

CONFERENCIA INTERNACIONAL INGENIERIA NAVAL, PESCA Y OFFSHORE EN EL AMBITO MARITIMO Y FLUVIAL

**OMI LANZÓ HERRAMIENTA ONLINE
PARA NOTIFICAR LOS DATOS DE
FORMA MÁS EFICIENTE EN LA
CADENA LOGÍSTICA**



CONFERENCIA INTERNACIONAL
**INGENIERÍA
NAVAL,
PESCA Y OFFSHORE
EN EL ÁMBITO
MARÍTIMO Y FLUVIAL**
REUNIÓN DE DIRECTORES IPIN AMÉRICAS

IPIN PERÚ
LIMA JUNIO 2020

Se trata del Compendio de la OMI, que simplificará el comercio transfronterizo. 15 de noviembre de 2019

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

Para apoyar esa labor, la OMI publicó online y de forma gratuita, una herramienta de gran importancia utilizada por los desarrolladores de software para crear sistemas para el intercambio electrónico los datos pertinentes. Se trata del Compendio de la OMI, un manual de referencia que contiene conjuntos de datos, así como la estructura y las relaciones entre ellos.

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

Desde la OMI destacaron que esta iniciativa en general ayuda a simplificar el comercio transfronterizo y facilita que la cadena logística sea más eficiente, para los más de 10.000 millones de toneladas de bienes que se comercializan por vía marítima anualmente en todo el mundo. Cabe mencionar que la OMI no es la única organización que se ocupa del intercambio electrónico de datos en el transporte marítimo.

Dado que otros organismos como la Organización Mundial de Aduanas, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y la Organización Internacional de Normalización, han alineado sus propias estructuras de datos con el Compendio de la OMI para promover la armonización.

Por MundoMarítimo

ESTÁNDAR DE DESEMPEÑO DE LAS LÍNEAS NAVIERAS

Análisis de CIRRELT sobre tiempo de permanencia de naves en puerto. 11 de noviembre de 2019.

Intentar determinar un estándar de desempeño para las líneas navieras contenerizadas es casi imposible. Hay muchos factores que definen el desempeño de una nave e incluso una misma nave puede variar su desempeño dependiendo de las rutas y puertos involucrados. Sin embargo, el reporte sobre tiempos de permanencia de naves en puerto: análisis comparativo de navieras de contenedores “Ship Turnaround Times in Port: Comparative Analysis of Ocean Container Carriers” del centro de investigación interuniversitario de redes de negocios, logística y transporte CIRRELT de Canadá, escrito por Claude Comtois & Brian Slack, parece haber desarrollado una manera de identificar un estándar de desempeño independiente de la actividad portuaria general. “Se indican un amplio rango de puntuaciones, donde varias navieras registran puntajes de ATTs (tiempo de permanencia promedio) relativamente más largos, incluyendo CMA-GGM, APL y UASC mientras que Evergreen, Yang Ming y Maersk registran los tiempos más cortos (y los mejores). Los resultados sugieren que las navieras juegan una parte importante en los tiempos de permanencia en los puertos. Se examinan dos factores: llegadas puntuales y planes de estiba. Se utilizan los resultados del análisis para evaluar la reciente ronda de reestructuración de las alianzas navieras y el alcance con que dichas alianzas reflejan diferencias en los ATTs”, lee el abstracto.

Determinado la diferencia

El documento busca “extender y profundizar el entendimiento del tiempo de permanencia de naves en puerto considerando factores adicionales que influyen los ATTs. La extensión del tiempo que las naves permanecen en puerto tiende a ser vista como un resultado de los problemas operacionales del puerto en cuestión, pero las navieras también aportan a las largas horas”. Por lo tanto, el paper sugiere dos preguntas para ayudar a develar la verdad subyacente: ¿hasta qué punto se diferencian los ATTs de las navieras? y ¿existen diferencias entre puertos en particular en todo el espectro de recaladas?

