



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

Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales  
de Agentes Marítimos

## NEWSLETTER N° 22

### Entrevista de AMANAC a ELSA GAMARRA, Presidente de CIANAM

Debido a la pandemia que evidentemente ha afectado a toda la cadena logística mundial, el resultado 2020 en términos de volúmenes y resultados económicos se ven seriamente afectados, debido a cierres generalizados de fronteras y se han interrumpido parte importante de las actividades productivas, primeramente en Asia y luego en Europa, América del Norte y el resto del mundo. La reducida demanda de bienes y servicios ha dado lugar a un marcado aumento del desempleo y de la vulnerabilidad social.



Presidente de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM) | Asociación Agentes Marítimos del Paraguay (ASAMAR)

El 2021 se presentará aun inestable en términos de recuperación económica y por ende afectará al movimiento marítimo. Hoy más que nunca, es imprescindible realizar alianzas estratégicas para llevar nuestro sector a buen puerto, por ello, AMANAC presenta la entrevista que realizaron a Elsa Gamarra, Presidente de CIANAM.

#### Contenido

#### SOCIALES

Entrevista ELSA GAMARRA Pg. 1

Sr Vukelja Presidente CMP Pg. 3

Fecha Creación de los Miembros de CIANAM Pg. 4

#### INFORMATIVO

Transporte marít. contenedores en cúspide de integración Pg. 5

Altas tarifas, grave escasez de contenedores Pg. 6

¿Cómo se comportó el sector naviero en América Latina? Pg. 7

Propietarios pueden reclamar indemnización por demora Pg. 9

Los megabuques rompieron el comercio mundial Pg. 9

UNCTAD relega el cambio climático en comercio mundial Pg. 11

Plan OMI para frenar emisiones de carbono genera críticas Pg.13

Tecnología de asistencia al viento Pg 15

Especialistas proponen uso de energía nuclear Pg 16

Contaminación por plástico en océanos podría triplicarse Pg 18

Contrabando de drogas en el transporte marítimo Pg. 19

Trabajar era post-COVID Pg. 22

Ciberataques Pg. 25

5 errores de transformación digital que deben evitarse Pg. 26

Pactos políticos para la igualdad y el desarrollo sostenible Pg. 26

Satélites, solución del espacio para el transporte marít. Pg. 29

**CIANAM**

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

Secretaría:

Centro de Navegación

TE: (54 11) 4394-0520

[secretaria@cianam.org](mailto:secretaria@cianam.org)

Twitter: @CIANAM3

América Latina está retrasada en relación con otras regiones del mundo en lo referente a allanar el camino para que las pequeñas y medianas empresas nacionales hagan negocios.

Ninguna de las economías de la región se ubicó entre las 10 que han mostrado mejoras durante los últimos dos años y ninguna de ellas se ha clasificado entre los 50 mejores lugares del mundo para hacer negocios.

México sigue siendo el país mejor clasificado de la región, en el puesto 60, pero por segundo año consecutivo no introdujo ninguna mejora importante en el clima para los negocios.

Con el fin de alcanzar los objetivos del comercio marítimo internacional CIANAM funciona como un comité dentro de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos y Brokers (FONASBA).

Además, todos los países miembros estamos en continuo contacto a fin de apoyar a las distintas asociaciones en temas de intereses puntuales o regionales.

AMANAC es socio fundador de nuestra querida CIANAM y de hecho Miguel Ángel Andrade fue el primer Vicepresidente de nuestra primera Comisión Directiva y Fiscal, con gestión desde el 12 de abril de 2012 hasta el 12 de abril de 2014.

AMANAC además tiene una oficina de representación de CIANAM en México, apoyando todas las gestiones del Consejo Directivo, el cual agradezco en nombre de todos los miembros.

“Creo que nuestros respectivos gobiernos tienen aun muchas reformas por efectuar para garantizar el crecimiento de la región, estamos muy atrasados en sistemas informáticos que permitan la disminución de trámites presenciales. Debemos ser más ágiles en el contacto con el resto del mundo para obtener celeridad en las negociaciones.”

The infographic features four white icons on a blue background, each with a corresponding text box. The icons are: a megaphone, a lightbulb, a gear, and a bar chart with an upward arrow. The background also includes a stylized bar chart with glowing lines and a globe.

- Megaphone icon:** CIANAM promueve los derechos e intereses de los agentes marítimos y del transporte, así como del comercio marítimo internacional y de la actividad portuaria.
- Lightbulb icon:** Integra a los demás países de Latinoamérica, a fin de lograr que nuestra región sea competitiva con el resto del mundo.
- Gear icon:** Impulsa obras de infraestructura que faciliten al desarrollo del comercio marítimo en la región.
- Bar chart icon:** Acelera los emprendimientos logísticos vinculados a transporte marítimo y los puertos.

## NICOLÁS VUKELJA REELIGIDO PRESIDENTE DE LA CÁMARA MARÍTIMA DE PANAMÁ



Nicolás Vukelja fue reelegido el pasado 31 de julio como presidente de la Cámara Marítima de Panamá (CMP) para el periodo 2020-2021.

Durante las elecciones también se nombró a Wendy Sagel, René Gómez, Santiago Torrijos, Yira Poyser, Enrique Clement, Alessandro Cassinelli, Rodrigo Hernández y Marcos Guerra como directores.

Transmitimos Nota de felicitaciones de CIANAM a las nuevas autoridades de la Cámara referida.



NOTA C.I.A.N.A.M N°26

Septiembre 10 de 2020.-

Señor Presidente de la Cámara Marítima de Panamá  
Dn. Nicolas Vukelja D.  
S\_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D

*Tengo en agrado de dirigirme a Ud. en nombre de los Miembros de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agencias Marítimas (CIANAM), con motivo de su Nota No.85/CMP2020 mediante la que informa la nueva Junta Directiva elegida para el periodo 2020-2021 y el representante designado ante CIANAM.*

*En tal sentido, nos complace hacer llegar nuestras felicitaciones y deseos de éxitos durante el bienio de gestión, reafirmando nuestra predisposición y voluntad para colaborar en todo cuanto esté a nuestro alcance como organización regional del sector, resaltando la relevancia que implica el acompañamiento de un miembro de la importancia y trascendencia que esa Cámara tiene para la Industria Marítima panameña y de la región.*

*Es propicia la oportunidad para reafirmar el interés de esta Organización de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos de los países americanos, en continuar e incrementar la interrelación de los miembros que la componen, para el logro de los objetivos buscados con respecto a incentivar todo lo relacionado con el desarrollo armónico del transporte acuático y la defensa de los derechos e intereses de sus miembros.*

*Bajo esas consignas, reiteramos nuestra plena disposición y esperamos tener una fluida y fructífera interrelación a través del Señor Andrés Mata, en su calidad de representante ante nosotros,*

esperando que a pesar de las restricciones e importantes inconvenientes causados por la actual Pandemia de Coronavirus (COVID-19), puedan superar los desafíos y realizar todos sus proyectos.

Reiterando nuestros augurios del mayor éxito en la gestión, solicitamos la amabilidad de extender nuestras felicitaciones a todos los miembros de la Junta Directiva y al Staff de esa Cámara Marítima, al igual que el reconocimiento y agradecimiento a los integrantes anteriores que han cesado en sus funciones.

Sin otro particular, lo saluda atentamente.

ELSA GAMARRA  
 Presidente  
 CIANAM

## 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

## Transporte marítimo de contenedores en la cúspide de la integración

2 de noviembre de 2020

Los operadores de barcos en el sector de transporte de contenedores tienen una ventana de cinco años para desarrollar sus sistemas integrados que les permitirán competir con los transitarios en línea y empresas como Amazon, dijo un ex director de información de Maersk Line.



En declaraciones exclusivas a *Container News*, Adam Banks dijo que el sector de transporte de contenedores ahora tiene la tecnología para desarrollar sus sistemas en línea que les permitirán enfrentar el desafío de las empresas en línea que han evolucionado durante los últimos 10 años.

Según Banks los tres elementos que permitirán el tipo de integración necesaria para los carriers son el desarrollo de sensores confiables que tengan una duración de batería de seis a 12 meses con la conectividad global que permitirá a los carriers obtener una ventaja competitiva.

**“Ser propietario de activos les da a los operadores una ventaja potencial sobre los**

competidores, en el pasado ese no era el caso, pero ahora la tecnología se ha puesto al día y eso hace que los sistemas integrados que operan en tiempo real sean una posibilidad”, explicó Banks.

Esencialmente, como las líneas poseen los activos sobre los que se transporta la carga, los barcos, puertos / terminales y camiones y trenes en menor medida, podrán ofrecer servicios que las empresas que no operan buques no podrán ofrecer.

Un ejemplo es que los transportistas ahora pueden ofrecer un servicio expreso donde el transportista puede decirle a un fabricante de automóviles que no permitirá que su planta en México se quede sin cajas de cambios.

**“Tal trato vale mucho más que el costo de transporte para el remitente, porque las demoras en la línea de producción costarían mucho más, alrededor de US \$ 100,000 / hora, por lo que si puede garantizar la entrega, este se convierte en un producto premium para vender a los clientes.”, Dijo Banks.**

Las líneas navieras podrán hacer estas ofertas porque la conectividad ofrece al transportista una visibilidad sin precedentes de la cadena de suministro y porque tiene el control del transporte, si hay problemas, se pueden resolver en el camino, dijo Banks.

Los servicios premium y exprés serían solo uno o dos de los muchos servicios diferenciados posibles que se ofrecen a los clientes cuya carga probablemente estará en el mismo barco.

**“Es un poco como tener primera clase, clase ejecutiva, económica y económica premium en un avión”, explicó Banks.**

Continuó diciendo que, en el pasado, Amazon y otros pudieron convertir a los propietarios de activos en servicios públicos y podrían integrarse verticalmente en la propiedad de activos. “Ahora los propietarios de activos tienen el armamento para luchar contra los gigantes tecnológicos”, afirmó Banks.

Sin embargo, estimó que las líneas tenían alrededor de cinco años para hacer que su ventaja pagara, luego de que los gigantes tecnológicos se pongan al día, **“los transitarios virtuales ya están alquilando aviones”, dijo.**

Nick Savvides, Editor en jefe

## Altas tarifas, grave escasez de contenedores y de espacio en los puertos alteran la logística global

23 de Noviembre de 2020

El desarrollo de la temporada alta en el contexto de la pandemia no luce nada bien



A medida que entramos en otra ronda de cuarentenas y en consecuencia de cierres productivos, el volumen de los contenedores sigue aumentando. Treinta y siete estados de Estados Unidos, parecen estar cerrando sus negocios no esenciales para tratar de aplanar la curva de contagios de COVID-19 que está aumentando, observa el analista de la industria marítimo-portuaria **Jon Monroe**, quien describe que, mientras tanto, tiendas esenciales como cadenas de supermercados y minoristas como Walmart, Amazon, Target y Costco, están llenas de gente "comprando en pánico". Según observa es muy posible que las importaciones vía marítima se mantengan fuertes a medida que los

consumidores continúen pidiendo productos que apoyen un estilo de vida "en casa y de trabajo a distancia". Sin embargo, plantea que, lamentablemente, los contenedores están dispersos por todo el mundo, lo que crea escasez en las zonas donde más se necesitan.

