



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

Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales  
de Agentes Marítimos

## NEWSLETTER Nº 6



### 45ª Asamblea del Fonasba Gotemburgo 6 al 10 Octubre



La 45ª edición de la Asamblea Anual de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos y Brokers Navieros (FONASBA) será organizada por la Swedish Shipbrokers' Association en Gotemburgo del 6 al 10 de Octubre.

El FONASBA promueve y representa los intereses de la industria del transporte marítimo, a través de sus Agentes y Brokers Marítimos, a nivel mundial y está conformada por asociaciones de 50 países de todo el mundo y un club de miembros integrados por The Baltic Exchange Limited BIMCO, INTERTANKO, ITIC, The Shipbrokers Register.

FONASBA le da la bienvenida a todas las asociaciones miembro a Gotemburgo. La reunión contará con una agenda de trabajo ocupado respaldado por un excelente programa social, permitiendo a los delegados establecer contactos, socializar con colegas y discutir los temas que afectan a los agentes marítimos.



Para mayor información sobre el evento e inscripciones, consulten la siguiente página web: [www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

#### Contenido

##### SOCIALES

- 45ª Asamblea FONASBA Pg. 1
- ASBA Annual Cargo Conf Pg. 2
- APAM – FQS Pg. 2
- CAMAE – Tecnólogos en Logística Portuaria Pg. 4

##### INFORMATIVO

- Centroamérica recurre a concesiones Pg. 5
- Crane technology Pg. 6
- Egypt plans to dig new Suez Canal Pg. 8
- Hay un cambio de tendencia del comercio mundial Pg. 9
- La carga en mayor riesgo por delitos informáticos Pg. 11
- Many South American terminals lack energy consumption policies Pg. 12
- La seguridad del contenedor supera las medidas de prevención Pg. 15
- Nuevo Puerto debe estar en Posorja Pg. 18
- Sin timonel ni capitán Pg. 19
- Ranking de puertos 2013 en Latinoamérica Pg. 21
- Inauguración Planta celulosa "Montes del Plata" Pg. 23

#### CIANAM

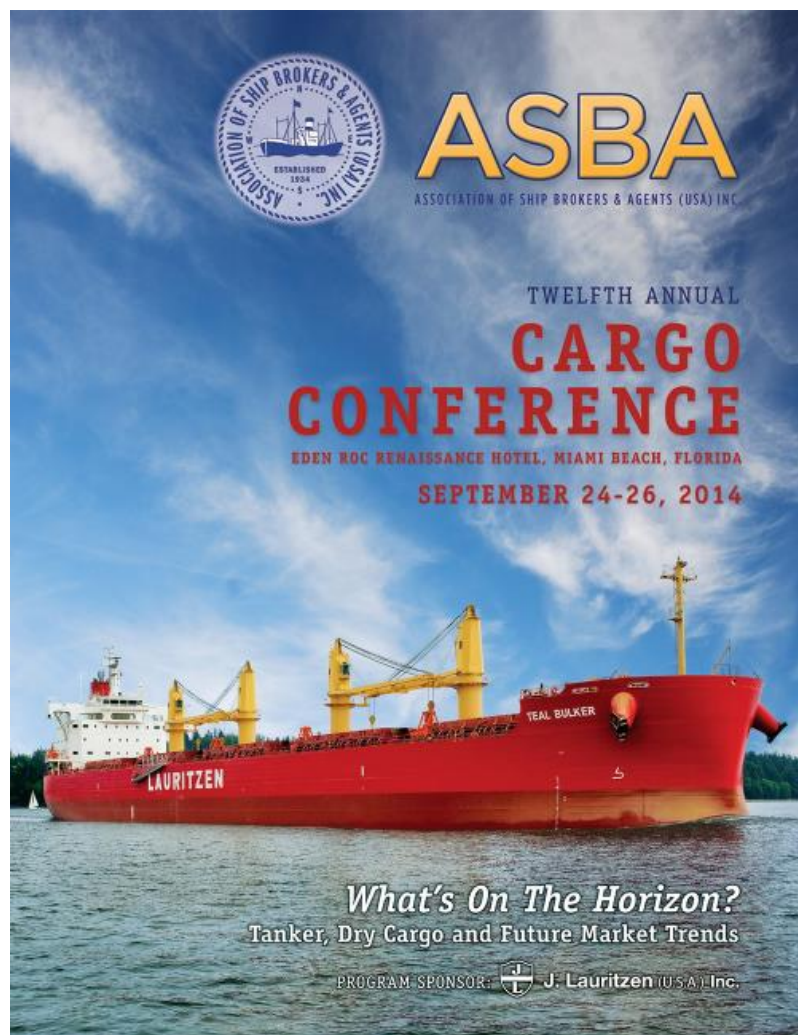
[www.cianam.org](http://www.cianam.org)

Secretaría:  
Centro de Navegación  
TE: (54 11) 4394-0520  
secretaria@cianam.org

## 24 al 26 de Septiembre de 2014

# ASBA Annual Cargo Conference

Miami – Estados Unidos



Entre los días 24 al 26 de Septiembre de 2014 se llevará a cabo en la Ciudad de Miami – Estados Unidos, la 12ª Annual Cargo Conference de la Association of Ship Brokers & Agents (USA) INC (ASBA).

La conferencia se hará nuevamente en el Eden Roc Hotel en Miami Beach. Se reunirán un excelente grupo de oradores que abordarán la cuestión “What’s On The Horizon?” (“¿Qué hay en el horizonte?”), compartiendo sus puntos de vistas sobre las tendencias del mercado, tanto en el comercio petrolero como el de carga seca. El orador principal es Jason Klopfer, Director Comercial de Navig8 Americas.

Para más información visiten la página <http://www.asba.org/annual-cargo-conference>

Para inscribirse, pueden consultar el siguiente enlace: [Formulario de Inscripción 2014](#)

## Asociación Peruana de Agentes Marítimos Certifican en el Fonasba Quality Standard (FQS)

### BONDADES DEL FQS

1. El Sistema de Calidad FONASBA QUALITY STANDARD (FQS) es una herramienta que permite jerarquizar la actividad del Agente Marítimo en beneficio al sector al dotar a los servicios que presta de una gestión de calidad reconocida internacionalmente.
2. La profesión del Agente Marítimo ha sufrido importantes cambios en los últimos años como resultado del aumento de su responsabilidad ante la adopción de nuevas regulaciones del transporte marítimo tanto en el orden nacional como el internacional.

3. No existe una normativa internacional que regule quién puede y quién no puede ser un AGENTE DEL BUQUE O BROKERS, los armadores confían sus buques y cargamentos de gran valor a empresas cuya probidad financiera o la experiencia es desconocida. Al proporcionar FONASBA a la industria marítima con un estándar de calidad exigible y práctico, ha ayudado a asegurar que las actividades, responsabilidades y obligaciones de los AGENTES Y CORREDORES estará sujeta al control.

4. La Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM), gremio representativo del sector marítimo portuario nacional, cumpliendo con sus objetivos de mejorar la calidad de los servicios que faciliten la navegación y la operaciones en los puertos en beneficio del comercio exterior del Perú y teniendo en cuenta la constante evolución del marco regulatorio y técnico de la industria marítima mundial, ha sido autorizado por el FONASBA para otorgar la CERTIFICACION **FONASBA QUALITY STANDARD (FQS)**.

5. Trabajar con un AGENTE MARÍTIMO o corredor CERTIFICADO con la Norma de Calidad FONASBA da la tranquilidad al cliente de que están tratando con un negocio bien dirigido y de buena reputación.

6. Las empresas certificadas utilizan el logotipo de la Norma de Calidad FONASBA en la papelería, sitios web, y demás documentación que consideren, además de estar consideradas en la página web de FONASBA.

#### **LA APAM HA SIDO AUTORIZADA POR EL FONASBA PARA EMITIR ESTAS CERTIFICACIONES DE CALIDAD**

El Comité Ejecutivo del FONASBA respaldó unánimemente la solicitud de APAM para su acreditación a la Norma de Calidad FONASBA, con base en los criterios propuestos, por ello la APAM se ha convertido en la vigésima segunda (22ª) asociación miembro del FONASBA autorizadas a certificar en el programa de Normas de Calidad. Por lo tanto y con efecto inmediato, la asociación tiene derecho a describirse como una asociación acreditada para expedir las Normas de Calidad del FONASBA e invitar a sus miembros a solicitar la Norma.

#### **PRIMERAS EMPRESAS CERTIFICADAS**

Es enorme la expectativa generada en el sector para acreditarse en la norma de calidad, a la fecha son tres (3) las empresas que ya han certificado y siete (7) empresas asociadas que han solicitado asesoramiento para certificar. Las empresas que ya cuentan con la acreditación del Fonasba Quality Estandart FQS son :

- **NAUTILIUS S.A.**
- **MARITIMA MERCATIL S.A.C.**
- **TERMINALES PORTUARIOS PERUNOS S.A.C.**

Estas empresas ya se encuentran registradas como empresas acreditadas en el FQS en la página Oficial del FONASBA, por lo tanto con difusión entre sus agremiados pertenecientes a 55 países de todos los continentes. <https://www.fonasba.com/fonasba-initiatives/fonasba-quality-standard/accredited-companies>



# Cámara Marítima del Ecuador

## Beneficios para empresas ecuatorianas formadoras de Tecnólogos en Logística Portuaria

### **Ecuador traslada modalidad dual europea a proceso educativo**

La malla curricular y el perfil ocupacional de la carrera Tecnología en Logística Portuaria, se la creó en el 2013, tomando en cuenta las consideraciones dadas por la Cámara de Industrias y Comercio Ecuatoriano-Alemana y las empresas del sector afiliadas a la Cámara Marítima del Ecuador. Esta tecnología tendrá una duración de 5 semestres (2 años y medio), y se dictará en los 40 Institutos técnicos y tecnológicos públicos que se construyen desde junio pasado en el país.