El estudio detectó importantes diferencias entre los ATTs de puertos individuales, junto con “evidencia irrefutable” de diferencias entre las navieras. Ya que hay tanto factores a considerar para un análisis justo y comparación equitativa, para calcular el puntaje se comparó el ATT de cada naviera en cada puerto y luego se comparó con el ATT general de dicho puerto: los resultados produjeron puntajes positivos y negativos, siendo el positivo el indicativo de menos tiempo en puerto sobre el promedio de ese puerto.

Los puntajes más altos

Los resultados revelaron que hay importantes diferencias entre las navieras, siendo Evergreen la que registró el mejor desempeño y OOCL el peor, con una diferencia de 120 horas entre ambos. “Parece haber diversos tipos de desempeño, con OOCL, CMA-CGM, y APL a la cima de un grupo que representa tiempos negativos de más de 45 horas. Otras cuatro navieras registraron valores negativos: CSCL, Hanjin, HMM y NYK, pero su desempeño no es tan bajo como el de las navieras antes mencionadas. Diez de las 18 compañías evaluadas registraron tiempos positivos como COSCO, Hamburg Sud, K-Line, MSC y Zim con valores bajo 35 horas del promedio. Evergreen, Hapag Lloyd, Maersk, MOL y Yang Ming resultaron como el grupo con el mejor desempeño” revela el documento.

Not just a port problem

La investigación confirma que algunas navieras tienen tiempos de permanencia más extendidos que otros, sugiriendo que este puntaje no solo se debe a problemas en el puerto: grúas menos eficientes, problemas laborales, congestión en los terminales, etc. Si este fuera el caso, habrían diferencias más estrechas entre el espectro de puertos. “Se debe concluir que las navieras en sí son en parte responsables por estas diferencias. Por ejemplo, mientras que se sabe que el clima y retrasos en el puerto anterior pueden afectar la puntualidad de la llegada de las naves, también lo son las diferencias entre las navieras y cómo estas responden a estas interrupciones de servicios”, revela el estudio.

El documento concluye indicando que “claramente se necesita explorar más en profundidad las relaciones con pruebas cuantitativas y otras formas de análisis (...)”.

Por MundoMarítimo

COLOMBIA: SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE PRESENTÓ MANUAL PARA OPERADORES PORTUARIOS

Destacó que Barranquilla al contar con 24 terminales es la puerta del comex en dicho país. 06 de noviembre de 2019

La Superintendencia de Transporte presentó el Manual de Operadores Portuarios con el fin de orientar a los operarios marítimos y fluviales para que cumplan con el proceso de inscripción y registro ante la entidad.

Cabe mencionar que este manual contiene las actividades y requisitos para ejercer la operación portuaria en Colombia.

Para esos efectos, la superintendente de Transporte, Carmen Ligia Valderrama, visitó el Puerto de Barranquilla. En ese contexto recalcó que “Barranquilla es una zona portuaria que tiene 24 terminales, es una cifra importante y demuestra que la ciudad es la puerta del comercio exterior del país”, indicó.

También la autoridad ha efectuado visitas a los puertos de Buenaventura, Urabá, San Andrés, Santa Marta, Ciénaga y Cartagena.

Valderrama explicó que desde que asumió el cargo comenzó una agenda de visitas administrativas a las nueve zonas portuarias del país para socializar con los gerentes y representantes, las directrices que ejecuta desde la entidad para el sector.

Indicó que con las visitas se propone establecer estrategias para el mejoramiento de la eficiencia y competitividad del sector e identificar posibles cuellos de botella y prevenir situaciones de incumplimiento de la normatividad vigente.

“Estamos haciendo un diagnóstico de lo que está pasando en los puertos, temas logísticos, administrativos y de toda índole. La idea es sentarnos en mesa de trabajo con los representantes del sector”, indicó la titular de la Superintendencia de Transporte, según consignó El Heraldo.

Mejoras para puertos

En coordinación con la Delegatura de Puertos socializa los planes de mejoramiento en curso, las estadísticas de toneladas, TEUs, los tipos de carga, entre otros.

