



Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales
de Agentes Marítimos

NEWSLETTER N° 21

FECHA CREACIÓN Y ANIVERSARIOS DE LOS MIEMBROS DE CIANAM

La Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM) es una asociación privada civil, con personería jurídica, de carácter internacional y sin fines de lucro, fundada el 27/Junio/2003 por 5 socios fundadores. En la actualidad, la Cámara está integrada por 12 Asociaciones de Agentes Marítimos, detallados abajo alfabéticamente, con sus respectivas fechas de creación y/o aniversarios:

| N° | ASOCIACIÓN NACIONAL | CREACIÓN/ANIVERSARIO |
|----|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 1 | AMANAC – Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C. | 06/Agosto/1987 (#) |
| 2 | APAM – Asociación Peruana de Agentes Marítimos | 12/Octubre/1983 |
| 3 | ASAMAR – Asociación de Agentes Marítimos del Paraguay | 21/Abr/1981 (Creación) (#) 25/May/1981 (Reconoc. Jurídico y Aniversario) |
| 4 | ASBA - Association of Ship Brokers & Agents (EE.UU.) Inc. | 09/Enero/1934 |
| 5 | ASONAV – Asociación Naviera de Guatemala | 23/Marzo/2001 |
| 6 | CAMAE – Cámara Marítima del Ecuador | 15/Febrero/1985 |
| 7 | Cámara Marítima de Panamá | 29/Septiembre/1979 |
| 8 | CAMPORT – Cámara Marítima y Portuaria de Chile | 28/Abril/1944 (#) |
| 9 | CENNAVE – Centro de Navegación del Uruguay | 28/Julio/1916 (#) |
| 10 | CNARG – Centro de Navegación de Argentina | 09/Mayo/1900 (#) |
| 11 | FENAMAR - Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima | 07/Septiembre/1989 (#) |
| 12 | NAVE – Cámara Costarricense de Navieros | 27/Marzo/1967 |

(#) Socios Fundadores

Contenido

SOCIALES

Fecha Creación de los Miembros de CIANAM Pg. 1

Norma Becerra Pocaroba - Presidenta de AMANAC Pg. 2

CENNAVE - Autoridades CD Pg. 2

Julio Delfino - Presidente del Centro de Navegación Arg Pg. 3

FONASBA - Apoyo a APAM Pg. 3

INFORMATIVO

¿Está el shipping en la cúspide de un cambio radical? Pg. 6

Concentración de la industria naviera preocupa a Cepal Pg. 8

Toma de decisiones inteligente y alineación colaborativa Pg. 8

Grandes barcos gran dolor de cabeza? Pg. 12

Humanos alcanzan un año de decisión sobre nave autónoma Pg. 14

ITIC: informar directores sobre aumento costos Pg. 17

Lema marítimo 2021 Pg. 17

Pérdida total en el transporte marítimo: reducen 50% Pg. 18

Los índices de mercado Pg. 20

El comercio mundial se recuperará más rápido Pg. 22

TT Talk - Debate sobre mercancías peligrosas Pg. 23

Automatización vs autonomía en shipping: diferencias clave Pg. 25

El impacto climático del transporte marítimo aumentó Pg. 26

CIANAM

www.cianam.org

Secretaría:

Centro de Navegación

TE: (54 11) 4394-0520

secretaria@cianam.org

Twitter: @CIANAM3



Norma Becerra Pocoroba es elegida Presidenta del Consejo Nacional Directivo de la AMANAC para el período 2020-2022



La Asamblea General ordinaria de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC), eligió por unanimidad a Norma Becerra Pocoroba, Presidenta del Consejo Nacional Directivo para el periodo 2020-2022.

La nueva dirigente sustituye a Adrián Aguayo Terán, quien al frente del organismo ejerció una sólida defensa de los intereses de los asociados, del sector marítimo y afianzó las relaciones estratégicas ante autoridades y organizaciones vinculadas al transporte, a la actividad portuaria, la logística y, el comercio nacional e internacional.

En un entorno complejo para el comercio a nivel mundial y de extrema coyuntura para el sistema marítimo mexicano, Norma Becerra Pocoroba continuará consolidando el posicionamiento y liderazgo de la AMANAC, que congrega a las líneas navieras más importantes con presencia multinacional y sus agentes navieros, que mueven el comercio exterior del país vía marítima, así como el

transporte de hidrocarburos y personas.

La experiencia y capacidad de la nueva dirigente representa una fortaleza en un contexto de volatilidad económica que exige una fuerte determinación, apoyada por un Consejo altamente competitivo para impulsar iniciativas y búsqueda de nuevas oportunidades que beneficien a los asociados, al comercio marítimo y a la economía del país.

El nuevo Consejo Directivo que acompañara Norma Becerra, está integrado por Andrés Echeverría Bennett, Fernando Con Y Ledesma, y Bernardo Varela Martínez-Alomía como Vicepresidentes; René Flores Navarro, Tesorero; Bernardo Vela Becerra, Secretario; y Ricardo Antonio Eversbusch Amtmann, Alberto Montemayor Lozano, Jorge Monzalvo Díaz, Felipe Bracamontes Venegas, José Enrique Fabela Gutiérrez, Zaire Gabriela Osorio Pacheco, Roberto Meillon Covarrubias como Vocales y Miguel Ángel Andrade como Director General.

Los agentes navieros juegan un papel fundamental en las cadenas logísticas mundiales, por ello este nuevo nombramiento reviste la mayor importancia para continuar avanzando con pasos firmes como el núcleo integrador del sector marítimo y portuario de México.



Centro de Navegación Uruguay (CENNAVE) - Autoridades de la Comisión Directiva

El Centro de Navegación de Uruguay ha comunicado con fecha 4 de junio a la Presidenta de CIANAM, que los asociados a ese Centro han decidido postergar las elecciones de nuevas autoridades hasta el día 3 de diciembre del corriente año. Por tal motivo, siguen vigentes en sus cargos las actuales autoridades de Comisión Directiva.

Julio Delfino - Presidente del Centro de Navegación de Argentina



La Asamblea General Ordinaria realizada el 28 de agosto último pasado, procedió a la elección de los miembros que han de constituir la Comisión Directiva de la Entidad para el próximo período 2020 - 2022.

Efectuada la distribución de cargos, la C.D. ha quedado integrada de la siguiente manera:

| | |
|--------------------------|------------------------------------------|
| Presidente | Lic. JULIO DELFINO |
| Vicepresidente 1º | Sr. PATRICIO CAMPBELL |
| Vicepresidente 2º | Sr. JAVIER DULCE |
| Secretario | Sr. PABLO TSOLIS |
| Prosecretario | Sr. ALEJANDRO LÓPEZ |
| Tesorero | Sr. SEBASTIÁN BALESTRINI ROBINSON |
| Protesorero | Sr. GERMAN PRIETO |
| Vocal | Sr. GUILLERMO PAROLI |
| Vocal | Sr. FLAVIO MARASSI TEIXEIRA |
| Vocal | Sr. SANTIAGO SIMON |
| Vocal | Sr. PABLO MENÉNDEZ |

Los miembros suplentes son: Sres. Daniel Santinelli, Marcelo Sorribas, Arturo Hosch, Paulo Damianovich y Javier Luser.

FONASBA - APOYO A LA APAM CON RESPECTO A DECISIONES GUBERNAMENTALES DE LA REPÚBLICA DE PERÚ

En apoyo y colaboración con APAM (Asociación Peruana de Agentes Marítimos), FONASBA (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents) envió una carta (publicada en nuestro Newsletter N° 20) dirigida al Señor Presidente de la República de Perú, donde manifestaba preocupación y presentaba diversos argumentos por los que se solicitaba reconsiderar lo normado en el Decreto Legislativo 1492.

Posteriormente, se dictó el Decreto Supremo 012-2929-RE, por la cual FONASBA, a solicitud de APAM, envió una carta adicional, esta vez al recién electo Primer Ministro Pedro Álvaro Cateriano Bellido.

Se agrega traducción de la Nota.



LA FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES NACIONALES DE CORREDORES Y AGENTES NAVIEROS

miércoles, 30 septiembre 2020

Excelentísimo señor Pedro Álvaro Cateriano Bellido
Primer Ministro de la República del Perú

Estimado Primer Ministro Cateriano:

DECRETO LEGISLATIVO 1492/RENUNCIA A LAS REGLAS DE LA HAYA

En nombre del Comité Ejecutivo y los miembros de la Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Agentes Navieros (FONASBA), y la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM), nuestro miembro en Perú, reciba nuestras felicitaciones por su reciente nombramiento como Primer Ministro de la República. Le deseamos mucho éxito en su mandato.

FONASBA es el organismo de representación acreditado para los corredores y agentes navieros en la Organización Marítima Internacional, donde goza de estatus consultivo. Asimismo, tiene estatus consultivo ante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y la Unión Europea. También se ha establecido un Memorando de Entendimiento con la Organización Mundial de Aduanas.

Los propios miembros de FONASBA representan a más de 3,500 agencias navieras individuales y compañías de corredores navieros, y los 63 condados representados por FONASBA comprenden más del 50% de la población mundial y más del 65% del PIB total. Puede obtener mayor información sobre FONASBA en www.fonasba.com. Los miembros de APAM operan en todos los puertos peruanos y atienden aproximadamente al 75% de todas las embarcaciones y carga manejadas anualmente.

Aprovechamos esta oportunidad para llamar vuestra atención sobre el Decreto Legislativo 1492, que está preocupando a nuestros colegas de APAM, así como a la comunidad marítima internacional, específicamente en relación con el impacto que tendrá en el transporte marítimo internacional hacia y desde Perú, y, por lo tanto, el efecto en sentido descendente en la economía local y en los consumidores.

A principios de junio, enviamos una carta al presidente Vizcarra para exponer dichas preocupaciones en detalle, es así que para evitar duplicaciones y repeticiones innecesarias, adjuntamos una copia de dicha carta para su conocimiento. En resumen, mientras que FONASBA y sus miembros respaldan plenamente la proactividad del Ministerio de Transporte del Perú para impulsar la digitalización de la notificación de buques, las medidas incluidas en el Decreto 1492 relativas a la entrega de carga sin ver el conocimiento de embarque original y la

inclusión de todos los costos en el conocimiento de embarque conllevan riesgos considerables para la línea de envío como transportista de la carga, y el agente naviero como el representante local de la línea.

Además de nuestras inquietudes en relación con el Decreto 1492, ahora nos ha llamado la atención que mediante el Decreto Supremo 012-2929-RE, Perú tiene la intención de retirarse de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas de Ley Relativas a los Conocimientos de Embarque, también conocido como las Reglas de La Haya de 1924. Suponemos que esto se debe a que las medidas relacionadas con los conocimientos de embarque introducidos por el Decreto 1492 son incompatibles con las obligaciones de las Reglas de La Haya; sin embargo, cualquiera sea el motivo, toda decisión tomada por un estado contratante de retirarse de una convención marítima internacionalmente reconocida será vista con considerable preocupación por la comunidad marítima mundial. Somos conscientes de que nuestros colegas de la Cámara de Transporte Marítimo Internacional, la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea, la Asociación de Armadores Asiáticos y el Consejo Mundial de Transporte Marítimo comparten las importantes reservas de FONASBA en estas acciones.

En conjunto, las acciones del gobierno peruano al introducir el Decreto 1492 y retirarse de las Reglas de La Haya reducirán la confianza de la comunidad marítima en cuanto a que los contratos para la entrega de mercancías a Perú por mar están totalmente protegidos. Claramente, esto puede llevar a que los envíos se enruten a través de países vecinos donde esas convenciones continúan manteniéndose. Dichas acciones posteriormente darían como resultado la reducción de los volúmenes de carga que se mueven a través de los puertos peruanos y el aumento de los costos (debido a la ampliación de los sectores de transporte terrestre y el aumento del cumplimiento y los tiempos de entrega), lo que afectará negativamente a los importadores, exportadores y consumidores peruanos, así como al sector portuario.

Por lo tanto, a la luz de lo anterior, FONASBA sugeriría respetuosamente que se tomaran medidas para revertir la decisión de retirarse de las Reglas de La Haya y también para revisar y, con suerte, rescindir las secciones contenciosas del Decreto 1492 como se detalla en la carta adjunta enviada al Presidente Vizcarra. Hacerlo enviará un poderoso mensaje a las comunidades marítimas y comerciales internacionales de que Perú continúa defendiendo y apoyando las convenciones mundialmente aceptadas y comprobadas sobre el comercio internacional y, que de esta manera brinda seguridad y certeza a quienes participan en dicho comercio.

En nombre de los miembros de FONASBA, agradezco su consideración sobre estos puntos. También permanecemos a su disposición para mayor debate sobre el tema, ya sea directamente o a través de nuestros colegas de APAM.

Atentamente,

[Firmado]

AZIZ MANTRACH
PRESIDENTE

Copia a: Sra. Rocío Ingrid Barrios Alvarado, Ministra de Comercio Exterior y Turismo
Sr. Estenio Pinzas Vidmar, Presidente APAM

¿Está el shipping en la cúspide de un cambio radical?

21 de agosto de 2020



Covid-19 ha acelerado la transformación del transporte marítimo, ya sea de forma radical o progresiva.