Esta carrera nació dentro del proyecto de Reconversión de formación técnica y tecnológica, que lidera la Secretaría Nacional de Educación Superior Ciencia Y Tecnología (SENESCYT), a raíz del proceso de reindustrialización, con el cambio de la matriz productiva que inició el Gobierno ecuatoriano, y tras un diagnóstico donde se corrobora que en Ecuador hay poca mano de obra calificada.

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Retorno de la inversión | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recuperación acelerada de la inversión mediante el aporte a la producción de estudiantes.</li> <li>• Post formación: mayores beneficios derivados de la retención/ contratación de los estudiantes una vez terminada la contratación.</li> </ul>  |
| Productividad           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor productividad de los trabajadores entrenados en la empresa frente a trabajadores capacitados fuera de la empresa.</li> <li>• Incremento de productividad de estudiantes frente a personal no calificado.</li> <li>• Competencias específicas: estudiante se forma según especificidades propias de la empresa.</li> </ul> |
| Reclutamiento           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ahorro de costos en búsqueda de personal externo especializado.</li> <li>• Minimiza el riesgo de contratar un perfil no adecuado.</li> </ul>  |
| Incentivos SRI          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivos tributarios establecidos en un marco legal específico ( en construcción para aprobación en 1er semestre del 2014)</li> </ul>   |

Este proceso de formación bajo la modalidad dual que se sigue en Europa, China y Estados Unidos, contempla clases teóricas acompañadas de talleres, laboratorios y prácticas; donde el estudiante se trasladará a la compañía experta en el sector, para cumplir aproximadamente con 4 horas de trabajo por día y 80 por mes, de acuerdo a las recomendaciones que dé el tutor asignado para cada alumno. Las empresas que decidan participar en la formación del tecnólogo en el área antes mencionada, recibirán las siguientes ventajas:

### **Beneficios para entidades receptoras**

De acuerdo a información proporcionada la SENESCYT, las compañías receptoras deben pagar una compensación al estudiante que será el resultado de las horas trabajadas divididas para el salario básico unificado actualmente \$340. Así mismo se comprometerá a brindar asesoría técnica, recomendación de expertos para que asuman la función de tutores. La afiliación del estudiante será asumida por el instituto

donde sea direccionado a capacitarse, tras rendir el Examen Nacional de Educación Superior (ENES) el 27 de septiembre del año en curso, tras inscribirse en la página del Sistema Nacional de Nivelación y Admisión ([www.snaa.gob.ec](http://www.snaa.gob.ec)), cuyo plazo venció el 15 de agosto. Sin embargo, en los primeros meses del 2015 se habilitará un nuevo período de inscripción. El único requisito para integrar este proceso de formación: tener por lo menos el título de bachiller.

En ciudades grandes, como Guayaquil, habrá capacidad para 3.840 cupos en cuatro jornadas: matutina, vespertina, nocturno y fin de semana. En las ciudades pequeñas los cupos cubrirán la mitad, es decir, 1.920 en cuatro jornadas. Actualmente se trabaja en una modulación intermedia que oscilará entre 500 y 1.000 estudiantes en ciudades pequeñas o en donde quisiéramos construir una extensión de algún instituto. Por ejemplo, en Quinindé en la provincia de Esmeraldas, sería factible crear un espacio agropecuario.

Más información: [www.snaa.gob.ec](http://www.snaa.gob.ec) y [www.senescyt.gob.ec](http://www.senescyt.gob.ec)

## Centroamérica recurre a concesiones para modernizar sus puertos

Fuente: [Estrategia & Negocias / RM-Forwarding 10/08/2014](#)

**Costa Rica, Honduras y Guatemala cuentan con proyectos de concesiones para modernizar sus puertos.**



Los países de Centroamérica preparan millonarias inversiones para modernizar o construir nuevas terminales portuarias con el aporte de inversionistas privados, a través de la figura de la concesión.

En la lista de las inversiones por ejecutarse sobresale la construcción del Terminal de Contenedores de Moín, que se ubica en la provincia de Limón (Atlántico), en Costa Rica. La obra está valorada en US\$992 millones. El Estado costarricense otorgó la concesión a la firma holandesa APM Terminals por un plazo de 30 años. Según el diseño original, el nuevo puerto contará con un muelle de 1.500 metros, cinco puestos de atraque, 2,2 kilómetros de rompeolas y un canal de acceso de 18 metros de profundidad para recibir barcos post

panamax.

APM Terminals tiene hasta octubre de este año para iniciar los trabajos de construcción debido a que todavía debe tramitar permisos pendientes de autorización, entre ellos el ambiental, según han publicado medios costarricenses.

Otra de las inversiones que sobresalen en la región es la que se hará en Puerto Cortés, Honduras, también de lado del Atlántico. Se trata de la ampliación y la modernización del terminal de contenedores, la de carga general y la construcción de un muelle para graneles sólidos.

La obra fue adjudicada a la empresa filipina International Container Terminal Services, en una concesión concedida por un plazo de 30 años.

La adjudicación se definió en febrero de este año. La firma se comprometió a invertir US\$624 millones en los primeros 10 años de la concesión. El pago por el movimiento de cada TEU será de US\$19.50. Solo en una primera etapa de la concesión, la firma ganadora debe garantizar una inversión de US\$500 millones. El objetivo de las autoridades de Honduras es sacar ventaja a los puertos vecinos.

En Guatemala, se impulsa la construcción de un nuevo terminal de contenedores en Puerto Quetzal, ubicado en el Pacífico. En 2013, representantes de este puerto guatemalteco detallaron que el Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB), de España, se le han entregado en usufructo 34 hectáreas de terreno para que se edifique la nueva terminal.

La firma va a invertir \$225 millones; de estos, \$120 millones en una primera fase. La proyección es que con el proyecto el volumen de contenedores llegue a 330,000 y a 700,000 en la fase final.

Pese a que el puerto fue pensado para graneles, en los últimos años el negocio de contenedores ha ido al alza. Las autoridades de este puerto comentaron que TCB competirá con el mismo Puerto Quetzal en el negocio de los contenedores.

El Salvador también ha invertido en infraestructura portuaria, pero no ha podido concesionar el puerto de La Unión, un terminal especializado en contenedores cuya inversión ronda los US\$200 millones. Durante la administración del ex presidente Mauricio Funes, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) comenzó a operar el puerto. En septiembre de 2011, el parlamento aprobó la ley de concesión. Los años siguientes, CEPA comenzó a preparar las bases y el contrato para licitar el puerto e incluso argumentó que este no estaba listo en 2009 para ser concesionado, pero el quinquenio concluyó y el puerto de La Unión no se concesionó.

Rogelio Tobar, consultor de transporte y logística recordó que Puerto Cortés es una de las salidas naturales de exportadores salvadoreños por el lado del Atlántico, y que Quetzal es el competidor natural del puerto de Acajutla. Ambos puertos están muy cerca. Para Tobar, el puerto de Acajutla necesita “urgentemente” un mejoramiento, pues lo poco que se ha hecho en estos años no es suficiente para “ir a la velocidad de Puerto Quetzal y Puerto Cortés”, lo que lo deja en desventaja.

“Tenemos un puerto especializado en contenedores (La Unión) y no lo ocupamos, y Acajutla que está trabajando no le invertimos. De ahí la urgencia de tomar una decisión”, consideró.

Independientemente de lo que pase, Tobar cree que se debe abrir de una vez por todas la licitación del puerto de La Unión, pues en tanto eso no ocurra no se va a acabar con la indefinición en la que los países vecinos nos llevan un par de años de ventaja. En 2013, CEPA dijo que para rehabilitar el puerto de Acajutla se necesitan US\$29.8 millones. La autónoma inició pláticas con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) para obtener parte de este monto.

## **Crane technology to limit terminals' ability to handle mega-ships**

**Peter T. Leach, Editor-at-Large** ([pleach@joc.com](mailto:pleach@joc.com) / Twitter: @petertleach) Aug 14, 2014 10:35AM EDT

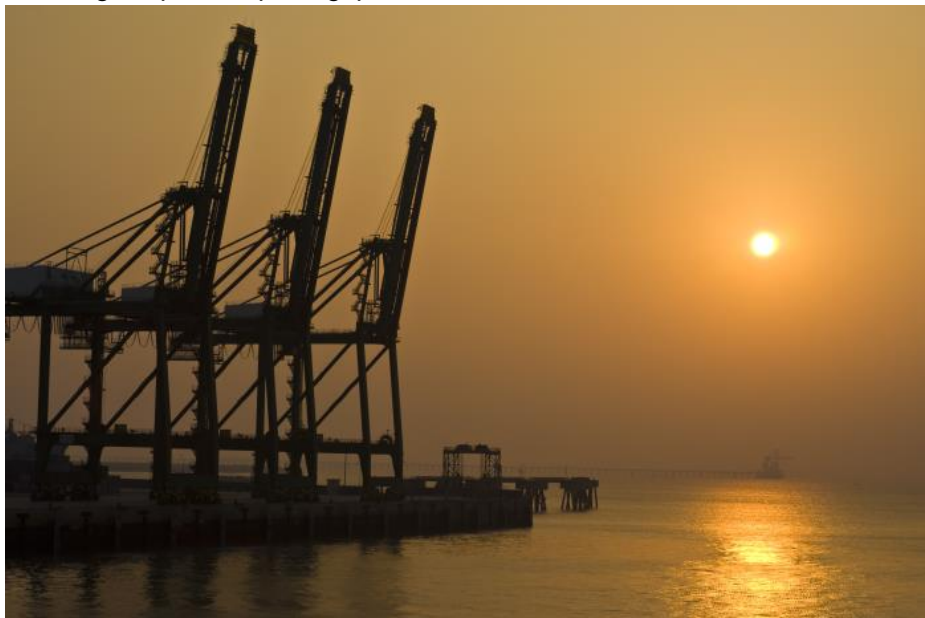
Container terminals in gateway ports around the world, already suffering from congestion caused by mega-ships, may not be able to keep up with their ever-increasing size because of limits on crane technology and the lack of yard space.

Ports in North Europe and the U.S. are struggling this summer with congestion caused by the arrival of mega-ships that carriers and carrier alliances are deploying in an effort to cut slot costs.

