

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

### PUERTO AGUADULCE MARCA RÉCORD AL ATENDER RECALADA DEL MAYOR PORTACONTENEDORES ARRIBADO A COLOMBIA



Se trata del "APL Esplanade" de 368,82 metros de eslora, 51 metros de manga y de 13.892 TEUs de capacidad. 10 de enero de 2020

El buque "APL Esplanade" de CMA CGM, marcó un récord al arribar al terminal de Aguadulce, en el puerto de Buenaventura, al convertirse en el buque de mayor tamaño en recalcar en Colombia. La nave procedente de Asia, tiene programado continuar posteriormente su viaje a otros puertos de Sudamérica.

Con una eslora de 368,82 metros y 51 metros de manga, es el buque de mayor tamaño en recalcar en una terminal de Colombia al contar con una capacidad de 13.892 TEUs. Desde la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce destacaron que este hecho revela la importancia, capacidad y competitividad del Puerto de Buenaventura como una ciudad portuaria con alto potencial que se encuentra cercana a grandes ciudades como Bogotá, Medellín y Cali.

"Para Puerto Aguadulce recibir este tipo de buque es un honor y una gran responsabilidad. Trabajamos continuamente bajo nuestra visión para ser un aliado estratégico de la industria colombiana. A finales del año pasado recibimos en nuestro Puerto el buque con mayor capacidad que ha atracado en Colombia, y ahora recibimos el de mayor tamaño físico, confirmando así que Puerto Aguadulce es una terminal con estándares de servicio globales, tecnología, infraestructura y seguridad", dijo Miguel Abisambra, gerente general de la Sociedad Industrial Puerto Aguadulce.

"APL ESPLANADE" navega en el servicio Asia-Centroamérica (ACSA 1) de CMA CGM que conecta el este de Asia con América Central y del Sur.

Por MundoMarítimo

## ¿POR QUÉ SE DEBERÍA PRODUCIR VLSFO CON UN 0,47% DE CONTENIDO DE AZUFRE?

Cifra permitiría asegurar que el producto cumpla con el límite de especificación con un 95% de confianza. 13 de enero de 2020.

A la luz de los cambios regulatorios recientes, Gard espera que el muestreo y el análisis del fueloil de bajo contenido de azufre (VLSFO) reciba mayor atención. Dado el costo relativo de los componentes de los combustibles, también espera que los proveedores mezclen los combustibles para lograr un contenido máximo de azufre cercano al máximo legal.

Entonces ¿Cómo los combustibles serán probados por los proveedores y compradores bajo contratos de venta y por las autoridades para determinar que cumplan con MARPOL?

Tim Moss y Daniel Sheard de Brookes Bell explicaron a Gard la metodología para evaluar los resultados de las pruebas de los combustibles bajo las especificaciones ISO 8217, incluyendo el contenido de azufre. Según indican, una muestra probada en diferentes laboratorios o probada varias veces en el mismo laboratorio producirá inevitablemente resultados de prueba con pequeños grados de diferencia. Para tratar estas variaciones, la ISO 8217 se refiere a la ISO 4259 "Petróleo y productos relacionados - Precisión de los métodos de medición y resultados".

La ISO 4259 exige que el proveedor no obtenga un resultado de prueba que supere el valor límite de especificación requerido. Por el contrario, para el receptor un único resultado de prueba por encima del límite de especificación, pero por debajo del "límite más 0,59R" significa que se ha cumplido con la especificación.

Clarifican además que para el fletador o Armador que ha comprado el combustible, el contenido de azufre a 0,53% cumple con el límite de confianza del 95%. Esto significa que un solo resultado de prueba que muestre un contenido de azufre de hasta 0,53% puede ser considerado por el comprador como evidencia aceptable de que se ha cumplido con la especificación ISO 8217.