El acompañamiento a los empresarios de las regiones consiste en establecer diálogos sobre la situación actual de cada zona, las oportunidades de mejora y se proyectan acuerdos de mejoramiento que deben ser cumplidos a cabalidad, con el fin de ofrecer un servicio óptimo y de la mejor calidad.

“En esta primera fase queremos llegar a las regiones y demostrar que la Supertransporte no solo tiene la función de investigación y sanción, sino de fortalecer la promoción y prevención”, señaló Valderrama. Además, la Superintendencia elabora un boletín portuario en donde reporta las cifras que movilizan los puertos del Colombia, la cual es suministrada por las empresas del sector.

Por MundoMarítimo

IMO2020: LA INESTABILIDAD SE APROPIA DEL MERCADO DEL BÚNKER PREVIO A LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA

La regulación a postergado a los fundamentos del mercado para determinar los precios del combustible. 11 de noviembre de 2019

La incertidumbre de la próxima normativa IMO2020 sobre el límite de azufre, está teniendo un gran impacto en el mercado de los combustibles. Mientras que el precio del marine gasoil de bajo contenido en azufre (MGO LS) se ha mantenido en gran medida estable, el precio del fueloil de alto contenido en azufre (HSFO) se ha vuelto cada vez más inestable en los últimos meses. El margen de precios de HSFO-MGO LS se ha ampliado, en algunos puertos, hasta niveles que superan el precio real de HSFO, de acuerdo a un reporte de BIMCO.

IMO2020, perturba el mercado

El mercado del petróleo se ha mantenido al alza en los últimos meses con una gran inestabilidad en el mercado. El mercado del fueloil suele estar directamente relacionado con la evolución del mercado del petróleo crudo, pero recientemente, IMO2020 ha añadido una interferencia aparentemente perturbadora en la fijación de los precios del combustible de caldera.

El plazo de implementación de la normativa ha sido bien conocido en la industria durante varios años, sin embargo, la incertidumbre caracteriza cada vez más al mercado a medida que se acerca 2020. La aguda inestabilidad de los precios de los búnkeres se ha convertido en una nueva normalidad en la segunda mitad de 2019, con el precio del HSFO en Singapur cayendo en picada un 45% en menos de un mes.

“El diferencial de precios del búnker ilustra el tumultuoso comportamiento que ha sufrido eswte mercado en los últimos dos meses y, de forma similar, el diferencial ilustra por qué el mercado está lleno de incertidumbre sobre el futuro. Del 1 de octubre al 1 de noviembre, el diferencial de HSFO-MGO LS en Rotterdam se amplió en un 21%, de US\$229 a US\$277 por tonelada métrica”, afirma Peter Sand, analista jefe de transporte marítimo de BIMCO.

El MGO LS está, como todos los demás combustibles, expuesto a las fuerzas subyacentes del mercado petrolero, pero ha mostrado menos inestabilidad y ha fluctuado alrededor del mismo rango de precios en 2019. Por el contrario, la volatilidad de los precios de la HSFO ha aumentado en los últimos meses con fluctuaciones significativamente mayores en los precios.

Los golpes contra el mercado

Una rápida revisión del mercado puede arrojar algo de luz sobre la evolución reciente. En el transcurso de 14 días, el precio de la HSFO subió US\$132 por tonelada métrica de US\$370 a US\$502 en Singapur. Un cambio de precios masivo, considerando la estabilidad del mercado en los últimos 6 meses. En las semanas siguientes, los precios se enfriaron y cayeron a sólo US\$330 por tonelada métrica, que fue, en ese momento, el punto más bajo desde 2017.

El precio del HSFO se recuperó y subió por encima de sus niveles anteriores durante agosto y principios de septiembre. Luego, el 14 de septiembre de 2019, el mercado sufrió un golpe con el ataque de drones en las instalaciones petrolíferas de Abqaiq en Arabia Saudita. El crudo Brent subió un 20% inicialmente, y el mercado de búnkeres siguió su ejemplo. El precio del HSFO en Singapur subió a US\$590 por tonelada métrica el 17 de septiembre de 2019. Sin embargo, el peak fue de corta duración y volvió a caer a niveles más bajos, tocando fondo con un nuevo mínimo anual de US\$323 por tonelada métrica el 10 de octubre de 2019.