“We are getting near the limits of existing crane technologies,” said Jeff de Best, chief operating officer of APM Terminals in The Hague. “When cranes get high enough to reach 10 rows or higher, you get more swing and sway when you have to work the lower levels of the stacks.”

Big global ports in Europe and Asia have been installing huge new super-post-Panamax cranes that are 443 feet high and can load and unload containers up to 25 rows across on mega-ships of up to 18,000 20-foot-equivalent units that are deployed on the Asia-Europe trade. U.S. ports, which don't yet handle ships that size, are installing cranes that can reach across 22 rows of containers. But even with these cranes, terminals may be hard-pressed to accommodate the large ships.

"The big ships are putting pressure on the civil infrastructure and the yard sizes," De Best said in an interview with JOC.com. "If you can't get the boxes out of your yard quickly, you run out of space and it becomes a matter of where you put them," he said.



The congestion delays are exacerbated by the growing vessel-sharing alliances carriers are forming to jointly operate and fill those mega-ships, which means fewer calls with bigger ships. "The frequency of service on most of the main services has reduced, but the volume of cargo has increased, so it must be more boxes per call," said Neil Davidson, senior analyst,

ports and terminals, at Drewry Maritime Research. "The primary reason is bigger ships and the fact that the cargo is now in greater peaks. Not only are the ships getting bigger, but so are the alliances."

There is talk in the container industry that carriers are contemplating new orders for ships of up to 24,000 TEUs in size by as soon as 2016. Ships that size could overwhelm the capacity of ports, especially in North Europe, where they would be deployed on the trade between Asia and Europe.

Port congestion in Europe and the U.S. is exacerbated by the flagging reliability of vessel schedules, which has delayed container deliveries. Shipping industry analyst SeaIntel reported a global on-time schedule reliability performance of 75.6 percent in June, while data from INTTRA shows that the timeliness of global container delivery was only 55.7 percent in June. Schedule reliability of the G6 Alliance was worse. The G6 carriers have been ranked in the bottom of the performance league table over the past 12 months, with a monthly schedule reliability performance that is considerably below that of their main competitors, according to SeaIntel. Over the past year the G6 carriers have recorded an average on-time schedule reliability performance of 41 percent in the Asia-North Europe trade lane. "If ships arrive 'out of window,' then terminal operators may not have a berth available or the necessary number of cranes to handle their cargo efficiently," Davidson said.

"There has to be a rebalancing to stay in the windows, because the ability of terminals to handle ships outside their windows becomes less and less," APMT's De Best said.

In North Europe congestion got so bad at three deep-water terminals in Rotterdam this month, for example, that Hapag-Lloyd diverted one of its Asia-Europe services to Antwerp. The congestion at the ECT Delta terminal was due to the commissioning of five new super-post-Panamax gantry cranes and other equipment. The port has had to divert inland waterway barges and feeder ships transporting export and import containers from the congested ECT Delta and Euromax terminals to three smaller terminals to be "bundled" for onward shipments to the larger facilities.

Despite this summer's traffic jam at Rotterdam, not everyone worries about global ports' ability to keep up with the growth of mega-ships while ports in North Europe are also suffering from congestion at present, it may not be as much of a problem in future. In Rotterdam, for example, APM Terminals and Rotterdam World Gateway are building two huge new terminals on thousands of acres of landfill at Maasvlakte 2 that are fully automated. "It's the opposite problems in Northern Europe," said Mark Sisson, senior port planner/analyst at AECOM, a port design and engineering firm. "There's more concern about too much capacity over the long term."



## Egypt plans to dig new Suez Canal costing \$4 billion

BY [OLIVER HOLMES AND STEPHEN KALIN](#)

(Reuters) - Egypt said on Tuesday it plans to build a new Suez Canal alongside the existing 145-year-old historic waterway in a multi-billion dollar project to expand trade along the fastest shipping route between Europe and Asia.

The project, to be run by the army, is a major step by new President Abdel Fattah al-Sisi to stimulate Egypt's struggling economy and recalled some of the grand national programmes of one of Sisi's predecessors, army strongman Gamal Abdel Nasser.

Sisi, a former army chief, took power last year after ousting elected Islamist President Mohamed Mursi and has since overseen a massive crackdown on Mursi's Muslim Brotherhood.



The Suez Canal earns Egypt about \$5 billion a year, a vital source of hard currency for a country that has suffered a slump in tourism and foreign investment since the 2011 uprising that preceded Mursi's presidency.

An official in the Suez Canal Authority told Reuters the new canal was set to boost annual revenues to \$13.5 billion by 2023.

The new channel, part of a larger project to expand port and shipping facilities around the canal, aims to raise Egypt's international profile and establish it as a major trade hub.

"This giant project will be the creation of a new Suez Canal parallel to the current channel of a total length of 72 kilometres (44.74 miles)," Mohab Mamish, authority chairman, told a conference in Ismailia, a port city on the canal.

He said the total estimated cost of drilling the new channel would be about \$4 billion and be completed in five years, though Sisi said he hoped it would be finished within a more ambitious one-year deadline.

The original canal, linking the Mediterranean and Red Seas, took 10 years of brutal, poorly paid work by Egyptians, drafted at the rate of 20,000 every 10 months from "the peasantry".

It slashed weeks if not months off journeys between Europe and Asia that otherwise necessitated a trip round Africa.

Sisi said the armed forces would be in charge of the new project for security reasons. Up to 20 Egyptian firms could be involved but would work under military supervision, he said.

Last year's overthrow of Mursi was followed by a rise in violence from Islamist militants based in the Sinai peninsula, which has stoked concern about the security of the nearby Suez Canal. The government has been fighting militants in an ongoing campaign in the area.

"Sinai to a large degree has a sensitive status. The army is responsible to Egypt for this," said Sisi.

### MEMORIES OF NASSER

Sisi's allies have likened him to Nasser, the charismatic colonel who led a 1952 coup against the monarchy, set up an army-led autocracy and also rounded up Brotherhood members.



In 1956, Nasser nationalised the Suez Canal, leading to a failed invasion by Britain, which controlled the channel, as well as France and Israel.

Nasser was praised by Egyptians for pursuing big projects during his 14 years as president. Pro-government media did not hesitate to compare the Suez plans to Nasser's own state-led infrastructure projects that were a source of national pride.

Egypt has planned for years to develop 76,000 sq km (29,000 sq miles) around the canal into an international industrial and logistics hub to attract more ships and generate income.

Neil Davidson, senior adviser for ports and terminals at London-based Drewry Maritime Research, said the new canal would not necessarily generate greater trade but the development of a hub around it could prove lucrative.

"The strategic location of Egypt and the canal is a key advantage... being a key point where cargo can be distributed or worked on. This hubbing concept is extremely valuable," he said.

Reuters reported on Sunday that Egypt had chosen a consortium including global engineering firm Dar al-Handasah, as well as the Egyptian army, to develop the area.

A promotional video played at the launch event suggested the project would cut waiting times for vessels and allow ships to pass each other on the canal.

Mamish, the chairman, said the project would involve 35 kilometres (22 miles) of "dry digging" and 37 kilometres (23 miles) would be "expansion and deepening", indicating the current Suez Canal, which is 163 km (101 miles) long, could be widened as part of the project.

The Panama Canal linking the Atlantic and Pacific Oceans in Central America, is also being expanded with a third set of locks being built to allow bigger ships to pass through the waterway. That project is due to open in 2016. Among the bidders for the Suez project, according to Egypt's Al Mal newspaper, was a group including state-run Arab Contractors and consultancy firm James Cubitt and Partners. Another included McKinsey & Co management consulting firm.

## ¿Hay un cambio de tendencia del comercio mundial?

### INFORME MENSUAL - FOCUS

03 julio 2014

El comercio internacional fue uno de los principales damnificados durante los años de crisis, pero se recuperó rápidamente proporcionando una importante fuente de crecimiento para la economía global. Sin embargo, en los últimos trimestres, los datos de comercio han empezado a flaquear, un hecho hasta cierto punto desconcertante ya que los principales países desarrollados se encuentran inmersos en la fase de consolidación de su proceso de recuperación y en los países emergentes, aunque la situación sea muy distinta en cada caso, no se espera un proceso de desaceleración generalizado.

### *Evolución de las exportaciones de bienes y servicios \**

*Variación intertrimestral (%)*

|             | Promedio<br>2000-2007 | Promedio<br>2008-2009 | Promedio<br>2010-2013 | 2014** |
|-------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------|
| EE. UU.     | 1,1                   | -0,2                  | 1,3                   | -2,3   |
| Eurozona    | 1,4                   | -1,3                  | 1,3                   | 0,3    |
| Reino Unido | 1,2                   | -0,7                  | 0,9                   | -1,0   |
| Japón       | 1,9                   | -1,6                  | 0,9                   | 3,2    |
| China       | 5,1                   | 1,1                   | 2,1                   | 0,7    |
| India       | 5,6                   | 0,8                   | 3,2                   | 0,2    |
| Brasil      | 2,7                   | -0,2                  | 2,0                   | -0,1   |
| Rusia       | 2,0                   | 0,1                   | 1,0                   | -5,1   |

**Notas:** \* Datos en términos reales.

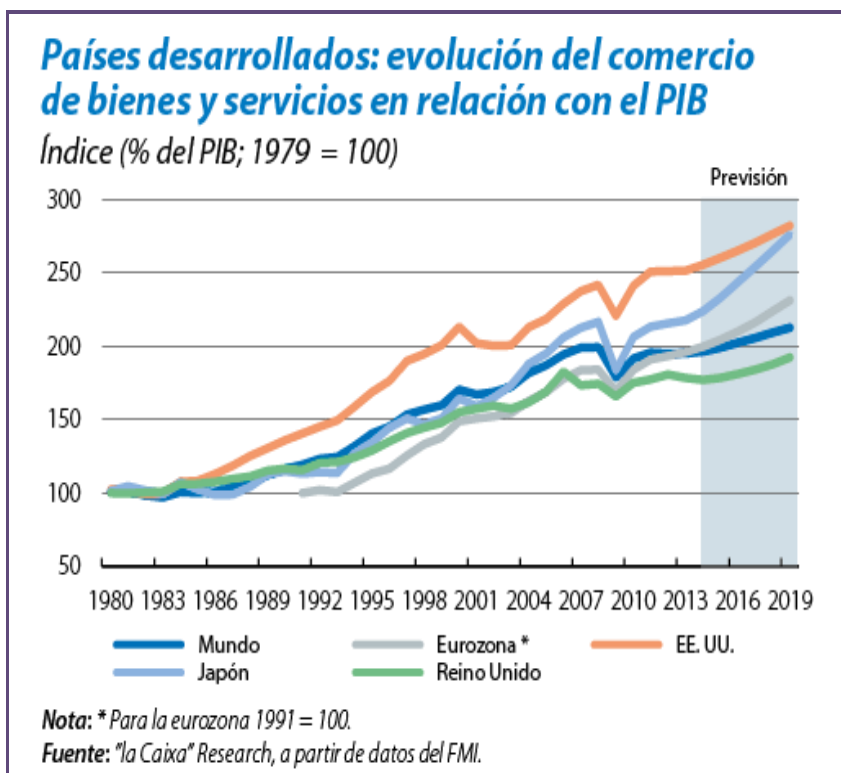
\*\* Promedio en 2014 hasta último dato disponible.

