. Del total de arribos 402 correspondieron al segmento wet bulk; 1.797 a portacontenedores, con un promedio de capacidad fue de 3.000 TEUs; 860 a buques con carga breakbulk, 318 a graneleros; 174 a naves Ro-Ro; 90 a buques tanque GLP y 12 a gaseros GNL.

**Jamaica:** Atendió **3.954** arribos con un promedio de tonelaje de 28.966 GT y una capacidad media de 16.734 dwt. Del total de arribos 1.076 correspondieron al segmento wet bulk; 1.325 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 11.000 TEUs; 568 a buques con carga break bulk, 217 a graneleros; 288 a naves Ro-Ro; y 37 a buques tanque GLP.

**Guatemala:** recibió **3.236** arribos con un promedio de tonelaje de 35.964 GT y una capacidad media de 30.070 dwt. Del total de arribos 450 correspondieron al segmento wet bulk; 1867 portacontenedores, con un promedio de capacidad de 2.032 TEUs; 304 buques con carga break bulk 304 y 360 graneleros.

**Costa Rica:** Atendió **2.415** arribos con un promedio de tonelaje de 26.221 GT y una capacidad media de 21.516 dwt. Del total de arribos 132 correspondieron al segmento wet bulk; 1.158 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 2.076 TEUs; 505 a buques con carga break bulk, 191 a graneleros; 169 a naves Ro-Ro; y 21 a buques tanque GLP.

**Honduras:** Recibió **2.352** recaladas con un promedio de tonelaje de GT y una capacidad media de 31.441 dwt. Del total de arribos 228 correspondieron al segmento wet bulk; 1.297 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 2.750 TEUs; 130 a buques con carga break bulk, 163 a graneleros; 94 buques Ro-Ro y 47 buques tanque GLP.

**Cuba:** Atendió **1.735** arribos con un promedio de tonelaje de 16.646 GT y una capacidad media de 22.394 dwt. Del total de arribos 395 correspondieron al segmento wet bulk; 222 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 1.520 TEUs; 512 a buques con carga break bulk, 272 a graneleros; y 54 a buques tanque GLP.

**El Salvador:** Registró **711** arribos con un promedio de tonelaje de 29.654 GT y una capacidad media de 41.184 dwt. Del total de arribos 202 correspondieron al segmento wet bulk; 229 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 2.192 TEUs; 22 buques con carga break bulk y 178 a graneleros.

**Nicaragua:** Recibió **498** recaladas con un promedio de tonelaje de 27.538 GT y una capacidad media de 27.336 dwt. Del total de arribos 99 correspondieron al segmento wet bulk; 203 a portacontenedores, con un promedio de capacidad de 2.147 TEUs; 32 a buques con carga break bulk, 82 a graneleros; 56 a buques Ro-Ro.

Por MundoMarítimo

## 50 puertos y terminales latinoamericanas en TradeLens

25/10/2019

Según informó IBM, más de 50 puertos y terminales en Latinoamérica se suman a TradeLens, la plataforma blockchain creada por la naviera Maersk e IBM.

Más de 50 puertos y terminales de Latinoamérica ya están contribuyendo con datos o integrados a la red de blockchain TradeLens, de IBM y Maersk. Así lo informó IBM a Cointelegraph en Español, el 24 de octubre, a través de un comunicado.

“Contando con cinco de las seis mayores líneas globales de transporte de contenedores -representando más de la mitad de la capacidad global de buques- TradeLens permite la colaboración entre socios comerciales, generando más eficiencia y visibilidad en toda la cadena global de comercio, gracias a la digitalización de los flujos comerciales”, explicó el comunicado sobre esta iniciativa.



De acuerdo con el BID, cerca del 90% del comercio mundial tiene como origen y destino un puerto y la CEPAL indica que en 2018 la actividad de los principales puertos y terminales de contenedores de Latinoamérica superó los 53 millones de Teus, llegando casi al 10% de la producción mundial.

“A lo largo de las últimas décadas la región ha experimentado un avance en la operación de sus puertos, incrementando la eficiencia operativa en más del 20%. Sin embargo, aún estamos lejos de países más avanzados”, comentó Natalia de Greiff, VP Cloud & Cognitive América Latina.

“Estamos trayendo TradeLens a nuestra región para continuar en este camino de crecimiento, utilizando IBM Blockchain sobre IBM Cloud, y así colocar a Latinoamérica en las grandes ligas del comercio mundial”, añadió.

TradeLens se usa en el marco de la cadena de comercio, interconectando a exportadores, líneas navieras, operadores de puertos y terminales, transporte terrestre y autoridades aduaneras, mediante el acceso en tiempo real a los documentos de envío de datos, lo que trae consigo más eficiencia operativa y análisis de eventos en tiempo real. Actualmente, TradeLens procesa más de 10 millones de eventos cada semana.

“La participación en todo el ecosistema de la cadena de suministro está demostrando el verdadero valor de la plataforma digital TradeLens”, subrayó Lars O. Nielsen, presidente de Maersk para América Latina y el Caribe. Y dijo: “Tenemos una base sólida para desarrollar -por ejemplo- proveedores de transporte terrestre, agentes de carga, aduanas y otras entidades gubernamentales para ingresar al ecosistema y explotar los beneficios de digitalizar los flujos comerciales latinoamericanos”.

### Modelo de colaboración para maximizar la adopción regional

Entre los 50 puertos y terminales se encuentran los siguientes:

**Terminal Zárate:** es el primer puerto privado de Argentina que cuenta con más de 2 millones de m2 de superficie y conforma un complejo portuario con tecnología y equipamiento de alta productividad para la operación de contenedores. [Terminal Zárate](#) se sumó a TradeLens para generar mayor agilidad, transparencia y velocidad en el acceso a información, así como para generar visibilidad sobre los datos obtenidos para todo el transporte marítimo que pase por el puerto.

**Terminal Puerto Rosario:** este puerto multipropósito en la ciudad de Rosario cuenta en sus más de 67 hectáreas con una amplia capacidad para almacenaje de graneles sólidos y líquidos, además de una terminal de contenedores que fue recientemente ampliada con infraestructura y tecnología de punta, incluyendo el scanner más eficiente de Latinoamérica. [Terminal Puerto Rosario](#) es el primer puerto de Sudamérica en incorporar el

sistema Revolver para el embarque y almacenaje de graneles a través de contenedores volcables, que ya viene con inteligencia artificial incorporada, y ahora continúa su proceso de digitalización e innovación sumándose a TradeLens para utilizar la red blockchain en el monitoreo de la carga y descarga de contenedores, brindando información en tiempo real a los actores de la cadena logística.