Por otra parte, el proveedor no puede representar el combustible como conforme a menos que sus propios resultados de prueba muestren un contenido de azufre no superior al 0,50%. Para el productor/proveedor de búnker, la OMI recomienda que el objetivo de mezcla no sea el límite de azufre real, sino el límite menos un margen de seguridad apropiado.

Para que el productor/proveedor de búnker se asegure de que el producto cumple con el límite de especificación con un 95% de confianza, el objetivo de mezcla debe ser el límite menos 0,53%. Esto significa que, para el proveedor, el objetivo de VLSFO debe ser el 0,47%.

### Procedimientos de verificación de fueloil

En la reunión del MEPC 74 celebrada en mayo de 2019, la OMI aprobó enmiendas a los procedimientos de verificación de las muestras de fueloil extraídas de conformidad con el Anexo VI del MARPOL, las que aún no han entrado en vigor, ya que no han sido aprobadas aún. Éstas indican dos nuevas muestras reglamentarias: "la muestra de fueloil en uso en un buque" y "la muestra de fueloil destinado a ser utilizado o transportado para su uso a bordo de ese buque".

En comparación con la actual "muestra entregada por MARPOL", la muestra de fueloil que acompaña a la nota de entrega de combustible (BDN) y que se utiliza para verificar el contenido de azufre del fueloil suministrado a un buque, serán utilizadas por el Control del Estado del Puerto para verificar el contenido de azufre del combustible actualmente en uso o que será utilizado por el buque.

### Procedimiento de prueba de "muestras en uso" y "a bordo"

De acuerdo con estos nuevos procedimientos, "Se considerará que la muestra cumple los requisitos siempre que el resultado del ensayo del laboratorio no exceda el límite de especificación +0,59R (donde R es la reproducibilidad del método de ensayo) y no sea necesario realizar más ensayos". Esto significa que las muestras en uso y a bordo tomadas por el Control del Estado del Puerto se considerarán aceptables si el resultado de la prueba de contenido de azufre no supera el 0,53%. Por lo tanto, las normas de verificación de las muestras en uso y a bordo deben coincidir con el método de análisis recomendado para su aplicación en el contrato de venta.

### Procedimiento de prueba de las muestras de fueloil

El Apéndice VI enmendado contiene un procedimiento diferente, sin embargo, para probar la muestra entregada por MARPOL, esta se analizará sin tener en cuenta la reproducibilidad (R) del método de ensayo. Esto significa que no habrá ningún margen de prueba y, por lo tanto, el resultado de la prueba de una muestra suministrada por MARPOL (promedio de dos pruebas realizadas por el mismo laboratorio) no deberá superar el 0,50% m/m de azufre, en otras palabras, un "límite duro". Un resultado de prueba superior al 0,50% proporcionará pruebas de control por el Estado Rector del Puerto de que el combustible suministrado no cumple con el límite de azufre y que, por lo tanto, el BDN no es exacto.

## Riesgo de incumplimiento

Las enmiendas garantizan la aplicación de un límite de confianza del 95% para equilibrar las variaciones de las pruebas relacionadas con las pruebas de las "muestras en uso" y "a bordo" y, por lo tanto, ayudarán a garantizar que los operadores de los buques no se vean injustamente penalizados por excesos marginales en el contenido de azufre debido a factores que escapan a su control.

Sin embargo, en lugar de tomar y probar muestras en uso o a bordo, las autoridades también pueden optar por probar la muestra entregada por el MARPOL. Por lo tanto, si un productor/proveedor de combustible ha mezclado un combustible sin aplicar una seguridad adecuada para controlar su margen en el contenido de azufre, en la práctica existe la posibilidad de que un combustible que cumple con la especificación de ISO 8217 y el Anexo VI de MARPOL en virtud del contrato de venta pueda ser considerado no conforme cuando se vuelva a probar, pese, a que se puede considerar que el propietario del buque ha actuado de buena fe y con confianza en el límite de confianza del 95%, siempre que el resultado de la prueba inicial en el punto de venta haya mostrado un contenido de azufre de 0,53% o menos.