**Fuente:** "la Caixa" Research, a partir de datos de Thomson Reuters Datastream y Eurostat.

La desaceleración del comercio no es alarmante, pero sí notable y generalizada: se observa tanto en los principales países desarrollados como en los emergentes. Destaca la desaceleración de las exportaciones que ha

tenido lugar en EE. UU., a pesar de que en este caso los factores meteorológicos adversos jugaron un papel decisivo. Entre los años 2010 y 2013, la tasa de crecimiento intertrimestral promedio de las exportaciones de bienes y servicios se situó en el 1,3%, mientras que en el 1T 2014 se produjo un descenso del 2,3%.

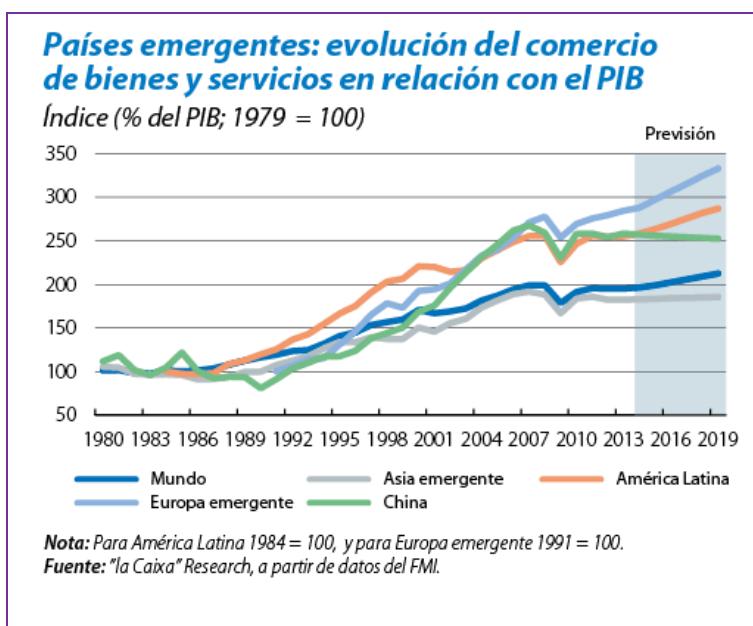
La evolución de las exportaciones es bastante volátil a corto plazo y, por lo tanto, los datos de los últimos meses podrían enmarcarse dentro de estos movimientos erráticos que a menudo se producen. Sin embargo, es interesante apuntar que, en determinados países, la velocidad de crecimiento de las exportaciones ha modificado su patrón habitual durante los últimos trimestres.



Históricamente, la tasa de crecimiento de las exportaciones, en términos reales, era superior a la del PIB. Las ganancias de eficiencia que aportaba una mayor integración de la actividad productiva de un país a la cadena de valor global eran claves para sustentar el crecimiento de la actividad. Sin embargo, en los años 2012 y 2013, a nivel global, la tasa de crecimiento de las exportaciones fue casi la misma que la del PIB, un fenómeno prácticamente inaudito durante los últimos 30 años.

Los principales responsables del cambio de tendencia son, sobre todo, EE. UU. y China (segunda y primera potencia exportadora, respectivamente). En el caso estadounidense, este se interpreta como un suceso temporal, ya que se debe al fuerte repunte de la demanda interna durante los últimos años una vez mejoró la confianza en la capacidad de crecimiento de la economía. En el caso de China, en cambio, podríamos encontrarnos ante un fenómeno de más largo recorrido: el cambio de modelo que el nuevo ejecutivo está impulsando para reequilibrar las fuentes de crecimiento, con un mayor protagonismo de la demanda interna. Según previsiones del FMI, ello hará que en los próximos años el crecimiento de las **exportaciones de China sea muy similar al de su PIB, o incluso inferior.**

Más allá del caso de China, y de los vaivenes temporales típicos en las series de comercio internacional, es difícil pensar que el comercio internacional deje de ser uno de los principales ejes sobre los que se vehiculan las ganancias de productividad globales y, por lo tanto, el crecimiento. Pero se deberá seguir su evolución con detenimiento.



## La carga cada vez en mayor riesgo por delitos informáticos

[Fuente: RM-Forwarding 30/06/2014](#)



La mayor sofisticación en los sistemas informáticos de las empresas también trae beneficios a aquellos con intenciones criminales.

El sector del transporte de mercaderías corre cada vez mayor riesgo a causa de ciber-delincuentes que apuntan a los transportistas, terminales y otros operadores para acceder a los datos sobre las cargas de alto valor y susceptibles, advirtió el TT Club en la conferencia TOC Europe Container Supply Chain realizada en Londres.

Mike Yarwood del TT Club dijo en la conferencia que, a medida que la ciber-tecnología está disponible cada vez más ampliamente, está apareciendo un mayor riesgo para el legítimo comercio, que expone a los operadores de la cadena de suministro a daños económicos y comerciales.

Comentó que los avances en los sistemas de TI indudablemente traen mayores oportunidades de lograr mitigar su exposición a robos y fraudes a los transportistas, operadores de transporte e instalaciones de carga y descarga, pero también, esta mayor sofisticación trae beneficios a aquellos con intenciones criminales. Yarwood advirtió que había numerosos ejemplos de los crecientes peligros que plantean los ciber-delincuentes, que apuntan a los operadores de la cadena de suministro mediante el hackeo de sistemas informáticos que afectan a las empresas, organizaciones e individuos.

Los datos y la información obtenidos a menudo fueron utilizados para centrarse en las cargas de alto valor y susceptibles.

El TT Club señala que es necesario observar y analizar la naturaleza y efecto de tales ciber-crímenes. Informaron además que su experto en seguros Mike Yarwood realizó un particular estudio de lo que él describe como, “una tendencia de rápido crecimiento”.

Yarwood dijo en la conferencia: “Vemos que los incidentes parecen ser, en principio, un pequeño robo en locales de oficina; el daño parece ser mínimo ya que nada es eliminado físicamente. Sin embargo, posteriores y más profundas investigaciones de estos incidentes, revelaron que los “ladrones” en realidad estaban instalando spyware dentro de la red informática del operador”.

Los blancos más comunes son generalmente los dispositivos personales de los individuos, donde la seguridad informática no es la más adecuada, observó.

Dijo que los hackers a menudo hacen uso de las redes sociales para apuntar al personal operativo que viaja frecuentemente y a los conductores de camiones, para así determinar rutas y patrones de estacionamiento nocturno.

El tipo de información que se busca y extrae de los sistemas puede ser la que permita liberar los códigos para los contenedores de las terminales o las contraseñas para descubrir las instrucciones de entrega, dijo Yarwood. “En los casos descubiertos hasta la fecha, hubo un aparente enfoque en containers individuales específicos, en estos casos hubo intentos de realizar un seguimiento de las unidades a través de la cadena de suministro hacia el puerto de destino”, explicó.

“Tal seguimiento sistemático está acompañado del objetivo de comprometer los sistemas IT de la terminal para, tener acceso o generar códigos de liberación para esos contenedores específicos.



Se sabe que de esta forma, los delincuentes se dirigieron a los contenedores con drogas ilegales, sin embargo estos métodos también tienen un mayor alcance para facilitar los robos de carga de alto valor y la trata de personas”.

Yarwood y el TT Club destacaron a los operadores de la necesidad de estar atentos, y dijeron que, con simplemente identificar el valor de los datos en poder de una organización o individuo, ya se tiene un punto de partida para poder evaluar la potencial exposición a los delitos informáticos.

“La conciencia es a menudo el primer paso”, comentó Yarwood. “La educación de los empleados en todas las disciplinas de la organización es fundamental, haciendo que tomen conciencia de las políticas de gestión de riesgos diseñadas para defender la organización de la delincuencia cibernética.

A menudo, el nivel de la amenaza depende de la propia cultura de una organización’, concluyó.

## **‘Many South American terminals lack energy consumption policies’**

[By Guillermo Háskel - Herald Staff – 16/06/2014](#)

Container trade in regional ports has grown from 10.4M TEUs in 1997 to 43M in 2012, with reefer cargo among fastest-growing sectors, ECLAC says

Latin American and Caribbean containerized trade has quadrupled over the last 15 years, sparking a sharp increase in port power demand, but many regional terminals still have only a limited knowledge of energy consumption, the United Nations warn.

Despite the trade increase — to a large extent due to an export boom with Asia — energy efficiency measures are barely present in the region’s ports and terminals, the Santiago-based UN Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC) said.

ECLAC surveyed 13 ports from Argentina, Chile, Paraguay and Uruguay accounting for about 70 percent of containers throughout the Southern Cone, excluding Brazil.