El cambio es inevitable. Y así es que el transporte marítimo ha llegado en un momento en el que la transformación está llegando de una forma u otra. Ya sea por la regulación ambiental, la innovación tecnológica, la conveniencia política, los imperativos económicos o las pandemias globales que impulsan ese cambio.

A veces es difícil comprender de dónde ha venido el ímpetu del cambio. Pero en el mercado

globalizado de hoy, el estímulo para el cambio es claro; son una mezcla de pandemia, nueva tecnología, conveniencia política e imperativos económicos.

Uno interactúa con otro para crear las condiciones que impulsan el cambio. El sector del transporte de contenedores navegaba serenamente hacia ese cambio cuando Covid-19 hizo que la economía global chocara con rocas imprevistas y se detuviera repentinamente y de manera calamitosa.

La economía global de hoy se estaba recuperando de la guerra comercial entre China y los EE. UU., antes de que se topara con la pandemia global que se ha convertido en una interrupción importante tanto para la producción como para el consumo y que prácticamente paralizaba las economías.

Emergiendo de los jirones del viejo mundo, existe la expectativa de que habrá un nuevo estándar, el debate es ¿cuán diferente será ese estándar? Para algunos habrá un cambio radical, otros creen que los cambios serán incrementales.

El Dr. Kerstin Braun, presidente de la financiera Stenn International, con sede en Londres, cree que la industria del transporte de contenedores está a punto de experimentar un cambio sustancial. No es que Braun dijera eso exactamente, pero sus comentarios sugieren que una cuarta parte de la fabricación podría alejarse de China.

"Covid reveló que las cadenas de suministro globales se habían vuelto demasiado esbeltas sin inventarios a prueba de fallas, y la producción estaba demasiado concentrada en China. Para reequilibrar, se estima que las empresas trasladarán hasta una cuarta parte de su producción a nuevos países durante los próximos cinco años", afirma Braun.

El analista senior de envíos de Barclays, Mark McVicar, cree que la de Braun es una **"visión extrema"** dada la complejidad de las cadenas de suministro cambiantes para muchas empresas más grandes. McVicar señala la facilidad de cambiar una fábrica que, "fabrica camisetas, pero si tiene una cadena de suministro compleja, como la de la fabricación de automóviles, necesita mano de obra calificada y necesitaría reconstruir la cadena de suministro que respalda esa producción". Concluyó que este tipo de producción sería mucho más complejo de transferir de una región a otra.

Para McVicar, el envío de contenedores es barato y rápido y ha tenido enormes éxitos durante los últimos 50 años, incluso durante la crisis actual. **"La carga se transportó y se entregó con muy pocas excepciones, la cadena de suministro no se rompió", argumentó McVicar.**

Continuó diciendo que tanto en el primer como en el segundo trimestre la carga se manejó con éxito con algunos puntos de presión, algunos retrasos y cuellos de botella en los puertos, pero en **general, "las líneas navieras estaban orgullosas de sus logros, lo hicieron bien, incluso con altos niveles de absentismo ", dijo.**

Al argumentar que un cambio radical está en camino, Braun dice: "Antes de Covid, ya había una revolución en la logística para digitalizar los procesos y estar más integrados con las funciones del comercio global, como la financiación".

La pandemia provocó una intensificación de esa transformación digital. **"La situación se ha vuelto más compleja ahora que las empresas de logística ahora necesitan adaptarse rápidamente a los cambios en los flujos comerciales y la demanda cambiante de almacenamiento. Habrá una consolidación en la industria a medida que los proveedores de logística más pequeños cierren sus puertas o sean absorbidos por jugadores más grandes ", pronosticó Braun.**

Aunque Braun acepta que los principales fabricantes han sido "afectados financieramente por Covid y no tienen los recursos para rediseñar completamente las cadenas de suministro", cree que existen alternativas para aquellas empresas que buscan asegurar cadenas de suministro en el futuro.

"Las opciones van desde encontrar un país proveedor adicional, la opción 'China más 1', hasta el nearshoring trasladando la producción más cerca de casa, o la reubicación completa, trasladando toda la producción de regreso al país de origen".

DE las tres opciones que es más probable que adopten la mayoría de los productores son las más baratas. **"Creemos que las empresas optarán por las dos primeras opciones debido a las limitaciones de costos y la interrupción que conlleva", dijo Braun.**

McVicar espera que los transportistas y fabricantes mantengan su postura dados los beneficios que les ha brindado la deslocalización, con bajos costos laborales y transporte barato habrá algún movimiento, pero no será tan significativo como algunos creen.

"La deslocalización alcanzó su punto máximo hace cinco o diez años, pero" Al distribuir la fabricación en el sudeste asiático, Europa del Este y México, un desembolso de la producción, no ha habido prisa de uno a otro para distribuir el riesgo de aumento de los costos laborales o fluctuaciones monetarias ". dijo McVicar.

Según el analista de Barclays, los productores occidentales se han beneficiado de la producción china logrando contener la inflación.

"No hay ningún beneficio en sacar una planta de Shekou y ponerla en Pennsylvania, los costos serán mucho más altos y los consumidores no aceptarán ese cambio", dijo McVicar, y agregó que "el beneficio neto para ellos [las empresas occidentales] fue enorme . "

La globalización fue impulsada por los costos laborales locales y la disponibilidad de mano de obra calificada agregó a McVicar.

Sin embargo, Braun argumenta que ya ha comenzado un cambio de producción, "Ya hay muchos ejemplos de cambio de producción. Por ejemplo, en electrónica, el fabricante taiwanés de iPhone Foxconn ha indicado que trasladará parte de la producción fuera de China, y Samsung trasladará su producción de computadoras a Vietnam. En el sector automotriz, Hyundai está reduciendo la producción en China y Mazda ha aumentado su capacidad en México ".

Para Braun, el principal impulsor es la seguridad de la cadena de suministro, que garantizará los ingresos de la empresa, reduciendo las pérdidas potenciales, en lugar de los ahorros de costos de facto derivados del mantenimiento de los mecanismos actuales de la cadena de suministro.

Un elemento de acuerdo entre los dos puntos de vista es que una victoria de Donald Trump en las elecciones estadounidenses del 3 de noviembre podría presentar nuevos desafíos.

"Sí, una victoria de Trump podría envalentonar un comportamiento más proteccionista, incluido el uso de aranceles y sanciones para paralizar a los rivales políticos y económicos", dijo Braun.

Sin embargo, el proteccionismo, aunque presenta algunas dificultades, puede ser difícil de aplicar para un presidente estadounidense. Enviar carga al sudeste asiático, reetiquetarla y exportarla al oeste ya está ocurriendo y, a la larga, puede ser difícil de prevenir.

Braun cree que la evasión arancelaria se ha vuelto cada vez más difícil. “Esta práctica no es fácil de lograr en grandes volúmenes y se ha vuelto menos factible a medida que la guerra arancelaria se ha prolongado, ya que las autoridades han intensificado sus esfuerzos para minimizar la evasión arancelaria”.

Cualquiera que sea el lado del debate que tome, hay un reconocimiento de que las cadenas de suministro están cambiando, ya sea a través de una transformación radical como lo prevé Braun o los cambios incrementales más suaves considerados por McVicar, la industria debe prepararse para lo inevitable.

Fuente: Container News: Nick Savvides, Editor en Jefe

Concentración de la industria naviera preocupa a Cepal en el contexto de la pandemia

9 Agosto, 2020

Por Redacción PortalPortuario.cl

La concentración de la industria naviera, que en los últimos años ha vivido un proceso de fusiones o “consolidación”, preocupa a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe en el contexto de la pandemia del Covid-19 y la etapa posterior de recuperación.

La Cepal observó que la menor cantidad de oferentes de servicios navieros podría afectar el valor de los fletes marítimos.

“La creciente concentración de la industria naviera genera preocupación por su posible impacto en los fletes durante la contracción y la recuperación. En 1992, el mercado del transporte marítimo estaba compuesto principalmente por 30 empresas, que representaban alrededor del 63% de la flota total. En 1998, se conformaron seis alianzas, que representaban el 50% de la flota mundial. Entre 2000 y 2010, se duplicó la capacidad combinada de la flota de los 30 principales transportistas y alcanzó los 10,81 millones de unidades equivalentes a 20 pies (TEU). En 2018, tres de las alianzas tenían una participación combinada cercana al 70% de la oferta (capacidad) mundial, y en 2020 han aumentado su participación al 84,2%”, indicó la Cepal en su último informe titulado “Los efectos del Covid-19 en el comercio internacional y la logística”.

“La creciente concentración ha redundado en procesos de integración vertical con los puertos. Por ejemplo, de acuerdo a datos de la Cepal, a fines de marzo de 2020, las terminales integradas manejaban el 68% de los contenedores en Buenos Aires y el 49% en el Brasil. En el **Puerto de Callao (Perú)**, representan el 41% del total movilizado y en el Caribe el 35% del transbordo total”, añadió el organismo de Naciones Unidas.

Toma de decisiones inteligente y alineación colaborativa

28 de agosto de 2020

Container-New. Opinión de la Industria

Colaboración inteligente, la interfaz entre las partes interesadas dentro de la cadena de suministro.

A menudo experimentamos que la toma de decisiones se basa en información estática. Imagine un documento impreso que enumere las horas de llegada y salida previstas para los barcos que visitan un puerto o una lista de las reservas realizadas para los atracaderos y otra infraestructura. Desde el momento en que se imprime, la información del documento puede estar desactualizada.

A medida que las innovaciones digitales se adoptan cada vez más ampliamente, las oportunidades para explorar lo que se obtiene al tener acceso a datos en tiempo real desafían los patrones tradicionales de comportamiento.

El éxito de la empresa del mañana no se trata solo de tomar decisiones más inteligentes; también se trata de desafiar los roles y procesos tradicionales adoptados por los muchos actores comprometidos dentro del entorno de colaboración emergente y cada vez más necesario.



Optimización y previsibilidad

Como en muchas otras industrias, ahora están surgiendo oportunidades para una toma de decisiones empoderada basada en un acceso cada vez mayor a los flujos de datos digitales. Se dice que todo se vuelve más inteligente, como barcos inteligentes, puertos inteligentes, contenedores inteligentes, etc. Como se informó anteriormente, diferentes partes unen fuerzas para establecer comunidades de intercambio de información locales y / u horizontales para mantenerse al día.

Sin embargo, es necesario preguntarse si el compromiso en tales comunidades es para potenciar las capacidades de tomar decisiones más inteligentes, o si el compromiso se basa en incentivos de verdadera colaboración en la co-creación conjunta de servicios de transporte marítimo que brinden valor a los clientes de servicios marítimos. sector.

No hay duda de que la tecnología está disponible, los estándares para la mensajería y las interfaces están cada vez más vigentes, pero tenemos que preguntarnos si realmente tenemos la perspectiva correcta sobre por qué nos involucramos en la colaboración digital.

Como defenderemos en este breve artículo, la optimización, sincronización y mayor eficiencia y mejor prestación de servicios en el transporte marítimo no sucederán si los actores involucrados no establecen procesos para la alineación continua de sus planes basados en resultados e interrupciones más arriba en el cadena de valor, y proporcionando mejores servicios de información sobre previsibilidad, como cada vez más desean los clientes del transporte marítimo.

Para ello, los actores deben aprender a compartir datos continuamente convencidos de que este comportamiento es un círculo virtuoso que beneficiará a todas las partes. Ahora es un llamado a la alineación colaborativa basada en el intercambio de datos digitales entre actores comprometidos.

La naturaleza de la industria marítima

La **industria** marítima se concibe a menudo como un ecosistema autoorganizado. Está compuesto por una multitud de actores que en su mayoría compiten, pero al mismo tiempo forman parte de algunas alianzas para mercados o comercios específicos.

En contraste con los procesos de coordinación entre los diferentes actores adoptados en la industria de la aviación, el sector marítimo carece de un organismo de coordinación general. Esto conlleva la necesidad de que los actores compartan datos entre sí de forma voluntaria para garantizar que se logre el valor total obtenido de la coproducción de servicios digitales.

El intercambio de datos digitales entre actores comprometidos de una manera predefinida es lo que se ha concebido como colaboración digital. Para que una cadena de suministro marítimo moderna, eficiente y confiable funcione satisfactoriamente, se debe reconocer la dependencia entre los actores involucrados que requieren que cada uno de ellos informe al otro sobre los avances y las interrupciones para sincronizar sus planes.

Históricamente, debido a la falta de información y la complejidad de la planificación, muchos de los operadores han adoptado una regla de orden de llegada, que es inherentemente ineficiente, impredecible y no rentable.

La base instalada de sistemas de TI en el sector marítimo también refleja esta situación, donde muchos carecen de conectividad a sistemas fuera del control de la organización a la que atiende el sistema.

La conciencia situacional fragmentada y poco realista utilizada en la toma de decisiones de los operadores conduce a un uso subutilizado o derrochador de recursos. Sin embargo, para aquellos sistemas que tienen como objetivo conectar a los actores en subcomunidades, como los sistemas de comunidad portuaria (PCS), los sistemas comunitarios para la visibilidad de la cadena de suministro, etc., se escuchan voces fuertes que permiten el intercambio de datos estandarizados que van más allá del fabricante. soluciones específicas.