### Líneas navieras rechazan exportaciones de EE.UU.

Al volver la mirada hacia las líneas navieras destaca que las tarifas marítimas se nivelan, gracias a que ahora se centran en aumentar la garantía de la prima. Destaca igualmente que entre el 35% y el 45% de las reservas se rechazan por falta de contenedores, lo que las ha llevado a luchar por reubicar el equipamiento en Asia. Incluso, algunas tienen reservas de exportación limitadas para cargar y trasladar contenedores vacíos de vuelta a China

En cuanto a cómo las líneas navieras manejarán la temporada 2021-2022, Monroe indica que la escasez de contenedores en Asia hace que zarpen de los puertos de carga con buques menos llenos. En pocas palabras, "no hay suficiente equipo para soportar la acumulación de reservas para llenar todos los buques. El producto está ahí, pero los contenedores necesarios para cargar el producto no".

Por ello explica que las cifras de noviembre pueden ser inferiores a las de octubre, no porque no haya demanda, sino porque no hay equipo. La escasez ha creado problemas en América del Norte así como en otras áreas del mundo. En Europa, los contenedores destinados al Reino Unido a veces se dejan en los puertos de Amberes o Róterdam. Hoy en día, varias líneas navieras tomaron un GRI en el comercio de Europa. Las tarifas de Asia a Europa acaban de experimentar un gran aumento. Un contenedor de Shanghái a Róterdam o Felixstowe cuesta ahora más de US\$ 6.000 .

También las empresas de *leasing* de contenedores se han quedado sin contenedores y las fábricas de contenedores en China tienen un período de espera de más de 4 meses para conseguir que se fabriquen nuevos equipos con lo que todo el inventario mundial de contenedores está siendo estirado y desequilibrado.

Incluso varias líneas navieras se han negado rotundamente a aceptar registros de exportación de los Estados Unidos a Asia, ya que prefieren, en cambio, cargar el mayor número posible de contenedores vacíos y llevarlos a los puertos de origen para que puedan volver a cargarlos con la en Asia con la carga de importación para Estados Unidos, la que de hecho paga mucho más.

CMA CGM ante la presión del gobierno chino para mantener las tarifas estables, en lugar de aumentar las tarifas de flete marítimo, aumentará las tarifas premium. Por supuesto, esta situación no desalienta a las líneas navieras; de hecho, Maersk acaba de anunciar un EBITDA revisado al alza, lo que no es inesperado.

### Situación en los puertos

De acuerdo con Jon Monroe se espera que los puertos de Asia se repongan equipos de 40'HC puerto, en momentos en que es difícil conseguir espacio y contenedores en casi cualquier puerto. En sus pares de Estados Unidos (especialmente en California) se experimenta escasez de camiones y los fuertes volúmenes de entrada sólo empeorarán las cosas. Además, todas las terminales de Estados Unidos siguen experimentando descoordinación en las citas y de disponibilidad de contenedores.

Monroe grafica que la situación es muy mala, pero que los CEOs y ejecutivos C-suite están ahora desafiando su gestión logística porque "no pueden creerlo". El analista describe que, si se tiene la suerte de embarcar un contenedor a un buque y este zarpa, los contenedores pueden ser desembarcados en el siguiente puerto en el norte de China para luego recalar en Busan (Corea del sur) antes de emprender el rumbo a Estados Unidos. Si el contenedor logra cruzar el Pacífico, se deben esperar retrasos en los puertos de Estados Unidos.

### BCOs de Estado Unidos

Al referirse a los beneficiarios de la carga, Monroe destaca el traslado del peak de los *Black Friday* a los *Cyber Monday*; también resalta que el volumen de contenedores importados de China aumentó un 30% en octubre con respecto a octubre de 2019, que el gasto online continúa con una tendencia al alza y que la demanda consiste en un desplazamiento del gasto de los servicios a la venta al por menor. Es así como el BCO está atrapado en el fuego cruzado de los aumentos de costos de las líneas navieras, terminales y camiones; con los retrasos aumentando.

Detalla que muchos CEOs se están percatando que sus productos no cumplirán con las fechas de entrega esperadas por los clientes y el costo de la movilización de sus productos en muchos casos, puede estar por encima del precio de venta. Los ejecutivos de la suite C están desafiando a sus ejecutivos de gestión logística en todo Estados Unidos. "Les cuesta entender la situación actual. No los culpo, si no viera esto de primera mano, me costaría creerlo. El hecho de que esto esté sucediendo a nivel mundial es una sorprendente llamada de atención a las ineficiencias de nuestra industria", manifiesta finalmente.

Por MundoMarítimo

## ¿Cómo se comportó el sector naviero en América Latina durante el peak de la crisis del Covid-19?

Al inicio de la pandemia de Covid-19, los analistas llegaron a mencionar que el sector portacontenedor podría perder hasta U\$S 23.000.000.000. Sin embargo, las líneas navieras pusieron en marcha uno de los programas más agresivos de blank sailings que se hayan visto en la historia.

Pese que esta medida no es inusual en tiempo de crisis, esta vez logró sostener las tarifas de fletes e incluso, llevarlas a niveles récord y ahora se estima la obtención de beneficios de hasta U\$S 9.000.000.000, cifra sorprendente si se compara los U\$S 5.000.000.000 ganados en 2019.

La reciente versión de TOC Américas Virtual Expo, por supuesto, no dejó pasar la oportunidad de entregar un análisis del sector portacontenedor. A cargo de realizar esta labor estuvo el panel integrado por el gerente de operaciones para LAWC de Ocean Network Express (ONE); por el vicepresidente ejecutivo de COSCO Container Lines y por el presidente de la Caribbean Shipping Association y moderada por el editor consultor de WorldCargo News.

Erick Alarcón de ONE, aterrizó en cifras los positivos resultados que rindió para las navieras la estrategia de cancelaciones de servicios. Seguido de un meteórico crecimiento de las tarifas spot en el 3T20, Drewry actualizó la guía para la industria con amplios ingresos operacionales de U\$S 11.000.000.000 para 2020, desde los U\$S 9.200.000.000 estimados en junio, lo que representaría las mayores ganancias anuales desde 2010, expuso.

Un aspecto negativo para las terminales de la WCSA indicó, fueron los volúmenes retirados que alcanzaron un 11,6% en el 2° trimestre. Sin embargo, a pesar del precio que la pandemia cobró a en muchas economías de la región, los puertos de Sudamérica podrían sufrir sólo una caída del 2,6% de la movilización de carga este año, indicó el ejecutivo.

Otra de las cifras interesantes que se exhibieron fue el decrecimiento de un 17% de la movilización de carga en la ruta Asia-costa oeste de Latinoamérica entre los meses de abril y julio, coincidente con el momento más álgido de la pandemia, cifra que corresponde a cerca de 190.000 TEUs en el 1° trimestre.

Entre otros aspectos positivos en el contexto de pandemia, se rescató el hecho que la alta concentración de la industria hizo posible mantener la capacidad en un margen adecuado y las perspectivas de los productos perecibles, única industria que se estima no declinará en 2020. Entre los aspectos negativos, en tanto, se mencionó la escasez de contenedores en Asia y los riesgos que los buques deban ser sometidos a cuarentenas, debido a casos de Covid-19 en la tripulación.

Howard Finkel de Cosco Container Lines, basado en su amplia experiencia en la industria, analizó el impacto del Covid-19 en el sector, especialmente a partir de lo que ha podido observar en EEUU. Si bien, destacó el efecto positivo de algunos cambios de conductas presionadas por la cuarentena, como el aumento del consumo desde el hogar, lo que favoreció, por ejemplo, la compra de artículos electrónicos como televisores, señaló que la estabilidad de los mercados será difícil de sostener si la pandemia de prolonga, debido a la pérdida de empleos y al debilitamiento de la economía.

En el ámbito naviero, Finkel destacó el cambio de giro en la discusión, desde una centrada en las tarifas hacia una perspectiva enfocada en la gestión de capacidad y agregó que esperaba no ver a las líneas navieras luego de la pandemia volver a pelear por una parte del mercado a cualquier costo. También, indicó que no veía señales de nuevas quiebras en la industria naviera. Sin embargo, reconoció que la cuestión acerca de una segunda ola de la pandemia y su prolongación es una pregunta muy difícil de formular.

Por su parte Juan Carlos Croston de la Caribbean Shipping Association, destacó que el impacto de los Blank Sailings en el Caribe fueron menos dramáticos en cuanto a los itinerarios, ya que los buques operan con ciertas frecuencias periódicas, aunque indicó que un mayor impacto se resintió en las naves provenientes de Asia, lo que puso presión a los feeders que navegan alrededor del Caribe.

En cuanto al estado financiero de las navieras globales y regionales que navegan en el Caribe, puntualizó que se ha visto incrementar su colaboración para mitigar el impacto de la reducción de los volúmenes, aunque precisó que aquellas enmarcadas en la Jones Act de EEUU enfrentan menores riesgos. No obstante, indicó que, con una 2° ola de la pandemia, u oleadas sucesivas, antes que producir un riesgo de quiebra, hace más factible un proceso de consolidación.

En su exposición, además destacó la caída en la región de un 60% en el movimiento de contenedores y de un 70% de la carga medida en toneladas en el 2° trimestre. Resaltó en cambio el desempeño de los perecibles, principal carga de región, al sostener que el sector enfrentó desafíos durante el 2° trimestre, debido a la poca disponibilidad de mano de obra y de suministros, situación que logró ser superada, permitiendo un volumen mayor ahora. Estos productos, dijo, se han visto favorecidos por un estilo de vida hogareño más saludable, aunque de forma limitada, debido a la falta de demanda de restaurante y hoteles.

**Fuente:** Mundo Marítimo, 06/11/20



## El Tribunal Superior confirma que los propietarios pueden reclamar una indemnización por demora

El Tribunal Superior confirmó recientemente que a partir de ahora los propietarios pueden reclamar daños y perjuicios además de la demora por pérdidas derivadas de retrasos en las operaciones de carga.

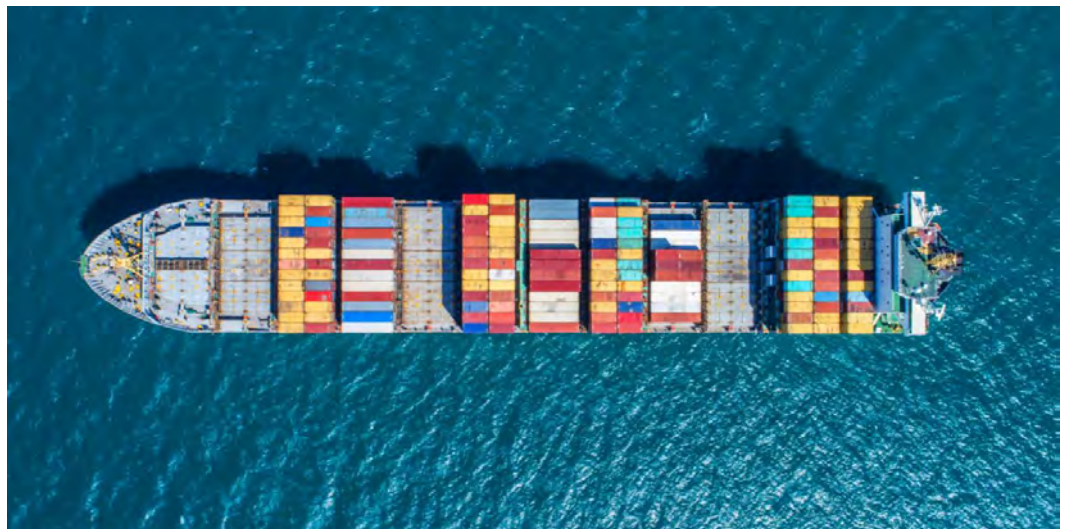
**ENVÍO** | 30/09/20

De hecho, la sentencia del Tribunal Superior aclara la jurisprudencia anterior y confirma que se puede interponer una reclamación por pérdidas aparte de la pérdida del uso del buque, cuando el único incumplimiento del contrato es la falta de carga o descarga de los fletadores dentro de los límites permitidos. tiempo de reposo.