*Jens Froese, of the School of Engineering and Science of the Jacobs University, Bremen, Germany and Kieserling-Stiftung Distinguished Professor of Maritime Logistics (left), discuss maritime logistics issues with Svenja Töter, from Germany’s Fraunhofer Centre for Maritime Logistics and Services CML, on May 27 in Buenos Aires, before both attended an ECLAC meeting in Santiago de Chile on May 30.*

An initial finding was that terminal operators had very little knowledge of the subject of energy consumption, or of records of historic energy consumption in their terminals.

In several cases, specific energy consumption source monitoring was not installed. This was particularly the case in smaller ports and terminals, which were not acquainted with energy consumption measurements.

While collecting the data, significant time had to be invested in

explaining to the terminals the relevance of the topic and the way, said the report, the first worldwide publication on energy consumption patterns in South American container terminals.

International experts gathered late last month with port and energy industry officials in Santiago to discuss the challenges from reefer cargo (refrigerated perishable goods).

The seminar resulted in a highly professional exchange of needs and opportunities to increase energy efficiency of container terminals and it was agreed to further develop technical and operational solutions under the leadership of ECLAC, Svenja Töter, from Germany's Fraunhofer Centre for Maritime Logistics and Services CML, and Jens Froese, of the Jacobs University, Bremen, told the Herald.

The ECLAC report proposes a six-point action plan: 1) Ports and terminals should install monitoring systems to assess energy consumption and its costs; 2) Identify energy consumption sources; 3) Formulate energy efficiency plans; 4) Coordinate measures especially focusing on processes with high energy reduction potential; 5) Obtain energy efficiency certificates; and 6) Formulate long-term strategies, especially if an expansion or electrification of the port or terminal is planned.

The report was produced by ECLAC's Gordon Wilmsmeier and Ann-Kathrin Zotz; Green EFFORTS, a project co-funded by the European Commission, Andreas Meyer and Professor Froese.

ECLAC said that the views expressed in the research reflect the points of view of the authors and not necessarily the opinion of the international agency.

### **Container trade boom**

Since the 1990s, Latin American and Caribbean countries have been experiencing a robust and sustained growth which has increased and altered the patterns of energy demand for freight logistics, both within the region and in its interaction with global markets.

More than 95 percent of South America's exports is moved through ports.

Therefore, ports' energy consumption is increasingly relevant for the competitiveness and sustainability of infrastructure services and the transport and logistics sector, the ECLAC said.

"Energy efficiency strategies are urgently needed to improve competitiveness."

Energy consumption of Latin America's transport sector surpassed two billion tons of oil equivalent, representing one-third of the regional energy matrix.

At the same time, the sector's energy consumption rose to 35 percent in 2010 from 27 percent in 1990.

On average, 70 percent of the energy used in Latin American ports comes from fossil fuels and the balance from electricity. The current trend in the sector towards total electrification of operations must be planned together with the energy sector, the report said.

Container trade in the region's ports grew from 10.4 million units (TEUs) in 1997 to 43 million in 2012. As a result, reefer trade puts extra pressure on energy consumption, in addition to the energy required for regular port operations.

The traffic of refrigerated containers with perishable goods in South American ports has grown considerably in recent years, especially as a result of increased South-South trade, putting energy security at risk.

Reefer cargo, one of the fastest-growing segments, requires constant refrigeration and consumes a significant amount of energy and, as a result, puts extra pressure on efficient energy consumption, in addition to the energy required for regular port activities and operations. However, only one port in the area, that of Arica, in Chile, has been certified with the ISO 50001 energy efficiency standard.

### **Increasing government awareness**

Governments are increasingly focusing on and pressuring for more climate-friendly strategies. But these initiatives and policies usually focus on emissions as a symptom of industrial activity, rather than on the causes, of which energy consumption is one, the report said. It quoted María Belén Espiñeira, President of the Argentine chapter of the Women's International Shipping and Trading Association (WISTA): "It is good to know that there is an increasing awareness among private companies, and that they are taking action... We hope that as from now, there is also action from the public sector to provide guidelines. The (Argentine) government seems to have started taking some action now." (Herald, July 29, 2013).

### **Ports efficiency**

Very strong interest was shown from terminal operators and stakeholders, who are becoming aware of the unused potential of measures for improvement. The main challenge is to identify energy sources and usage time.

However, programmes for comprehensively measuring energy efficiency and consumption by source are absent in the majority of ports and terminals, while the identification and implementation of strategic measurements for improving energy efficiency still do not include all process domains. Discussions with stakeholders in South America and in Europe, such as the European Union's Green EFFORTS project, among others, have revealed the lack of a standardized method for measuring and allocating energy consumption and greenhouse gas (GHG) emissions, and of energy efficiency key performance indicators. As a result, the benchmarking and control of energy consumption and efficiency is not possible at present.

### **Carbon footprint**

Ports and terminals should be accountable for the energy they use, the report says, adding that a set of measuring and reporting standards, each focusing on different aspects, is available: the Greenhouse Gas Protocol, adopted by ISO 14064-1, the CEN 16258, and ISO 50001. Areas for improvements are identified together with appropriate energy performance indicators and targets. These are then used to develop and implement an energy action plan.

For example, a European terminal handling 1.6 million TEUs was estimated to consume about 12 million kilowatt hours (kWh) of electricity and 3.1 million litres of diesel per year, it added, quoting Töter and Froese. The former is equivalent to the energy generated by two 1.5 MW wind turbines per year. To understand the sources of energy consumption, container port operations need to be split in process clusters. The authors differentiate between clusters: quay cranes, lighting, buildings, cooling (reefers), horizontal operations in container handling, and others. However, greater disaggregation is necessary in order to fulfill customer expectations regarding the calculation of a carbon footprint.

### **Looking beyond energy consumption**

Comprehensive work related to environmental issues has been carried out on ballast water, waste, scrapping/recycling and emissions but the CO<sub>2</sub> footprint is now pre-eminent on the regulatory and political agenda. However, port and terminal operators are still trying to understand the details and the patterns of energy consumption in their installations, the report said.

"Continually rising energy costs increasingly have come to the attention of terminal and port operators... This provides a good opportunity to raise awareness of energy consumption and to discuss possibilities for achieving lower carbon footprints and lower energy bills, while at the same time achieving greater competitiveness by becoming greener and more efficient."

Benchmarking concepts for energy consumption does not mean just a simple comparison of terminals. Even if container logistics are comprehensively standardized on a global level, the operational conditions can differ widely.

### **Energy sources & consumption patterns**

Reducing fossil energy consumption through improved efficiency and electrification in ports has been perceived as part of the solution for reducing dependence on fossil fuels, in the area and elsewhere. Most of the energy used in regional ports comes from fossil fuels. Less than 30 percent of the energy used in container terminals comes from electricity.

"These findings show a huge potential for switching from fossil fuels to electricity and thus reducing emissions. On the other hand, they present a significant challenge since such a conversion would have to be mitigated through investment in the energy grid and production, in order to accommodate the new demand and demand peaks in particular."

The share of electricity is slowly increasing in most of the terminals under study. Additionally, the distribution of energy consumption clusters can vary considerably, mostly depending on the share of reefer trade, which during the fruit season can easily rise to up to 60 percent of the total electricity consumption of a terminal.

In a common terminal electricity consumption is distributed as follows: (a) reefer containers, i.e. refrigerated containers carrying deep-frozen or chilled cargo (40 percent), ship-to-shore cranes (40 percent), terminal lighting (12 percent), and administration buildings and workshops (8 percent). Fossil fuel consumption (diesel or gas) is distributed as follows: stacking operations (68 percent), horizontal transport of boxes, for example by tractor (30 percent), and other vehicle and equipment operations such as those using terminal cars and forklifts (2 percent).



## Reefer challenges

Between 2010 and 2011 the East Coast of South America (ECSA) exported more than 700,000 TEUs of refrigerated containers, with Argentina accounting for 19 percent and Uruguay seven percent. During 2010-2011, 78 percent (more than 400,000 TEUs) of the reefer exports were meat products, with chicken accounting for 73 percent, beef 14 percent and pork five percent. Fresh fruit made up 10 percent of the reefer exports (53,000 TEUs) although some estimate fresh fruit exports at 20 percent of total reefer shipments in 2010.



One of the challenges of reefer cargo is its seasonality, which causes significant variations in energy consumption, with the peaks determining the number of reefer plugs required for an efficient operation at the terminal. The peak fruit season lasts only three months and thus creates an oversupply of reefer infrastructure during the rest of the year. Additionally, reefer

cargo requires differentiation between frozen, chilled and controlled-atmosphere cargo, with energy consumption patterns that vary considerably.

Contrary to the general belief that frozen cargo consumes less energy than chilled and controlled-atmosphere cargoes, that the latter two categories require a constant energy supply because even the slightest temperature variations can impact negatively on cargo quality, the report said. Also, there are immense differences in the energy consumed when comparing dry and reefer cargo handling in all the ports and terminals surveyed. The differences resulted from the energy consumed in cooling, as opposed to not cooling the respective cargo. There were significant variations between the terminals.

Reefer cargo is often packed and delivered to terminals in containers which are not pre-cooled. A significant amount of energy is therefore required to first cool down the units to the specified temperature. This potentially jeopardizes the quality of the products, creating extra logistical costs at a later stage of the cold chain. Energy consumption per hour can exceed a tenfold variation between the best and the worst terminals.

Finally, it is generally perceived that the electrical operation of cranes is more environmentally friendly than fossil fuels, and many terminals are working to electrify their operations. While electrification poses no challenge in terms of the technical and operational aspects, full electrification can have significant impacts on grids.

## La seguridad del contenedor supera las medidas de prevención

[por Mike Corkhill](#)

Cuando futuros historiadores analicen lo que actualmente llamamos “tiempos modernos”, observarán que la humanidad se sentía más segura y más relajada en la década de 1990. Sin embargo, mientras disfrutábamos en el cálido resplandor del final de la Guerra Fría, el 11 de septiembre tuvo lugar.

Los devastadores ataques terroristas en Nueva York y Washington a comienzos del milenio dieron origen a una nueva época menos inocente, en la que el enemigo resultaba prácticamente imposible de identificar. La matanza de civiles inocentes en estas circunstancias motivó algunas reacciones decisivas. Independientemente de si coincidimos o no con las represalias tomadas y la velocidad en las que fueron implementadas, éstas nos impactan y lo seguirán haciendo por mucho tiempo.