**Terminal de Contenedores de Buenaventura:** es parte del grupo GEPSA y de APMT que opera más de 75 puertos a nivel mundial. La terminal ofrece servicios de Cross docking, llenados, inspecciones, servicios exclusivos para los segmentos de café y azúcar, que representan casi el 30% de las exportaciones por Buenaventura. Por esta razón, la incorporación a TradeLens, no solo puede ayudar al puerto en el monitoreo de las transacciones de carga, sino también para interactuar más eficientemente mediante el acceso en tiempo real a los documentos de envío de datos, incluidos IoT y datos de sensores que van desde el control de temperatura hasta el peso de los contenedores.

**Tecon Santos de Santos Brasil:** es el primer socio que se unió a TradeLens en el Puerto de Santos para generar información sobre los más de 1,6 millones Teus que debe operar en 2019. **El Puerto de Santos**, uno de los complejos portuarios más grandes de América Latina, es responsable del manejo de carga de un tercio de los intercambios comerciales brasileños.

**Terminal Pacífico Sur de Valparaíso:** la principal terminal de contenedores de Chile se convirtió en la primera entidad chilena en utilizar TradeLens para mejorar los procesos tradicionales basados en papel. En ese sentido, los operadores de terminales la utilizan para obtener una capacidad visible y en corto plazo de los datos de forma segura y de rápido acceso.

**San Vicente Terminal Internacional:** es el primer puerto chileno de la Región del Biobío y la segunda terminal en Chile en unirse a la plataforma TradeLens para el intercambio de datos operacionales entre los distintos segmentos de la cadena logística, proporcionando mayor seguridad, confianza y eficiencia a la operación.

Tras la incorporación de CMA CGM y MSC a la plataforma TradeLens, se estima que prácticamente, la mitad de los datos de la carga de contenedores en el mundo estarán disponibles en TradeLens.

#### Conformación de una red conectada

Martín Hagelstrom, ejecutivo de Blockchain para IBM América Latina, señaló en relación a los más de 50 puertos y terminales que se unen a la plataforma blockchain: «Nuestro trabajo con TradeLens y otras empresas en el ecosistema del comercio global como entidades de gobierno, puertos y terminales, entre otros, ha demostrado que la blockchain se está utilizando para formar una red fuerte y conectada en la que todos los miembros ganan compartiendo datos importantes, y juntos podemos transformar cómo se realiza el comercio en toda la región”.

Fuente: RM FORWARDING

## Brasil podría abrir el cabotaje marítimo a la bandera de conveniencia

Por [Redaccion Trade News](#) 21 agosto, 2019



Brasil autorizaría la bandera de conveniencia en los tráficos marítimos de cabotaje para propiciar un aumento de los volúmenes operados por esta vía y una reducción del costo operativo.

El Ministerio de Infraestructura brasileño estaría estudiando la medida, lo que implicaría dar marcha atrás con el oligopolio de las empresas brasileñas de navegación ([Aliança](#), [Mercosul Line](#) y [LogIn](#)).

#### Desregulación



Según una nota difundida por el sitio brasileño [Datamar](#), la medida sería provisoria y permitiría que buques de bandera extranjera puedan operar en el cabotaje brasileño, pero sin perder su condición.

Para poder avanzar con esta desregulación, las navieras brasileñas deberían contar con una filial en el exterior y fletarle los buques a esta subsidiaria, pero dotando la tripulación con dos tercios de marinos brasileños.

De esta manera, y para lograr un cabotaje más competitivo, Brasil podría recurrir a banderas de conveniencia como Liberia, Panamá y otros registros con menores “requisitos” que la regulación local para registrar buques

## Puertos chilenos excluidos de derecho a huelga

30 agosto, 2019 [Webpicking.com](#)

Los Ministerios de Economía, Fomento y Turismo, Trabajo y Defensa de Chile informaron que 72 compañías formarán parte del listado de empresas estratégicas excluidas de huelga la legal en el proceso de negociación colectiva.



Esto fue determinado sobre la base de la Ley N° 20.940, que modernizó el sistema de relaciones laborales y estableció un nuevo procedimiento para definir las empresas que quedan excluidas de la huelga legal.

La calificación triministerial, realizada por las carteras de Economía, Trabajo y Defensa durará dos años y debe efectuarse a solicitud de parte, notificada a la contraparte empleadora y/o trabajadora y además, existe la posibilidad

de reclamación posterior a la decisión ministerial.

En este proceso iniciado hace ya dos meses, postularon 91 empresas y finalmente la Resolución conjunta definió 72 empresas excluidas de la huelga legal.

En el proceso de evaluación de estas postulaciones los tres ministerios solicitaron y consideraron la opinión de los organismos sectoriales y fiscalizadores sobre las peticiones de las empresas.

Entre las compañías que se incluyen en el listado actual figuran empresas eléctricas, de gas, sanitarias y terminales portuarios como **Antofagasta Terminal Internacional** y **Terminal Puerto de Arica**. Además, entre las empresas cuyas solicitudes de ser consideradas como estratégicas fueron rechazadas se encuentran **Terminal Pacífico Sur Valparaíso** y **Terminal Puerto de Coquimbo**.

## Aprueban modificación a peajes del Canal de Panamá



El Consejo de Gabinete de Panamá aprobó oficialmente la modificación de la estructura de peajes del Canal de Panamá, siguiendo la recomendación de la Junta Directiva de la entidad.

La nueva estructura mejora la capacidad del Canal de proporcionar un servicio competitivo y confiable para el transporte global y la comunidad marítima. Lo aprobado modifica los peajes para los buques neopanamax de graneles secos que transporten mineral de hierro; buques de graneles secos



neopanamax que transiten en lastre, buques portavehículos y para los graneles líquidos (incluyendo petroleros y tanqueros, quimiqueros, buques de gas licuado de petróleo (GLP) y gas natural licuado (GNL)).