Para los compradores, incluyendo a los fletadores, si un análisis de laboratorio muestra un contenido de azufre superior al 0,53%, el combustible debe considerarse fuera de especificación en el contrato de venta y el proveedor puede recurrir a él.

Por MundoMarítimo

## MAN ENERGY SOLUTIONS Y LÍDERES DE LA INDUSTRIA UNEN FUERZAS EN PROYECTO DE TANQUERO ALIMENTADO CON AMONIACO

Junto a MISC, SHI, Lloyd's Register busca colaborar en descarbonizar el transporte marítimo. 17 de enero de 2020

MAN Energy Solutions junto a MISC Berhad, Samsung Heavy Industries (SHI) y Lloyd's Register anunciaron que trabajarán conjuntamente en un proyecto de desarrollo (PDC) para un tanquero alimentado con amoníaco con el fin de apoyar el impulso del transporte marítimo hacia un futuro descarbonizado.

La creación de la alianza ha sido motivada por la creencia compartida de los socios de que la industria marítima necesita liderazgo y una mayor colaboración para que el transporte marítimo pueda cumplir con el objetivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para el año 2050, meta que requiere que buques de alta mar de emisión cero (ZEV) comercialmente viables estén en funcionamiento para el año 2030.

El amoníaco es sólo una de las vías hacia los buques de emisión cero de carbono. Los socios reconocen que la industria del transporte marítimo necesitará explorar múltiples vías de descarbonización y esperan que su colaboración estimule a otros en la industria marítima a unir fuerzas para abordar este desafío global.

Los socios creen que la creación de estas alianzas enviará un mensaje claro de que el transporte marítimo puede progresar por sí mismo para adaptarse a los tiempos y las circunstancias, antes que la acción reguladora.

El impulso para descarbonizar el transporte marítimo será un enfoque dominante de la próxima década y sigue a un 2019 que vio el lanzamiento de la Coalición "Getting to Zero" que reúne a las principales empresas marítimas, energéticas, de infraestructura y financieras comprometidas con la puesta en marcha de ZEVs en alta mar comercialmente viables alimentados por recursos energéticos de emisión cero para 2030.

La descarbonización del transporte marítimo como una obligación compartida fue también un punto de discusión clave durante el Foro Marítimo Mundial celebrado en Singapur en octubre de 2019, donde más de 220 líderes de la industria se reunieron para discutir los desafíos que enfrenta la industria del transporte marítimo.

Bjarne Foldager Jensen, vicepresidente senior, Jefe del Negocio Two-Stroke de MAN, expuso que "unirse a este proyecto tiene mucho sentido para MAN Energy Solutions, ya que las tecnologías de sistemas que ayudan a nuestros clientes a reducir las emisiones y a liderar el camino hacia un futuro de carbono neutral forman una parte significativa de nuestra estrategia de negocio. Los motores diesel de baja velocidad son el sistema de propulsión más eficiente para la navegación transoceánica y ya funcionan con un número considerable de combustibles de bajo nivel de emisiones. Esperamos añadir el amoníaco a la lista y acogemos con agrado la oportunidad de trabajar con socios de la industria en esta empresa".

Yee Yang Chien, presidente y CEO del Grupo MISC Berhad dijo: "En MISC, creemos que la industria marítima global necesita ser más colaborativa en la definición de nuestro futuro conjunto, en lugar de ser conflictiva y fragmentada en nuestros esfuerzos. Estoy muy contento de que nuestros distinguidos socios se hayan reunido con MISC para mostrar el liderazgo común en el desarrollo de una de las vías hacia un futuro de cero carbono para la industria marítima. Necesitamos más ejemplos brillantes de asociaciones y colaboraciones en nuestra industria y espero que esto anime a nuestros pares en la industria a unirse también a otros para avanzar en la agenda de cero carbono".