Toma de decisiones inteligente

actores de ecosistemas autoorganizados toman decisiones sobre la base de su conciencia situacional concebida. Esto significa que se utilizan los datos adquiridos de las operaciones más allá del alcance de lo que genera la propia organización.

La conciencia de la situación es esencial para cumplir con la tarea en cuestión. La conciencia situacional se puede definir simplemente como "saber lo que sucede a nuestro alrededor" o, más técnicamente, como "la percepción de los elementos del entorno dentro de un volumen de tiempo y espacio, la comprensión de su significado y la proyección de su estado en un futuro próximo".

Dado que las operaciones marítimas se adaptan continuamente a nuevas situaciones (como parte de su ADN), es necesario basar las decisiones en cuándo reservar infraestructura y recursos para servir a los demás. Esto debe basarse en la información más reciente posible que pueda actualizarse continuamente para reflejar circunstancias nuevas y cambiantes.

Es importante destacar que, independientemente de si la información se adquiere en una interacción directa entre pares o de información basada en fuentes complementarias de datos, los actores comprometidos basarán sus decisiones en los mejores datos disponibles. Lo que ha quedado claro es que muchos sistemas de tecnología de la información no se están actualizando con la información más reciente sobre cosas como las horas de llegada y salida de los buques o cuándo se planea realizar las operaciones.

Esto pone en peligro la fluidez del proceso de escala en el puerto. La utilización de múltiples fuentes de información para verificar los datos en los que el actor basa su decisión es clave para garantizar operaciones oportunas.

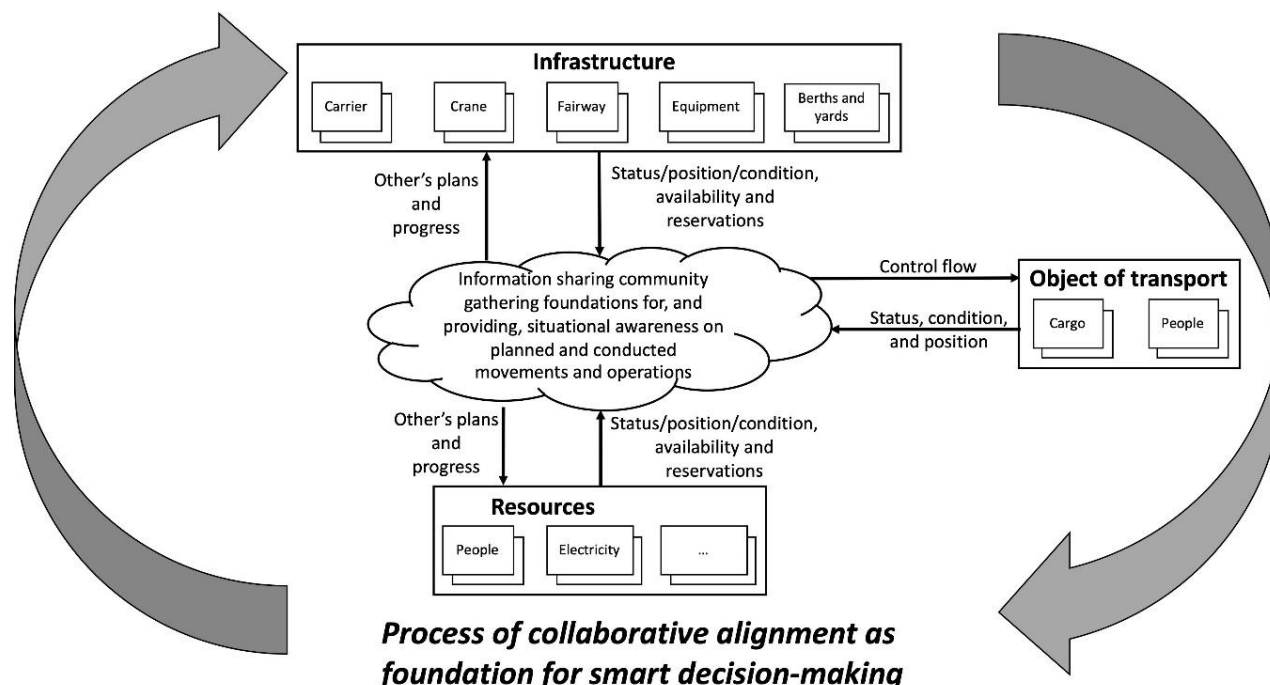
En el modelo a continuación, explicamos cómo la participación en comunidades de intercambio de información como un ejemplo de un entorno colaborativo que permite la alineación colaborativa y proporciona las bases para tomar decisiones inteligentes.

A medida que el crecimiento de los dispositivos conectados, como los contenedores inteligentes, continúa en el campo marítimo y se espera que aumente la accesibilidad a fuentes de datos adicionales y complementarias, las bases para las decisiones inteligentes están aumentando sustancialmente.

Esto, combinado con la captura de datos en sistemas de registros a partir de los datos generados en los sistemas de producción, proporcionará los componentes esenciales necesarios para la optimización y la previsibilidad a lo largo de la cadena de transporte marítimo, así como la cadena de transporte en varios modos de transporte.

La provisión y el consumo dentro de la comunidad de intercambio de información está permitiendo decisiones inteligentes

La situación podría referirse a una llegada y salida justo a tiempo hacia / desde un puerto o un paso a través de vías navegables confinadas o restringidas. Toda la necesidad se basa en el deseo de coordinar y satisfacer el suministro de cosas como los servicios de escala en puertos que demandan múltiples clientes, particularmente cuando la demanda es para los mismos servicios al mismo tiempo o en el mismo lugar.



Una observación es que, si bien puede haber iniciativas individuales para predecir eventos, existe un potencial sin explotar en una cadena de suministro predictiva. Esencialmente, muchos actores están trabajando para aumentar la precisión de la predicción y luego actuar sobre cuándo ocurre el evento real, en lugar de actuar sobre la predicción para visualizar opciones alternativas y volver a planificar el futuro. Aquí es donde la alineación colaborativa de los estándares y la accesibilidad son un requisito previo para liberar el verdadero valor.

El futuro se trata de tomar decisiones inteligentes a largo y corto plazo dentro de un entorno colaborativo. Lo que hemos aprendido durante los últimos años es que es extremadamente difícil en el sector marítimo pronosticar cuándo se llevará a cabo un movimiento u operación en particular.

Entonces existe una necesidad continua de actualizaciones sobre los planes y el progreso, ya que los planes iniciales que se establecieron no se mantendrán. Se ha intentado superar esto mediante la utilización de datos históricos en aplicaciones de inteligencia artificial, como el análisis de big data y el aprendizaje automático.

Sin embargo, una pregunta sin resolver es si esto será suficiente para alcanzar el uso óptimo de infraestructura y recursos deseado por los muchos actores comprometidos de la industria marítima.

También es poco probable que tales esfuerzos puedan brindar una confiabilidad suficientemente buena para los clientes del transporte marítimo, como los propietarios de la carga y otros modos de transporte de apoyo.

Existe la necesidad de establecer entornos de intercambio de datos en los que los que saben algo comparten ese conocimiento con el resto de la comunidad comprometida en el mismo entorno.

El potencial de exponer, acceder y utilizar datos predictivos en la toma de decisiones inteligentes aún no está impulsando los procesos. La participación en este nuevo panorama de oportunidades digitales requerirá la mejora de los procesos y la introducción de nuevos roles por parte de muchas de las organizaciones que han estado operando en la industria marítima durante mucho tiempo.

Autores: **Mikael Lind, Hanane Becha, Andre Simha, Francois Bottin y Steen Erik Larsen**

Grandes barcos gran dolor de cabeza?

1 de agosto de 2020

La administración se está expandiendo tan rápido como el tamaño de los barcos, ya que más contenedores a bordo de los últimos buques portacontenedores ultra grandes significa que la documentación también debe seguir. Los operadores con problemas de liquidez están recurriendo a la digitalización para resolver el enigma de los grandes datos, dice Lars Fischer, Director Gerente de Softship Data Processing Ltd, Singapur.

No fue hace muchos años cuando la industria acogió con entusiasmo al Mærsk Mc-Kinney Møller en la flota global. Este buque de 18,000 TEU, y sus hermanas, anunciaron un cambio radical en el envío de contenedores y marcó una nueva generación de portacontenedores ultra grandes. Desde entonces, los buques han continuado aumentando su capacidad y, recientemente, vimos el HMM Algeciras a 24,000 TEU embarcarse en su cadena inaugural.

Las economías de escala generadas por estos grandes barcos son obvias para todos, particularmente en el clima actual de eficiencia de combustible, protección ambiental y tasas de carga deprimidas. Pero las capacidades cada vez mayores también generan problemas administrativos que deben abordarse para que estas grandes bestias operen eficientemente.

Sobrecarga de información

Hay una cantidad asombrosamente grande de información que debe procesarse cuando un portacontenedores está en el puerto y se dedica a cargar y descargar sus cajas. A medida que los portacontenedores crecen, este volumen de datos aumenta, pero los tiempos de respuesta de los buques no se han ampliado realmente. Como consecuencia, los equipos de back-office tienen el desafío de procesar muchos más datos pero sin tiempo adicional para completar la tarea.

Hay seis movimientos estándar para un contenedor: "puerta de salida del depósito", "puerta de entrada en la terminal", "terminal de carga", "terminal de descarga", "puerta de salida de la terminal" y "puerta de entrada en el depósito". Cada movimiento requiere que se procese la información. A esto se puede agregar un aviso previo a la llegada, una orden de liberación, una confirmación de reserva, un conocimiento de embarque y una factura. Por lo tanto, es fácil ver cuán importante se vuelve el manejo eficiente de datos a medida que aumenta el tamaño del barco. HMM Algeciras a 24,000 TEU podría, posiblemente, requerir 144,000 piezas de información para los movimientos estándar y duplicar eso si se incluyen todos los requisitos de terminal / depósito. Por supuesto, en la actualidad, la mayoría de los contenedores son generalmente unidades de 40 o 45 pies y rara vez, si es que alguna vez, todas las cajas se cargan o descargan en un solo puerto, pero aun así, la cantidad de procesamiento de datos requerida durante una llamada a puerto no debe subestimarse.

Automatización y eficiencia

manejo de esta mayor cantidad de información en un espacio de tiempo relativamente corto está estirando los equipos de back office y tiene el potencial de afectar el servicio al cliente de primera línea. Las facturas inexactas y los conocimientos de embarque tardíos a menudo se mencionan como consecuencias no deseadas de administrar tan grandes volúmenes de contenedores.

Para gestionar estos problemas, un transportista tiene una gran opción: emplear más personal o introducir eficiencias en sus operaciones. El coronavirus, los factores macroeconómicos y la industria más localizada continúan reduciendo los márgenes y esto está descartando un aumento en la plantilla. La mayoría de los operadores están optando por incorporar un nivel de automatización inteligente.

Además de manejar el procesamiento y la transmisión reales de los datos, la automatización a menudo reducirá los errores y las omisiones que inevitablemente se filtran al procesar manualmente cantidades tan grandes de información. También se pueden incorporar valiosos controles de validación, por ejemplo, un buen software constantemente hará preguntas a medida que se intercambian datos. Preguntas como "¿es este contenedor parte de mi flota?" "¿Llegará el contenedor a tiempo para la embarcación de conexión?", "¿Son estas las tarifas correctas para mi cliente?" Estas preguntas son vitales si se quiere lograr eficiencia y precisión. El software también

puede informar automáticamente al terminal con la información requerida a tiempo, lo que evita las penalizaciones no deseadas que los terminales suelen otorgar por informes tardíos.

Desde la perspectiva del cliente, la automatización también mejorará los niveles de servicio y la experiencia del usuario. Vincular el software interno del transportista con una instalación de autoservicio móvil o basada en navegador ofrecerá a los clientes una visibilidad actualizada sobre sus movimientos de carga reales. La tecnología ofrecerá reservas de Internet "imprescindibles", seguimiento y programación, además de crear más transparencia entre el operador, el agente y el usuario.

Zambulléndose

Es justo decir que todos los operadores de cierto tamaño serán automatizados en diversos grados, pero no todos usarán la tecnología de manera eficiente. El legado y el costo a menudo se mencionan como razones por las cuales un operador podría no alcanzar el nivel requerido de sofisticación. En general, los grandes portacontenedores son operados por grandes empresas y es probable que estos operadores hayan sido los primeros en adoptar la tecnología hace unos 20 o 30 años. En aquellos días, se esperaba que las compañías navieras pusieran en marcha un sistema a medida operado por equipos de expertos internos o externos. Esto era (y es) costoso y pesado en mantenimiento, pero tales sistemas tienden a estar firmemente arraigados en el tejido de la empresa. Debido a que la tecnología se actualiza continuamente,

La respuesta es instalar el software empaquetado, pero la actualidad de hacerlo. Extraer un sistema de software firmemente instalado en toda la empresa y reemplazarlo por algo nuevo es una gran decisión que requiere dar un paso atrás antes de dar ese salto adelante. Sin embargo, los proveedores de soluciones de software empaquetadas están capacitados para administrar este proceso de cambio que requiere recursos adecuados, metodología probada y un buen conocimiento de cómo funciona el negocio de envío de contenedores.