Las modificaciones aprobadas también incluyen ajustes realizados en respuesta a los comentarios recibidos durante el período de consulta formal y que fueron presentados durante la audiencia de peajes el 24 de julio pasado.

Estos ajustes excluyen la modificación de peajes propuesto para el segmento de pasajeros, que continuará cobrándose según la estructura actual. Además, se otorgó la consideración de posponer la fecha de implementación para los peajes aplicables a ciertos segmentos hasta los meses de abril y mayo 2020.

Específicamente, las modificaciones finales de peajes incluyen:

- **Segmento de graneles secos:** se igualaron los peajes cobrados a los buques neopanamax que transporten mineral de hierro con los peajes establecidos para los granos y las cargas de “otros graneles secos”. Incluye un aumento de peajes para los buques neopanamax de graneles secos transitando en lastre.
- **Segmento de portacontenedores:** se incorporaron dos nuevas categorías al Programa de Lealtad con el objetivo de incentivar el despliegue de mayores volúmenes de carga y servicios adicionales a través de la vía interoceánica.
- **Contenedores sobre cubierta:** nueva tarifa por TEU para los buques que transportan contenedores sobre cubierta, que no pertenecen al segmento portacontenedores, permitiendo un cargo diferenciado para contenedores que estén vacíos, secos o refrigerados.
- **Transporte de vehículos y segmento RoRo:** se modificaron los peajes cobrados y se revisaron los rangos de tamaño de buque(tonelaje CP/SUAB) para diferenciar de forma más precisa la flota actual. Según las recomendaciones recibidas, los peajes presentados en la propuesta original se ajustaron para los buques neopanamax.
- **Tanqueros, quimiqueros, buques de GLP y GNL:** las estructuras de peajes se mantienen sin cambios, no obstante, se proponen ajustes de peajes para alinearse más estrechamente al valor de la ruta.
- Embarcaciones menores y turismo local: revisados para considerar los recursos utilizados en el tránsito.

Fecha de implementación: los ajustes de peajes aprobados entrarán en vigencia según el siguiente cronograma:

#### 1 de enero de 2020:

- Modificaciones para las tarifas de embarcaciones menores (excluye el Conglomerado de Turismo Local).
- Mejoras al Programa de Lealtad para buques portacontenedores.
- Consideraciones para cobrar en base a las Toneladas de peso muerto para madera o Toneladas de peso muerto de verano, el que sea mayor, solo para buques de graneles secos que transporten carga de madera en cubierta.

#### 1 de abril de 2020:

- Modificaciones para el segmento de graneles líquidos (incluyendo tanqueros, quimiqueros, buques de GLP y GNL).
- Modificaciones para buques neopanamax de graneles secos que transportan mineral de hierro y buques neopanamax de graneles secos que transiten en lastre.
- Modificaciones para el segmento de portavehículos.
- Diferenciación de la tarifa de TEU aplicable a los buques que no son portacontenedores que transportan contenedores sobre cubierta.

#### 1 de mayo de 2020:

- Modificaciones para el conglomerado marítimo – segmento de turismo local.



Las modificaciones de peajes propuestas fueron anunciadas oficialmente el 14 de junio de 2019. Esto inició un período de consulta formal de 30 días concluido por una audiencia pública que se realizó el 24 de julio para garantizar que todas las partes pudieran enviar sus comentarios para su consideración.

Para información específica sobre la estructura de peajes recientemente aprobada, visite el [sitio web](#) del Canal de Panamá.

Fuente: Webpicking

## OMI lanzó herramienta online para notificar los datos de forma más eficiente en la cadena logística

**Se trata del Compendio de la OMI, que simplificará el comercio transfronterizo**

Un elemento relevante en la tarea de la Organización Marítima Internacional (OMI) corresponde a la optimización de procedimientos administrativos necesarios cuando los buques arriban a un puerto o zarpan de este.

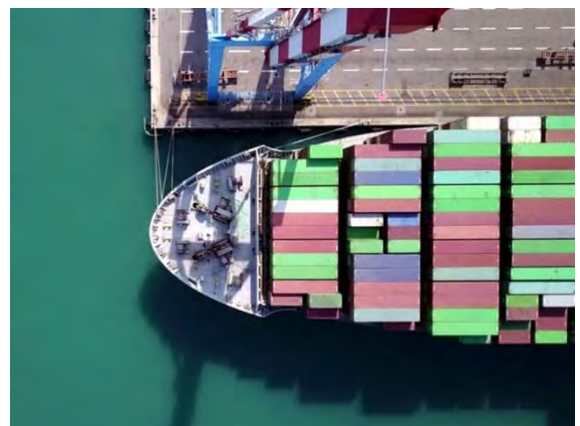
Para apoyar esa labor, la OMI publicó online y de forma gratuita, una herramienta de gran importancia utilizada por los desarrolladores de software para crear sistemas para el intercambio electrónico los datos pertinentes.

Se trata del Compendio de la OMI, un manual de referencia que contiene conjuntos de datos, así como la estructura y las relaciones entre ellos.

Esto permitirá a los Estados Miembros de la OMI cumplir con una prescripción obligatoria -en vigor desde abril de 2019- para formalidades informativas exigibles a buques, carga y tripulantes a bordo del transporte marítimo internacional de forma que puedan llevarse a cabo de forma electrónica y normalizada.

Desde la OMI destacaron que esta iniciativa en general ayuda a simplificar el comercio transfronterizo y facilita que la cadena logística sea más eficiente, para los más de 10.000 millones de toneladas de bienes que se comercializan por vía marítima anualmente en todo el mundo

Cabe mencionar que la OMI no es la única organización que se ocupa del intercambio electrónico de datos en el transporte marítimo. Dado que otros organismos como la Organización Mundial de Aduanas, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y la Organización Internacional de Normalización, han alineado sus propias estructuras de datos con el Compendio de la OMI para promover la armonización.



Mundo Marítimo 12 de noviembre de 2019



## Baltic Exchange lanza un nuevo índice de seguimiento de costos operativos de buques graneleros

13 de Septiembre de 2019

Se espera que **Baltic Operating Expense Index** se expanda a otros sectores de la flota mercante



Baltic exchange ha puesto en marcha un nuevo índice para hacer un seguimiento de los costos de operación de los buques. Inicialmente cubre una gama de buques de graneles, pero el servicio se ampliará a buques tanque y otros sectores.