Joon Ou Nam, presidente y CEO de SHI dijo que "estamos muy contentos de ser un miembro clave de esta significativa colaboración de la industria junto con socios competentes. Todos sabemos que el movimiento de toda la industria es vital, y que se pondrán sobre la mesa nuevas tecnologías de combustibles sin carbono, como el combustible de amoníaco, con el fin de tomar medidas proactivas sobre las emisiones de GEI marítimo, de acuerdo con la ambiciosa hoja de ruta de la OMI. Esperamos que la experiencia y la pericia de SHI en el desarrollo de diseños novedosos de buques contribuya eficazmente a este proyecto de desarrollo conjunto y que todos los socios del PDC puedan obtener una mejor comprensión de las soluciones de diseño de buques con combustible cero en carbono que sean factibles y sostenibles.

Nick Brown, director de Marine & Offshore de Lloyd's Register señaló que "al comenzar la década de 2020, estamos orgullosos de formar parte de un equipo de cuatro personas para hacer realidad los buques de cero emisiones en alta mar (ZEV) en esta década. Las ambiciones de la OMI para el año 2050 en materia de GEI, que prescriben que el transporte marítimo internacional debe reducir sus emisiones anuales totales de GEI en al menos el 50% de los niveles de 2008 para el año 2050, requieren un aporte sustancial y de colaboración de todas las partes interesadas del sector marítimo, y confiamos en que el liderazgo tomado por esta asociación animará a otros a trabajar colectivamente para abordar el reto. Estos son tiempos emocionantes en los que comenzamos la cuarta Revolución de Propulsión de la industria, ya que durante la historia de LR hemos apoyado la transición de la energía eólica al carbón y al petróleo y ahora esperamos con interés la descarbonización segura".  
Por MundoMarítimo

## IMO 2020: MAERSK Y CMA CGM EVALÚAN IMPACTO DE IMPLEMENTACIÓN DE CAMBIO A COMBUSTIBLE BAJO EN AZUFRE

Costo de búnker con reducido contenido de azufre es un 64% mayor que el del heavy fueloil en Singapur. 16 de enero de 2020  
Tras los primeros días de implementación de la norma IMO 2020, los temores de algunos armadores de que no habría suficiente disponibilidad de combustible bajo en azufre o que no funcionaría bien con los motores marítimos, hasta ahora parecen ser infundados, informó WSJ. Al respecto, el jefe de tecnología de flotas de la empresa danesa de Maersk, Ole Graa Jakobsen aseguró que "el cambio fue bien y no hemos experimentado problemas de rendimiento o disponibilidad de combustible".

El ejecutivo señaló que han hecho pruebas en laboratorio de una amplia gama de formulaciones de combustible para determinar las mezclas óptimas para sus buques.

Mientras que CMA CGM, que opera más de 500 buques portacontenedores, dijo que los precios varían de un puerto a otro, siendo más baratos los precios en los grandes puertos europeos.

"Hay un amplio espectro de diferentes mezclas, que pueden no estar todas disponibles en algunos puertos de África y Sudamérica", dijo el vicepresidente de gestión de petróleo de CMA CGM SA, Farid Trad.

"Hay una gran demanda, por lo que las barcas de combustible toman más tiempo ahora. El reto es conseguir que toda la cadena de suministro trabaje en conjunto, desde los proveedores de combustible hasta las barcas de reabastecimiento y los armadores que gestionan sus necesidades de combustible", aseveró.

Mientras que los proveedores de combustible dicen que los nuevos suministros de combustible son escasos para las naves más pequeñas que realizan travesías costeras en la costa este de la India, el archipiélago de Filipinas y Bangladesh.

"No hubo suficiente preparación en la India y el suministro de nuevos combustibles es bajo, especialmente para los pequeños tanqueros y buques portacontenedores en la costa este", dijo Venkat Argawal, quien opera tres barcas de reabastecimiento de combustible en el Puerto de Chennai en la India.