Como la amenaza terrorista es global, el comercio marítimo fue inmediatamente identificado como una posible vía de acceso no solo para la entrega de armas nucleares, biológicas y peligrosas sino también para las personas que puedan utilizarlas.



Como medida inicial, la Organización Marítima Internacional (OMI) creó el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código ISPS) en tiempo record. El mismo fue adoptado sólo 15 meses después del infame secuestro de los aviones.

El Código ISPS, un completo conjunto de medidas para mejorar la seguridad de buques e instalaciones

portuarias, establece que garantizar dicha seguridad representa una riesgosa actividad de gestión. Debe realizarse una evaluación sobre los riesgos en cada caso en particular a fin de determinar qué medidas resultan apropiadas.

Por medio del protocolo de aceptación tácita, las naciones miembro de la OMI rápidamente acordaron implementar el nuevo instrumento. Las principales sociedades no tardaron en introducir las disposiciones del Código ISPS en sus servicios de certificación del sistema de gestión marítima, algunas incluso lo hicieron dentro de los dos años posteriores al 11 de septiembre.

En general, los puertos han presentado más dificultad que los buques en absorber el nuevo régimen debido principalmente a variaciones regionales y al hecho de que no están regulados por un régimen internacional unificado como en el caso de los buques. Se descubrió, por ejemplo, que los puertos asiáticos presentaban menos cultura en seguridad que sus pares europeos y estadounidenses. Para ellos, el temor a perder negocios en mercados occidentales resultó ser más importante para la implementación del Código ISPS que la preocupación relativa a seguridad.

Si bien los puertos en los que la seguridad no ha sido tradicionalmente una prioridad estaban dispuestos a comprometerse con el Código ISPS, encontraron varias dificultades en los costos relativos a requisitos necesarios tales como oficiales de seguridad, personal de aplicación y características físicas como iluminación, monitoreo y control CCTV. En su propia evaluación previa, el gobierno de Brasil, por ejemplo, estimó un costo de implementación del nuevo régimen para todos sus puertos en 1.3 mil millones de dólares estadounidenses.

La implicancia financiera de cumplir con los nuevos requisitos de seguridad global se han visto agravados por prioridades estadounidenses. No es de sorprender que los Estados Unidos hayan sido más susceptibles que cualquier otra nación en cuanto a temas de seguridad. Entre los mandatos unilaterales que ha propuesto se encuentran los requisitos de que todos los contenedores de llegada estadounidenses sean escaneados en el punto de partida y que se otorgue una identificación de trabajador del transporte (TWIC) a todo el personal pertinente. Los lectores electrónicos que se necesitan para verificar al titular de la credencial serán requeridos en todas las instalaciones que manejen grandes cantidades de pasajeros o cierto tipo de mercadería peligrosa.

Estados Unidos ha luchado durante varios años con los aspectos prácticos de implementar controles tan ambiciosos y el objetivo de escanear el 100% de los contenedores y TWIC aún no se ha alcanzado. Cuando se redactaron los requisitos, las tecnologías que se necesitaban para asegurar una implementación exitosa no existían. Si bien se ha realizado un importante progreso por parte de los proveedores de equipamiento en el diseño de sistemas viables, el gobierno no cree que se hayan alcanzado los estándares necesarios.

En las últimas semanas, se postergó por dos años la fecha propuesta para la entrada en vigencia de la disposición federal que exige el escaneo de la carga transportada por vía marítima con destino a los Estados Unidos de América frente a amenazas nucleares y radiológicas. Al mismo tiempo, el Departamento de Seguridad Nacional planteó que su propia capacidad para cumplir completamente con el mandato, incluso en el largo plazo, es dudosa. Además señaló que el esquema es altamente costoso y, a su criterio, no sería el mejor uso de los recursos de los contribuyentes para lograr las necesidades de seguridad portuaria y nacional.

Se han realizado varios estudios relacionados con la escala y ritmo de la implementación del Código ISPS a nivel mundial. La opinión general expresa que, sorprendentemente, los armadores alcanzaron un alto nivel de cumplimiento en un breve período de tiempo, al comienzo del proceso, sin considerar las consecuencias del nuevo régimen a largo plazo.

Luego del positivo período de la primera etapa de implementación, se descubrieron áreas grises en las que las disposiciones del Código coincidían y, en algunos casos, comprometían, las medidas de seguridad establecidas en otras convenciones tales como el Código Internacional de Gestión de Seguridad Operacional del Buque (Código ISM) y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW 95). Estos inconvenientes surgieron principalmente debido a que la finalización de los trámites inherentes al cumplimiento del Código ISPS puede hacer prácticamente imposible que se alcancen en forma simultánea los diferentes estándares establecidos para el personal, horas de trabajo y períodos de descanso.

También se determinó que varias disposiciones en el Código original estaban abiertas a interpretación o basadas en suposiciones erróneas. Al analizar nuevamente el Código, la comunidad marítima convino que la función principal del instrumento no es generar más trabajo al navegante al abrumarlo con más trámites, manuales y directivas.

En su lugar, las nuevas disposiciones necesitan ser simples y estar respaldadas por un régimen de capacitación que minimice el riesgo de confusión entre la gente de mar, trabajadores portuarios y oficiales encargados del control portuario. Asimismo, las normas necesitan estar alineadas y cumplir con estándares de seguridad ya existentes. Este régimen simplificado también podría ayudar en la lucha contra el robo que resulta tan **endémico** en numerosos puertos.

Los operadores de buques contenedores rápidamente señalaron que la declaración errónea de mercadería en contenedores es un problema más real que la amenaza de que algún contenedor pueda llevar algún material apenas detectable que pueda ser utilizado para crear bombas. La base de datos sobre incidentes de contenedores del Sistema de Notificación de Información de la Mercadería (CNIS) en la industria de los porta contenedores, que fue establecido en 2011, ha destacado una tendencia y reafirma algunas inquietudes relativas a la seguridad.

Cada año se registran aproximadamente 130 millones TEU de movimientos de contenedores y la gran mayoría no presentan incidentes. Sin embargo, cuando ocurre un accidente en un buque contenedor, las consecuencias pueden ser devastadoras. El fuego y explosiones que tuvieron lugar en la carga transportada en contenedores en el *Aconcagua*, *CMA Djakarta*, *Hanjin Pennsylvania* y *Hyundai Fortune*, por ejemplo, resultaron cada uno en daños superiores a los USD 75 millones. Los incidentes tanto del *Hanjin Pennsylvania* como del *CMA Djakarta* implicaron la muerte de al menos un miembro de la tripulación.



Un análisis sobre los incidentes en contenedores durante los últimos años ha demostrado que más del 20% incluyó carga declarada incorrectamente. Muchos transportistas de mercaderías peligrosas se ven tentados a declarar erróneamente sus envíos a fin de evitar trámites y recargos requeridos extra. Los cuatros incidentes previamente mencionados, que tuvieron lugar entre 1998 y 2006, involucraron mercaderías peligrosas declaradas incorrectamente.

Las declaraciones incorrectas también pueden implicar subestimar el peso del contenedor y sus contenidos. Si bien el grado en el que el exceso de peso es responsable por los incidentes que involucran buques y vehículos terrestres en las terminales es muy debatido, la mayoría de las investigaciones sobre el colapso en la carga de los buques contenedores y la pérdida de contenedores por la borda revela que la declaración incorrecta ha sido un factor determinante.

Si bien la contribución del sobrepeso de contenedores a la falla estructural del casco del *MSC Napoli* y la posterior varadura del buque en la costa sur del Reino Unido en enero de 2007 nunca fue categóricamente demostrada, se determinó que el buque llevaba una considerable cantidad de “declaraciones inferiores”.

Las asociaciones de armadores han presionado a la OMI para que sea una condición para estibar un contenedor cargado a bordo del buque que el buque y las instalaciones portuarias presenten, además del peso declarado por el transportista, el peso real verificado del contenedor. La decisión de mayo de 2014 por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización de convertir esta medida en obligatoria marcó el éxito de la iniciativa. El cambio necesario del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) entrará en vigencia en julio de 2016.

Indudablemente, esta causa estará apoyada por un cambio en el énfasis tecnológico durante los dos próximos años. En lugar de emplear tiempo en el dudoso objetivo relativo al escaneo de todo el interior de los contenedores, la experiencia demuestra que sería mejor concentrarse en una tarea menos onerosa y más beneficiosa que ayude a determinar el peso real del contenedor. El progreso para minimizar las declaraciones de mercaderías peligrosas podría convertirse en un útil resultado de la redirección de dicha aptitud.