Software empaquetado es un término dado al software que se ha desarrollado en aplicaciones separadas que se pueden vincular entre sí para crear una solución personalizada para un usuario, en lugar del paquete de Microsoft Office que comprende Word, Excel, PowerPoint y otras aplicaciones. En el envío de contenedores, las aplicaciones pueden incluir programación de viajes, administración de equipos, operaciones, finanzas y más. Estos pueden tomarse como soluciones independientes o casarse juntos como un sistema integral que lo abarca todo.

El software empaquetado de buenos proveedores habrá sido probado a fondo y, por lo tanto, estará libre de errores y será apto para su propósito. Los desarrolladores de soluciones a medida inevitablemente usan a su cliente como banco de pruebas, lo que no es útil cuando se ejecuta una operación de envío ocupada. Los buenos proveedores viven o mueren por su capacidad de mantener el ritmo de los avances tecnológicos. Esto significa que el software empaquetado se actualizará periódicamente y se migrará a plataformas más actualizadas para garantizar que los clientes nunca se queden con tecnología obsoleta y de bajo rendimiento. Y el costo también es un factor importante. Por lo general, el software empaquetado es muchas veces más barato que la alternativa a medida, lo cual es realmente significativo.

Los detractores dirán que una solución única para todos no es adecuada para los operadores de línea, pero el software empaquetado no tiene que ser tan uniforme. Un buen software incorporará "conmutación" que permite que cada aplicación se personalice para adaptarse a las individualidades del usuario, incluso a niveles de página y campo si es necesario. Esto permite a los operadores gestionar las diferencias locales y otras peculiaridades de la compañía.

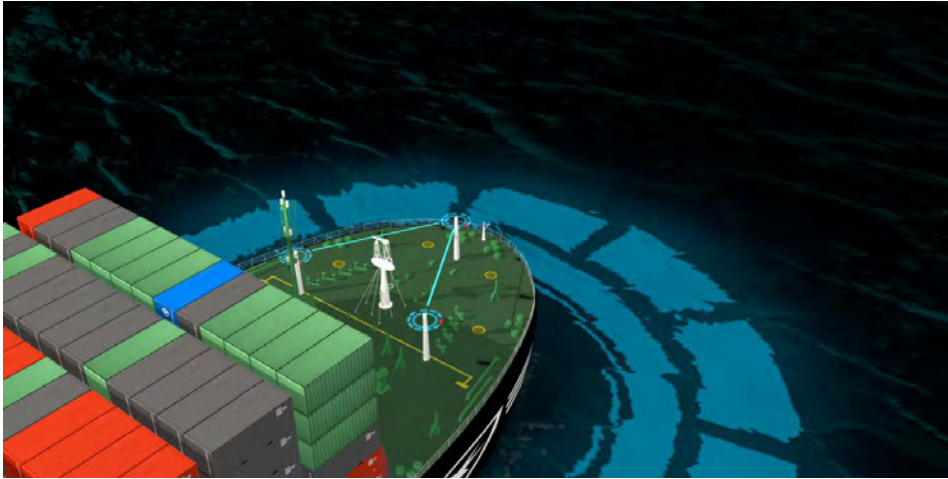
Cada vez más, los operadores de contenedores están recurriendo a la solución empaquetada. El software más pequeño ya no está al alcance del operador más pequeño y los grandes artistas están descubriendo que cambiar de soluciones a medida a algo "listo para usar" es más barato y más eficiente. En efecto, está nivelando el campo de juego y brinda ventajas similares a los transportistas de todos los tamaños. Pero la automatización también está proporcionando un papel vital para aquellos operadores con embarcaciones que transportan miles de contenedores y donde simplemente hacer un seguimiento de las cajas y administrar las enormes cantidades de información asociada está comenzando a abrumar.

Lars Fischer es Director Gerente de Softship Data Processing Ltd, Singapur, una subsidiaria de propiedad absoluta de Softship GmbH, el proveedor líder de soluciones de software para el sector internacional de transporte marítimo de línea. www.softship.com

Los humanos alcanzan un año de decisión sobre la nave autónoma

2020 está demostrando ser un año crucial en el desarrollo de tecnologías e iniciativas relacionadas con los buques marítimos autónomos de superficie (MASS). En lo que se considera el punto de partida para los reguladores, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI está listo para concluir un ejercicio inicial de alcance sobre la aplicación de las regulaciones de la OMI en el contexto de MASS.

SAFETY4SEA [NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA](#) | 27/08/20



Dado que la OMI confía en que los buques autónomos tienen un papel importante que desempeñar en el futuro del transporte marítimo, aquellos que ya participan en el desarrollo de proyectos tienen un punto de partida para la interacción con los reguladores mundiales.

ABB Marine & Ports, la sociedad de clasificación ClassNK, el [ecosistema](#)

[marítimo autónomo de One Sea](#) y el proveedor de comunicaciones móviles por satélite Inmarsat representan cuatro centros líderes de experiencia en barcos autónomos. En un área del transporte marítimo a menudo arrastrada por una hipérbole, un seminario web organizado por la agencia de comunicaciones y relaciones públicas marítimas JLA Media el 30 de junio contó con oradores de cada organización que se centraron en las realidades de los barcos autónomos y los desafíos planteados para la seguridad, la regulación, las pruebas y el hombre-máquina. Interacción.

Desde el principio, el Capitán Eero Lehtovaara, Jefe de Asuntos Regulatorios, ABB Marine & Ports enfatizó que no existe un entendimiento común del transporte autónomo y por lo tanto limitó su discusión del concepto a su implementación en la navegación. Sin embargo, dijo que la tecnología para permitir la navegación automatizada está ampliamente disponible y en uso, y que los esfuerzos para promover MASS deben enfocarse en la interacción entre humanos y máquinas, además de los asuntos regulatorios.

Según Lehtovaara, el requisito mínimo para MASS es que sean tan seguros como los buques tradicionales y mejoren la eficiencia. Sin embargo, al menos en el futuro previsible, los humanos seguirán siendo una parte importante de la ecuación, respaldados, en lugar de reemplazados, por la tecnología. Es posible que se incorporen nuevas tecnologías, pero "no creo que los impulsores clave sean sacar a la gente de los barcos".

Apoyo a las decisiones

Más bien, predijo que la introducción de sistemas de apoyo a la toma de decisiones y otras tecnologías inteligentes transformarán las prácticas de trabajo en los buques. Por ejemplo, en un barco que opera en aguas abiertas, la tripulación podría trabajar en "horas de oficina", lo que, según Lehtovaara, podría cambiar la forma en que las personas perciben estar a bordo y permitir que la gente de mar viva "algo más dentro de las normas sociales".

Antes de que esta noción se convierta en realidad, dijo, la tecnología de soporte primero debe madurar y someterse a pruebas rigurosas. También debe haber suficiente demanda de los clientes, así como respaldo regulatorio. "Los legisladores quieren ver la seguridad en el centro de esta discusión. Quieren estar seguros de que cuando regulen [una nueva tecnología], será aceptada como una norma en la industria".

Aunque las embarcaciones oceánicas autónomas siguen siendo una aspiración distante, la maquinaria que pronto apoyará la toma de decisiones en barcos más grandes también podría permitir que los barcos más pequeños naveguen de forma independiente, dijo Lehtovaara. La adopción de MASS será un proceso gradual, pero finalmente tendrá un gran impacto en la industria, concluyó.

El Sr. Tomoaki Yamada, Gerente del Instituto de Investigación, ClassNK se hizo eco de la evaluación del Capitán Lehtovaara de que no existe una definición única y firmemente establecida para la automatización dentro de la industria marina. En sus '[Directrices para la operación automatizada / operación autónoma en los barcos](#)', publicada en enero, ClassNK define la automatización como "una condición en la que los sistemas informáticos se hacen cargo de la ejecución de algunos o todos los procesos de toma de decisiones".

El objetivo de la automatización

Estas pautas, dijo Yamada, se pueden aplicar a tecnologías que apuntan a la navegación no tripulada en barcos costeros con rutas de navegación cortas, así como a aquellas que tienen como objetivo brindar asistencia de alto nivel a las tripulaciones de embarcaciones oceánicas.

Se emplearon por primera vez en febrero, y ClassNK otorgó una aprobación en principio a NYK Line y MTI para su proyecto conjunto sobre un "marco para la realización de MASS que puede apoyar la conciencia de la situación de los miembros de la tripulación". La sociedad de clasificación "confirmó la viabilidad del marco a través de una evaluación de seguridad" de acuerdo con sus directrices.

Yamada dijo que la próxima contribución de ClassNK a la industria naviera sería "confirmar la validez e integridad de los sistemas operativos automatizados" mediante métodos de simulación, para lo cual "es necesario contar con escenarios que incluyan encuentros con otros barcos y perturbaciones causadas por el clima y las condiciones del mar".

Las pautas de ClassNK también describen los requisitos básicos para los sistemas de operación remota, pero según Yamada, es necesario desarrollar requisitos de seguridad más específicos relacionados con la tecnología.

Por ejemplo, creemos que es necesario aclarar los requisitos para la estabilidad de las comunicaciones y los centros de operaciones remotas lo antes posible,

...él dijo.

Se han lanzado varios proyectos de demostración MASS en Japón, y ClassNK participa en ellos desde el punto de vista de la evaluación de la seguridad. Con el fin de hacer una contribución global a la industria marítima, ClassNK tiene como objetivo establecer métodos de evaluación, herramientas y criterios teniendo en cuenta los conocimientos adquiridos en proyectos de demostración,

... concluyó Yamada.

Päivi Haikkola y Jukka Merenluoto, líderes del ecosistema sénior, presentaron la "alianza empresarial" de 12 miembros para impulsar el desarrollo del barco autónomo y sus funciones como coordinador de proyectos de investigación, administrador del sitio de prueba y punto de enlace para la OMI y otros reguladores.

Merenluoto proporcionó más detalles sobre las últimas iniciativas de investigación y desarrollo de One Sea, que describió como una mirada a "toda la cadena de suministro puerta a puerta", y no solo a los barcos. Señaló 'Sea4Value', "un programa transformador que ofrece recomendaciones basadas en investigaciones sobre regulación, estandarización, negocios y uso e intercambio de datos".

Puertos, calles y barcos inteligentes

Sea4Value ve el sistema de transporte marítimo "desde la perspectiva de tres dominios": el puerto inteligente, "el centro que integra el transporte marítimo en otros modos de transporte"; navegación inteligente de calles, "que mira los servicios de calles"; y envío inteligente, "que analiza escenarios en alta mar más los aspectos de transporte de extremo a extremo del envío inteligente".

One Sea participa en proyectos en los tres dominios, incluido el esquema Sea4Value 'Future Fairway Navigation'. Lanzado en febrero de este año, Future Fairway Navigation "busca mejorar la navegación segura para los buques existentes y sentar las bases para los buques autónomos del futuro".

Para lograrlo, buscará responder a cuatro preguntas principales: ¿Qué temas futuros garantizarán una navegación segura? ¿Cómo se desarrollará la conciencia situacional necesaria? ¿Cómo debería distribuirse la inteligencia entre la calle y el barco? ¿Y qué cambios se deben realizar en las calles y el equipo de navegación?

"En particular, el programa apunta a demostraciones y experimentos, que son hitos importantes en el camino hacia el sistema de transporte marítimo inteligente y autónomo", dijo Merenluoto. La iniciativa debe concluir en 2022.

Grados de autonomía

Marco Cristoforo Camporeale, Director de Maritime Digital, Inmarsat dividió el concepto de MASS en cuatro categorías, o grados de automatización. El grado 1, en el que "los marinos están a bordo para operar y controlar los sistemas, pero parte de la operación es automatizada", es donde nos encontramos hoy. Aporta beneficios relacionados con la eficiencia, el cumplimiento normativo, el valor para el cliente y el bienestar de la tripulación. "Inmarsat ofrece la plataforma Fleet Data IoT para permitir el intercambio de información y entregar este sistema de advertencia a la tripulación a bordo del barco", dijo.

El grado 2, que ve al barco "controlado y operado desde otra ubicación", pero con tripulación a bordo, es la siguiente etapa en el desarrollo de MASS. En este caso, la conectividad disponible a nivel mundial es crucial, y "aquí es donde la plataforma Fleet Xpress de Inmarsat, que se basa tanto en la banda L como en la banda Ka, proporciona la mejor infraestructura". Fleet Connect, mientras tanto, ofrece "ancho de banda dedicado para aplicaciones específicas" para garantizar que "ciertos sistemas vitales reciban la conectividad que necesitan".

En el grado 3, "el barco se controla y opera desde otro lugar, pero lo ideal es que no haya gente de mar a bordo". Aquí, "la pérdida de conectividad no es aceptable" y, a diferencia del grado 2, la latencia y la capacidad son elementos clave porque "necesitamos un control del barco casi en tiempo real" cuando se acerca a la costa. La tecnología para permitir este nivel de autonomía está disponible en la actualidad, dijo Camporeale, pero actualmente no es "escalable para el transporte marítimo".