**Baltic Operating Expense Index (BOI)** se publicará trimestralmente y se basará en las evaluaciones de tres de las principales compañías independientes de gestión naviera: Anglo-Eastern, Columbia Shipmanagement and Fleet Management. En conjunto, gestionan una flota de más de 1.800 buques. Se espera que otras empresas se unan al panel en el futuro, añadiéndose un cálculo del precio residual a fines de este año.

El director ejecutivo de Baltic Exchange, Mark Jackson, indicó que " *Baltic Operating Expense Index* pretende dar transparencia a las fluctuaciones de los costos operativos diarios, una de las variables utilizadas por los inversores marítimos para calcular la rentabilidad y el valor residual de sus activos. Ya ofrecemos evaluaciones independientes de carga, compra y venta y desguace. Con la adición de las evaluaciones de gastos operativos, los inversores en transporte marítimo cuentan ahora con un completo conjunto de herramientas para gestionar su riesgo y así ayudar en el proceso de toma de decisiones".

Cada miembro del panel presentará cuatro números, expresados en US\$ por día. Se combinarán tres para producir el BOI: Tripulación (US\$ por día, incluyendo todas las tarifas); Técnico (US\$ por día, incluyendo todas las tarifas); Seguro (US\$ por día, incluyendo todos los cargos y reembolsos) y cuarto, una evaluación de un período de cinco años.

El costo de *drydock* se amortizará en cinco años para obtener un precio en US\$/día, pero se publicará por separado y no contribuirá a la inversión de la Comisión de inversiones.

Las evaluaciones se realizarán trimestralmente. Las evaluaciones del cuarto trimestre de 2018 y del primer y segundo trimestre de 2019 están disponibles después de un ensayo reciente. Las evaluaciones del tercer trimestre de 2019 se publicarán el 17 de octubre. El índice estará disponibles en [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com) para los suscriptores de los servicios de información de mercado de Baltic Exchange.

### Los buques considerados en la evaluación son:

**Capesize:** 180.000 dwt construidos en "astilleros competitivos de primera clase", con capacidad para 199.000 m3 de graneles, eslora de 290 m, manga de 45 m, calado de 18,2 m SSW. No clasificados como Ice Class, sin scrubber, con cinco años de antigüedad y con inspección especial al día.

**Panamax:** 82.500 dwt construidos en "astilleros competitivos de primera clase", capacidad para 97.000 cbm, eslora de 229 metros, calado de 14,43 metros. No clasificado como Ice Class, sin scrubber, con cinco años de antigüedad y con la inspección especial al día.

**Supramax:** 58.328 dwt sobre AAI de 12,80 m de calado construido en "astillero competitivo de primera clase", eslora de 189,99 m, manga de 32,26m, capacidad para 72.360 cbm, 5 bodegas/escotillas, 4 grúas de 30 tm con 4

cucharas de 12cbm. No clasificado como Ice Class, sin scrubber, con 5 años de antigüedad y con la inspección especial al día.

**Handysize:** 38.200 dwt, calado 10.538m SSW, construido en "astilleros competitivos de primera clase", 47.125 cbm, eslora de 180 m, manga de 29,8 m, 5 bodegas, 5 escotillas, 4 grúas x 30 tm. No clasificado como Ice Class, sin scrubber, con 5 años de antigüedad y con inspección especial al día.

Por MundoMarítimo

## 5 digital innovations that are changing the maritime industry

Although very accustomed to its traditional practices, the shipping industry is now entering a new era with digital innovations on more than 50,000 ships currently sailing the world's oceans. In this article, Safebridge has researched and discovered the latest digital trends of the maritime industry providing an update in this evolving business sector.

Safebridge 01/10/19

### Autonomous Ships

Yes, for some of us, autonomous ships are a taboo or even a “never-going-to-happen” scenario. Isn't this though how every innovative idea was ever introduced?



Over the past few years, companies like [Rolls-Royce Marine](#) and Japanese shipping giant Nippon Yusen have shared plans to send remote and autonomous ships to sea. These ships will remain crewed to begin with, but as the technology advances, some of the ships may be crewless by as early as 2020.

Certain companies are building fully autonomous ships from scratch, while other start-up businesses are developing semi-autonomous systems to be used on existing vessels. What is

certain is that “autonomous” is likely to become a vital part of the day-to-day onboard operations.

### Virtual Reality

This comes as no surprise that [VR training programs](#) are available to the market. They can be used for crew entertainment or, as mentioned earlier when in need to develop new skills. To further enhance onboard crew safety, operator-owners are beginning to investigate developments in cyborg crew - wearable technology – which can be used to monitor heart rates, accumulated steps or sugar levels, etc., in real-time, to ensure the health and wellbeing of their crew on board.

### Cyber Security

Talking about digital innovations, here is a critical point we need to focus on: [cyber security](#). We are all using antivirus apps for our phones and laptops, passwords for social media accounts or even the Two Factor Authentication. Let's extrapolate this to an industry which carries around 90% of the world trade.

The first step in preventing cyber-attacks is identifying threats and vulnerabilities, assessing the risk exposure attached to these matters and developing both protectionary measures and contingency plans to neutralise these risks as much as possible.

### E-learning



Marine training is crucial for creating and developing a “healthy” industry. What goes beyond training, is effective online training methods, which when adopted in the maritime industry, bring benefits of substantial value both for the company as a whole and the individual seafarers. This is a demanding business with continuously changing training needs, and online training solutions make the processes easier, faster and more cost-effective.

Maritime organisations are already designing innovative distance e-learning solutions to allow seafarers to learn while they continue with their work. These are online platforms which connect individuals from all over the world, while using new age solutions such as virtual equipment simulation, 3D animated marine safety videos and Virtual Reality (VR) and enable seafarers to stay longer at sea, in order to continue to develop and improve the exact skills they need.

### Digital certification

It’s hard to believe that in a continually evolving industry such as the maritime industry, people still use paper certificates to ‘prove’ their skills or for legal purposes.

A different way for receiving and managing maritime certificates is an app titled **myCert**; instead of actually printing them, putting them in an envelope and sending them by post to the other side of the world.

Developed as a digital ecosystem, the app is connecting the three key players in this field: the issuers of certificates, the holders and the verifiers.