Después de un caso relevante entre fletadores y propietarios, Andrew Baker J resolvió la incertidumbre que rodeaba los derechos de los propietarios para presentar una demanda por daños además de la demora por pérdidas resultantes de demoras en las operaciones de carga.

El juez analizó la naturaleza de la estadía, explorando el debate académico actual y la jurisprudencia sobre dónde se pueden recuperar los daños además de la estadía por otras pérdidas causadas por exceder el tiempo de espera permitido.

En conclusión, la sentencia se centró principalmente en si se podían reclamar daños adicionales, la decisión aportó claridad al principio de demora. El alcance de la estadía se definió como daños licuados por la pérdida de uso del buque y nada más.



Fuente: SAFETY4SEA

## Los megabuques rompieron el comercio mundial

11/11/2020

**Los megabuques empujaron la desaceleración del crecimiento del comercio mucho antes de que aparecieran el Brexit, Donald Trump y el Covid-19**

**Los megabuques rompieron el comercio mundial.** -El 16 de agosto de 2006, cinco remolcadores retiraron al buque Emma Maersk desde un astillero danés y lo remolcaron hacia el mar. Con la longitud de cuatro campos de fútbol, su quilla a casi treinta metros por debajo de la cubierta, este buque era mucho más grande que cualquier portacontenedores que se hubiera pedido antes y, con mucho, el más caro. Esta fue una apuesta por la globalización: al transportar un contenedor más barato que cualquier otro buque a flote, se esperaba que este fullcontainer y sus seis barcos gemelos estimularan un crecimiento aún más rápido en el comercio internacional, reduciendo el costo de mover mercaderías a través de las cadenas de suministro que habían remodelado el economía global y convirtió a China en el taller del mundo.



Ocurrió lo contrario. Aunque sumamente eficientes en el mar, El Emma Maersk y los buques aún más grandes que siguieron se convirtieron en una pesadilla. Al hacer que el transporte de carga sea más lento y menos confiable de lo que había sido décadas antes, ayudaron a sofocar la globalización de la fabricación mucho antes de que aparecieran el Brexit, Donald Trump y el Covid-19.

Los buques portacontenedores son los caballos de batalla de la globalización. Operando en horarios regulares; de modo tal que un barco idéntico sale de Shanghai todos los miércoles, se detiene en Singapur nueve días después y llega a Amberes a las cinco semanas, con conexiones a barcasas y trenes de carga; el transporte de contenedores intermodal dio a los fabricantes y minoristas la confianza para planificar cadenas de suministro de larga distancia estrechamente organizadas. Antes del Emma Maersk, cada nueva generación de buques desde los albores de la era de los contenedores en 1956 fue un poco más grande que la anterior. El fundamento era sencillo: por contenedor, una embarcación más grande costaba menos de construir y operar que una más pequeña, lo que le permitía al propietario rebajar las tarifas de carga de la competencia y aun así obtener una buena ganancia.

Se esperaba que su tamaño le diera al Emma Maersk y a sus barcos hermanos una inmensa ventaja de costos en la ruta más importante en el transporte marítimo, el recorrido de aproximadamente 14.000 millas entre China y el norte de Europa. Maersk pronosticó en 2006 que un auge del comercio mundial duplicaría la demanda de transporte de contenedores para 2016. Su preocupación era tener suficientes buques para manejar toda esa carga.

Las principales líneas navieras, casi todas administradas por el estado o controladas por familias, se sintieron obligadas a seguir el ejemplo de Maersk. La manía de los megabuques se apoderó de ellos y [los pedidos de barcos aún más grandes inundaron los astilleros asiáticos](#). Con la ayuda de las bajas tasas de interés y los generosos subsidios a la construcción naval de los gobiernos de China y Corea del Sur, se iban a obtener buques por mucho menos que el costo real de construirlos. Pero el esperado boom comercial nunca se produjo. En cambio, el comercio internacional colapsó en medio de la crisis financiera de 2008-09, y cuando repuntó, su crecimiento fue mucho más débil que antes. En la década anterior a la crisis, el comercio se había expandido en un 78%. En la década posterior a 2008, aumentó menos de la mitad. El comercio de mercaderías (exportaciones más importaciones) llegó al 51% de la producción económica mundial en 2008, pero no volvió a alcanzar esa proporción.

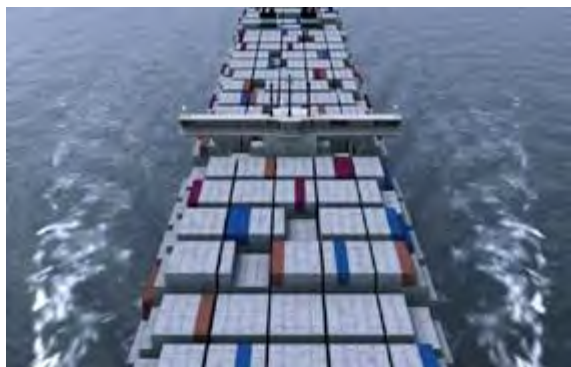


A principios de la década de 2010, simplemente no había suficientes contenedores para llenar toda la nueva capacidad que brindaban los megabuques. Si Estados Unidos hubiera importado tanto en 2016 como en 2011, en relación con el PBI, medio billón de dólares adicionales de importaciones habrían ingresado al país en un solo año. La caída del comercio acabó con las ventajas de costos de los buques más grandes. Las tarifas de flete cayeron tan bajo que los ingresos no cubrieron los costos operativos, inundando los océanos con tinta roja. Algunos transportistas quebraron. Otros encontraron socios y se fusionaron. Los sobrevivientes buscaron refugio en alianzas

con competidores, con la esperanza de que varias líneas navieras trabajando juntas pudieran generar suficiente carga para llenar sus barcos.

Sin embargo, fueron los megabuques mismos quienes desempeñaron un papel en la desaceleración del crecimiento del comercio. A medida que las compañías marítimas recortaban la capacidad mandando buques a Lay-up y cancelando servicios, un contenedor lleno de mercadería urgente podría tener que permanecer más tiempo en el puerto antes de poder ser cargado a bordo de un buque. La carga y descarga de la embarcación

también llevó más tiempo, y no solo porque había más contenedores que subir y bajar. Los nuevos barcos eran mucho más anchos que sus predecesores, por lo que cada una de las gigantescas grúas terrestres necesitaba alcanzar una distancia mayor antes de recoger un contenedor entrante y llevarlo al muelle, lo que agrega segundos al tiempo promedio requerido para mover cada container. Miles de contenedores más multiplicados por más tiempo de manipulación por cada uno de ellos podrían agregar horas, o incluso días, a la escala promedio en el puerto. Los retrasos fueron innumerables.



Por lo tanto, los buques portacontenedores deberían haber podido compensar esos retrasos en ruta. Pero eso era, y ya no es, posible. Para ahorrar combustible y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, las últimas generaciones de embarcaciones están diseñadas de manera uniforme para navegar más lentamente que sus predecesoras. En lugar de 24 o 25 nudos, viajan a 17 o 18, agregando varios días a un largo viaje por el océano. Y cuando los anteriores barcos podían acelerar, si era necesario, para volver a la programación, los mega buques no pueden. Para 2018, el 30% de los barcos que partían de China salieron tarde.

La parte terrestre de la logística internacional también se vio fuertemente afectada por los megabuques. En los puertos, era fiesta o hambruna: hacían escala menos barcos, pero cada uno movía más contenedores de un lado a otro, dejando el equipo y la infraestructura sin usar o sobrepasada. Montañas de contenedores llenos de importaciones y exportaciones llenaron los patios de las terminales de contenedores. Cuanto más crecieron las pilas, más tardaron los equipos terrestres en localizar un contenedor en particular, sacarlo de la pila y colocarlo a bordo del transportador que lo llevaría a ser cargado a bordo del barco o al patio de ferrocarriles o terminal de camiones para su entrega a un cliente.

Los ferrocarriles de carga se tambaleaban bajo el fuerte flujo de containers de los megabuques que entraban y salían de los puertos. Donde antes un cargamento completo de importaciones podía estar en camino hacia destinos del interior en un día, ahora podrían tomar dos o tres. Colas de camiones que emanaban y consumían diesel se alineaban en las puertas de las terminales, los conductores no podían recoger sus cargas porque las líneas navieras tenían muy pocos chasis para transportar los contenedores que llegaban. Y con bastante frecuencia, los socios de una de las cuatro alianzas que llegaron a dominar el transporte marítimo no usaban la misma terminal en un puerto en particular, lo que requería costosos viajes en camión solo para transferir cajas de un buque entrante en una terminal a un buque saliente en otra.

Hoy en día, gran parte del comercio mundial se mueve en embarcaciones mucho más grandes incluso que el Emma Maersk, cada una de las cuales puede transportar más carga que 10.000 camiones de gran tamaño completos. Después de una prolongada guerra de tarifas, la consolidación finalmente permitió a los transportistas aumentar las tarifas de carga al detener los barcos, pero los costos ocultos se dispararon. Los gobiernos asumieron muchos de esos costos, subsidiando el comercio internacional al financiar puentes más altos, puertos más profundos, muelles más fuertes y grúas más grandes para acomodar y poder ingresar los megabuques.

Los embarcadores también soportaron una carga considerable. Para reducir el riesgo de que los productos no lleguen a tiempo, las empresas mantienen más inventario, envían a través de múltiples rutas y producen en múltiples fábricas en lugar de en plantas gigantes de fuente única. Tales medidas, que revierten un enfoque de décadas en minimizar los costos de producción, transporte e inventario, no favorecen el resultado final. Con una contabilidad adecuada, la globalización de las cadenas de suministro de los fabricantes ya no parece una ganga, independientemente del Brexit, Trump y las pandemias.

Por Marc Levinson: economista e historiador. Adaptación de su nuevo libro "Outside the Box: How Globalization Changed From Moving Stuff to Spreading Ideas"

## La UNCTAD relega el cambio climático en el informe de comercio mundial

12 de noviembre de 2020

Los problemas climáticos y la pandemia, requieren un esfuerzo global coordinado para enfrentar los desafíos que presentan para el bienestar de todas las personas del planeta.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) cree que la pandemia Covid-19 ha puesto al descubierto las líneas de falla en las cadenas de suministro globales y ha pedido una acción coordinada para enfrentar los nuevos desafíos. Pero el informe no reconoce el cambio climático como un problema crítico que requerirá esfuerzos transfronterizos coordinados para hacer frente al calentamiento global.