"Algunos están rompiendo las reglas y funcionan con heavy fueloil hasta que se restaure el suministro", indicó.

De hecho, uno de los mayores retos de la OMI es que los estados miembros hagan cumplir las nuevas regulaciones sobre combustibles. En ese contexto, China capturó dos buques que supuestamente estaban usando combustible no conforme según la aseguradora marítima Standard P&I Club.

"Estamos monitoreando la situación y hasta la fecha, mientras que ha habido algunos reportes de un suministro ajustado de fueloil en algunos mercados, hasta ahora no hemos recibido reportes de ningún asunto significativo," afirmó una vocera de la OMI.

### Mayor costo

De acuerdo con los ejecutivos del sector marítimo el combustible de bajo contenido de azufre añadirá alrededor de US\$50.000 millones en costos en los próximos tres o cuatro años, por lo que han optado por trasladar los gastos a los expedidores.

Esta semana el combustible bajo en azufre en Singapur, uno de los centros de reabastecimiento más grandes del mundo, se cotizó a un promedio de US\$670 por tonelada, 64% más alto que los US\$409 por tonelada del heavy fueloil.

Brokers de búnker han dicho que el diferencial de precios es al menos un 10% más alto de lo que los armadores esperaban originalmente, pero se espera que la brecha se reduzca en los próximos meses.

"Es muy caro ahora mismo (...) La demanda es alta y muchas barcas de abastecimiento de combustible siguen sacando el combustible viejo de sus tanques, lo que significa que no hay suficiente y los buques se demoran más tiempo en reabastecerse", señaló un borker en Singapur.

El combustible representa hasta la mitad de los gastos de explotación de un buque, y algunos operadores verán sus ingresos afectados este año, ya que el costo se absorbe a través de las cadenas de suministro.

El secretario general de la OMI, Kitack Lim sostuvo que "si las compañías navieras asumen todos los costos, se derrumbarían (...) Pero que comparados con el valor de la carga, los aumentos de precio para los consumidores serán muy pequeños".

Algunos operadores de buques, especialmente los armadores de petroleros han optado por limitar sus emisiones de azufre con sistemas de escape llamados depuradores que atrapan el azufre creado por los motores de combustión.

Los sistemas cuestan varios millones de dólares, pero las empresas que los usan podrían beneficiarse de grandes ahorros en los costos de operación en los próximos años, en comparación con las navieras que están gastando más en nuevos y más caros combustibles bajos en azufre. Por MundoMaritimo

## ANTAQ, BRASIL: ENCUESTA A EMPRESAS USUARIAS DE CABOTAJE DETECTÓ PROBLEMAS EXPERIMENTADOS POR FLOTA PORTACONTENEDORES

Uno de los principales inconvenientes es el tiempo libre del valor de contenedor o de sobrestadía. 16 de enero de 2019

A partir de una encuesta dirigida a 44 empresas medianas y grandes de Brasil, usuarias de cabotaje durante 12 meses anteriores a la muestra aplicada entre septiembre y octubre del año pasado, se comprobó la existencia de algunos problemas relacionados con el alto nivel de utilización de la flota portacontenedores utilizada en la navegación de cabotaje, que alcanzó el 76,2% en agosto de 2018.

Dicha investigación tenía como objetivo cuantificar el uso efectivo del modo fluvial, así como identificar los posibles cuellos de botella y las condiciones necesarias para aumentar el uso del cabotaje.

Además, forma parte del estudio, desarrollado por la Gerencia de Desarrollo y Estudios - GDE de la Superintendencia de Desempeño,

Desarrollo y Sustentabilidad - SDS, tuvo como objetivo fomentar las opciones regulatorias para aumentar la competencia en el transporte de contenedores en el cabotaje.

De acuerdo con el 73% de los entrevistados, los principales problemas experimentados, corresponden el tiempo libre del valor del contenedor o de la sobrestadía. La omisión de puertos fue señalada por el 66% de los encuestados, mientras que el exceso de reservas alcanzó el 56% del universo encuestado.