"Los acontecimientos geopolíticos, como el ataque en Arabia Saudí, ciertamente imponen shocks en el mercado de los búnkeres, pero los recientes movimientos en la expansión de HSFO-MGO LS no se pueden atribuir únicamente a los pies de la geopolítica. Al parecer, la incertidumbre de la normativa IMO2020 está alterando en cierta medida las condiciones normales del mercado. Evidencia anecdótica sugiere que, en algunos puertos, se han hecho mayores esfuerzos para almacenar MGO LS en barcasas de búnker, lo que hace que el mercado de HSFO sea más restringido", dice Peter Sand.

Disponibilidad variable

La disponibilidad de combustibles variará mucho de un puerto a otro e influirá en gran medida en los precios de los buques. Algunos puertos, como Singapur, se centran cada vez más en el almacenamiento de MGO LS. La consecuencia es la disminución de los suministros de HSFO, lo que contribuye potencialmente a las fluctuaciones de los precios.

Este efecto puede haber causado que la diferencia de precios para HSFO entre Singapur y Róterdam se haya producido en la "montaña rusa" en la segunda mitad de 2019.

La diferencia de precios entre los dos puertos alcanzó su punto máximo el 17 de septiembre de 2019, con US\$162 estadounidenses por tonelada métrica. Poco después, la diferencia de precios se desplomó, tocando fondo a US\$13 por tonelada métrica el 10 de octubre de 2019.

Bunkering en el hemisferio occidental

En el Canal de Panamá, uno de los principales centros de abastecimiento de combustible en América Central, se ha producido un desarrollo similar. Los precios del MGO LS se han mantenido relativamente estables hasta 2019, mientras que el precio del HSFO, en la segunda mitad de 2019, ha fluctuado considerablemente en el rango de US\$300-500 por tonelada métrica con el ensanchamiento del spread a un nivel a la par con el precio del HSFO.

Conocer los diferentes niveles de precios entre puertos permite a los armadores ahorrar grandes cantidades en su factura de combustible si las operaciones de abastecimiento de combustible se programan de forma óptima. Sin embargo, la reciente inestabilidad de los precios y la posibilidad de que no haya combustible disponible en los puertos dificultarán sin duda las operaciones óptimas de aprovisionamiento de combustible en el próximo año.

Domina la incertidumbre

La enorme incertidumbre del mercado está interfiriendo claramente con los mecanismos habituales de fijación de precios. BIMCO considera que ya no son los fundamentos los que impulsan el mercado, sino más bien un mercado dictado por la incertidumbre, la especulación y el temor general de hacia dónde se dirige el mercado de los búnkeres.

En el mercado circulan narrativas contradictorias, a medida que se acerca IMO2020. BIMCO informó recientemente que mientras los armadores están listos para la próxima regulación del azufre, el mercado de los búnkeres no lo está. La disponibilidad variará significativamente entre los puertos y una oferta adecuada en los principales centros de abastecimiento de combustible puede no ser suficiente para amortiguar el impacto de IMO2020. Y, por el contrario, otros esperan menos perturbaciones de la nueva normativa.

Muchos armadores que intentan derivar sus costos extras de combustible podrían tener que hacer frente a un duro despertar si los mercados no están en el mejor equilibrio posible. BIMCO ha subrayado que sólo podrán derivarlos si los fundamentos del mercado se equilibran en consecuencia.

Independientemente del resultado, la IMO2020 marcará sin duda un período de cambio, tanto en el aspecto reglamentario como en el operativo. Por MundoMarítimo

CEPAL: INFRAESTRUCTURA POBRE Y FALTA DE RESILIENCIA HACEN VULNERABLE A LA REGIÓN FRENTE A DESACELERACIÓN ECONÓMICA

Informe del organismo acentúa deficiencias en cantidad y calidad en obras portuarias y aeroportuarias. 11 de noviembre de 2019

De acuerdo con el informe anual de CEPAL sobre Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2019, la desaceleración que ha sufrido el comercio mundial de bienes afectará negativamente el desempeño del comercio exterior de la región. Se estima que las exportaciones de bienes caerán en un -2,0%, mientras que las importaciones lo harán en un -3,0%.