En cambio, el cambio climático queda relegado a la sexta medida de política de la UNCTAD para prepararse para las interrupciones importantes de la cadena de suministro. En su último análisis del sector marítimo, *Review of Maritime Transport 2020*, el informe dice que la pandemia enfatizó la necesidad de un enfoque sincronizado a nivel mundial para abordar los problemas transfronterizos generalizados.

Según la UNCTAD, esta recomendación fue reconocida por *Geopolitical Risks and Responses of the Sustainable Ocean Business Action Platform* del United

Nations Global Compact.

El pacto describe la necesidad de "acción política urgente para mantener las cadenas de suministro globales en movimiento, afirmando que 'la escala, complejidad y urgencia del problema exigen un enfoque integral, sistémico y coordinado a nivel mundial'. Estos problemas no se pueden abordar de manera eficaz caso por caso, bilateralmente o entre un número limitado de países", dijo la UNCTAD.

Parecería que los problemas de contaminación encajarían en esta descripción, pero, curiosamente, el cambio climático figura como la última en una lista de seis acciones políticas que la UNCTAD dice que son necesarias en un mundo posterior al Covid-19. Puede ser que el calentamiento global sea un problema de combustión lenta, si puede disculpar el término, en comparación con la inmediatez de la pandemia actual.

Sin embargo, el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional se reunirá la próxima semana para debatir los temas críticos en torno al cambio climático y el transporte marítimo. Esta discusión requerirá el tipo de respuesta transfronteriza y el esfuerzo coordinado que se sugiere que será necesario para enfrentar los desafíos de una pandemia o perturbación similar.

Según la UNCTAD, el proteccionismo y otros obstáculos al libre comercio "tienen un costo económico y social", por lo que los políticos deben apoyar el comercio para sostener el crecimiento de manera efectiva y evitar las políticas proteccionistas. No queda claro en el informe cómo se pueden lograr los objetivos de sostenibilidad de la ONU y un mayor crecimiento.

Además, la UNCTAD argumenta que la globalización debe ser "remodelada para la sostenibilidad y la resiliencia", el informe señala la fragilidad de las cadenas de suministro extendidas, y sostiene que los cambios en la cadena de suministro deben incluir una alineación con los "Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible."

Además, la UNCTAD dijo que "el acortamiento de las cadenas de suministro mediante la reubicación o el casi apuntalamiento puede reducir los costos de transporte y el consumo de combustible, pero no necesariamente prepara las cadenas de suministro para el futuro frente a interrupciones".

Las cadenas de suministro sólidas también deberían estar en el centro de la transformación digital. La digitalización debería "Permitir una mayor eficiencia, incluida la eficiencia energética y la productividad en el transporte (por ejemplo, puertos inteligentes y envío). También debería ayudar a los países a aprovechar las capacidades del comercio electrónico y los beneficios de la facilitación del transporte que impulsan el comercio".

La cuarta recomendación de política de la UNCTAD insta a las partes interesadas a recopilar y aprovechar los datos que aportará la digitalización mediante el seguimiento de los procesos de la cadena de suministro y el desarrollo de respuestas políticas adecuadas.

"La pandemia ha puesto de relieve el potencial de los datos en tiempo real sobre el movimiento de los barcos y el tráfico portuario, así como la información sobre los horarios de los envíos para generar sistemas de alerta temprana para el crecimiento económico y el comercio marítimo", dijo el informe de la UNCTAD.

Según la UNCTAD, es necesario mirar más allá de la pandemia y preparar las cadenas de suministro frente a las posibles perturbaciones mundiales futuras. "Para hacerlo, es necesario formular planes que establezcan acciones clave y protocolos que se implementarán en respuesta a las crisis, garantizando al mismo tiempo la continuidad del negocio".

El organismo de la ONU sostiene que la gente de mar debe recibir una "consideración especial" con un enfoque transfronterizo unificado para los "procesos de cambio de tripulación y garantizar procedimientos estandarizados y protocolos de gestión de riesgos".

Por último, la UNCTAD insta a que "el impulso de la sostenibilidad, la adaptación al cambio climático y el desarrollo de la resiliencia" continúe después de la resolución de la crisis de Covid.

"Los esfuerzos actuales para hacer frente a las emisiones de carbono del transporte marítimo y la transición energética en curso lejos de los combustibles fósiles deben seguir siendo una prioridad. Los gobiernos podrían dirigir paquetes de estímulo para apoyar la recuperación mientras promueven otras prioridades como la mitigación del cambio climático y la acción de adaptación".

El informe de la UNCTAD no comprende que el crecimiento, la sostenibilidad y los Objetivos de Sostenibilidad de la ONU deben formar parte de un esfuerzo coordinado. De lo contrario, el crecimiento sin gestionar el carbono y otros desafíos ambientales, como la contaminación de los océanos, la contaminación por plásticos y la degradación de la selva tropical, no ofrecerá un futuro sostenible para las generaciones futuras.

Nick Savvides, Jefe Editor

## El plan de la OMI para frenar las emisiones de carbono del transporte marítimo genera críticas

Bloomberg - Por Jack Wittels y Jessica Shankleman (Bloomberg) –

La organización responsable de establecer estándares ambientales globales para el envío [aprobó reglas](#) diseñadas para frenar las emisiones de carbono de la industria, lo que generó críticas de que sus medidas no harán lo suficiente para ayudar a abordar el cambio climático.

Aproximadamente el 90% del comercio físico mundial se mueve por barco, y el sector arroja a la atmósfera tanto CO2 como Alemania y Francia juntas. El martes, la Organización Marítima Internacional aprobó reglas destinadas a limpiar la industria mejorando la eficiencia del carbono de los buques.

Algunos países y organizaciones no gubernamentales dijeron que las medidas eran incompatibles con el Acuerdo de París. El objetivo mucho más ambicioso de la OMI, [reducir a la mitad las emisiones totales del transporte marítimo para 2050](#), no fue una parte central de las discusiones.

Las nuevas reglas "nunca nos acercarán a las reducciones absolutas que necesitamos lograr para el 2050", dijo Maria Skipper Schwenn, directora ejecutiva de Danske Rederier, que representa al transporte marítimo danés, y agregó que las regulaciones son un obstáculo para una transición real a la neutralidad de carbono porque no recompensan a los barcos por su buen desempeño.



Las medidas del martes tenían como objetivo oficial lograr una reducción del 40% en la intensidad del carbono para 2030, el objetivo a corto plazo de la OMI. Desde el año de referencia del objetivo de 2008, los barcos se han vuelto más grandes, mejor diseñados y más lentos, lo que significa que ya se han logrado muchos de los ahorros necesarios. La industria ya estaba en camino de alcanzar el objetivo de 2030, según Tristan Smith, del UCL Energy Institute.

El desafío mucho mayor son las emisiones directas del transporte marítimo. A medida que la flota mundial crece para atender el creciente comercio

internacional, tener embarcaciones más eficientes no será necesariamente suficiente para reducir el CO<sub>2</sub>.

Para cumplir con el escenario de 1,5 grados Celsius del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático, la producción de CO<sub>2</sub> artificial debe reducirse casi a la mitad, en comparación con 2010, para 2030. La OMI no tiene como objetivo una reducción absoluta para entonces, aunque debe revisar su estrategia en los próximos años.

El acuerdo del martes "no establecerá las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo en una ruta consistente con los objetivos del Acuerdo de París", dijo Transport & Environment, una organización sin fines de lucro, en un comunicado.

El Reino Unido y Alemania se encontraban entre al menos media docena de países que criticaron las medidas.

Lograr el plan de la OMI de reducir en un 50% las emisiones de gases de efecto invernadero para 2050 requerirá que gran parte de la flota mundial cambie a combustibles de emisión cero que aún no existen a escala comercial. Hacer la transición costará más de un billón de dólares, según el Foro Marítimo Global. Se necesitan fuertes incentivos regulatorios para impulsar esa inversión.

No todo el mundo parece dispuesto a esperar a que la OMI legisle. El próximo año, la Unión Europea debe proponer reglas para poner un precio a las emisiones del transporte marítimo, probablemente incorporando el transporte marítimo a su esquema de comercio de emisiones. Puede contar con el apoyo del mayor operador mundial de transportadores de combustible refinados, Maersk Tankers.

La firma apoya un impuesto global al carbono, un enfoque que es favorecido por el gigante del comercio de materias primas Trafigura Group. Pero si la OMI no puede hacer que eso suceda, Maersk Tankers dijo anteriormente que apoyaría la propuesta de la UE.

"Si la elección es entre no tener nada y tener EU ETS, apoyo EU ETS", dijo Christian M. Ingerslev, director ejecutivo de la empresa, que es independiente de la empresa de transporte AP Moller-Maersk A / S, en una entrevista la semana pasada. "Si se sienta allí y espera la solución perfecta, corre el riesgo de no ir a ninguna parte".

La Cámara Naviera Internacional, que representa más del 80% de la flota mercante del mundo, se opone a la regulación regional, al igual que los otros grupos comerciales de la industria BIMCO e Intercargo.

—Con la ayuda de Alex Longley, Isabel Reynolds y Ewa Krukowska. © 2020 Bloomberg LP

## La tecnología de asistencia al viento está lista y esperando que la OMI establezca reglas estrictas sobre el CO2

splash15 de octubre de 2020

***Nico van der Kolk, de la consultora de ingeniería holandesa Blue WASP, espera que el viento sea discutido en profundidad mientras los reguladores se sientan a discutir medidas a corto plazo para reducir la huella de carbono del transporte marítimo.***



La industria marítima se enfrenta nuevamente al amplio llamado a la descarbonización, ya que los delegados de la OMI de más de 100 países se reúnen, virtualmente, todos los días de la semana que viene, para idear una forma de hacer cumplir la reducción de gases de efecto invernadero.

Se promete una gran cantidad de combustibles sin carbono en las próximas décadas, pero las medidas a corto plazo que ahora se discuten deben garantizar que nuestro sector mantenga su presupuesto de carbono de 1,5° C restante en los próximos años cruciales de esta década. Esto

significa una contabilidad transparente de la intensidad de carbono de las operaciones del barco, aplicada a partir de 2023.

*Se necesitan señales de precios adecuadas para canalizar la inversión hacia la asistencia eólica*

Los gobiernos de los estados del pabellón deben sentirse seguros al adoptar estas nuevas regulaciones de CO2. La necesidad es ahora clara para todos, y la tecnología está lista y esperando para enfrentar el desafío.

La propulsión de barcos asistida por viento (WASP) es una tecnología de navegación moderna e industrializada que utiliza la ciencia de los materiales del siglo XXI y el modelado informático. Está tan alejado de los veleros del siglo XVIII como lo están los actuales coches de Fórmula 1 de los carros tirados por caballos del siglo XVIII. Merece una valoración honesta.

Demasiado a menudo marginado por una asociación prejuiciosa con el pasado (como si la prueba de concepto de 5.000 años fuera algo malo), la tecnología WASP moderna de hoy está lista para ser adaptada a los buques comerciales existentes, prometiendo una reducción inmediata de emisiones con dos dígitos.