También un 46% de las empresas señalaron el retraso en la entrega o la falta de fiabilidad en los plazos como problemas del cabotaje.

En este sentido, es importante destacar que, según los encuestados, la fiabilidad de los plazos sólo está por detrás del precio del flete, cuando se le pregunta sobre las condiciones necesarias para aumentar el uso del cabotaje.

Por MundoMaritimo

## SECTOR MULTIPROPÓSITO: GANANCIAS DE TRANSPORTE DE CARGA SE RECUPERARÁN EN UN 6% EN 2020

Los buques de mayor capacidad se acercarán, incluso, a ganancias de dos dígitos. 17 de enero de 2019

Las perspectivas para el transporte marítimo multipropósito, que comprende tanto los buques de carga fraccionada como los de carga pesada, están mejorando a pesar del aumento del riesgo geopolítico y la incertidumbre económica. Drewry prevé que los ingresos medios aumenten un 6% en 2020 y, pese a una ligera corrección en 2021, seguirán mejorando a largo plazo debido a una mayor demanda de carga en relación con la capacidad.

Drewry revisó al alza sus perspectivas para el segmento de transporte marítimo multipropósito (MPV) desde su pronóstico de septiembre, ya que el mercado y sus impulsores han cambiado. La expectativa de la consultora para el comercio de carga sólida, base de la demanda de MPV, se mantiene en un crecimiento constante del 2,1% anual a medio plazo. Aunque el ritmo de la actividad económica mundial se redujo en 2019, se espera que se recupere este año y el próximo. Las expectativas para la producción y el comercio del acero son positivas y, aunque la inversión en proyectos tradicionales sigue siendo escasa, el impulso de las energías renovables parece imparable.

La flota diversa y anticuada ha cambiado poco en los últimos 12 meses y, a menos que las cifras de desguace aumenten significativamente, se prevé que se estanque a corto plazo como mínimo. Las órdenes de nuevas construcciones siguen siendo escasas, y muchas de ellas se encargan actualmente para reemplazar el tonelaje de la flota existente en lugar de realizar nuevas inversiones. Si a esto se añade la incertidumbre a corto plazo en torno a las regulaciones del fueloil con bajo contenido en azufre (LSFO), no vemos que el suministro de MPV cambie significativamente a corto plazo. El informe Drewry's Multipurpose Shipping Forecaster, publicado a finales de diciembre de 2019, detalla la composición de la flota, portafolio de órdenes y las expectativas para su futuro.

Uno de los factores determinantes de este sector es en realidad la competencia de las flotas de contenedores y de graneles. A finales de 2019, Estados Unidos y China anunciaron un acuerdo comercial preliminar. Para el sector de los monovolúmenes en sí, se esperan pocos cambios, pero podría haber algún beneficio por la renovada confianza en estos sectores competidores.

Las expectativas de Drewry para la cuota de MPV de carga general y de proyectos se basan en las evaluaciones de la división de esa carga entre los tres tipos principales de buques. Cuando los mercados competidores son débiles, no sólo bajan las tarifas en este sector, sino que también arrastran una gran parte de los volúmenes de carga.

Drewry prevé que la demanda de carga disponible para la flota de MPV es de un crecimiento constante a largo plazo.

Evidentemente, la posición de Estados Unidos en el acuerdo comercial potencial no es la única influencia externa en el mercado a principios de este año, ya que los recientes acontecimientos en Medio Oriente han causado un aumento en el precio del petróleo crudo. Para un sector que ya está luchando con la introducción del LSFO y los altos precios del búnker asociados a ello, se esperaría que los márgenes de beneficio se debiliten aún más durante el primer trimestre de 2020 ya que cualquier recuperación se retrasaría.