Para superar estas dificultades CEPAL propone superar ciertas falencias, entre las que se encuentran una infraestructura pobre, poca inversión, costos extra, falta de una facilitación del comercio y escasez de resiliencia.

Infraestructura

Según el informe de CEPAL, la dotación de infraestructura en América Latina y el Caribe presenta grandes deficiencias tanto en cantidad como en calidad. Además, el volumen de tráfico ha crecido, pero falta espacio para la construcción o ampliación de puertos y aeropuertos. A esto se suman las perturbaciones de origen natural, tecnológico o socioeconómico. La región presenta altos niveles de exposición y vulnerabilidad a amenazas naturales y a eventos climáticos extremos.

Asimismo, América Latina y el Caribe es la región en que una misma causa de interrupción ha sido más reportada. Un estudio de este año realizado por DHL Resilience360, determinó que los disturbios civiles han sido la causa más importante de los incidentes reportados (31%). Cabe señalar que en el último tiempo han incrementado las manifestaciones en los países de la región, debido a la existencia de malestares sociales de distintas índoles.

Poca inversión

CEPAL ha señalado en reiteradas ocasiones que América Latina y el Caribe no solo necesita invertir en más infraestructura, sino que es preciso invertir mejor. La inversión en infraestructura económica en la región se ubica en alrededor del 2% del PIB y genera una brecha de inversiones cuyo cierre requeriría aumentarla a más del 6% del PIB.

Las inversiones en infraestructura de transporte son imprescindibles, puesto que aumentan la capacidad y mejoran la eficiencia del transporte. En ese sentido, tanto la producción como el comercio internacional requieren de cadenas, redes logísticas y conexiones de transporte con diferentes opciones modales, más allá de las carreteras (también se debe incorporar el transporte marítimo, de ferrocarriles, fluvial y aéreo).

Costos internos y facilitación del comercio

Generalmente, las medidas para reducir costos del comercio exterior se dividen en los costos que ocurren en la frontera y los que ocurren dentro del territorio nacional. Sin embargo, para CEPAL eso no tiene sentido, puesto que cuando el suministro de insumos y partes en una cadena de valor está fragmentado espacialmente, los insumos y productos intermedios pueden cruzar varias veces las fronteras hasta su comercialización final en el mercado de destino, aumentando así los costos.

A esto se suman los requerimientos excesivos de documentación y procedimientos engorrosos para comerciar, los que afectan, por ejemplo, enormemente a las pymes. Por lo tanto, los avances en la facilitación del comercio fomentan a la internacionalización de dichas empresas y a aumentar la presencia de los países de la región en las cadenas internacionales de valor, la que actualmente es muy limitada.

Resiliencia

CEPAL plantea que una posible solución para todo lo anterior es que la infraestructura de cada modalidad de transporte se construya y mantenga promoviendo atributos de eficiencia, sostenibilidad y sobre todo resiliencia.

La ONU define a la resiliencia como “la capacidad que tiene un sistema, una comunidad o una sociedad expuestos a una amenaza para resistir, absorber, adaptarse, transformarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficiente, en particular mediante la preservación y la restauración de sus estructuras y funciones básicas por conducto de la gestión de riesgos”.

No obstante, América Latina y el Caribe están por debajo de las economías avanzadas y de los países emergentes asiáticos en cantidad y calidad de infraestructura, dos factores asociados a la persistencia de barreras para alcanzar mayores niveles de resiliencia, lo que trae como consecuencia la multiplicación de peligros y el aumento de la gravedad de un evento.

Es por eso, y como una manera de hacer frente a las estimaciones, que se pretende avanzar progresivamente hasta alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) impulsados por la ONU. Para eso es indispensable la necesidad de reexaminar las políticas públicas en materia de infraestructura económica, los roles de regulación (fomentando una mayor coordinación entre el Estado, el sector privado y la sociedad civil) y la existencia de un sistema resiliente.