**Nota del Editor:** Mike Corkhill es periodista técnico y asesor especializado en el transporte de combustible, gas y químicos, incluyendo la navegación de petroleros y la logística de químicos. Arquitecto Naval calificado, ha escrito libros sobre LNG, LPG, buques tanque para productos químicos y actualmente es el Editor de LNG World Shipping. **Los artículos publicados escritos por colaboradores externos no reflejan necesariamente las opiniones o políticas de BIMCO.**

## **Presidente Correa: "Estudio indica que el nuevo puerto debe estar en Posorja"**

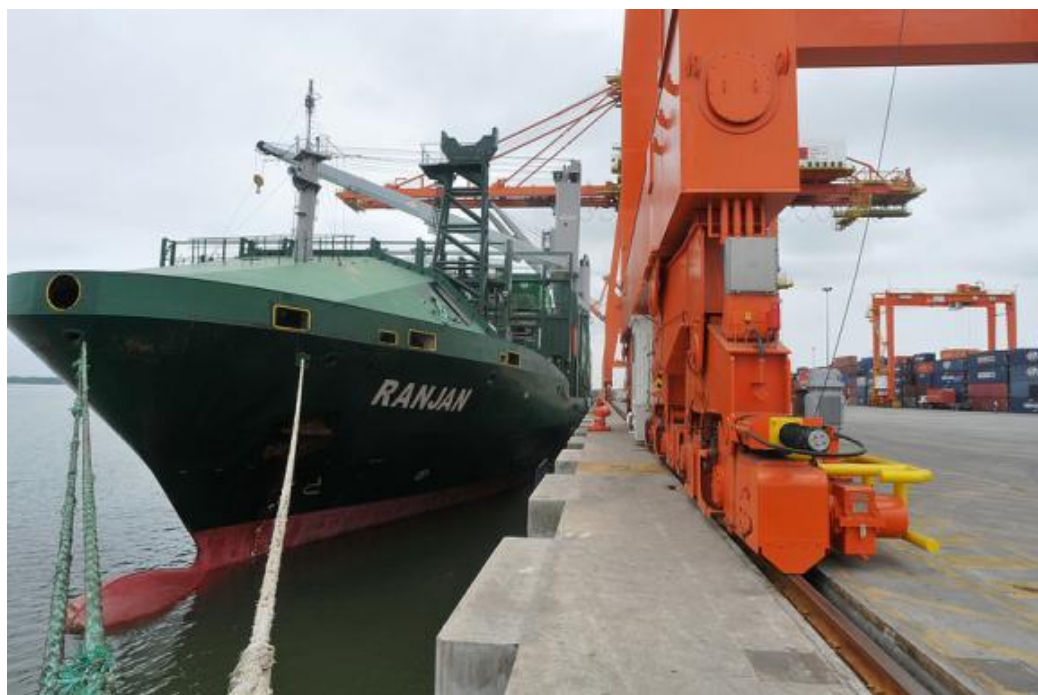
Fuente: EL UNIVERSO (Ecuador). Por: Lcda. Karla López - [klopez@camae.org](mailto:klopez@camae.org) - 18.06.2014

El presidente del Ecuador, Rafael Correa, manifestó su interés de que el nuevo puerto de Guayaquil, esté ubicado en la parroquia de Posorja.

“Hemos terminado los estudios para determinar el mejor lugar para el puerto de aguas profundas. Esto lo ha hecho una empresa internacional (...) y esa empresa, en base a estudios técnicos, ha determinado que el nuevo puerto debe estar ubicado en el sector de Posorja”, señaló el presidente.

En noviembre pasado, el gobierno contrató a la empresa extranjera Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (Isdefe) para que realice estudios a fin de “identificar el emplazamiento idóneo de un puerto exterior en la provincia de Guayas...”, según las especificaciones adjuntas al contrato.

Durante su intervención, Correa agregó que “ya hay tres empresas mundiales interesadas en invertir en ese puerto” y sostuvo además que “no tenemos ningún problema que sea inversión privada, inversión mixta o inversión pública. Lo importante es que se haga rápido”.



Además, el presidente cuestionó la contribución de los puertos privados al Estado. “Ya vamos a entrar a hacer auditoría a estos puertos privados y a exigir que contribuyan de mejor manera al Estado, que es el que mantiene el canal de entrada”, señaló.

Puntualizó que los puertos privados debiesen servir para el movimiento de carga vinculada a la empresa a la que pertenezcan, pero actualmente también han desarrollado servicios y con ellos hacen competencia al puerto de Guayaquil. Al respecto, puntualizó: “pero competencia desleal, porque el puerto de Guayaquil tiene otros gastos, otras contribuciones, etcétera. Y esos señores solo pagan el 5% de su ingreso al Estado”, remarcó.

El mandatario también hizo referencia a negociaciones con la empresa Contecon, concesionaria del puerto de Guayaquil, para la reducción de tarifas a los exportadores. Manifestó que la empresa cobraba tasas muy altas a los exportadores. “La buena noticia: se ha negociado muy fuertemente con Contecon y esas tarifas bajarán al menos un 10%”, expresó.

## **Sin timonel ni capitán: crearán barcos que se manejarán a control remoto**



[Clarín 05/07/14 Marcelo Bellucci](#)

Aunque el concepto de drones está asociado a un avioncito a control remoto, esta misma tecnología, pero a gran escala, será implementada en la industria del transporte marítimo, para que grandes planchas de acero cargadas de containers surquen los mares sin tripulación, comandados por un capitán que guía la nave desde una gran pantalla a kilómetros de distancia. El proyecto de investigación para crear estos buques se llama Navegación Marítima No tripulada a través de Redes de Inteligencia (MUNIN)

y está financiado por la Comisión Europea.

La tecnología, que se pondrá a prueba en un barco real frente a la costa de Alesund (Noruega) en los próximos meses, se usará sólo en los buques que transportan carga a granel, no en los de pasajeros. “La verdadera ventaja estará en los buques tanque y cargueros de altura, en los que el control remoto puede reducir los costos operativos hasta un 30%”, explica Oskar Levander, responsable de innovación y tecnología marinas de Rolls Royce.

El sistema funcionará igual que un dron. Desde una oficina continental se dirige el barco y gracias a sensores y cámaras instaladas en el puente de mando se conseguirán vistas en 360 grados. Los capitanes –cada uno podrá controlar unos 10 barcos– pasarán de la cabina de navegación a oficinas desde las que se avistan las flotas de buques en pantallas similares a las de los centros de control de tráfico aéreo.

Otra de las ventajas que cita el contratista militar Rolls Royce –que en 1974 se desvinculó de la firma automovilística– es que estos drones de carga marinos, al carecer de tripulación, también elimina parte de su estructura, lo que implica que pueden ser más ligeros y consumir un 15% menos de combustible.



Desde lo estructural, se eliminará la necesidad de calefacción, aire acondicionado, sistemas de cloacas y botes salvavidas, liberando más espacio para la carga. También llevará a que se rediseñen los barcos, descartando el puente de navegación, los pasamanos y los puntos de acceso, lo que permite obtener un diseño más depurado y les hace la vida más difícil a los piratas.

Según se detalla en la página oficial del proyecto, uno de los conflictos actuales es dar con personal idóneo: “El transporte marítimo europeo se enfrenta a una falta de personal embarcado”. Una de las razones es la elevada cantidad de tiempo que la tripulación debe pasar lejos de su familia y amigos.

A esto se le suma que, según las estadísticas, el 75% de los siniestros marítimos ocurre por errores humanos, especialmente debido a la fatiga de la tripulación, algo que podría evitarse con la automatización de los navíos.

Otro de los puntos a favor es que “al eliminar la tripulación, se reduce el interés de los piratas porque ya no pueden tomar rehenes. Incluso cuando suban a bordo, ¿qué van a hacer?”

Se puede desactivar el barco en forma remota. Podrán sentarse en el barco en medio del mar pero no tironearlo. Uno puede llevarlos hasta la base militar más cercana”, indica Levander.



Sin embargo, el futuro que promete Rolls Royce no llegará pronto, y muchos advierten que pasarán más de 10 años antes de que la legislación esté lista para poner en marcha estos proyectos, que por ahora solo serían posible a pequeña escala y de forma local, si algún país se anima a legislar sobre ellos y poner las condiciones necesarias.

Las normativas actuales definen el número de tripulantes que se deben embarcar, según el tonelaje del barco y la distancia que va a recorrer. La cuestión no responde a un capricho oceánico sino que el agua de mar, al ser un elemento tan corrosivo, puede deteriorar algún engranaje o maquinaria. Para tal fin, se hace imprescindible contar con personal que pueda resolver averías o problemas mecánicos en un lapso prudencial.

## Ranking de puertos 2013 en Latinoamérica y el Caribe

Fuente: [RM-Forwarding 26/06/2014](#)

Detallamos el Ranking de puertos 2013, por movimiento de contenedores, publicado por la CEPAL para los puertos de Latinoamérica y el Caribe.



Dentro del Ranking de puertos del 2013 para las terminales de Latinoamérica y el Caribe, al igual que períodos anteriores, tanto el crecimiento, como ahora la desaceleración y caída de la actividad presenta diferencias, según el país, puertos y terminales.

Freeport (24,8%) y La Habana (10%) son los únicos puertos de contenedores que presentan crecimiento en la región del Caribe.

Los puertos de Itapoá (72,1%) y Chibatão (32,6%) en Brasil son los que registran mayor crecimiento en ese país.

Igual situación de crecimiento se aprecia en Argentina, donde la terminal de Zarate registró un aumento de un 35,8% y Buenos Aires un 7,7%.

Los mayores crecimientos de la región los anotó el puerto de Caldera en Costa Rica con un 246%. Los puertos chilenos de Angamos (11%), Arica (12,2%), Coronel (135%) y San Antonio (11,9%) anotan cifras positivas.

Las mayores caídas en la actividad la sufrieron los puertos de Sao Francisco do Sul (-37,2%), Vitoria (-30,6%) y Rio de Janeiro (-18,3%) en Brasil, San Vicente (-22,6%) en Chile, Barranquilla (-14,0%) en Colombia, Lázaro Cárdenas (-15,4%) en México y Haina (-19,0%) en República Dominicana.