Seafarers can, for example, upload their certificates and sail away without worrying about losing valuable documents, while for issuing companies, this secure platform can improve efficiency with less operational costs. Moreover, the app allows for the verifier to connect more easily and work more efficiently throughout the certification management process.

All in one, this digital ecosystem resolves all the topics involving the processes that the issuers, holders or verifiers have, ensuring also higher trust levels between all parties involved.

## El sector marítimo mundial aún en mares agitados



RM FORWARDING 5/11/2019

**Un informe de la UNCTAD reveló una desaceleración del crecimiento en casi todos los segmentos del sector marítimo mundial de carga**

El sector marítimo mundial tendrá que continuar navegando a través de aguas agitadas, ya que aun persisten varios factores que frenaban su crecimiento el año pasado. Estos factores incluyen las tensiones comerciales entre Estados Unidos y China, una desaceleración económica mundial y el impacto del

Brexit, dice un informe de las Naciones Unidas.

El [Review of Maritime Transport 2019](#) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) reveló que los volúmenes de comercio marítimo crecieron solo un 2,7% el año pasado. Esto fue inferior al 4,1% en 2017 y por debajo del promedio histórico del 3%.

La desaceleración del crecimiento afectó a casi todos los segmentos del sector marítimo mundial de carga, señala el informe. Los sectores que se desaceleraron incluyen el tráfico portuario global y el comercio de contenedores.

El secretario general de la UNCTAD, Mukhisa Kituyi, dijo: «La caída en el crecimiento del comercio marítimo es el resultado de varias tendencias, incluido un debilitamiento del sistema de comercio multilateral y un creciente proteccionismo. Es una advertencia de que las políticas nacionales pueden tener un impacto negativo en el comercio marítimo y las aspiraciones de desarrollo de todos».

El informe cubre cinco áreas principales de el sector marítimo: flete marítimo, flota mundial, tarifas y mercados, puertos y marco regulatorio y legal. En el se puede ver que, a pesar de los reveses que enfrentaba la industria, los volúmenes totales de comercio marítimo ascendieron a 11 mil millones de toneladas el año pasado.

Un lado positivo para la industria se produjo en la expansión del sector del gas natural licuado como resultado de la cada vez mayor presión para promover fuentes de energía más limpias.

La UNCTAD dijo que las perspectivas para el comercio en el sector marítimo siguen siendo inestables a medida que persiste la incertidumbre sobre la economía mundial. Pero a pesar de esto, todavía se espera que el comercio marítimo internacional se expanda a una tasa de crecimiento anual promedio de 3,4% entre este año y 2024. Esto sería «impulsado en particular por el crecimiento en la carga de contenedores, graneles secos y gas», según el informe.

Otros desarrollos positivos que podrían ayudar a reducir la presión sobre el comercio marítimo incluyen la Iniciativa Belt and Road de China y los nuevos acuerdos comerciales bilaterales y regionales.

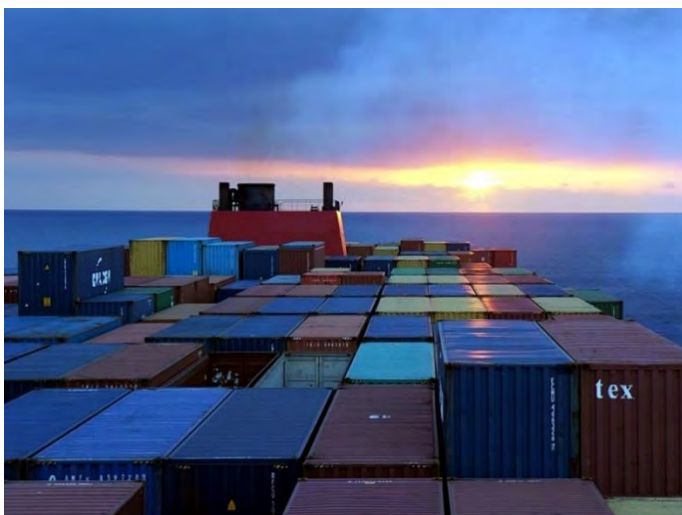
El informe de UNCTAD también señala que la industria del transporte marítimo estaba en medio de una transformación, con una «nueva normalidad» en proceso. La Sra. Shamika N. Sirimanne, directora de su división de tecnología y logística, dijo: «Hoy, el sector marítimo está lidiando con mucho más que la incertidumbre del mercado y los factores cíclicos a corto plazo. Otros factores que son estructurales y existenciales, como las interrupciones tecnológicas y el cambio climático, están en juego y están redefiniendo el sector».

Para adaptarse con éxito a la «nueva normalidad», la UNCTAD pidió a las partes interesadas que propongan «una planificación mejorada, medidas de respuesta adecuadas, así como políticas de transporte flexibles y con visión de futuro que anticipen el cambio».

## Ante aumento de incendios: Líneas navieras endurecen medidas contra cargas peligrosas mal declaradas

*Sin embargo, es poco probable que se modifique conducta delictiva de expedidores deshonestos*

21 de Agosto de 2019



Un nuevo caso de incendio en un portacontenedores, afortunadamente, sin víctimas fatales fue reportado este mes. El siniestro se produjo en la sección de popa del “APL Le Havre” de 10.106 TEUs de capacidad el viernes 9 de agosto frente a la costa oeste de la India. Sin embargo, un reporte de *Drewry* hace notar que la lista de incidentes similares está creciendo a un ritmo alarmante, ante lo cual las navieras están comenzando a imponer multas en un intento de mejorar la situación.

Aunque la causa del incendio aún está siendo investigada, este incidente es el octavo de este año



en el que está involucrado un buque portacontenedores, muy por encima del promedio de 60 días para incendios mayores citado a principios de este año por TT Club.

Más de una cuarta parte de todos los incendios de buques de líneas navieras reportados al Sistema de Notificación de Incidentes de Carga (CINS) se relacionan con cargas declaradas erróneamente, en particular las de tipo peligroso.

Los anterior constituye un antiguo problema que ha afectado al transporte marítimo durante demasiado tiempo; expedidores deshonestos que incumplen intencionadamente las normas para evitar las tarifas de flete y las primas de seguro de las cargas peligrosas, o que cometen fraude aduanero al declarar bienes de alto valor como artículos más comunes. La invención del contenedor de acero facilitó aún más la ocultación de esta actividad fraudulenta, dejando a las navieras con un desafío cuesta arriba.