El grado 4 describe una embarcación totalmente autónoma en la que "el sistema operativo es capaz de tomar decisiones y tomar acciones". Requiere un nivel de conectividad similar al grado 2, "porque en lugar de tener personas a bordo, tenemos un sistema autónomo que toma el control". La latencia solo se convertiría en un problema, explica Camporeale, cuando el barco se acerque al puerto. En este caso, la operación sería "entregada a una estación de control remoto", lo que requiere la mayor capacidad y menor latencia del sistema inalámbrico Fleet LTE, que se lanzará el próximo año.

Tecnología en su lugar, humanos al tanto

Tal como están las cosas, la automatización marina es una herramienta que se utiliza para apoyar el conocimiento de la situación y la toma de decisiones en los buques. Si bien la tecnología y la conectividad existen para permitir que los sistemas informáticos desempeñen un papel más importante en el transporte marítimo, su viabilidad en operaciones dinámicas a gran escala es, por el momento, dudosa.

En consecuencia, los primeros candidatos para la autonomía total de los buques serán los buques más pequeños que operen en rutas cortas y seguras, como los transbordadores. En los barcos de gran tamaño, la automatización simplemente mejorará las operaciones normales. Para usar las palabras del Capitán Lehtovaara, los humanos estarán "al tanto" durante algún tiempo, una evaluación que se refleja en las pautas de ClassNK.

A pesar de toda la incertidumbre que persiste, One Sea y sus empresas miembro, que incluyen a ABB e Inmarsat, se han comprometido a realizar aplicaciones marítimas comerciales autónomas para 2025. Esto

requerirá más pruebas, investigación y regulación, temas que deberían estar en el centro de cualquier discusiones futuras sobre MASS.

Los agentes portuarios deben mantener informados a los directores sobre el aumento de los costos para evitar retrasos en los pagos, dice ITIC

Por: AJOT | 29 de julio de 2020 a las 12:35 p. M. [Puertos y terminales](#)

El Club de Intermediarios del Transporte Internacional (ITIC) advierte a los agentes portuarios que informen a sus directores habituales de los aumentos de tarifas y tarifas portuarias, incluso si los detalles son de dominio público. Esto evitará disputas y retrasos en los pagos de reembolso.

Un caso reciente involucró a un agente portuario a quien su principal regular (el fletador y consignatario de un cargamento de madera) adeudaba US \$ 190.000 por costos de almacenamiento y cargos por estadía. El puerto había facturado al agente por estos cargos y luego se los había entregado a su principal para su reembolso. Después de un largo período de silencio por parte del director, ITIC nombró abogados para fortalecer la demanda de pago. El mandante informó que el agente les había enviado previamente la tarifa portuaria en la que se habían basado. Sin embargo, sin que lo supieran, el puerto había aumentado posteriormente sus tarifas y por eso se negaban a pagar.

El agente respondió diciendo que habían enviado esa tarifa en relación con un envío anterior. Aunque no han enviado un mensaje actualizando la tarifa, las tarifas las fija el puerto y están disponibles en el sitio web del puerto. Además, no había otro lugar donde la carga pudiera haber sido almacenada y el principal era el usuario final de la carga y no podía traspasar los costos de almacenamiento a ninguna otra parte. A pesar de las críticas del director al agente por no mantenerlo informado de los cambios, la inacción del agente no causó ninguna pérdida. Por lo tanto, se exigió que los costos portuarios fueran pagados en su totalidad por el principal.

Después de una conferencia ordenada por la corte, el director ofreció pagar 60.000 dólares. Esto fue rechazado y, luego de un proceso de mediación, el asunto finalmente se resolvió por US \$ 160.000.

Los honorarios legales de US \$ 11.800, así como el saldo de las tarifas portuarias, fueron cubiertos por ITIC. Con el fin de evitar disputas, los agentes portuarios que habitualmente proporcionan a los directores regulares tarifas y tarifas portuarias deben asegurarse de informarles de cualquier cambio en esas tarifas y tarifas.

Lema marítimo mundial 2021: 'Los marinos en el centro del futuro del transporte marítimo'

La OMI seleccionó "Gente de mar: en el núcleo del futuro del transporte marítimo" como el lema marítimo mundial para 2021, destacando una clara necesidad de concienciar sobre el papel vital de la gente de mar en el comercio mundial y aumentar su visibilidad.

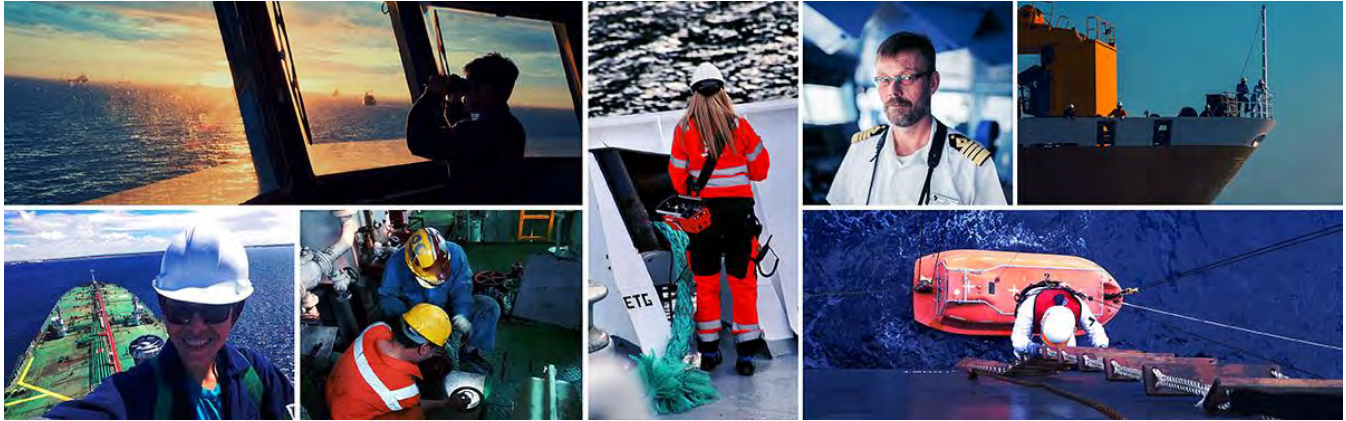
[GENTE DE MAR](#) | 24/08/20

La atención se centra en la gente de mar cuando la pandemia de COVID-19 ha impuesto demandas extraordinarias y sin precedentes a la gente de mar. Cientos de miles se enfrentaron y siguen enfrentando tiempos de mar prolongados, pasando meses en el mar sin ver a sus familias y seres queridos.

La crisis del cambio de tripulación en 2020 ha puesto de relieve la contribución excepcional de la gente de mar como trabajadores clave y esenciales, en la primera línea de la entrega del comercio mundial a través de una pandemia y en tiempos normales.

... OMI declaró, anunciando el tema.

En su 32ª sesión extraordinaria celebrada por correspondencia, el Consejo de la OMI respaldó el tema tras una propuesta del Secretario General de la OMI, Kitack Lim. El Día Marítimo Mundial de 2020 se celebrará el 24 de septiembre de 2020, con un evento en línea organizado por la Secretaría de la OMI.



Como se explicó, el tema brindará flexibilidad a la Secretaría, los Estados miembros y las ONG reconocidas como entidades consultivas para centrarse en la gente de mar como el núcleo del transporte marítimo, al tiempo que permitirá que las actividades profundicen en temas específicos relacionados con el papel de la gente de mar en seguridad, protección marítima, protección del medio ambiente y bienestar de la gente de mar.

A través de estos tiempos difíciles, la comunidad internacional ha visto cómo la capacidad de los servicios de transporte marítimo y de la gente de mar para entregar bienes vitales, incluidos suministros médicos y alimentos, ha sido fundamental para responder a esta pandemia y, finalmente, superarla. Esto no podría suceder sin la profesionalidad y la dedicación de la gente de mar del mundo,

...Señor. Dijo Lim.

El tema marítimo mundial para 2021 también se vincula con los [Objetivos de Desarrollo Sostenible \(ODS\) de las Naciones Unidas](#), en particular el [ODS 4](#) sobre educación y formación; [ODS 8](#) relacionado con el trabajo decente; [ODS 9](#) sobre innovación e industria, que se vincula con la promoción de un sector marítimo resiliente; y el [ODS 5](#) sobre igualdad de género, vinculado a los esfuerzos para promover la navegación como una carrera para todos, incluidas las mujeres, en particular.

Además, el tema puede verse como una extensión del tema para 2020, a saber, "Transporte marítimo sostenible para un planeta sostenible", ya que la gente de mar también es el núcleo de ese tema.

En 2020, la décima iteración de la campaña del [Día de la gente de mar](#) también se centró en el tema "Los marinos son trabajadores clave".

Pérdida total en el transporte marítimo: Casos se reducen en un 50% en los dos últimos años

Sin embargo, el número de accidentes aumentó un 5% durante 2019

10 de Agosto de 2020

El número de pérdidas totales se ha reducido en más del 50% en los dos últimos años (2019-2018), lo que constituye un logro encomiable, resultado de años de esfuerzos sostenidos en las esferas de la reglamentación, la capacitación y el adelanto tecnológico, entre otras. Sin embargo, lo que se ha logrado puede perderse fácilmente si no se mantienen las normas. Si bien, las pérdidas totales se han reducido

considerablemente, el número total de incidentes ha aumentado en la comparativa interanual, revela el informe de Allianz, *Safety and Shipping Review 2020*.



"Los incendios de grandes buques portacontenedores siguen siendo un problema, mientras que el aumento del número y la gravedad de los siniestros en los buques Ro-Ro se está convirtiendo rápidamente en otro motivo de preocupación. Será necesario que todos los interesados se reúnan para abordar esta cuestión", plantea Ulrich Kadow, director marítimo global de Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS).

Según el informe, el **Top 5 de los mayores incidentes** con pérdida total fueron: "**Golden Ray**", buque Ro-Ro de 71.178 GT encallado en St. Simons Sound, cerca del Puerto de Brunswick en Georgia, EE.UU., el 8 de septiembre de

2019; "**Gande América**," buque Ro-Ro de 56.642 GT, afectado por un siniestro que comenzó en un contenedor y que se extendió al resto de la nave cuando se encontraba en el Golfo de Vizcaya, el 10 de marzo de 2019; "**Solo**", granelero de 38.779 GT, encallado cerca de la Isla Rennell en las Islas Salomón el 5 de febrero de 2019; "**Vietsun Integrity**", portacontenedor de 6.704 tbc hundido debido a mal funcionamiento en el río Long Tau, cerca de la ciudad de Ho Chi Minh, Vietnam, el 18 de octubre de 2019; "**Trias**", barcaza de 4.774 GT, que resultó a la deriva después de romper las líneas de remolque y finalmente encallar cerca de Ventspils, Letonia, el 31 de diciembre de 2019.

Tipo de nave

De 2010 a 2019: Los buques de carga, pesca, graneles, pasajeros y remolcador son los que observaron la mayoría de las pérdidas totales sumando el 75% de todas pérdidas de este tipo reportadas. La sumatoria de buques perdidos por segmento en el periodo indicado es la siguientes: Pesca, 131; Graneles, 84; Pasajeros, 67; Remolcadores, 54; Quimiqueros/Productos, 45; Portacontenedores, 39; Suministro/Offshore, 36; Tanqueros, 20; dragas, 15; barcazas, 13; LPG 12.

En 2019 los buques de carga significaron más de un tercio (37%) del total pérdidas totales durante el año 2019. El hundimiento fue la causa más frecuente de pérdida y la mayoría de los buques de cargas se perdieron en aguas al sureste de Asia. El recuento por unidades perdidas es: Pesca, 9; Otros, 4; Pasjeros, 3; Ro-Ro 3; Remolcador, 3; Barcaza, 1; Geneles, 1; Portacontenedor, 1; desconocido 1; Total, 41.

Tipo de caso

En 2019: El hundimiento, con 31 casos, fue abrumadoramente la causa principal de las pérdidas totales notificadas, representando tres de cada cuatro pérdidas (75%). Entre los factores que contribuyeron a ello se encuentran el mal tiempo, las inundaciones y vías de agua, problemas con el motor y volcamiento. El fuego/explosiones siguen siendo un problema significativo a bordo de los buques, lo que en este periodo derivó en cinco pérdidas totales. Además, el número de los incidentes de incendios reportados en general, totalizaron 197 casos, un 13% más que en el año anterior. Los casos de buques encallados (en tierra) sumaron 3; los de colisión (con buques) 1 y los daños en el casco (agujeros, grietas, etc.), 1.

Pérdidas totales reportadas por región

El desglose de las 41 pérdidas totales reportadas por región deja el siguiente panorama: Sur de China, Indochina, Indonesia y Filipinas: 12 (29%); Golfo de Mexico: 4, (10%); Costa Oeste África: 3 (7%); Bahía de Bengala: 2 (5%); Islas Británicas, Mar del Norte, Canal de la Mancha y Bahía de Viscaya: 2 (5%); Mediterráneo Oriental y Mar Negro: 2 (5%); Japón, Corea y Norte de China: 2 (5%); Pacífico Sur: 2 (5%); USEC: 2 (5%); Mar Báltico: 1 (2%) Ártico Canadá y Alaska: 1 (2%); Costa Este África: 1 (2%); Islandia y Norte de Noruega: 1 (2%)

Costa Oeste Norteamérica: 1 (2%); Atlántico Norte: 1 (2%); Pacífico Norte: 1 (2%); Ártico Rusia y Mar de Bering: 1 (2%); Atlántico Sur y ECSA: 1 (2%); Indias Occidentales: 1 (2%).