Varios propulsores de viento en funcionamiento ya están disponibles comercialmente, y los barcos equipados con estas velas mecánicas están operando actualmente tanto en rutas interiores como en aguas profundas.

Se necesitan señales de precios adecuadas para canalizar la inversión hacia la asistencia eólica, que hoy está luchando contra un precio histórico bajo del petróleo y la falta de experiencia operativa con embarcaciones asistidas por viento. Para el propietario del buque o el operador, esta falta de experiencia obstaculiza la adopción temprana en un sector bastante reacio al riesgo. Además, para el regulador que desea promover la adopción de tecnologías sostenibles, no resolver esta brecha de conocimiento plantea el espectro de políticas mal orientadas que no conducen a nuestra industria hacia una transición energética rentable.

Al utilizar directamente energía eólica gratuita y abundante para parte del requisito de propulsión de la embarcación, las tecnologías de asistencia eólica se alivian de la complejidad de los nuevos portadores de

energía (como, por ejemplo, el transporte efectivo de hidrógeno) o cualquier inversión en infraestructura costera.

Además, la asistencia de viento se puede integrar con nuevos combustibles a medida que se ponen en funcionamiento, donde, por cierto, el costo y la complejidad de estos futuros combustibles ofrecen un factor a largo plazo.

La asistencia de viento como parte de una futura disposición de propulsión de la embarcación puede absorber una parte sustancial del requisito de propulsión, lo que significa que la embarcación puede diseñarse con un sistema de propulsión principal más pequeño suficiente para lograr los tiempos de tránsito requeridos.

Por poderoso y abundante que sea, el viento es una fuente de energía intermitente y necesitará una cuidadosa integración a bordo y con la operación comercial del barco. Esto implicará una realineación de las prioridades para el transporte marítimo y los mercados a los que sirve. Programar los tiempos de llegada más adelante ya es una consecuencia de la velocidad lenta durante la última década, y potencialmente una tendencia en curso mientras la OMI analiza los dispositivos de limitación de energía.

Un buque WASP bien diseñado y operado tiene la promesa de tiempos de tránsito más rápidos bajo este nuevo clima regulatorio. Esto incluirá la ruta activa de la embarcación basada en las condiciones del viento pronosticadas: no solo absorbiendo las variaciones en el clima sino también amplificando la energía eólica disponible para la propulsión de la embarcación.

Respondiendo al llamado para una ecologización de nuestro sector, una nueva generación de ingenieros y emprendedores está desarrollando la viabilidad técnica y práctica de varios dispositivos WASP 'de gran capacidad' y la integración completa con la operación comercial de buques y los modelos de financiamiento. Como miembro activo de este espacio en crecimiento, estoy emocionado de trabajar hacia el tránsito marítimo sostenible del siglo XXI. Es hora de aceptar la promesa de asistencia de viento. Es una intervención convincente a corto plazo junto con la desactivación de motores de combustibles fósiles y, en el futuro, será una parte esencial de la combinación de potencia para la nueva flota sin carbono.

## **Especialistas de la industria naviera proponen uso de energía nuclear para la descarbonización**

06 de Noviembre de 2020

Observadores y participantes de la industria naviera mundial consideran la energía nuclear como una opción para cumplir con los objetivos de la descarbonización que la Organización Marítima Internacional (OMI) encomendó, informó *S&P Global Platts*.

Pese a que este tipo de energía ha sido rechazado por razones de seguridad, geopolítica y economía, es una tecnología que ha abierto el debate sobre la reducción de gases de efecto invernadero en el transporte marítimo, así lo explicó Edmund Hughes, exjefe de Contaminación del Aire y Eficiencia Energética de la OMI y actual miembro de la consultora Green Marine Associates.

A su vez, Andrea Sohmen-Pao, presidente de la naviera BW Group, señaló en un seminario web que "hay algunas consultas de las empresas sobre la mayor adopción de la energía nuclear en la industria del transporte marítimo. Su impacto en el sector podría ser significativo".



Según la Asociación Nuclear Mundial, más de 160 buques funcionan con más de 200 pequeños reactores nucleares. Ejemplo de la utilización de estos, son los buques militarizados en las armadas de Estados Unidos y Rusia, y los buques que la Sovcomflot de Rusia opera.

Sohmen-Pao explicó que la utilización de los reactores posee ventajas porque "quizá irían un 50% más rápido que antes, dado que el combustible será prácticamente gratis una vez que la inversión inicial del gasto de capital se realice". Eso ayudaría en la oferta de la industria del combustible.

El capítulo VIII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) señala que "se establecen prescripciones básicas sobre los buques de propulsión nuclear y se refiere, de modo especial, a los riesgos radiológicos". Lo anterior en conformidad con el Código de seguridad para buques mercantes nucleares, que fue adoptado por la Asamblea de la OMI en 1981, según indica el documento.

Sin embargo, Hughes dijo a *S&P Global Platts* que "la legislación de la OMI existente se desarrolló teniendo en cuenta las aplicaciones militares. Ejemplo de esto es el reactor de sal fundida a pequeña escala.



#### **Avances**

CORE POWER, con sede en Londres, trabaja en conjunto con Advanced Reactor Developers para satisfacer la demanda de tecnología energética que irrumpe en el transporte marítimo. El pasado 2 de noviembre la compañía anunció su participación con Southern Company, TerraPower y Orano USA para desarrollar tecnología atómica Molten Salt Reactor en Estados Unidos.

La OMI tiene como objetivo reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional en al menos un 40% para 2030 en comparación con los niveles de 2008 y en un 70% para 2050. También pretende recortar los GEI anuales del transporte marítimo internacional en un 50% para 2050, en comparación con los niveles de 2008.

**Por MundoMarítimo**

## La contaminación por plástico en los océanos podría triplicarse para 2040

21 de octubre de 2020 por Joe Brock (Reuters)

La cantidad de desechos plásticos que fluyen al océano y matan la vida marina podría triplicarse en los próximos 20 años, a menos que las empresas y los gobiernos puedan reducir drásticamente la producción de plástico, según un nuevo estudio.

El consumo de plástico de un solo uso ha aumentado durante la pandemia de coronavirus, según la Asociación Internacional de Residuos Sólidos, una ONG. Máscaras faciales y guantes de látex se lavan a diario en las playas remotas de Asia. Los vertederos de todo el mundo están repletos de cantidades récord de envases de comida para llevar y envases de entrega en línea.

La nueva investigación [publicada este verano](#), producida por científicos y expertos de la industria para The Pew Charitable Trusts y SYSTEMIQ, ofrece soluciones que podrían reducir el volumen proyectado de plástico que ingresa al océano en más del 80%.

La hoja de ruta para detener la descontrolada crisis de los desechos plásticos en los océanos se encuentra entre las más detalladas jamás ofrecidas en un estudio.

Sin embargo, si no se toman medidas, la cantidad de plástico que ingresa al mar cada año aumentará de 11



millones de toneladas a 29 millones de toneladas, dejando un acumulado de 600 millones de toneladas en el océano para 2040, el peso equivalente a 3 millones de ballenas azules. , según el estudio publicado en la revista Science.

“La contaminación plástica es algo que afecta a todos. No es un 'problema tuyo y no mío'. No es un problema de un país. Es un problema de todos”, dijo Winnie Lau, gerente senior de Pew y coautora del estudio.

“Va a empeorar si no hacemos nada”.

La estrategia establecida en el informe incluye redirigir cientos de miles de millones de dólares en inversión en producción de plástico hacia materiales alternativos, instalaciones de reciclaje y expansión de la recolección de residuos en los países en desarrollo.

Esto requeriría un cambio de sentido por parte de la industria energética, que está construyendo rápidamente nuevas plantas químicas en todo el mundo para impulsar la producción de plástico a medida que su negocio tradicional de combustibles se ve erosionado por un aumento de fuentes de energía más limpias.

### RESIDUOS DE ACEITE Y SODA

La cantidad de plástico producido anualmente ha aumentado rápidamente desde 1950, cuando la producción mundial ascendió a 2 millones de toneladas. En 2017, esa cifra fue de 348 millones de toneladas, y se espera que se duplique nuevamente para 2040, estima el estudio.

Los grandes fabricantes de plástico, incluidos ExxonMobil, Dow y Chevron Phillips Chemical, han dicho que están comprometidos a combatir la contaminación plástica, a pesar del aumento de la producción. Los proyectos que financian se centran en la limpieza de residuos.

Sin embargo, el documento recomienda que los gobiernos implementen leyes para desalentar la producción de plástico nuevo y otorguen subsidios para alternativas reutilizables.

La industria del plástico ha presionado contra las prohibiciones gubernamentales del plástico de un solo uso.

Algunos de los mayores compradores de plástico son empresas de bienes de consumo como Coca-Cola, PepsiCo, Nestlé y Unilever. Todos se han comprometido a utilizar una mayor cantidad de contenido reciclado en los productos en el futuro.

Pero los compromisos gubernamentales y corporativos actuales solo reducirán la cantidad de plástico que fluye hacia el océano en un 7 por ciento para 2040, según el estudio de Pew y SYSTEMIQ.

Para reducir el flujo de plástico oceánico en un 80%, se necesitaría papel o alternativas compostables al plástico de un solo uso y los envases deberían rediseñarse para duplicar la proporción de material reciclable, según el estudio.

Algunos criticaron la inclusión del estudio de la incineración, el reciclaje químico y las plantas de plástico a combustible como formas de eliminar los desechos, diciendo que estos métodos implican la liberación de emisiones de carbono que calientan el clima y al mismo tiempo ayudan a sostener la producción de plástico.

En cambio, "pondríamos más énfasis en la necesidad de reducir y frenar la producción de plásticos", dijo Von Hernández, coordinador global de Break Free From Plastic, una ONG.

"Si a la industria se le permitiera continuar con sus proyecciones de crecimiento hasta 2050, lo que cuadruplica la producción durante este tiempo, la mayoría de las recomendaciones de este informe no tendrán sentido".

*Reporte de Joe Brock; Editado por Katy Daigle*

## Contrabando de drogas en el transporte marítimo

**Con la industria marítima mejorando continuamente las operaciones antinarcóticos en todo el mundo, los traficantes están encontrando formas cada vez más novedosas e ingeniosas de contrabando de drogas. Ian Short y Sam Jones, expertos de la oficina de Campbell Johnson Clark en Londres, exploran las consecuencias legales y comerciales indirectas para los armadores y fletadores que surgen de las demoras y pérdidas causadas.**

[IAN SHORT](#) | [OPINIONES](#) | *SAFETY4SEA* 17/11/20

El cofre marino de un barco en un caparazón submarino y equipado con una placa de filtro portátil proporciona un depósito de entrada de agua del que el sistema de tuberías del barco puede extraer agua. Sin embargo, en casos recientes, también se ha encontrado espacio para otros usos: cortando la placa, los narcóticos pueden almacenarse en el interior durante todo un viaje.