| Rkg. | Puerto       | País        | 2011      | 2012      | 2013      | Variación 2013/<br>2012 |
|------|--------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-------------------------|
| 1    | Colón        | Panamá      | 3,371,714 | 3,518,672 | 3,374,009 | -4.1%                   |
| 2    | Santos       | Brasil      | 2,985,922 | 2,961,426 | 3,221,348 | 8.8%                    |
| 3    | Balboa       | Panamá      | 3,232,265 | 3,304,599 | 3,187,387 | -3.5%                   |
| 4    | Manzanillo   | México      | 1,762,508 | 1,992,176 | 2,136,157 | 7.2%                    |
| 5    | Cartagena    | Colombia    | 1,853,342 | 2,205,948 | 1,987,864 | -9.9%                   |
| 6    | Callao       | Perú        | 1,616,165 | 1,817,663 | 1,856,020 | 2.1%                    |
| 7    | Buenos Aires | Argentina   | 1,851,687 | 1,656,428 | 1,784,800 | 7.7%                    |
| 8    | Kingston     | Jamaica     | 1,756,832 | 1,855,425 | 1,703,949 | -8.2%                   |
| 9    | Guayaquil    | Ecuador     | 1,405,762 | 1,448,687 | 1,517,910 | 4.8%                    |
| 10   | Freeport     | Bahamas     | 1,116,000 | 1,202,000 | 1,500,000 | 24.8%                   |
| 11   | San Juan     | Puerto Rico | 1,484,595 | 1,423,192 | 1,423,192 | 0.0%                    |

|           |                        |                |         |           |           |        |
|-----------|------------------------|----------------|---------|-----------|-----------|--------|
| <b>12</b> | San Antonio            | Chile          | 928,432 | 1,069,271 | 1,196,844 | 11.9%  |
| <b>13</b> | Caucedo                | Rep.Dominicana | 993,561 | 1,153,787 | 1,083,208 | -6.1%  |
| <b>14</b> | Limón-Moin             | Costa Rica     | 901,330 | 1,045,215 | 1,052,079 | 0.7%   |
| <b>15</b> | Lázaro<br>Cárdenas     | México         | 953,497 | 1,242,777 | 1,051,183 | -15.4% |
| <b>16</b> | Valparaíso             | Chile          | 973,012 | 942,647   | 910,78    | -3.4%  |
| <b>17</b> | Veracruz               | México         | 729,622 | 806,047   | 866,966   | 7.6%   |
| <b>18</b> | Buenaventura           | Colombia       | 748,305 | 850,385   | 851,101   | 0.1%   |
| <b>19</b> | Montevideo             | Uruguay        | 861,164 | 753,889   | 826,962   | 9.7%   |
| <b>20</b> | Puerto<br>Cabello      | Venezuela      | 721,500 | 845,917   | 766,813   | -9.4%  |
| <b>21</b> | Paranaguá              | Brasil         | 681,678 | 743,830   | 730,723   | -1.8%  |
| <b>22</b> | Navegantes             | Brasil         | 581,493 | 618,434   | 673,139   | 8.8%   |
| <b>23</b> | Caldera                | Costa Rica     | 168,039 | 184,315   | 638,096   | 246.2% |
| <b>24</b> | Rio Grande             | Brasil         | 618,039 | 611,133   | 626,095   | 2.4%   |
| <b>25</b> | Altamira               | México         | 547,612 | 578,685   | 597,760   | 3.3%   |
| <b>26</b> | Puerto Cortes          | Honduras       | 576,752 | 573,322   | 571,408   | -0.3%  |
| <b>27</b> | Manaus                 | Brasil         | 481,000 | 460,982   | 559,052   | 21.3%  |
| <b>28</b> | La Guaira              | Venezuela      | 467,300 | 542,710   | 502,418   | -7.4%  |
| <b>29</b> | Sto. T. de<br>Castilla | Guatemala      | 494,908 | 468,734   | 499,761   | 6.6%   |
| <b>30</b> | Itapoa                 | Brasil         | 39,544  | 270,415   | 465,323   | 72.1%  |
| <b>31</b> | San Vicente            | Chile          | 425,967 | 585,280   | 453,174   | -22.6% |
| <b>32</b> | Itajai                 | Brasil         | 438,752 | 385,193   | 402,264   | 4.4%   |
| <b>33</b> | Suape                  | Brasil         | 417,666 | 393,452   | 395,636   | 0.6%   |
| <b>34</b> | Coronel                | Chile          | 170,771 | 167,682   | 394,070   | 135.0% |
| <b>35</b> | Puerto<br>Barrios      | Guatemala      | 317,804 | 365,242   | 389,110   | 6.5%   |
| <b>36</b> | Port of Spain          | Trin. y Tobago | 379,837 | 365,895   | 381,232   | 4.2%   |
| <b>37</b> | Rio de<br>Janeiro      | Brasil         | 415,446 | 437,205   | 357,350   | -18.3% |
| <b>38</b> | Itaguai<br>/Sepetiba   | Brasil         | 183,601 | 332,195   | 354,952   | 6.9%   |
| <b>39</b> | Puerto<br>Quetzal      | Guatemala      | 363,684 | 324,506   | 322,690   | -0.6%  |
| <b>40</b> | Haina                  | Rep.Dominicana | 352,340 | 379,632   | 307,672   | -19.0% |
| <b>41</b> | Salvador               | Brasil         | 242,758 | 251,566   | 273,334   | 8.7%   |
| <b>42</b> | La Habana              | Cuba           | 246,773 | 240,000   | 263,886   | 10.0%  |
| <b>43</b> | Iquique                | Chile          | 237,758 | 245,290   | 244,565   | -0.3%  |
| <b>44</b> | Arica                  | Chile          | 170,110 | 182,039   | 204,174   | 12.2%  |
| <b>45</b> | Jarry                  | Guadalupe      | 165,093 | 211,871   | 198,142   | -6.5%  |
| <b>46</b> | Oranjestad             | Aruba          | 169,719 | 167,948   | 191,838   | 14.2%  |
| <b>47</b> | Vitoria                | Brasil         | 280,262 | 270,408   | 187,576   | -30.6% |
| <b>48</b> | Acajutla               | El Salvador    | 160,069 | 160,982   | 180,634   | 12.2%  |
| <b>49</b> | Zárate                 | Argentina      | 107,928 | 132,831   | 180,403   | 35.8%  |
| <b>50</b> | Port au Prince         | Haití          | 189,028 | 164,720   | 171,911   | 4.4%   |
| <b>51</b> | Paita                  | Perú           | 153,653 | 170,855   | 169,662   | -0.7%  |
| <b>52</b> | Barranquilla           | Colombia       | 148,093 | 179,652   | 154,505   | -14.0% |
| <b>53</b> | Pecem                  | Brasil         | 190,656 | 149,103   | 149,572   | 0.3%   |

|    |                 |                |         |         |         |        |
|----|-----------------|----------------|---------|---------|---------|--------|
| 54 | Puerto Angamos  | Chile          | 158,323 | 134,162 | 148,973 | 11.0%  |
| 55 | Ensenada        | México         | 132,727 | 140,468 | 131,054 | -6.7%  |
| 56 | Santa Marta     | Colombia       | 87,320  | 117,772 | 129,466 | 9.9%   |
| 57 | Lirquén         | Chile          | 314,956 | 143,635 | 126,244 | -12.1% |
| 58 | Paramaribo      | Surinam        | 97,335  | 103,961 | 108,020 | 3.9%   |
| 59 | Antofagasta     | Chile          | 88,213  | 90,232  | 100,564 | 11.5%  |
| 60 | Puerto Castilla | Honduras       | 85,892  | 90,586  | 96,438  | 6.5%   |
| 61 | Corinto         | Nicaragua      | 80,075  | 89,537  | 91,868  | 2.6%   |
| 62 | Fortaleza       | Brasil         | 57,011  | 58,928  | 78,256  | 32.8%  |
| 63 | Esmeraldas      | Ecuador        | 66,764  | 86,687  | 77,621  | -10.5% |
| 64 | Bridgetown      | Barbados       | 77,051  | 72,163  | 74,923  | 3.8%   |
| 65 | São Francisco   | Brasil         | 177,793 | 115,868 | 72,801  | -37.2% |
| 66 | Maracaibo       | Venezuela      | 58,300  | 75,728  | 71,202  | -6.0%  |
| 67 | Guanta          | Venezuela      | 58,500  | 70,794  | 65,355  | -7.7%  |
| 68 | Progreso        | México         | 61,925  | 64,229  | 64,928  | 1.1%   |
| 69 | Georgetown-Cay. | Islas Caimán   | 44,766  | 45,400  | 50,610  | 11.5%  |
| 70 | Santo Domingo   | Rep.Dominicana | 34,382  | 117,355 | 48,757  | -58.5% |
| 71 | Vila do Conde   | Brasil         | 33,528  | 37,308  | 40,912  | 9.7%   |
| 72 | Puerto Plata    | Rep.Dominicana | 214,900 | 228,231 | 38,454  | -83.2% |
| 73 | El Guamache     | Venezuela      | 28,900  | 34,692  | 35,885  | 3.4%   |
| 74 | Vieux Fort      | Santa Lucia    | 33,048  | 45,668  | 35,639  | -22.0% |
| 75 | Natal           | Brasil         | 19,405  | 27,837  | 35,519  | 27.6%  |
| 76 | Rosario         | Argentina      | 49,819  | 29,532  | 32,239  | 9.2%   |
| 77 | Bahía Blanca    | Argentina      | 31,196  | 27,340  | 31,448  | 15.0%  |
| 78 | Castries        | Santa Lucia    | 29,550  | 29,163  | 28,776  | -1.3%  |
| 79 | Mazatlán        | México         | 22,744  | 39,263  | 28,094  | -28.4% |
| 80 | Punta Arenas    | Chile          | 27,836  | 32,211  | 26,781  | -16.9% |



## Se inaugura la planta de celulosa “Montes del Plata”, la mayor inversión privada en la historia del Uruguay

En el acto de inauguración de la planta de celulosa de Montes de Plata en la ciudad de Conchillas se contó con la presencia del presidente José Mujica y autoridades de gobierno, Luis María Rodríguez, gerente general de Montes del Plata, dijo que la planta prevé producir 1.300.000 toneladas de celulosa, pero en algunos casos podrá producir hasta 1.450.000 toneladas, cifra que ya ha sido autorizada por el gobierno.

Rodríguez señaló que la planta contará con dos muelles: uno de ellos, el Oceánico, ya está inaugurado y el otro, Barcazas, quedará inaugurado a fin de año.

La planta cuenta con más de 700 puestos de trabajo permanentes, y en los momentos picos de su construcción, los trabajadores de la construcción llegaron a ser 6.000.



El gobierno proyecta que la actividad de Montes del Plata permitirá sostener parte del crecimiento en 2014. Es que el complejo se prevé que sume US\$ 844 millones al Producto Interno Bruto.

La inversión de Montes del Plata surge de una asociación de la sueco finlandesa Stora Enso y la chilena Arauco y se trata del mayor desembolso privado en la historia del país con más de US\$ 2.000 millones.

Asimismo el complejo tendrá una planta generadora de energía que aportará a la red nacional hasta 80 MW, transformando biomasa de manera renovable y sustentable.