Según el informe, mientras que el número de pérdidas totales disminuyó significativamente durante 2019, el número de accidentes o incidentes en el transporte marítimo en realidad aumentó de 2.688 a 2.815 en 2019, un 5% más. Las Islas Británicas, Mar del Norte, Canal de la Mancha y la región marítima del Golfo de Vizcaya con 605 incidentes, sustituyó al Mediterráneo Oriental, convirtiéndose en el punto más importante de incidentes para la primera vez desde 2011, concentrando uno de cada cinco incidentes. Por otra parte, el número de incidentes en buques de pasajeros y Ro-Ro, aumentó en la comparación interanual.

Todas las bajas, incluyendo las pérdidas totales en el periodo 2010 – 2019 quedan de la siguiente forma: Mediterráneo Oriental y Mar Negro 4.687; Islas Británicas, Mar del Norte, Canal de la Mancha y Golfo de Vizcaya, 4.266; Sur de China, Indochina, Indonesia y Filipinas 2.423; Mar Báltico 1.617; Japón, Corea y Norte de China: 1.474; Grandes Lagos: 1.393; Islandia y Norte de Noruega: 1.078; Mediterráneo Occidental: 1.001; Costa Oeste de Norteamérica: 936 Costa del África Occidental: 799; Otros: 6.397; Total: 26.071.

Finalmente, la causa principal de los incidentes de navegación es el daño/fallo de la maquinaria, con 1.044 reportes en buques de más de 100 GT durante 2019. Esto representa más de un tercio de todos los incidentes en total.

Por MundoMarítimo

Los índices de mercado y la hermética disputa por hacer públicas las tarifas del transporte marítimo

18 de Agosto de 2020

Ciertos actores realizan presión para evitar que los acuerdos tarifarios vean la luz



A mediados de los años 80, cuando el Baltic Exchange comenzó a producir índices, una serie de actores se opusieron porque no les gustaba la idea de que alguien pulsando un interruptor iluminase la oscuridad que había prevalecido durante tanto tiempo en sus mercados. La situación había sido así durante tanto tiempo que la idea misma de la transparencia les asustaba, resalta el boletín semanal de [Alphabulk](#) al que **MundoMarítimo** accede en alianza exclusiva.

Sin embargo, podría decirse que estos mismos críticos se dieron cuenta de que decir al mundo que no querían transparencia no se vendería bien, así

que se les ocurrió otra forma de objetarlo: que las instalaciones les pertenecía y que nadie podía utilizar los datos de los acuerdos comerciales sin su consentimiento.

Afortunadamente, Baltic Exchange no prestó atención y 35 años después, cuenta con todo tipo de índices de flete para los mercados de graneles, petroleros, GLP e incluso ahora GNL. Además., existen índices para el valor de los buques de segunda mano y más recientemente Baltic Exchange añadió índices de gastos operativos (Opex).

Recientemente, la lucha contra la transparencia ha tomado otro giro desagradable con los grandes actores del mercado, ya sea haciendo cumplir contratos de intercambio de datos poco amistosos o incluso yendo a los tribunales. El Fortescue Metals Group (FMG) hizo esto último recientemente en Londres para evitar que las

agencias de información de tarifas, en este caso Platts y Argus Media, publicasen descuentos de precios relacionados con las ventas de FMG.

La siguiente cita fue publicada por Argus Media en su sitio web el 22 de mayo de 2020: "El Tribunal Superior de Londres ha levantado hoy un mandamiento judicial provisional impuesto a Argus y a su competidor Platts que impedía a ambas organizaciones de noticias publicar los detalles de los descuentos de precios ofrecidos en el mercado de mineral de hierro de baja calidad por el gigante minero australiano Fortescue Metals Group (FMG)".

Contra la transparencia

La decisión del Tribunal Supremo es una buena noticia para la transparencia en el mercado del mineral de hierro. Pero si FMG va a los tribunales para evitar la transparencia en el mercado del mineral de hierro, ¿qué mercado será el siguiente? ¿El mercado de carga?

El Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) en 2012 definió un mercado como "el lugar donde se determina el precio". En otras palabras, un mercado es el conjunto de compradores y vendedores que, a través de sus o interacciones potenciales, determinan el precio de un producto o conjunto de productos. En resumen, un mercado en el que los precios no se comunican, o se comunican de manera distorsionada, no es un mercado o al menos no uno funcionando como tal.

Desde *Alphabulk* comentan que existe una comprensión de que los datos están definiendo lo que es el mercado, por lo que hay una "fiebre de datos". Pero al mismo tiempo parece que esta "fiebre de datos" a veces no se hace en aras de una mayor transparencia, sino para que haya más un exceso de información.

Hay más

Alphabulk pone otro punto sobre la mesa: los Términos y Condiciones Generales de las empresas (TCG) que hacen que todos los datos introducidos en el sistema por los usuarios sean propiedad del sistema. Cita como ejemplo algunos resúmenes de TCG de varios "sistemas" de transporte basados en la web:

Proveedor 1: Usted consiente en nuestro análisis, agregación y anonimización de cualquier dato que proporcione al utilizar nuestros Servicios. Acepta que podamos utilizar estos datos para cualquier propósito.

Proveedor 2: Usted reconoce y acepta que no tiene ningún derecho de confidencialidad o de propiedad sobre cualquier información que publique o transmita y que sea accesible para otros usuarios del sitio web. Dicha información es de nuestra propiedad y, al publicar o transmitir dicha información, usted nos cede toda la propiedad, el título y la propiedad intelectual y otros derechos de dicha información.

Proveedor 3: Aparte de la información de identificación personal, que está cubierta por nuestra Política de Privacidad, cualquier material que usted transmita o publique a el sitio web se considerará no confidencial y no propietario.

En resumen, el cliente introduce sus datos en el sistema, pagando por ese proceso a través de una cuota de sistema y el tiempo empleado en introducir los datos, sólo para renunciar a todos los derechos sobre los datos que acaba de introducir!

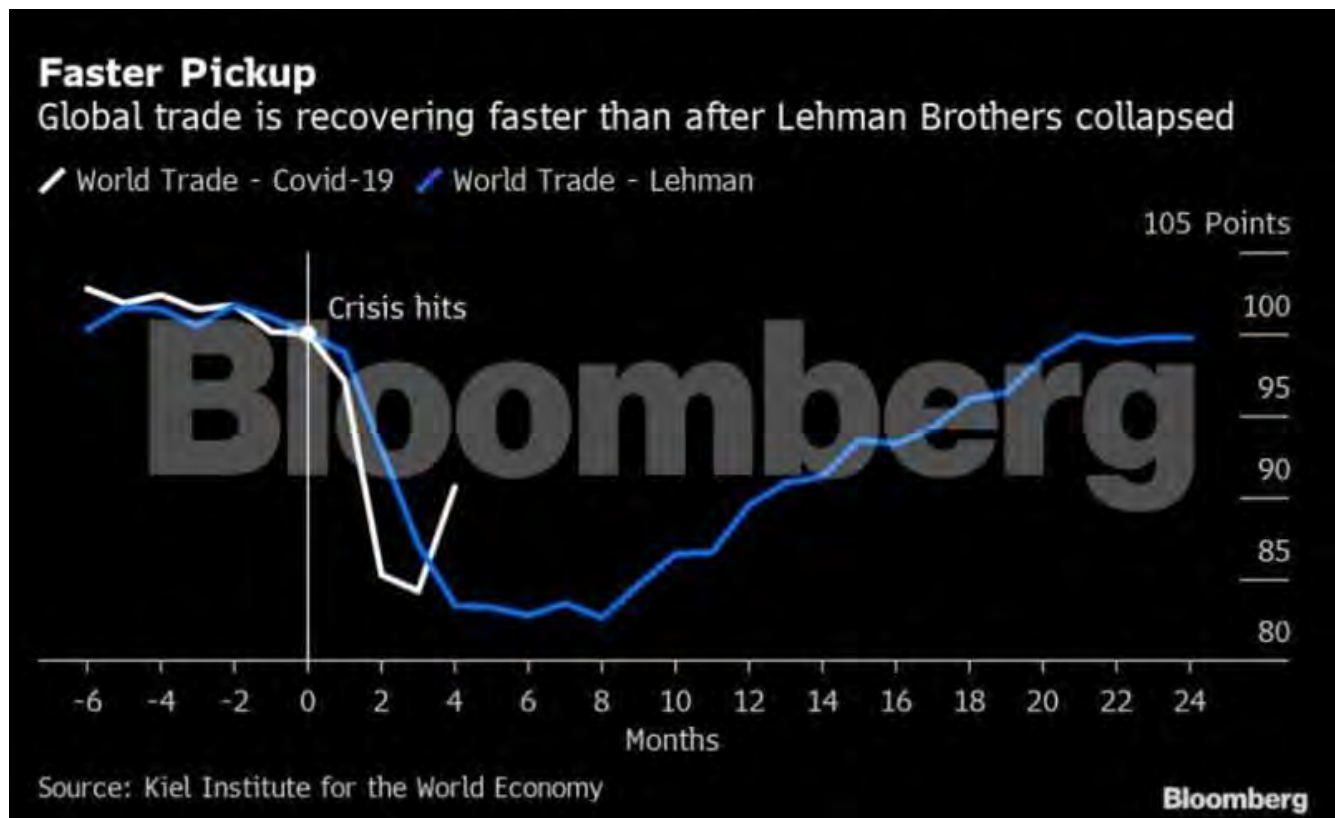
¿Por qué este apuro por los datos? De parte de los actores bien intencionados es la comprensión de que el dinero puede y se hará a través de los datos: vendiéndolos, procesándolos en índices. Esto está bien siempre y cuando haya igualdad de condiciones en cuanto al acceso y la obtención de productos a partir de estos datos. Y de parte de los actores malintencionados del mercado, es porque quieren restringir parcialmente el flujo de datos al mercado, pensando que pueden hacerlo mejor por sí mismos en mercados menos transparentes.

Esto es probablemente cierto en lo que respecta a ganar dinero, pero no en lo que respecta a evitar pérdidas: la gestión del riesgo requiere liquidez y la liquidez es un subproducto de la transparencia. Si no hay datos -o si hay menos- significa menos transparencia, lo que en última instancia se traduce en una reducción de la liquidez. Y eso es cierto, como también lo fue para los derivados: menos datos se traducen en índices de menor calidad, lo que a su vez significa menor liquidez. ¿Es realmente un resultado final deseable?

Por MundoMarítimo

El comercio mundial se recuperará más rápido ahora que después de Lehman

1 de septiembre de 2020 por Bloomberg



Por Catherine Bosley (Bloomberg) - El comercio mundial está en camino de recuperarse más rápidamente de la pandemia de coronavirus que después de la crisis financiera de 2008, según el Instituto Kiel para la Economía Mundial de Alemania.

Los volúmenes de envío ya están de vuelta en niveles que tardaron más de un año en alcanzar tras el colapso de Lehman Brothers Holdings Inc., lo que sugiere una recuperación en forma de V, dijo el presidente de la institución, Gabriel Felbermayr.

El comercio ha experimentado una "profunda caída y un rápido repunte", dijo. "La situación actual es significativamente mejor" que hace una década.

La pandemia ha empujado a la economía mundial a lo que podría ser su depresión más profunda desde la Gran Depresión. El repunte inicial refleja el levantamiento de severas restricciones para contener el virus, y los responsables políticos han advertido contra el optimismo prematuro de que lo peor ya pasó.

La Organización Mundial del Comercio dijo a principios de este mes que las proyecciones de un fuerte repunte comercial en forma de V en 2021 podrían ser "demasiado optimistas".

Sin embargo, otros, incluido el Instituto de Kiel, están adoptando una postura más segura. El lunes, la directora gerente del Fondo Monetario Internacional, Kristalina Georgieva, señaló una "reactivación del comercio".

El gobierno de Alemania, el peso pesado de las exportaciones, espera que las consecuencias económicas del coronavirus sean menores de lo esperado este año, según una persona familiarizada con los pronósticos actualizados que se publicarán más tarde el martes.

El Instituto de Kiel argumentó que la actividad de transporte de contenedores en áreas clave respaldaba su conclusión, con la normalización de los movimientos de barcos en América, Asia y Europa. La capacidad de carga volvió a los niveles que se esperarían a fines de agosto, incluso sin una crisis.

TT Talk - Debate sobre mercancías peligrosas - icuente con nosotros!

Además de la reciente explosión devastadora en Beirut, ha habido una serie de incendios de vehículos ro-ro / carros en los últimos meses, lo que ha provocado nuevas solicitudes de mejoras, escrutinio y control en relación con las mercancías peligrosas (GD). Los incendios de buques portacontenedores siempre están en mente.