Esta es solo una de las formas novedosas que los traficantes siguen encontrando para ocultar drogas a bordo de los barcos, en este caso en un lugar del casco y debajo de la línea de flotación que puede explotarse sin el conocimiento o la cooperación de la tripulación. Los buzos pueden abrir de manera encubierta el área alrededor del cofre marino en los puntos de salida y destino sin necesidad de depender o pagar a los trabajadores portuarios y la tripulación, al tiempo que hacen que las técnicas convencionales de búsqueda y abordaje sean redundantes.

Cuando se descubren narcóticos, lo más probable es que el barco sea detenido para permitir que se lleve a cabo una investigación forense exhaustiva. Se pueden imponer multas y, si se considera que la tripulación está involucrada, se pueden realizar arrestos y cargos penales con sanciones penales posteriores. Los aspectos criminales del intento de contrabando de drogas estarían sujetos a las leyes y jurisdicción del país donde se descubrieron las drogas, donde se encuentran la embarcación y las drogas y, posiblemente, donde las drogas se escondieron por primera vez a bordo.

Para el propietario, los retrasos resultantes pueden conducir potencialmente a períodos de pérdida de la contratación y pueden dar lugar a reclamaciones de intereses de carga, especialmente cuando la carga es

percedera. Los accesorios posteriores también pueden perderse si los retrasos impiden que el barco se encuentre con su próximo laycan. La resolución de este tipo de reclamaciones entre intereses de embarcaciones (propietarios, fletadores, sub-fletadores, etc.) puede resultar particularmente polémica, especialmente cuando hay una ausencia de redacción específica en cualquier contrato de fletamento.

### **Determinación de responsabilidad**

La determinación de la responsabilidad entre los armadores y los fletadores es, por lo tanto, fundamental y,



como siempre, depende mucho de la redacción específica acordada entre las partes en sus contratos, generalmente un contrato de fletamento. Un problema que puede surgir es el hecho de que muchos de los métodos novedosos de contrabando de estupefacientes no estaban previstos cuando se redactaron las cláusulas pertinentes y, por lo tanto, por ejemplo, es posible que el escenario contemplado anteriormente no se

encuadre claramente en las cláusulas de la carta constitutiva.

Según un contrato de fletamento convencional de BIMCO 'Boxtime', la responsabilidad se asigna de acuerdo con la naturaleza del evento de contrabando. Si el 'Capitán, Oficiales y / o tripulación son cómplices', entonces los Propietarios aceptan la responsabilidad (Cl.5 (f)). Cuando se compruebe que el contrabando ha tenido lugar "como parte de las mercancías y / o en contenedores a bordo", la responsabilidad se asignará a los fletadores. A pesar de lo útiles que son estos puestos, y que no son infrecuentes en los contratos de fletamento en general, no tienen en cuenta el tráfico de estupefacientes de la manera que se discutió anteriormente, es decir, cuando el 'Capitán, oficiales y / o tripulación' no son cómplices y los narcóticos no se pasan de contrabando "como parte de la mercancía y / o en contenedores a bordo".

En los casos en que se haya incorporado la Cláusula de la Ley de Abuso de Drogas Antidrogas de BIMCO de los EE. UU. De 2013, como se describe a continuación, los fletadores serán generalmente responsables de los costos y retrasos causados por narcóticos ocultos a bordo del barco.

### ***BIMCO US Anti-Drug Abuse Act 1986 Cláusula para contratos de fletamento temporal 2013***

*De conformidad con las disposiciones de la Ley contra el Abuso de Drogas de EE. UU. De 1986, o cualquier nueva promulgación de la misma, los Fletadores garantizan ejercer el más alto grado de cuidado y diligencia para evitar que las drogas narcóticas no manifestadas y la marihuana se carguen u oculten a bordo del Buque.*

*El incumplimiento de las disposiciones de esta Cláusula equivaldrá al incumplimiento de la garantía, cuyas consecuencias serán responsables de los Fletadores y eximirá de responsabilidad a los Propietarios, al Capitán y a la tripulación del Buque y los mantendrá indemnizados contra cualquier reclamación que pueden surgir y hacerse contra ellos individual o conjuntamente.*

*Además, todo el tiempo perdido y todos los gastos incurridos, incluidas las multas, como resultado del incumplimiento por parte de los Fletadores de las disposiciones de esta Cláusula serán por cuenta de los Fletadores y el Buque permanecerá contratado.*

*En caso de que el Buque sea arrestado como resultado del incumplimiento de los Fletadores de las disposiciones de esta Cláusula, los Fletadores deberán, a su cargo, tomar todas las medidas razonables para asegurar que dentro de un tiempo razonable el Buque sea liberado y a su cargo pagar una fianza para asegurar la liberación del recipiente.*

*Los Propietarios serán responsables de todo el tiempo perdido y todos los gastos incurridos, incluidas las multas, en caso de que se encuentren estupefacientes y marihuana no manifestados en posesión o efectos del personal del Buque.*

Sin embargo, si bien esta cláusula es bastante detallada al tratar de distribuir la responsabilidad por el tiempo perdido y las multas incurridas entre los fletadores (excepto cuando dichos bienes se encuentran en posesión del personal del buque), sigue habiendo cierta ambigüedad. La redacción cubre la responsabilidad de los fletadores por las drogas ocultas "a bordo" del buque, lo que, por lo tanto, plantea la cuestión de si las drogas ocultas en el cofre marino están de hecho "a bordo". Los propietarios, por supuesto, argumentarían que las drogas ocultas en el cofre del mar están, de hecho, "a bordo".

### **Posición de los propietarios**

En ausencia de disposiciones claras en cuanto a la distribución de la responsabilidad por el evento de tráfico de drogas, las partes pueden quedarse hurgando tratando de encontrar argumentos en otros lugares. Los propietarios de buques, por ejemplo, pueden argumentar que las drogas ocultas surgieron en cumplimiento de las órdenes de los fletadores de dirigirse a un puerto en particular donde las drogas estaban adheridas al casco. Como resultado, argumentarían que, por lo tanto, tienen derecho a ser indemnizados por el cumplimiento de tales órdenes. Alternativamente, los armadores pueden intentar argumentar que los fletadores ordenaron que el buque se dirigiera a un puerto inseguro, aunque si las drogas se encontraran de hecho en ese puerto, eso quizás indicaría una práctica portuaria segura.

### **Posición de los fletadores**

Los fletadores, por otro lado, pueden señalar las obligaciones de navegabilidad de los propietarios. Si estos están limitados por la incorporación de las Reglas de La Haya / La Haya-Visby al ejercicio de la debida diligencia para hacer que el barco esté en condiciones de navegar antes y al comienzo del viaje, eso haría más difícil el caso de los fletadores. Por ejemplo, una operación encubierta realizada por buzos, tal vez de noche, que oculte drogas dentro o alrededor del casco no es fácil de descubrir mediante el ejercicio de la debida diligencia. Los fletadores también pueden considerar argumentar en este escenario que es obligación de los propietarios mantener el casco, así como señalar las obligaciones de los propietarios para garantizar el cumplimiento de la embarcación con las leyes y regulaciones del estado del puerto y del pabellón.

Si los fletadores pueden demostrar que fue una práctica de mercado, o hubiera sido prudente, organizar inspecciones y grabaciones bajo el agua, o el cierre con soldadura de la escotilla, puede ayudar en cualquier argumento de que el propietario no ha mantenido suficientemente el casco o cumplir con sus obligaciones de navegabilidad. Sin embargo, construir tal argumento sería un desafío si la embarcación tuviera toda su documentación en orden y hubiera cumplido con todas las regulaciones locales o estándares internacionales.

Cuando no exista una disposición contractual expresa satisfactoria que permita a una de las partes traspasar las pérdidas sufridas a otra, las pérdidas pueden aterrizar donde caen. Asimismo, el hecho de que el buque se considere contratado o no alquilado durante el período de demoras dependerá de las cláusulas de fuera de alquiler pertinentes.

### **Reclamaciones de carga**

Cuando los bienes transportados son perecederos y hay demoras causadas por el hallazgo de drogas en el barco o adjuntos al mismo, las reclamaciones de carga pueden materializarse. Estos pueden presentarse contra los propietarios ya sea en virtud de los conocimientos de embarque o bajo fianza, o contra los fletadores si se han emitido los conocimientos de embarque de los fletadores. De cualquier manera, la responsabilidad por cualquier daño de la carga dependerá de los términos de las facturas y, como se indicó anteriormente, las cuestiones sobre si el transportista ejerció la debida diligencia para que el barco esté en condiciones de navegar probablemente sean relevantes para la disputa. De lo contrario, las reclamaciones de carga se tratarán de la manera habitual con los intereses de carga puestos a prueba sobre sus reclamaciones y sus pérdidas.

Si un propietario o fletador puede traspasar la responsabilidad y los gastos legales asociados, si los hubiera, por las reclamaciones de carga al otro dependerá no solo de las cláusulas antidrogas redactadas en el contrato de fletamento (como se discutió anteriormente) sino también de cómo estas interactúan con cualquier indemnización de carga o tramitación de reclamaciones, disposiciones establecidas en otra parte. Una revisión cuidadosa de estas cláusulas y cómo interactúan entre sí determinará si las reclamaciones de carga se pueden pasar hacia arriba o hacia abajo en la cadena contractual.

### **Conclusión**

Las implicaciones del contrabando de drogas van mucho más allá de las multas y sanciones penales iniciales, y pueden tener un impacto comercial de amplio alcance en virtud de los contratos de fletamento y los conocimientos de embarque. Dada la prevalencia de dicha actividad en ciertos puertos y las formas cada vez más novedosas en que los narcotraficantes llevan a cabo sus actividades ilícitas utilizando buques, se recomienda que los armadores y fletadores se aseguren de que sus contratos de fletamento contengan disposiciones claramente redactadas y, cuando proceda, sus términos estándar, para asegurar que las disputas no se materialicen a partir de ambigüedades contractuales. Si bien la inserción de la cláusula de 1986 de la Ley Antidrogas contra el Abuso de Drogas de BIMCO de los EE. UU. Para las Partes de Contratos por Tiempo de 2013 proporciona algunas pautas, una variación de esta cláusula o una cláusula más personalizada puede proporcionar la certeza contractual requerida.

## Trabajar en la era post-COVID: las mejores habilidades para el futuro

Lo que solía considerarse el "futuro del trabajo" ya ha llegado, con el COVID-19 acelerando la automatización y se espera que desplace 85 millones de puestos de trabajo para 2025, sugieren nuevos datos del Foro Económico Mundial.

MARITIME KNOWLEDGE | 09/11/20



El pensamiento analítico, la creatividad y la flexibilidad estarán entre las principales habilidades necesarias en 2025, mientras que los datos y la inteligencia artificial, la creación de contenido y la computación en la nube serán las principales profesiones emergentes, según el informe 'The Future of Jobs', publicado recientemente por WEF.

[Los datos anteriores de](#)

[Allianz](#) indicaron que, ya en 2025, hasta el 75% de la fuerza laboral mundial podrían ser [millennials](#), lo que trae un conjunto completamente nuevo de demandas y expectativas en el lugar de trabajo moderno. Y dado que la fuerza laboral se está automatizando más rápido de lo esperado, las organizaciones más competitivas serán aquellas que elijan volver a capacitar y mejorar a los empleados actuales, agrega ahora WEF, lo que podría crear una nueva discusión en el sector del transporte marítimo, una industria que lucha por abandonar su enfoque convencional de haciendo negocios.