Por MundoMarítimo

EMSA REGISTRÓ 3.174 CASOS DE ACCIDENTES MARÍTIMOS EN 2018

Del total, 1.508 incidentes afectaron a buques mercantes. 15 de noviembre de 2019

La European Maritime Safety Agency (EMSA) dio a conocer su último informe con los datos correspondientes a los accidentes marítimos registrados en 2018, que correspondieron a 3.174 casos.

De esa forma el número total de accidentes registrado en la base de datos EMCIP ha crecido a más de 23.000, lo que representa una media de 3.239 siniestros o incidentes marítimos al año en los últimos cinco años.

Del total, más de la mitad de los siniestros con un buque (54,2%) estaban relacionados con cuestiones de navegación, tales como abordajes y varadas.

En lo que respecta a los accidentes de personas, el 39,2% se atribuyó a resbalones, tropiezos y caídas fuera borda.

EMSA indicó que, durante el año pasado, 1.508 buques mercantes se vieron implicados en accidentes o incidentes marítimos que causaron 36 víctimas mortales y derivaron en la pérdida de 3 buques.

Con un total de casi 125 buques afectados, los pesqueros siguen siendo la categoría de naves con el mayor número de pérdidas en el período 2011-2018.

En 2018, el número de incidencias relacionadas con los buques pesqueros aumentó un 40%; sin embargo, el reporte da cuenta que esto no corresponde a un aumento de las víctimas fatales (11), ni de los buques perdidos (12).

Naves de pasajeros

Mientras que la mitad de los siniestros ocurridos a bordo de naves de pasajeros se produjeron en un buque ro-pax (ferry). En ese ámbito en 2018 se perdieron 3 buques; no obstante, el número de víctimas mortales en 2018 implicó que se perdieron dos vidas más que en 2017.

También en 2018, se perdieron 3 buques de servicio. En tanto que 167 buques de otro tipo han sufrido algún tipo de accidente marítimo, principalmente: los buques de pasajeros de navegación fluvial, las embarcaciones de recreo y los veleros. De esos, 4 naves se perdieron y sólo se reportó un accidente.

Víctimas

Durante el período 2011-2018, los 426 accidentes registrados derivaron en un total de 696 vidas perdidas. La disminución observada desde 2015 se invirtió en 2018. Las tripulaciones han sido los más afectados con un total de 566 víctimas mortales. El número de muertes registradas en 2018 es de 53.

El año pasado, se registraron 941 heridos. Este número se ha mantenido relativamente estable en los últimos 4 años, 989 por año. De acuerdo con las cifras del período 2011-2018, una vez más, la tripulación representa el principal colectivo herido en el mar con 6.062 tripulantes.

Desde 2014, el número de víctimas muy graves ha continuado disminuyendo; siendo para 2018 tan sólo de 95 casos.

Investigación y recomendaciones

De acuerdo con los estudios de EMSA, se reflejó que la fase de salida parecía ser la fase más segura de un viaje y la fase intermedia la más insegura. Se observó que el 78% de las víctimas se produjeron en aguas interiores y aguas territoriales.

El error humano representó el 65,8% de los accidentes. El 65% de los factores contribuyentes estaban relacionados con las operaciones de a bordo y el 24,9% con la gestión en tierra.

Los organismos de investigación de los Estados miembros de la Unión Europea (UE) han iniciado 1.377 investigaciones en el período 2011-2018 y 1.212 informes han finalizado.

Ante esa situación se emitieron recomendaciones de seguridad, el 48% de las cuales se referían a procedimientos relacionados con los buques, en particular a las prácticas de trabajo seguras. El 52% de las recomendaciones de seguridad fueron dirigidas a las compañías navieras o a los armadores y de estas, el 54,8% de ellas se acordaron por las direcciones.