Si bien 2020, a pesar de todas las dificultades que enfrenta el mundo, no ha experimentado los incendios de buques portacontenedores que estropearon 2019, existen muchas razones para continuar investigando formas de mejorar la certeza en el transporte de envíos de DG. En las últimas semanas ha habido dos piezas de reflexión útiles, la primera una [encuesta](#) sobre las causas de la no declaración o declaración incorrecta de la carga y la segunda un [documento](#) técnico que pide un 'enfoque industrial integral, holístico y coordinado' para resolver los problemas identificados. TT Club aplaude ambas iniciativas.

No es de extrañar que este asunto despierte el interés de TT, ya que es fundamental para la iniciativa 'integridad de la carga' / # Fit4Freight, que se ha descrito [anteriormente](#). Los autores del libro blanco, [la Oficina Nacional de Carga](#) (NCB) se han basado ampliamente en sus propias inspecciones de contenedores realizadas a lo largo de los años y llegan a conclusiones sobre los riesgos que presentan las deficiencias en el empaque de la carga que resuenan con los propios hallazgos y declaraciones del Club. Para aquellos interesados en las estadísticas y los detalles, el libro blanco es una lectura buena (pero aleccionadora). Quizás la declaración más contundente de su llamado a la acción es que el sistema de la cadena de suministro marítimo 'está listo para el tipo de desastres que la industria ha experimentado en los últimos años'.

"El sistema de la cadena de suministro marítimo '[está] listo para el tipo de desastres que la industria ha experimentado en los últimos años'"

Amplia gama de problemas

El documento NCB, al igual que TT también ha tratado de hacer, desglosa la causalidad en distintas partes. Si bien hay mucha carne en este documento, conviene utilizar la categorización del Resumen ejecutivo como trampolín.

'Una miríada de regulaciones'

La estratificación de los entornos regulatorios nacionales e internacionales aplicables en las transacciones que requieren el movimiento de mercancías a través de las fronteras es sin duda compleja. Se extiende mucho más allá del mandato inmediato de la DG, pero solo en ese contexto, muchos aspectos plantean más preguntas. Se podría suponer que la clasificación de un producto podría ser un proceso rígido y sencillo, pero seguir los protocolos de prueba, las disposiciones especiales, los grupos de embalaje y similares requiere diligencia y competencia, y mucho menos una comprensión justa de la ciencia. Además de la codificación actualmente no sincronizada para fines aduaneros y arancelarios y las presiones comerciales generales, son aquellos que ven el cumplimiento normativo como "una parte integral de su cultura de seguridad" quienes constantemente cumplirán por encima del mandato básico simple.

"Escasa comprensión de la carga peligrosa"

En relación con el primer problema, con demasiada frecuencia se adopta un enfoque "laico" de la percepción de la GD. Esto se demostró claramente en la [encuesta](#). Cuando los involucrados en organizar el movimiento de mercancías aplican una percepción "doméstica", las cosas salen mal: el uso de desinfectante de manos se ha multiplicado en los últimos meses y la mayoría no lo equipararía con DG, de manera similar a la lejía que se guarda debajo del fregadero de la cocina. Quizás incluso algunos agricultores reconsideren ahora cómo manejar ciertos fertilizantes.

"Complejidad creciente de las cadenas de suministro" La

logística se ha expandido para convertirse en "todo para todas las personas", proporcionando una gama cada vez más compleja de ofertas de servicios y subcontratación, impulsada con demasiada frecuencia por la eficiencia y la economía. Es razonable afirmar, como lo hace el libro blanco, que los controles y revisiones de seguridad han sufrido como consecuencia.

'Restricciones de transportista y puerto'

'Una vez mordido dos veces' simplifica demasiado el riesgo, pero la gama de restricciones o prohibiciones que deben tenerse en cuenta puede 'amplificar' los riesgos de no declaración y declaración errónea. Es casi seguro que habrá lógica en la aplicación por las líneas de las políticas de la "casa", junto con las políticas del propietario para el tonelaje fletado y las limitaciones físicas del barco (por ejemplo, puntos refrigerados disponibles). Agregue a esto las restricciones que se aplican de vez en cuando en cualquiera de los puertos de carga, tránsito, transbordo y descarga, y la escala del desafío es obvia. Gestionar todo esto y comunicarse eficazmente con la comunidad de transportistas es, al menos, una carga. Fue por esa razón que [TT apoyó el desarrollo de Exis Technologies del portal de restricciones Hazcheck](#), agregando a su conjunto de herramientas de cumplimiento.

'Protocolos internos de la empresa'

Si bien se reconoce que los transatlánticos han establecido protocolos para gestionar todos los aspectos de la GD, el libro blanco pide un mayor apoyo de gestión y recursos. Si bien los esfuerzos durante décadas para construir estándares de comunicación comunes entre las empresas se han reinventado en los últimos años, es una simple perogrullada que cada empresa habrá desarrollado sistemas internos y culturas que pueden resultar bien atendidos mediante evaluaciones comparativas con las buenas prácticas de la industria.

'Amenaza de los malos actores'

TT ha advertido durante mucho tiempo la necesidad de una investigación cuidadosa de los clientes (más allá de la simple inspección de la carga). Esta [diligencia debida se](#) aplica de diversas formas. La no declaración y la declaración errónea se han denominado acertadamente como "fraude", un delito directo en muchas jurisdicciones. Sin embargo, a pesar de las cortesías audiencias, es difícil captar la atención de muchas agencias de aplicación a nivel mundial, específicamente cuando no están directamente acusadas del problema actual del incumplimiento de GD. Debe reconocerse que los delincuentes de la DG son casi con certeza delincuentes que amenazan las cuestiones fiscales y de seguridad: es hora de trabajar juntos.

Llamada a la acción

El libro blanco de la NCB presenta doce recomendaciones, que podrían resumirse en términos muy generales como "acciones de gestión empresarial" y la "oportunidad de la digitalización". Este último fue anunciado en el proyecto del 50 aniversario de TT con McKinsey & Company, ['Un mundo feliz y nuevo: transporte de contenedores en 2043'](#) y, con razón, ejercita a muchos en toda la industria. Sin embargo, la mayoría de las recomendaciones desafían el apetito de la sala de juntas por una revisión rigurosa, revisión y dotación de recursos. Sobre todo, existe un llamado a una acción concertada en toda la industria, que solo puede ser catalizada por una derogación expresa de los reguladores antimonopolio y un mandato inequívoco de todas las autoridades nacionales e internacionales relevantes.

Esperamos que haya encontrado interesante lo anterior. Si desea obtener más información o tiene algún comentario, envíenos un correo electrónico o aproveche esta oportunidad para reenviarlo a cualquier compañero que crea que podría estar interesado.

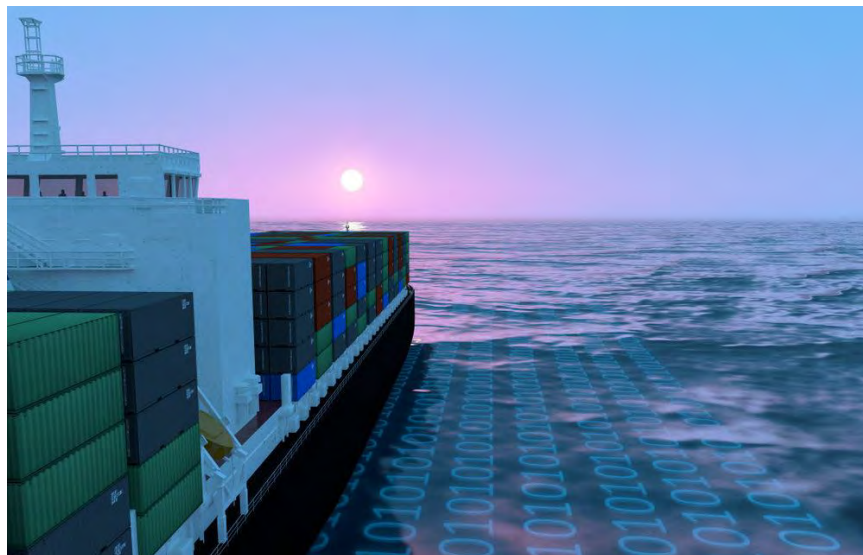
Esperamos con interés escuchar de usted.

Fuente: Peregrine Storrs-Fox, Director de gestión de riesgos, TT Club

Automatización vs autonomía en el shipping: diferencias clave

La automatización y la autonomía juegan un papel importante en la industria del transporte marítimo, allanando el camino para un futuro más digitalizado y permitiendo a la industria lidiar con sus actuales desafíos inteligentes. Sin embargo, existe confusión entre esos dos términos; Entonces, ¿qué queremos decir cuando hablamos de automatización y autonomía dentro de la industria marítima?

[INTELIGENTE](#) | 02/04/20



Para comprender mejor en qué difieren los dos estados de la tecnología, es fundamental analizar el significado y la definición de cada uno. Por lo tanto:

La automatización se define como la tecnología mediante la cual se realiza un proceso o procedimiento con una mínima asistencia humana.

La autonomía está relacionada con el término 'barco autónomo', utilizado principalmente para representar un barco sin tripulación que navega por sí mismo, pero en realidad existen varios grados de autonomía. Específicamente, se pueden lograr diferentes métodos y

niveles de autonomía a través del monitoreo y control remoto desde un barco tripulado cercano, un centro de control en tierra o mediante inteligencia artificial y aprendizaje automático, dejando que el propio barco decida el curso de acción.

Refiriéndose a los buques autónomos y la parte de la autonomía en la industria naviera, Callum O'Brien del Standard Club ha señalado que es importante primero distinguir entre los niveles de autonomía antes de comentar cuándo y por qué estos buques podrían empezar a ser una realidad. .

A continuación, las diferencias entre automatización y autonomía han sido presentadas por Lloyd's Register, que ha definido siete niveles de autonomía (de AL 0 a AL 6 ver recuadro en la página 3), que hemos agrupado de la siguiente manera para simplificar:

| Autonomía | |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Barco tripulado | Embarcación tradicional con tripulación con un operador humano que toma decisiones. |
| Nave remota | controlado por un operador humano en tierra |

| Automatización | |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nave automatizada | ejecutando software preprogramado y solo puede operar dentro del alcance del algoritmo |
| Barco totalmente autónomo | El sistema operativo puede calcular consecuencias y riesgos, y tomar decisiones por sí mismo. |

A la luz de lo anterior, Melvin Mathews, Director - Nuevos Negocios, Wärtsilä, comentó que

La diferencia entre los dos está dictada por el grado de intervención humana.

Un desafío que viene con la automatización se [destacó recientemente en un número de estudio de IMarEST](#) , que señaló que en la década de 2040 la automatización no reemplazará el lugar de la gente de

mar con máquinas; Al contrario, significa que la gente de mar que no se mantenga al día con los cambios y el desarrollo tecnológico tendrá dificultades para adaptar sus habilidades en consecuencia para encontrar un trabajo.

Del mismo modo, el Sr. Dimitrios Lyrakos, director ejecutivo de ASCOT Consulting LTD, [explicó en una entrevista exclusiva de SAFETY4SEA](#) que, si bien existe la posibilidad de que los empleos de la gente de mar disminuyan debido a la tecnología, estos cambios que vendrán también crearán nuevas oportunidades de trabajo. .

Refiriéndose a los desafíos humanos, Vladimir Ponomarev, vicepresidente de Soluciones en Wärtsilä Voyage, explicó que los barcos autónomos aparecerán por primera vez donde haya un riesgo significativo para la vida humana en lugares donde usar robots es más seguro que usar seres humanos.

Un ejemplo de cómo la automatización puede liderar el futuro es [One Sea - Autonomous Maritime Ecosystem](#) ; Establecido en 2016, busca allanar el camino para el envío autónomo ya en 2025, validando a los países nórdicos como pioneros en el campo de la automatización.

El objetivo del ecosistema de alto perfil es crear un nuevo estándar industrial para el tráfico marítimo en el Mar Báltico y un entorno adecuado para barcos autónomos para 2025.

Autonomía y automatización en ejemplos de envío

- [YARA Birkeland](#) operará inicialmente como un buque tripulado, pasando a operación remota en 2020. [Fue el primer](#) buque comercial autónomo y también comercial sin lastre en el mundo.
- Wilhelmsen y Kongsberg están cooperando y han creado una empresa conjunta de envío autónomo, llamada "Massterly", que ofrece servicios para buques autónomos, incluido el diseño y desarrollo, sistemas de control, servicios logísticos y operaciones de buques.
- [MOL y SenseTime Japan Ltd.](#) desarrollaron un nuevo sistema de registro y reconocimiento de imágenes de embarcaciones, que implementa IA para reconocer las embarcaciones circundantes.
- [Wärtsilä, en colaboración con PSA Marine](#), completó con éxito las pruebas en el mar del proyecto IntelliTug, con el objetivo de permitir aún más la navegación autónoma.

En general, recuerde que la diferencia clave entre automatización y autonomía es que la primera no necesita presencia humana, mientras que la segunda necesita operadores humanos, ya sea en tierra o a bordo.