### El futuro del trabajo en cifras

*La encuesta Future of Jobs se basa en las proyecciones de los líderes empresariales de alto nivel (por lo general, directores de recursos humanos y directores de estrategia) que representan a casi 300 empresas globales, que emplean colectivamente a 8 millones de trabajadores. La encuesta identificó que:*

- La automatización interrumpirá 85 millones de puestos de trabajo en todo el mundo para 2025, en empresas medianas y grandes de 15 industrias y 26 economías.
- Más del 80% de los ejecutivos de negocios están acelerando los planes para digitalizar los procesos de trabajo e implementar nuevas tecnologías.
- El 43% de las empresas están preparadas para reducir su fuerza laboral debido a la integración tecnológica.

- El 41% planea expandir su uso de contratistas para trabajos especializados.
- El 34% planea expandir su fuerza laboral debido a la integración de tecnología.
- El 84% de los empleadores están preparados para digitalizar rápidamente los procesos de trabajo, incluida una expansión significativa del trabajo remoto.
- Existe la posibilidad de mover el 44% de su fuerza laboral para operar de forma remota.
- El 78% espera algún impacto negativo en la productividad de los trabajadores.
- Casi el 50% de los trabajadores que permanecerán en sus funciones necesitarán volver a capacitarse para sus habilidades básicas en los próximos cinco años.

Si bien sigue siendo difícil establecer las consecuencias a largo plazo de la pandemia sobre la demanda de productos y servicios en las industrias gravemente afectadas, apoyar a los trabajadores durante esta transición protegerá uno de los activos clave de cualquier empresa y país: su capital humano. En este nuevo contexto, por primera vez en los últimos años, la creación de empleo está empezando a quedarse atrás de la destrucción de empleo, y este factor está destinado a afectar a los trabajadores desfavorecidos con especial ferocidad. Las empresas están preparadas para acelerar la digitalización de los procesos de trabajo, el aprendizaje, la expansión del trabajo remoto, así como la automatización de tareas dentro de una organización.

### ¿Cuáles son las principales habilidades para el futuro?

Si bien la demanda empresarial de habilidades blandas parece estar en constante aumento en la última década, el informe sugiere que las 10 habilidades más demandadas para los próximos cinco años son una combinación de habilidades duras y blandas:



Source: Future of Jobs Report 2020, World Economic Forum

[La inteligencia emocional](#) , la resolución de problemas y la experiencia del usuario, la orientación al servicio, el análisis y la evaluación de sistemas, así como la persuasión y la negociación completan la lista de las 15 habilidades principales.

La lista anterior muestra que las brechas de habilidades continúan siendo altas a medida que las habilidades en demanda en los trabajos cambian en los próximos cinco años. La resolución de problemas complejos y el pensamiento crítico, [que encabezaron la lista del WEF para 2020](#) , siguen siendo de alta demanda, compartidos con el aprendizaje activo, lo que refleja una tendencia creciente de habilidades de autogestión.

### ¿Qué depara el futuro para la igualdad en el trabajo?

*Al comparar el impacto de la crisis financiera global de 2008 en las personas con niveles educativos más bajos con el impacto de la crisis de COVID-19, el impacto actual es mucho más significativo y es más probable que profundice las desigualdades existentes.*

... El informe del WEF sugiere, mientras que los datos de febrero-mayo de 2020 en los EE. UU. Mostraron que los trabajadores desplazados eran, en promedio, en su mayoría mujeres, más jóvenes y tenían un salario más bajo.

Combinada con el impacto de la tecnología, se espera que la pandemia deteriore la desigualdad en el lugar de trabajo, una condición adversa para el transporte marítimo que tiene un gran legado en la igualdad de género, ya que los marinos representan el 98% de la tripulación que surca los mares del mundo.

### ¿Qué significa esto para el envío?

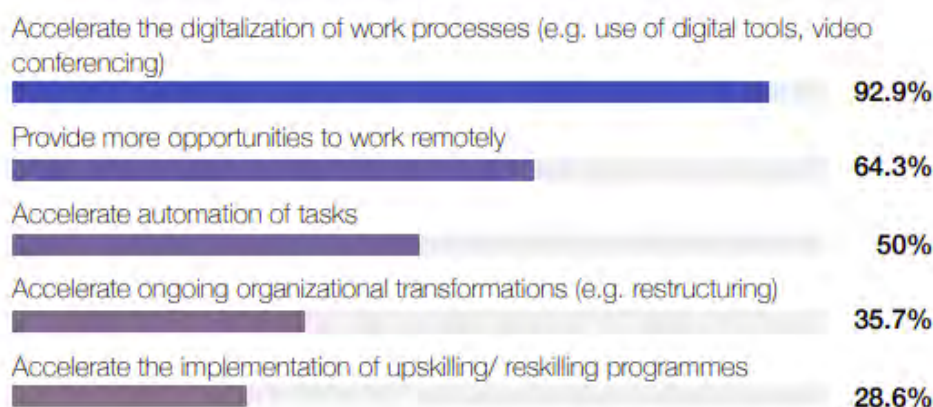
Aunque las restricciones pandémicas han abierto nuevas oportunidades para la digitalización, el transporte marítimo es una industria estancada en las formas tradicionales de operación, destacaron los oradores durante el [primer Foro Virtual SAFETY4SEA a principios de octubre](#) .

Y si bien la tecnología ha allanado una nueva realidad para una industria orientada a la tradición durante muchos años, lo que le permite no solo facilitar sus operaciones sino también reducir sus tasas de accidentes, el transporte marítimo parece dudar en dejar atrás su mentalidad basada en papel. Dadas las ventajas que presentan la automatización y la tecnología inteligente, el mayor desafío para las organizaciones navieras parece ser una nueva mentalidad.

Sin embargo, como la IA está encontrando la adaptación más amplia entre las industrias del transporte, se espera que las interrupciones de la fuerza laboral desplacen algunas tareas realizadas por humanos al ámbito del trabajo realizado por máquinas. Mientras tanto, el transporte, como sector, ofrece menos oportunidades de trabajo remoto. Como resultado, el **15% de la fuerza laboral en el transporte está en riesgo de desempleo para 2025** .

### Impact of COVID-19 on companies' strategy

Share of companies surveyed looking to adopt this strategy as a result of COVID-19





## El camino a seguir

En la actualidad, solo el 21% de las empresas informan que pueden hacer uso de fondos públicos para apoyar a sus empleados a través de la capacitación y la mejora de habilidades, también encontró el informe. Por lo tanto, el momento actual brinda una oportunidad para que los líderes de las empresas, el gobierno y las políticas públicas concentren sus esfuerzos comunes en mejorar la entrega de capacitación y perfeccionamiento, motivando el rediseño y el reemplazo.

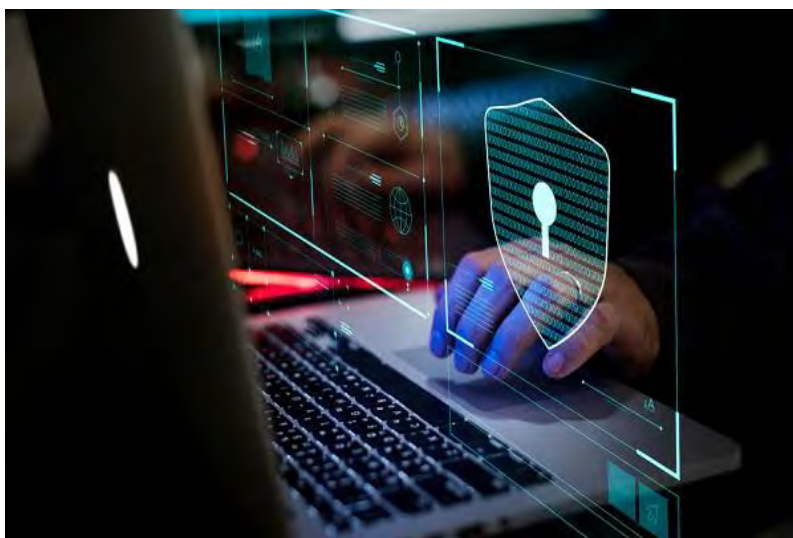
*Para abordar los desafíos sustanciales que enfrenta el mercado laboral en la actualidad, los gobiernos deben adoptar un enfoque holístico, creando vínculos activos y coordinación entre proveedores de educación, habilidades, trabajadores y empleadores, y asegurando una colaboración efectiva entre agencias de empleo, gobiernos regionales y gobiernos nacionales”.*

Estos esfuerzos pueden mejorarse mediante:

- colaboración de múltiples partes interesadas entre empresas que buscan apoyar a su fuerza laboral;
- gobiernos dispuestos a financiar la readaptación profesional y la localización de programas de educación a mitad de carrera;
- empresas de servicios profesionales y empresas de tecnología que pueden trazar un mapa de posibles transiciones laborales o proporcionar servicios de reciclaje;
- sindicatos conscientes del impacto de esas transiciones en el bienestar de los trabajadores; y
- organizaciones comunitarias que pueden dar visibilidad a la eficacia de la nueva legislación y proporcionar retroalimentación temprana sobre su diseño.

## La industria marítima trata de blindarse contra los ciberataques

La estrategia de las navieras ha de centrarse en solucionar las principales vulnerabilidades y evitar ser la presa fácil.



Todo el mundo puede convertirse en objetivo de los atacantes y no existe ningún sistema que garantice al 100% la seguridad.

Mantener sus datos y sistemas informáticos a salvo se ha convertido en una prioridad para la mayoría de grandes empresas, aunque son muchas las que todavía no están preparadas para un posible ataque a su infraestructura.

Según una entrevista realizada por la naviera Hapag-Lloyd al experto en ciberseguridad Lars Jensen, de Improsec, no cabe preguntarse si se producirá un

nuevo ciberataque en el sector, sino cuándo.

Un ataque de este tipo no necesariamente tiene que ser algo espectacular para provocar un daño real a la empresa y cuantiosas pérdidas financieras. Por ejemplo, si se produce un ataque a los sistemas

informáticos del buque, la tripulación podría maniobrar para llegar hasta un puerto de forma segura, pero la embarcación no estará disponible durante días o semanas, lo que supondrá pérdidas de cientos de miles de dólares.

El hecho que las 4 mayores navieras del mundo hayan sido atacadas en un lapso de 3 años demuestra la vulnerabilidad de la industria ante estas situaciones. Uno de los problemas reside en sus sistemas descentralizados, con una red de empresas subsidiarias y agentes que tienen acceso a los servidores.

Es por ello que Jensen recomienda que la ciberseguridad forme ya parte de cualquier plan de contingencia. Actualmente, existen 2 tipos de atacantes: los que utilizan estas acciones con fines políticos y los que lo hacen para lucrar.

En el 1º caso, las navieras se convierten en víctimas colaterales en una contienda entre 2 países y en el 2º, los criminales utilizan “ransomware” para forzar a las compañías a abonar grandes sumas de dinero.

En realidad, todo el mundo puede convertirse en objetivo de los atacantes y no existe ningún sistema que garantice al 100% la seguridad. Por tanto, no necesariamente la naviera ha tenido que hacer algo mal, pero sí debe plantearse si está preparada para enfrentarse a las consecuencias.