Por MundoMarítimo

GOLFO DE MÉXICO: ATAQUE DE PIRATAS A TANQUEROS Y PLATAFORMAS PETROLERAS PONE EN RIESGO INVERSIONES EN EL SECTOR

De enero a septiembre se contabilizan 167 delitos en Ciudad del Carmen, Campeche, y Dos Bocas. 15 de noviembre de 2019

El Consejo Coordinador Empresarial de Campeche alertó de un aumento en los ataques piratas a tanqueros y plataformas petroleras en el Golfo de México. El presidente de la instancia, Alejandro Fuentes Alvarado dijo que han aumentado el número de abordajes ilegales a las plataformas y barcos petroleros.

A su vez citó datos de la Marina Mercante de México que reflejan, que de enero a septiembre de este año se han registrado 167 hechos delictivos a plataformas y barcos en general, principalmente en Ciudad del Carmen, Campeche, y Dos Bocas.

Dicha cifra representa un incremento de 12,5% en promedio mensual durante 2019, con respecto al año pasado.

Mientras que estadísticas del Sistema de Rastreo de Eventos y Condiciones Inseguras, señalan que en el año suman 129 casos de robos a unidades satélite y ocho abordajes a unidades de producción con personal de Pemex, es decir, 137 casos en total, sin sumar los atracos a buques privados.

A su juicio, esa situación podría poner en riesgo las inversiones en el sector energético. "Esto puede generar que futuras inversiones extranjeras en el sector energético sean canceladas, ya que los empresarios buscan zonas pacíficas donde sus recursos estén protegidos", dijo el empresario.

Ataque de piratas

Los piratas roban tanto pertenencias de los tripulantes, como equipos sofisticados de comunicación y navegación de las embarcaciones o plataformas, que después son vendidas en el mercado negro.

Consultado al respecto, el inspector de la ITF en Costa Afuera de América Latina y el Caribe, Enrique Lozano Díaz señaló que "los piratas están atacando en la zona de Cantarell, en las plataformas (de Pemex) en el mar adentro en Campeche, entre Ciudad del Carmen y Tabasco, usando embarcaciones con potentes motores fuera de borda con hasta siete sujetos en cada una".

De hecho, el pasado 4 de noviembre, un grupo de piratas armados con rifles de asalto asaltaron la plataforma Independencia, que se ubica en el Golfo de México, a una hora mar adentro desde Dos Bocas, donde despojaron a los obreros de sus pertenencias.

Información entregada por fuentes, indicó que los piratas no sólo están operando en aguas someras, de poca profundidad, van más allá, mar adentro, más de 80 millas náuticas, cerca de 180 kilómetros, según lo informado por Agencia Reforma.

Por MundoMarítimo

"BOKA VANGUARD", EL BUQUE SEMISUMERGIBLE MÁS GRANDE DEL MUNDO PERMITIÓ REPARAR EN 12 HORAS AL CRUCERO "CARNIVAL VISTA"

Nave utilizada como dique seco móvil es capaz de cargar objetos de hasta 110.000 toneladas. 15 de noviembre de 2019

El "BOKA Vanguard" fue comisionado por los dueños del crucero "Carnival Vista", que tenía dificultades técnicas y necesitaba reparaciones urgentes. Sin embargo, como el crucero estaba en las Bahamas, estaba teniendo dificultades para encontrar un lugar donde pudiera ser reparado y se enfrentaba a un largo período de inactividad, según informó Daily Mail.

En cambio, la inmensa embarcación semisumergible inundó sus tanques de lastre para hundir su cubierta, permitiendo que el crucero de 345 metros de eslora se posicionara dentro del casco.

Fue así que efectuó reparaciones en los propulsores Azipod del "Carnival Vista", que fue construido en 2016 y que normalmente presta servicio en el Caribe.

Según el Maritime Executive, el BOKA Vanguard tardó 12 horas en recuperar el enorme crucero.

Con velocidades de hasta 14 nudos (16 mph) mientras está descargado, el buque puede alcanzar hasta 13 nudos (15 mph) cuando transporta una plataforma petrolífera o carga similar. Su velocidad máxima es de unos 26 km/h.