De acuerdo a *Drewry* se han intentado numerosas iniciativas, pero el problema persiste. Por ejemplo, el programa de software 'Cargo Patrol' de Hapag-Lloyd's desde 2011 ha buscado todas las reservas hechas con la compañía para identificar artículos potencialmente peligrosos o sospechosos, mientras que Maersk Line ha introducido un piloto de chequeo de contenedores al azar en cuatro terminales de Estados Unidos, luego del trágico incendio en el Maersk Honam de 15.000 TEUs en marzo de 2018 que cobró la vida de cinco miembros de la tripulación.

El propio TT Club está encabezando una amplia campaña de 'Integridad de la Carga' que tiene como objetivo llamar la atención y ofrecer orientación sobre las mejores prácticas a todas las partes interesadas, no sólo en relación con los envíos mal declarados, sino también en otras áreas problemáticas, como el pesaje y el embalaje de contenedores. También busca un mayor cumplimiento regulatorio ante los muy pocos Estados miembros de la OMI que se molestan en presentar informes de inspección de contenedores.

### **Anuncian sanciones**

Con el rápido aumento del número de incendios de contenedores, algunas navieras anunciaron que impondrían sanciones a los expedidores por declarar cargas erróneamente. Hapag-Lloyd, que el año pasado embarcó casi medio millón de cargas peligrosas, a partir del 15 de septiembre multará a los embarcadores con US\$15.000 por cargas peligrosas no declaradas o mal declaradas. HMM multará la misma cantidad, mientras que Evergreen anunció una multa de US\$35.000. OOCL, en tanto, señaló que que está reforzando su aceptación de carga peligrosa con un paso de verificación adicional.

Es probable que más navieras sigan la iniciativa, pero si bien la amenaza de sanciones financieras podría ayudar a corregir el comportamiento de los expedidores menos deliberadamente negligentes, es poco probable que cambie la actitud de los expedidores deshonesto que sigan apostando a evadir la red.

### **¿Listas negras?**

Una acción que podría ayudar a erradicar el elemento delictivo sería introducir listas negras de expedidores, pero las leyes antimonopolio no lo permiten actualmente. Las navieras pueden registrar envíos incorrectos con CINS, pero no se les permite identificar al expedidor, lo que significa que simplemente pueden probar suerte con otra línea si son rechazados por el primer naviero.

Una consecuencia desafortunada de las actuales leyes de competencia es que impiden que se comparta una cantidad limitada de información que podría mejorar enormemente la seguridad y reducir el fraude. La mayoría

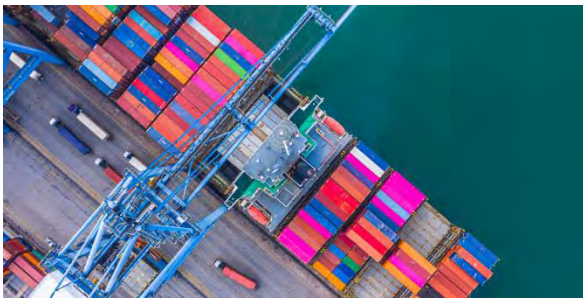
de los expedidores que respetan la ley seguramente acogerían con agrado cualquier medida que contribuya a reducir el riesgo de que sus cargas se retrasen o sean destruidas por la acción irresponsable de otros.

Para *Drewry* llegó la hora de nombrar y avergonzar a los expedidores deshonestos que amenazan la seguridad de la cadena de suministro. “Si los gobiernos no quieren o no pueden hacer más para ayudar con los controles de contenedores, al menos pueden dar a las navieras más herramientas para que lo hagan ellas mismas, como permitir que compartan información sobre los delincuentes habituales.

Por MundoMarítimo

## Cargo theft Trends and countermeasures of a billion-dollar problem

Cargo theft is a global challenge with a major negative impact on supply chains and the world’s economy, affecting not only the shipping and logistics industry, but also consumers, retailers and insurers. To put this into context, cargo crime has costed an estimated US\$22.6 billion in 2015, while the top five natural disasters costed a collective \$33 billion, research from the British Standards Institute (BSI) has indicated.



SAFE4SEA 04/10/19

### What is cargo theft

Cargo theft is the situation where perpetrators are stealing trucks and transport trailers full of merchandise, which can be worth thousands of dollars, they offload the cargo, parcel it and sell it for a quick profit. This often occurs before the crime is even reported.

The official definition by FBI sees cargo theft as “*the criminal taking of any cargo including, but not limited to, goods, chattels, money, or baggage that constitutes, in whole or in part, a commercial shipment of freight moving in commerce.*”

### Forms and tactics

**-Direct thefts:** In these situations, thieves steal physically cargo from a location where it sits, and they sell it quickly. Think truck stops, parking lots, roadside parking, drop lots and other areas where cargo could be left unattended, especially in store parking lots or empty lots on weekends.

**-Burglaries:** This refers to when thieves break into a truck yard, a shipping or other facility and forcibly enter trailers and containers searching for commodities to steal.

**-Fictitious thefts:** Perpetrators present themselves as legitimate drivers and boldly enter container terminals or other relevant facilities with counterfeit papers, in order to gain access to and make off with goods.

**-From the ‘inside’:** Company employees with knowledge of a particular shipment that is loaded into a specific trailer or container may provide detailed cargo and transportation information to a cargo-theft operation in preparation for a theft.

**-Hijacks and piracy:** In trucks, most hijackings occur while a driver is away on a break and the vehicle is parked. A 2018 report on cargo theft by TT Club and BSI identified cargo truck hijackings as the primary type of cargo theft in the Middle East and Africa. In the maritime industry, piracy in the form of hijacking has been traditionally linked with cargo theft, especially for oil theft, and is most common in African waters. [According to IMB figures](#), three vessels were hijacked in the first half of 2019, all in the Gulf of Guinea.

-**Cyber fraud:** Cargo theft is one of the frauds that can be achieved through typical cyber-attacks. [Social engineering](#) and fake identities are among the most common practices facilitating the theft, while thieves may also breach systems to track systems or amend documents. See here [IMO's Interim Guidelines on Maritime Cyber Risk Management](#).