Fuente: SAFETY4SEA 27/08/2020

El impacto climático del transporte marítimo aumentó un 10% en seis años, según un estudio de la OMI

El impacto climático del transporte marítimo ha aumentado un 10% en solo seis años, según un estudio publicado por la OMI. Si no se toman medidas, el estudio estima que la contaminación por carbono de los barcos podría aumentar hasta en un 50% para 2050.

SAFETY4SEA [EMISIONES](#) | 08/05/20

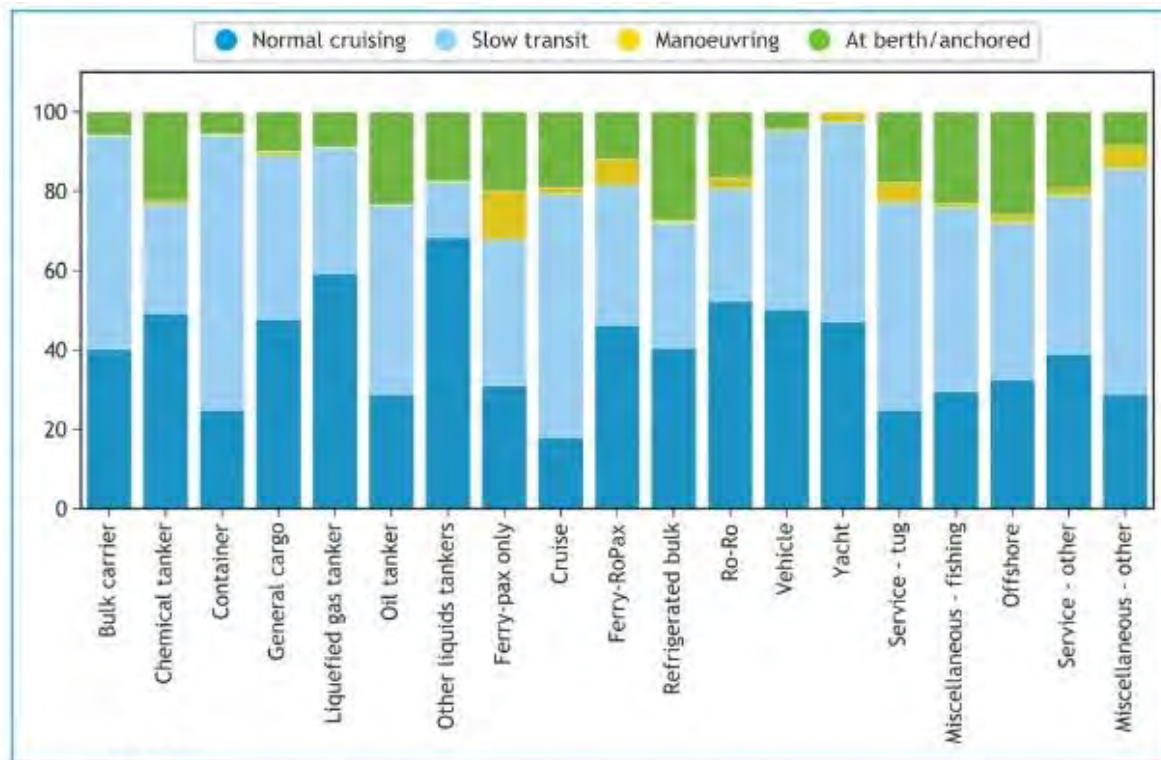
A saber, las emisiones de metano del transporte marítimo crecieron un 150% en los últimos seis años debido al mayor despliegue de barcos de GNL, según el estudio.

También revela la debilidad del objetivo de reducción de la intensidad de carbono del 40% de la OMI, ya que las tres cuartas partes de las mejoras previstas ya se habían logrado antes de que se adoptara el objetivo en 2018.

Al comentar sobre estos hallazgos, Green group Transport & Environment dijo que la UE debe activar sus planes para incluir emisiones marítimas en su mercado de carbono e introducir estándares de CO2 para los barcos mientras están en operación.

La contaminación por carbono del transporte marítimo ha crecido a un ritmo alarmante y podría aumentar a la mitad para 2050 si no se toman medidas reales. Ahora es el momento de que la UE siga adelante con su plan de comercio de emisiones para el transporte marítimo y también adopte rápidamente las normas de CO2 que ha pedido el Parlamento Europeo. Los estándares impulsarán la absorción del hidrógeno y el amoníaco que el transporte marítimo europeo necesita para descarbonizar

declaró Faïg Abbasov, gerente del programa de envío de T&E.



Source: UMAS.

Es más, se espera que las emisiones de GEI del transporte marítimo mundial sigan aumentando, según la política actual, según el 4º Estudio de GEI de la OMI. Específicamente, los avances en los métodos de este nuevo estudio han estimado que el 30% de las emisiones totales del transporte marítimo recaen directamente dentro de la responsabilidad del gobierno nacional, el doble de la magnitud estimada anteriormente.

Estos hallazgos plantean un desafío importante para los gobiernos a nivel nacional y colectivamente en la OMI, si el sector ha de contribuir proporcionalmente al logro de los objetivos de temperatura del Acuerdo de París. El estudio también muestra que se deben tomar medidas políticas claras y enérgicas para que el sector deje de usar combustibles fósiles con urgencia.

El equipo multidisciplinario de UMAS, que dirigió el Tercer Estudio de GEI de la OMI en 2014, también dirigió el trabajo sobre los inventarios de emisiones en el Cuarto Estudio de GEI de la OMI. Según el inventario de emisiones, 316Mt del total de 1056Mt de emisiones de CO2 del transporte marítimo (2,9% del total de emisiones antropogénicas) estaban dentro de las responsabilidades de emisiones nacionales. Al 30% de las emisiones totales, esto es el doble de la magnitud estimada en estudios anteriores.

De acuerdo con las pautas internacionales (IPCC), solo las emisiones de envío que tienen lugar cuando los barcos navegan en un viaje entre dos países son responsabilidad de la OMI. Cuando un barco navega entre dos puertos de un mismo país, las emisiones son responsabilidad de ese país.

Hasta ahora, solo unos pocos países habían investigado sus emisiones de transporte marítimo con este nivel de detalle, dice UMAS, y la OMI había tenido que hacer estimaciones simplificadas que se ha demostrado que subestiman el nivel de emisiones que cuentan como transporte marítimo "nacional" y se encuentran dentro de los límites establecidos. responsabilidades de gestión de los gobiernos individuales.

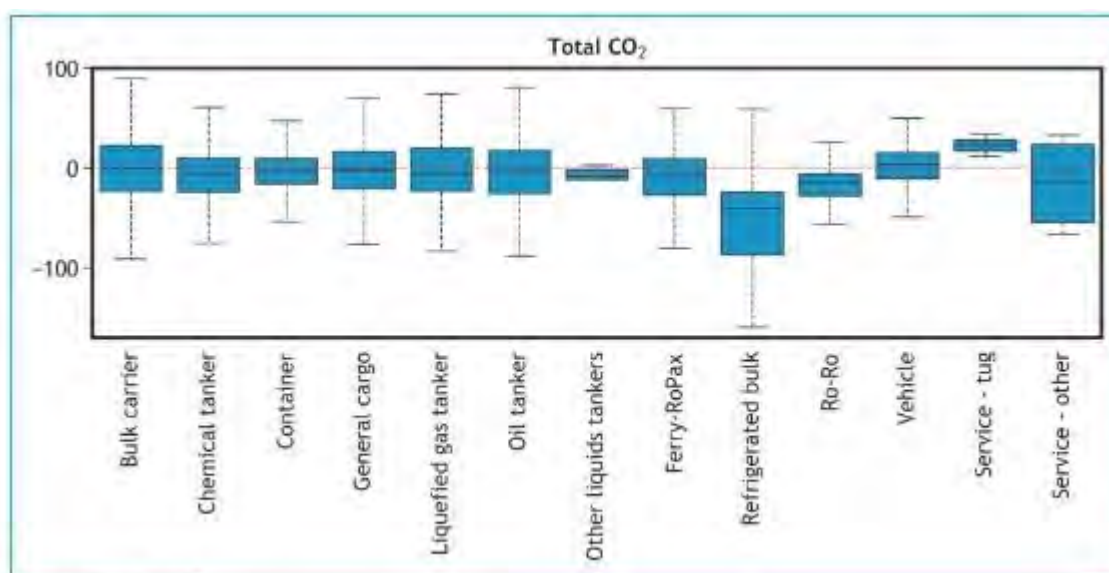
Además, el estudio produjo muchos más conocimientos sobre las tendencias recientes en las emisiones del transporte marítimo y los impulsores de estas tendencias.

Elena Hauerhof, UMAS, líder del trabajo de inventario, destacó que:

Este estudio representa un importante paso adelante en la estimación de inventarios de emisiones y, por primera vez, utiliza un enfoque totalmente alineado con el IPCC para estimar las emisiones del transporte marítimo internacional. El estudio también ha avanzado significativamente la precisión de las estimaciones basadas en AIS para cualquier barco, y lo demuestra al realizar una validación detallada contra el consumo de combustible y otros parámetros clave informados en el MRV de la UE para más de 9000 barcos.

Además, con respecto a qué tipo de barcos impulsan la demanda de combustibles marinos del transporte marítimo internacional, el estudio dice que el transporte de contenedores, los transportistas de gas licuado y los cruceros tienen el mayor consumo medio de combustible.

Sin embargo, el transporte de contenedores, los graneleros y los petroleros dominan la demanda total de combustible, con 6 tipos de barcos que representan más del 85% del consumo de combustible del transporte marítimo internacional.



Source: UMAS.

En cuanto al GNL, el estudio respalda que es solo un combustible significativo para el buque tanque de gas licuado. Sin embargo, el HFO sigue siendo el combustible marino dominante en 2018, con algunos combustibles alternativos, como el metanol que ahora se registra en este estudio porque una cantidad muy pequeña de barcos ha comenzado a usarlo.

Finalmente, el estudio proporciona algunas respuestas sobre si la industria puede confiar en los datos AIS para estimar las emisiones. Como dice, los resultados son una prueba más de que el uso de datos AIS en modelos es un medio poderoso y preciso para estimar las emisiones del transporte marítimo internacional, particularmente al estimar promedios, tendencias y totales para flotas de barcos.

De hecho, en estas aplicaciones, el análisis de calidad e incertidumbre del estudio demuestra que el sector puede confiar en las estimaciones derivadas de AIS. Por otro lado, los datos de la OMI DCS están actualmente incompletos y aún tienen una precisión no probada / calificada.

Las emisiones de GEI se estiman mediante la recepción por satélite de datos que informan sobre la identidad, posición y velocidad de un barco. Estos se combinan con representaciones de ingeniería de un barco, para estimar la potencia requerida para que viaje a la velocidad a la que se observa y, por lo tanto, el consumo de combustible y luego las emisiones.

Este método requiere que se hagan suposiciones, especialmente sobre las especificaciones técnicas detalladas del barco, el clima, el casco y el estado de la maquinaria. Para cualquier barco, la estimación puede subestimar o sobreestimar por un margen significativo. Sin embargo, siempre que las fuentes de

incertidumbre sean simétricas, para los grupos de barcos, estas incertidumbres se promedian para producir totales y valores promedio precisos y representativos.

Table 1 - Total shipping and voyage-based and vessel-based international shipping CO₂ emissions 2012-2018 (million tonnes)

| Year | Global anthropogenic CO ₂ emissions | Total shipping CO ₂ | Total shipping as a percentage of global | Voyage-based International shipping CO ₂ | Voyage-based International shipping as a percentage of global | Vessel-based International shipping CO ₂ | Vessel-based International shipping as a percentage of global |
|------|------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 2012 | 34,793 | 962 | 2.76% | 701 | 2.01% | 848 | 2.44% |
| 2013 | 34,959 | 957 | 2.74% | 684 | 1.96% | 837 | 2.39% |
| 2014 | 35,225 | 964 | 2.74% | 681 | 1.93% | 846 | 2.37% |
| 2015 | 35,239 | 991 | 2.81% | 700 | 1.99% | 859 | 2.44% |
| 2016 | 35,380 | 1,026 | 2.90% | 727 | 2.05% | 894 | 2.53% |
| 2017 | 35,810 | 1,064 | 2.97% | 746 | 2.08% | 929 | 2.59% |
| 2018 | 36,573 | 1,056 | 2.89% | 740 | 2.02% | 919 | 2.51% |

Crédito: OMI

La calidad de los datos estimados se aseguró / controló en gran medida, incluso mediante la comparación con más de 9000 buques que informan al sistema MRV de la UE. La incertidumbre agregada se estimó en menos del 5% para esta comparación.

Además, la OMI ha iniciado un sistema de recopilación de datos, que requiere la notificación del consumo anual de combustible del barco y la distancia recorrida, a partir de 2019. Se trata de datos medidos, no estimados y, por lo tanto, en teoría deberían ser de mayor precisión. Sin embargo, esto requiere que los datos sean completa y que los datos se miden e informan correctamente. El DCS de la OMI, después de la fecha límite para las presentaciones de 2019, había recopilado menos del 90% de los datos notificados del barco elegible.



Ver informe: [Link](#)
Fourth IMO GHG Study 2020