En su momento se pensó utilizarlo para transportar el malogrado crucero "Costa Concordia", pero en última instancia era imposible por su cercanía a la costa y se optó por reflotar la nave hundida.

Características

Con la finalidad de trasladar plataformas petrolíferas a sus ubicaciones definitivas fue construido el "BOKA Vanguard", que corresponde al buque de carga pesada semisumergible más grande del mundo.

Fue diseñado por el holding holandés Dockwise, que antes era famoso por ser el cerebro detrás del Blue Marlin, otro buque semisumergible de carga pesada, que ahora es el tercero más grande de su clase.

La nave -que está en operación de 2012 puede cargar objetos de hasta 110.000 toneladas, cuenta con su cubierta principal de 70 x 275 metros y puede sumergirse para permitir que otros buques se sitúen sobre ella. En total mide 275 metros de largo y sus torres alcanzan los 79 metros sobre el nivel del agua.

La nave es propulsada por cuatro motores principales que accionan dos hélices de paso controlable (CPP) y, situado a un lado de la cubierta, The Vanguard tiene un puente, un área para botes salvavidas y un cuarto de estar capaz de albergar a una tripulación de 40 personas.

Para sumergir la cubierta, su tripulación inunda unos compartimentos de lastre con agua de mar. Una vez su carga se sitúa correctamente, las bombas del "BOKA Vanguard" achican toda el agua de los compartimentos y el barco se eleva con lo que quiera que tenga encima, convirtiéndose en un dique seco móvil sobre el que efectuar reparaciones.

Por MundoMarítimo



3o Seminário de Tecnologia Náutica



04 Dezembro 2019
Rio de Janeiro

Inscriva-se!

SOBENA • Sociedade Brasileira de Engenharia Naval
Telefones: (21)2263-9079/2283-2482
E-mail: sobena@sobena.org.br



AHOY, MATEY!

The international shipping industry is responsible for about 90% of world trade, with approximately 60,000 merchant ships transporting every kind of cargo staffed by more than 1 million seafarers. Here is a look at the shipping industry, by the numbers.

Source: Safety and Shipping Review 2019, Allianz Global Corporate & Specialty SE

TOP 5 RISKS

FOR MARINE & SHIPPING SECTOR

1. NATURAL CATASTROPHES
2. CYBER INCIDENTS
3. MARKET DEVELOPMENT
4. BUSINESS INTERRUPTION
5. CHANGES IN LEGISLATION AND REGULATION

PIRACY IN 2018

(Source: International Maritime Bureau)

- 201** INCIDENTS
- 143** VESSELS BOARDED
- 34** ATTEMPTED ATTACKS
- 18** VESSELS FIRED ON
- 6** VESSELS HIJACKED

NIGERIA

TOP GLOBAL HOTSPOT FOR PIRACY WITH **48** INCIDENTS IN 2018

COST OF CLAIMS

- \$10 BILLION** VALUE OF 230,000 MARINE INSURANCE INDUSTRY CLAIMS IN 5 YEARS
- \$1.5 BILLION** VALUE OF CLAIMS FROM SHIP SINKING/COLLISION INCIDENTS
- \$1 BILLION+** VALUE OF CLAIMS FROM MACHINERY DAMAGE INCIDENTS (16% OF TOTAL)

STOWAWAYS

(Source: InterCargo and International Maritime Organization)

- 658 INCIDENTS OF STOWAWAYS REPORTED** BETWEEN JANUARY 2010 AND JULY 2017, 84 PORTS AND 1,713 STOWAWAYS.
- LAGOS, NIGERIA:** PORT WITH HIGHEST NUMBER OF REPORTED STOWAWAY INCIDENTS

WACKY WEDNESDAY

- OVER THE LAST 10 YEARS:** WEDNESDAY IS THE MOST FREQUENT DAY FOR LOSSES WITH 169
- SATURDAY IS THE SAFEST DAY AT SEA WITH 130 LOSSES**
- JANUARY IS THE BUSIEST MONTH FOR SHIPPING LOSSES AROUND THE WORLD WITH 117 LOSSES