Sin embargo, Drewry espera que las tarifas promedio de fletamento de buques por un tiempo determinado aumenten un 6% en 2020, debido a la mayor demanda en todo el sector de carga sólida. Los incrementos variarán según el tamaño de los buques, y los inferiores a 15.000 dwt lograrán mejoras marginales, mientras que se espera que los buques más grandes logren ganancias que se aproximen a los aumentos porcentuales de dos dígitos.

Dichas tendencias se reflejan en el índice de tarifas de flete marítimo multipropósito de Drewry, que se basa en un promedio de las tarifas de flete por tiempo que prevalecen en las principales categorías de tamaño de buques.

En el futuro, se espera que los ingresos sigan recuperándose, aunque de forma modesta y sujetos a una pequeña corrección en 2021 debido a la mayor competencia de los mercados de graneles y contenedores. Pero la tendencia actual del sector de los buques polivalentes sigue siendo positiva y es más optimista de lo que se había previsto anteriormente.  
Por MundoMarítimo

## FLOTA PORTACONTENEDORES GLOBAL INCORPORARÁ ALREDEDOR DE 1,14 MTEUS DURANTE 2020

HMM, CMA CGM y Evergreen tendrán la mayor cantidad de entregas de buques nuevos este año. 17 de enero de 2020

Se espera que la flota de portacontenedores crezca de los 23,23 MTEUs a principios de 2020 hasta alcanzar los 24,05 MTEUs a fines de año, registrando una tasa de crecimiento del 3,5%, señala el boletín semanal de Alphaliner al que MundoMarítimo accede en exclusiva.

El crecimiento de la flota será impulsado principalmente por las entregas previstas de 1,14 MTEUs de nuevos buques este año, con sólo una mínima desviación esperada del pronóstico. La mayoría de los buques de mayor tamaño y de nueva construcción se entregarán probablemente en los plazos previstos y sólo se esperan retrasos en algunos de los tonelajes más pequeños destinados al transporte de carga intraregional.

Se espera que el desguace y otras eliminaciones alcancen las 300.000 TEUs este año, un aumento respecto a los 207.500 TEUs registrados en 2019. Aunque se espera que la tasa de desguace siga siendo lenta en el primer semestre del año, el ritmo debería aumentar en el segundo.

Se espera que la ola de instalación de depuradores en unidades de la flota, que sacó de circulación más de un millón de TEUs de capacidad a fines de 2019, continúe durante todo el primer semestre del año. Esto, se reducirá gradualmente en el segundo semestre de 2020, a medida que más buques completen sus programas de modernización. La vuelta al servicio de los portacontenedores verá eventualmente que algunos buques más viejos y menos eficientes sean enviados al desguace.

El crecimiento efectivo de la flota, excluyendo la flota inactiva, se sitúa actualmente en sólo el 0,1% sobre una base interanual. Esto es significativamente menor que el crecimiento total de la flota del 4,0%, ocasionado por el gran número de buques inactivos. En conjunto, los buques que se encuentran actualmente en proceso de instalación de depuradores y los que hacen cola en el fondeadero para ser sometidos al proceso, representan actualmente alrededor del 75% de los 1,41 Mteu de tonelaje inactivo.

Se prevé que la flota inactiva alcance un nuevo récord de más de 1,6 MTEUs en febrero, con un número sin precedentes de salidas en blanco previstas después de las vacaciones del Año Nuevo chino de este año, incluso mientras continúa el programa de retroadaptación de los depuradores en curso.

Sin embargo, la flota activa reanudará su crecimiento a medida que los buques reacondicionados vuelvan a estar en servicio a un ritmo de unos 50 por mes y a medida que los programas de reacondicionamiento de los propietarios se reduzcan en la segunda mitad del año.

La flota activa crecería más del 5% en la segunda mitad del año debido al impacto combinado de las entregas de nuevos buques y el retorno de los buques readaptados.