**Statistics & trends**

- **The lack of secure parking for cargo trucks in Europe:** The [cargo theft report 2018 by TT Club and BSI](#), as well as an EU Commission study published earlier in 2019, both emphasized the lack of sufficient numbers of such parking spaces across Europe.
- **India and China accounted for most of the recorded cargo thefts in Asia in 2018**, according to BSI and TT Club. Cargo thieves in these two countries are similar in profile and employ a wide range of tactics.
- **Cargo truck hijackings were reported in almost every country in South America during 2018.** Brazil specifically continues to suffer from the highest rate of cargo truck hijackings in the world, with annual incident numbers totaling in the tens of thousands.
- **South Africa saw a 6% increase in the number of cargo truck hijackings in 2018**, driven primarily by a 109% increase in incidents in Western Cape over the previous year.
- **Thefts of unattended cargo trucks are mostly recorded in North America**, such as the US and Canada, while violent hijackings are typical in Mexico and the majority of Central America.

**Over 300 ships involved in fraudulent registries**

The IMO has recently put under the microscope over 300 ships involved in fraudulent vessel registrations operating without the knowledge of governments they claim to represent, according to data provided by the Standard P&I Club.

SAFE4SEA 29/10/19



In the wake of recent geopolitical tensions and several sanctions impositions on countries such as Iran and North Korea, some ships have used tactics to avoid these sanctions such as [turning off their AIS](#) (automatic identification system) or falsely reporting their flag registry.

For instance, the global maritime regulator has recently reported that 73 vessels were unlawfully flying the flag of the Democratic Republic of the Congo, 91 vessels were illegally registered under the flag of Fiji and 150 vessels were unlawfully registered under the flag of the Federated States of Micronesia.

To address this challenge, IMO is developing a comprehensive database of registries on the publicly accessible area of GISIS.

The database, [approved for development in MSC 101](#), will contain the names and contact details of the national governmental body/bodies, or authorised/delegated entities in charge of registration of ships.

The database will also include information regarding countries which do not operate a ship registry, be it domestic or international.

In regard to the above, the Standard Club recommended operators to note the following IMO best practices:

- ensure Flag State Administration contact information is up-to-date
- prospective charterers should utilise the UN Security Council Sanctions List Search [webpage](#)
- verify the relevant information relating to registries of ships in the 'Contact Points' module in GISIS.

The UN Sanctions Committee requires the relevant flag states to de-flag any vessels they have reasonable grounds to believe are involved in activities prohibited by the UN Security Council Resolutions, and other flag states should refuse to register the vessels which have been de-registered for that reason.

Meanwhile, the IMO and the UN Security Council are intending to develop by 2021 an easily searchable database that would show vessels which are subject to United Nations Security Council Resolutions.

## PSC inspections after 2020 sulphur cap

The [2020 sulphur cap](#) will enter force on 1st January 2020, meaning that a comprehensive approach to compliance is expected by all Port State Control (PSC) regimes. PSC inspections will be conducted according to the IMO PSC procedures, the 2019 guidelines for PSC under MARPOL Annex VI.

SAFE4SEA 31/10/19

In order to determine if a ship is compliant, UK P&I Club informs that PSC inspectors will probably focus on documents and procedures maintained on board. In certain jurisdictions PSC inspectors will carry portable sulphur testing kits and if the results of these tests are inconclusive or indicate possible non-compliance then additional sampling will take place for verification ashore.

For this reason, crewmembers must be familiar with the new regulations, related documentation and procedures, and have the ability to demonstrate this knowledge to a PSC inspector.

### Bunker Delivery Notes and Fuel Sampling

Details of fuel delivered on board for combustion purposes should be recorded through a BDN, which should be accompanied by a Representative Sample of the fuel delivered. The majority of vessels will also take commercial samples in the normal way. The Representative Sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the Master upon completion of bunker delivery and retained on board until the fuel has been substantially consumed, but in any case for not less than twelve months from the time of delivery. BDNs and associated samples should be easily identifiable and filed properly on board. BDNs should be kept on board for at least three years after the fuel has been received on board.

In situations where the Commercial Samples (taken during bunkering) indicate a higher sulphur content than noted on the BDN then the flag administration and PSC at destination need to be notified in writing in a timely manner, with the ship possible to already having sailed by the time these test results are known. In case of any further investigation by PSC, the Representative Sample will be used by PSC for further verification procedures and the ship may be ordered to de-bunker the fuel at the next port.

In addition, every ship of 400 GT and more must have an International Air Pollution Prevention Certificate. The IAPPC, and Supplement, confirms that a ship and its equipment comply with the requirements of MARPOL Annex VI. The Supplement to the IAPPC describes the way in which the control of emissions from the ship is achieved. If a ship is using equivalent emission abatement methods, these should be specified in the Supplement and listed under section 2.6.

#### **Procedures for fuel change-over**

Ships burning different fuels to comply with the 2020 requirements while entering or leaving an ECA should carry written procedures describing how the fuel change-over is being performed. These procedures should enable enough time for the fuel service system to be fully flushed of all fuel that is over the applicable sulphur limit, before entering into an ECA.

Fuel change-overs should also be recorded in detail in the log book, as prescribed by the Flag administration. Items to be recorded contain the volume of low sulphur fuel in each tank, the date, time, and position of the ship when change-over has been completed before the entry into the ECA, or commenced after exit from the ECA.

#### **Shipboard Implementation Plan**

As the UK Club says, this is not a mandatory document, but it is recommended as PSC may consider the preparatory actions described in it when verifying compliance.

This document is specific to a particular ship and describes:

- Risk assessment, mitigation plans and impact of new fuels;
- Details of fuel oil system modification;
- Tank cleaning plan;
- Fuel capacity and segregation capability;
- Procurement of compliant fuel;
- Fuel oil change-over plan from conventional HSFO to 0.5% fuel;
- Documentation and reporting procedures;
- Tank plans and piping diagrams.

These plans will help PSC Inspectors understand if the fuel change-over has been undertaken correctly, especially when used along with the fuel logs and BDNs. In addition, the capacity plan, tank sounding tables and/or the stability information book will also provide the PSC Inspectors useful information. Plans and piping diagrams should be updated in case of any modifications or new equipment.