Cualquier sistema puede ser burlado por algún ‘malware’ o virus en un momento dado, por lo que es preciso mantenerlos regularmente actualizados y crear siempre copias de seguridad. Además, el experto recomienda seguir algunas pautas para eliminar al 90% las vulnerabilidades, dado que en muchas ocasiones el problema viene de un error humano.

Así, debe instalarse un buen antivirus, instruir a los empleados para que no hagan click en ningún enlace de fuentes desconocidas y explicarles que no deben utilizar ningún dispositivo USB que se hayan encontrado o les haya dado un extraño. Además, si se conectan de manera remota al sistema informático, han de hacerlo a través de una VPN segura.

Los delincuentes tienen bots automatizados que buscan cualquier tipo de debilidad en Internet. Todo lo que se necesita es un pequeño agujero en el sistema para poder acceder a él, por lo que la estrategia ha de centrarse en solucionar las principales vulnerabilidades y evitar ser la presa fácil.

En este sentido, puede resultar muy útil contratar a un consultor de seguridad que sea capaz de identificar las debilidades en el sistema y realice una propuesta sobre las posibles inversiones en este ámbito. Además, se recomienda utilizar las guías de la OMI para mejorar la seguridad en los buques.

**Fuente:** Cadena de Suministros, 05/11/20

## **5 errores de transformación digital que se deben evitar en la industria del transporte marítimo**

La transformación digital no es fácil, señala André Simha, Director Global de Información y Digital, MSC. En lugar de mejoras incrementales, buscamos reimaginar cómo operamos. Transformar datos, procesos y plataformas para desbloquear una mejor comunicación, colaboración y resultados, de un extremo a otro.

[ANDRE SIMHA](#) | [INTELIGENTE](#) | 02/11/20

Trabajar en grandes objetivos significa que estamos destinados a cometer algunos errores en el camino. Pero si sabemos de antemano a qué nos enfrentamos, podemos hacer todo lo posible para evitarlos.



Podemos aprender de los demás para ver qué ha funcionado (y qué no) y, lo que es más importante, aclarar qué errores debemos evitar en la industria del transporte marítimo.

*“El éxito no consiste en no cometer nunca errores, sino en no volver a cometer nunca el mismo”. - George Bernard Shaw*

La colaboración es clave para la transformación. Y este artículo fue posible gracias a las aportaciones de

mentes agudas en la industria del transporte marítimo. [Después de publicar en LinkedIn pidiendo sus](#) comentarios, me sentí abrumado por la respuesta: ¡más de 20 comentarios solo en la primera hora! Leí cada uno de ellos, y aunque no pude incluir todos los comentarios en este artículo, estoy extremadamente agradecido por todas las contribuciones y la disposición de todos para compartir.

Si este enfoque colaborativo sirve de algo, ciertamente es un buen augurio para el futuro de nuestra industria.

Ahora, sobre los errores.

### 1. Sin visión estratégica ni plan coordinado

Sin una visión clara, la transformación digital es solo una serie de iniciativas desconectadas.

Si no sabemos lo que esperamos lograr, ¿cómo podemos esperar llegar allí? Más importante aún, ¿cómo sabremos cuándo llegaremos?

Cualquier visión debe provenir de arriba. Debe abarcar toda la organización, no estar aislado en departamentos. Los esfuerzos aislados pueden producir algunos resultados, pero a menos que sean parte de una visión más amplia, el progreso será limitado.

Sin embargo, una visión por sí sola no es suficiente. Como Amir Billones, arquitecto de datos de Termont, compartió como respuesta a mi publicación de LinkedIn, la transformación digital exitosa también requiere una hoja de ruta holística de cómo llegaremos allí, una que evolucione desde los datos hasta los procesos y las plataformas.

Sin una visión clara y un plan coordinado, no podemos esperar que la transformación digital se mantenga.

### 2. Olvidar el "por qué"

Nietzsche dijo que "quien tiene un por qué vivir puede soportar casi cualquier cómo". Y aunque la transformación digital no es una cuestión de vida o muerte, entender nuestro por qué siempre es importante.

La transformación necesita la aceptación de las personas a las que afecta. Si no entienden el por qué, será menos probable que apoyen el cómo. Las personas son naturalmente resistentes al cambio, un propósito claro reduce esa resistencia.

Cuanto más claros seamos acerca de los beneficios de la transformación y las razones detrás de ella, mayor apoyo generaremos. Es posible que comprendamos los beneficios, pero depende de nosotros ayudar a otros a comprenderlos también.

Carl Penfold, gerente de Spencer Ogden, lo resumió muy bien en su comentario en mi publicación de LinkedIn: "aquellos que fallan, tienden a descuidar a las personas, los elementos humanos y culturales del cambio".

### 3. Funcionamiento en silos y falta de colaboración

La transformación digital no puede ocurrir de forma aislada, especialmente en la industria del transporte marítimo.

En una industria como la nuestra, con niveles extremadamente altos de interacción en toda la cadena de valor, la colaboración es clave. Transportistas, agencias, puertos, terminales, aduanas, ninguno de ellos opera de forma aislada, por lo que cualquier avance debe funcionar a nivel de industria, no solo dentro de nuestra propia organización.

Es reconfortante escuchar ese sentimiento compartido por otros en la industria, como Daniel Mast, Senior Platform Product Owner SCM Platform en AP Moller - Maersk, cuando comentó "si realmente nos preocupamos por nuestros clientes, deberíamos mirar más allá de nuestro propio terreno".

Las plataformas y formatos digitales competidores no son la respuesta. El éxito exige un enfoque colaborativo. Como comentó Herbert Fuchs, CIO / CDO de ASGCUA, "los estándares digitales de toda la industria y las plataformas digitales integradas son imprescindibles".

La estandarización es un objetivo que me apasiona y en el que estamos trabajando con la Digital Container Shipping Association (DCSA).

#### **4. Centrarse en la tecnología, no en el resultado final**

Es fácil entusiasmarse con la nueva tecnología. Ya sea blockchain, IA, IoT o robótica, es tentador apresurarse y aplicarlo, sin pensar en cómo se usará (o si debería usarse).

Las nuevas tecnologías 'calientes' a menudo generan mucho interés, pero seguir ciegamente las tendencias no conduce a una transformación digital exitosa. Puede terminar atrapado con tecnología que no es adecuada para su propósito y perder tiempo y dinero en el proceso.

El hecho es que la transformación digital tiene menos que ver con lo digital y más con la transformación. La tecnología debe verse como una herramienta que nos ayude a lograr mejores formas de trabajar y mejores experiencias de principio a fin.

Estoy de acuerdo con Antoine Korulski, Digital Business and Innovation en MSC, cuando respondió a mi publicación diciendo que "la transformación digital no se trata de la tecnología, sino de mejorar a las personas en lo que están haciendo".

Siempre debe tratarse de encontrar una tecnología para el caso de uso, no un caso de uso para la tecnología.

#### **5. No escuchar a la gente**

Al final, todo se reduce a la gente. El principal de ellos son nuestros clientes. Si no hace la vida más fácil, si no crea formas de trabajar mejores, más intuitivas y eficientes, estamos perdiendo el objetivo.

Pero no se trata solo de clientes. También debemos incorporar equipos internos, socios comerciales e incluso el talento del futuro. Si perdemos de vista el aspecto humano de la transformación digital, estamos destinados al fracaso.

Como dice Marco Wetzel, director regional de ventas para Alemania, Wärtsilä Voyage Solutions (de nuevo en respuesta a mi publicación) "el camino hacia una transformación digital comienza y termina con las personas".

Son las personas las que usan la tecnología, no al revés.

Como dijo Jason Parkes, director de TI de MSC Reino Unido, "la tecnología mejora nuestra capacidad humana en lugar de reemplazarla".

Estoy seguro de que con una visión y un propósito claros, un enfoque colaborativo y una mentalidad de las personas primero, tendremos éxito en nuestro viaje de transformación digital.

## **Pactos políticos para la igualdad y el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe post COVID-19**

Informe Especial COVID-19 N° 8 de CEPAL: [Leer artículo](#)

## Satélites, la solución del espacio para el transporte marítimo

El océano es una de las áreas menos monitoreadas del planeta, sin embargo, es una pieza clave en el desarrollo de una de las vías centrales para el comercio exterior: la actividad marítima y portuaria.

17.11.2020 10:44 | Fuente: JeffreyGroup



En la actualidad el 80% de los bienes comerciales del mundo son transportados por mar, lo que implica un extenso trabajo para asegurar que la industria marítima y portuaria funcione correctamente y no se vea afectada por los peligros que la acechan hoy en día. La piratería, la pesca ilegal, el tráfico de drogas y garantizar la seguridad del personal a bordo en zonas de riesgo son algunas de las amenazas con las que convive desde hace años la industria.

Sin embargo, con el avance y aparición constante de nuevas tecnologías, hoy las empresas marítimas cuentan con más recursos para asegurar el éxito de sus travesías y que sus productos y personal

a bordo lleguen a buen puerto. Los sistemas satelitales pueden proveerle a las empresas información adicional y nuevas oportunidades para optimizar los costos y la efectividad de sus operaciones marítimas.

Teniendo en cuenta que durante el 2018 los incidentes de piratería aumentaron un 160% en la región de América Latina y el Caribe, contar con herramientas que permitan localizar y hacer el seguimiento de las embarcaciones en tiempo real es fundamental. Una de las soluciones de Airbus Intelligence para estos desafíos es OceanFinder.

Ocean Finder, accesible a través de un portal web dedicado, aprovecha las constelaciones de satélites de Airbus, junto con la experiencia marítima interna. El servicio combina imágenes recién adquiridas con fuentes de información adicionales que incluyen AIS (Sistema de identificación automática) y datos de código abierto para brindar detección e identificación centradas en objetos (barcos, icebergs, marea negra) o centradas en áreas (objetos en un área determinada).

Al mismo tiempo, OceanFinder tiene a disposición varios satélites de Airbus que le proporcionan a la herramienta información clave para sus usuarios. Por ejemplo, el Spot 6/7 recopila imágenes a diario con una resolución ideal para identificar navíos grandes y detectar barcos medianos y pequeños. También gracias a las imágenes de alta resolución de Pléiades, los usuarios pueden detectar pequeñas embarcaciones e identificar barcos grandes, tomando información de contexto de las actividades llevadas a cabo.

Por otro lado, con el satélite TerraSAR-X se puede detectar en tiempo real embarcaciones de todos los tamaños independiente de las condiciones de iluminación y nubes, una capacidad de detección semiautomática que permite la entrega rápida de información.

OceanFinder no solo cuenta con correlación de datos de identificación automática (AIS) mejorada para identificar la ubicación precisa de un buque que no responde en casi tiempo real, sino que también permite la detección y clasificación de buques totalmente automatizada.

Herramientas como esta, que apuntan a acompañar y asegurar el crecimiento de la actividad marítima mundial y de la región son una pieza fundamental para ayudar a que las empresas de cargo cuenten con tecnología de primera línea que simplifique procesos, acercando información exacta e inmediata del estado acerca del clima, estado de los mares y los navíos, ayudando así a que lleguen a destino en tiempo y forma.