#### **FONAR**

Any [FONAR](#) application along with correspondence with flag and next port PSC should be available on board. However, a FONAR should be used only as a last resort and should not be used repeatedly. Condition for approval of FONAR is expected to be very strict and repeated applications by a particular operator will attract negative attention.

#### **ECDIS and navigation charts**

Lastly, preservation of voyage details can enable the PSC Inspectors to understand the navigation of the ship and verify compliance. ECDIS routes and related navigational activities and daily reporting communications should all be kept on board for interrogation by the PSC.

## Bills of Lading: How to be protected in case of cargo mis-delivery

Charles Brown, Head of Claims at Steamship Mutual, presents a case where a cargo was delivered based on fraudulent Bills of Lading, highlighting the importance of the Bills of Lading during trade and presenting the risks of agreeing charter party clauses that oblige an owner to discharge and deliver cargo without presentation of the bill of lading, against a charterer's letter of indemnity (LOI).

12/11/19

Specifically, the [bills of lading](#) are very important to trade, as the holder in due course is entitled to delivery of the cargo as described by the negotiable bill of lading. This right goes to title as well as quantity and description of the goods.

Mr Brown informs that an International Group circular from 2001 states that "*Members are strongly advised not to accept such clauses...*". However, although in the shipping industry such terms are required by Charters, the commercial rhythm and pressures make it difficult for one to follow this agreement.

Often, when the bills of lading are not followed the explanation is that in short sea voyages or where there are multiple sales and sub-sales, the bill of lading is unlikely to be available on the vessel's arrival due to delays in the banking chain.

Although the incidents where an agreement on such terms leading to claims of mis-delivery is a rare phenomenon, Mr Brown recommends members to always be aware of the potential risks that may follow, if these terms are agreed, and steps are taken to reduce any potential risk.

- **From the perspective of Club cover:**

*Unless the Directors exercise their discretion in a member's favour, claims for delivery of cargo without production of the relevant bill of lading are not covered. This is based on the English Law, which states that in the occasion of a mid-delivery an owner is responsible in conversion to the holder of the Bill of Lading, a claim to which there would ordinarily be no defence.*

In light of the above, in consideration of an owner agreeing to deliver cargo without production of the relevant bills of lading, the charterer or the receiver of a cargo can provide a LOI, indemnifying the owner against the consequences of doing so.

Mis-delivery occurs when after a cargo is delivered, it becomes known that a party other to which delivery was made is the holder of the original bills of lading, entitling it to delivery of the cargo, and that party brings a claim for the cargo value. Therefore, the LOI safeguards that in case of mis-delivery, the party submitting the LOI will not only insure the owner against any liability that it may incur to the bill of lading holder but will in addition pay the legal costs incurred by the owner in defending that claim and, if necessary, provide security for it.

*It is important to note that when such a LOI is provided, this does not have the effect of reinstating Club cover. Instead the LOI is a substitute for the non-availability of cover.*

Moreover, although the LOI provides some protection, the interested parties should always accept security in return for not requiring presentation of original bills on delivery they are assuming the credit risk of the LOI provider.

Mr Brown proposes additional steps for a party to be protected when such a charter party term is proposed:

1. **Credit check** on the party issuing the LOI;
2. Ensuring both that **the wordings** of the charter party clause, and of the LOI to be given, **are broad enough** to cover the circumstances in which discharge and/or delivery is intended to be made, when these are known;










3. Where a party other than the charterer is intended to provide the LOI, **it has agreed to do so**;
4. In the case of **voyage charters**, requesting details prior to entering the fixture as to the proposed mechanics of delivery. Often this will be to a local agent at the discharge port acting on behalf of the charterer who will then hold the cargo pending the arrival of the original bills of lading against which it will be released. Some reassurance may be gained if that agent is a party of substance since, although acting on behalf of the charterer and not the member, it may be possible to bring a claim against the agent (in addition to a claim under the LOI) if the agent delivers against presentation of fraudulent bills; and
5. Where delivery is into the **custody of an agent**, if non-negotiable copies of the original bills of lading are on board or received by owners prior to discharge, copies can be provided to such an agent, suitably endorsed, (for example "Specimen, non-negotiable ") enabling that agent to check that the bills of lading ultimately presented correspond with the copies.

Consequently, **if all fails**, Steamship Mutual suggests:

- claim materialises which cannot be successfully defended
- recovery under the LOI proves impossible: then a discretionary claim may be submitted to the Directors. It is a requirement, prior to the exercise of their discretion, that "they are satisfied that the Member took such steps as appear to those Directors to be reasonable to avoid the event or circumstance giving rise to" the claim.

## KEY FACTS ABOUT THE CRUISE INDUSTRY

<p>There are <b>27</b> new cruise ships on order worldwide in <b>2018</b> </p> <hr/> <p><b>27.2 million</b> people are expected to take a cruise vacations in <b>2018</b></p> <p>A <b>5.4%</b> increase from 2017 </p> <hr/> <p>Demand for cruising increased by <b>20.5%</b> between <b>2011-2016</b></p> <hr/> <p>The Seatrade Cruise Global event is attended by <b>11,000</b> people, with <b>700</b> exhibitors</p> <p>JLA clients attending: ABB, Bolid, Foeriship, Hering Berlin, YSA Design &amp; Viking Life Saving Equipment</p>	<p>The average spend per person, per week on a cruise is <b>\$1,770</b> </p> <hr/> <p>There are <b>21</b> new adventure and expedition cruise ships scheduled to launch between <b>2018 - 2021</b></p> <hr/> <p><b>60%</b> of cruise passengers come from the United States </p> <hr/> <p>The average age of a cruise passenger is <b>50+</b> </p> <p>However, <b>85%</b> of millennials also expressed an interest in cruising</p>	<p>On average a cruise holiday lasts <b>7.2 days</b> </p> <hr/> <p>The world's biggest cruise ship is currently <i>Harmony of the Seas</i>. The ship carries <b>6,780</b> passengers, <b>2,100</b> crew... and <b>2</b> robots!</p> <hr/> <p>The average passenger capacity for a cruise ship is <b>3,000</b> guests</p> <hr/> <p>The most popular cruise destination is The Caribbean </p> <p>Antarctica, Canada, northern Europe and The Mediterranean are also popular destinations</p>
--	--	--