Las navieras tendrán que gestionar el aumento de la flota con cuidado para evitar añadir demasiada capacidad al mercado este año. Entre las 12 principales líneas navieras, MSC y Maersk agrupan el mayor número de buques que están siendo modernizados con depuradores en la actualidad, mientras que HMM, CMA CGM y Evergreen tendrán la mayor cantidad de entregas de nuevos buques este año.

Sólo ONE y Zim no tendrán ningún buque de nueva construcción o buques que actualmente no estén siendo sometidos a la instalación de depuradores.

Algunas precisiones

-La capacidad activa de los portacontenedores se sitúa actualmente en 21,86 MTEUs, frente a un total de 23,23 MTEUs de la flota.

-En enero de 2020, la flota activa es sólo un 0,1% mayor que en enero de 2019. Esto se debe a la importante proporción de tonelaje inactivo que actualmente se sitúa en 1,41 MTEUs. De ellos, unos 922.000 TEUs están fuera de servicio para la modernización de los depuradores, mientras que otras 130.000 TEUs de capacidad de los buques están a la espera de un turno en los astilleros de modernización.

-Se espera que la flota inactiva aumente aún más para alcanzar un nuevo récord de más de 1,6 MTEUs en febrero, debido a la prisa por instalar los depuradores y a un número sin precedentes de itinerarios en blanco anunciadas por los transportistas para las vacaciones posteriores al Año Nuevo chino.

-Sin embargo, se espera que la flota activa reanude su crecimiento, ya que las nuevas series de portacontenedores, así como los buques que regresan de con sus depuradores instalados, tendrán que ser absorbidos en el transcurso de este año.

Por MundoMarítimo

## PUERTO DE GUAYAQUIL ATENDIÓ 2.600 NAVES DE DIFERENTE CALADO EN 2019

Destacó arribo del portacontenedores "Svendborg Maersk", el más grande en atracar en Ecuador. 10 de enero de 2020

En base a registros de la Dirección de Gestión de Seguridad Operativa de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), entre enero y diciembre de 2019, los terminales públicos y privados atendieron 2.600 naves de diferente calado al principal puerto de Ecuador.

Las naves que atracaron el año pasado correspondieron a los segmentos de carga contenerizada, granelera, general y cruceros.

Una de las operaciones más relevantes de 2019 que se registró en el puerto de Guayaquil "Libertador Simón Bolívar", ocurrió en noviembre con el arribo del portacontenedores "Svendborg Maersk" de 346,98 metros de eslora y 42,8 metros de manga, el más grande en atracar al país sudamericano.

Desde la Autoridad Portuaria Guayaquil destacaron que el arribo de la nave refleja la gran capacidad de maniobra que posee el puerto y el trabajo en conjunto entre el Estado y la Municipalidad de Guayaquil, la que a través de la empresa Jan de Nul -representada en Ecuador por Canal Guayaquil S.A.- efectúa el dragado de profundización del canal de acceso a los terminales portuarios y fluviales de Guayaquil.

A su vez la APG resaltó que Guayaquil cuenta con una infraestructura moderna, que les permite brindar servicios a todo tipo de naves, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga dry o reefer en sus instalaciones.

Por MundoMarítimo

## VI Jornada de seguro marítimo y portuario

Cartagena, Colombia  
19, 20 y 21 de Febrero de 2020



  
**Gallagher**

Insurance | Risk Management | Consulting

Más información en: [www.jornadasdeseguomaritimoyportuario.com](http://www.jornadasdeseguomaritimoyportuario.com)



## SOBENA Participa da Decommissioning Abandonment 2020 Houston TX

**31** Marzo 2020 - **1** Abril 2020  
Houston - Texas

Registre o seu interesse!

Una detallada y dinámica agenda que aborda ampliamente las estructuras que componen el universo del seguro marítimo y portuario, será desarrollada durante las VI Jornadas, del 19 al 21 de febrero en Cartagena de Indias. Evento único que constituye una cita obligada para autoridades, aseguradores, reaseguradores, navieros, corredores, puertos, operadores, agentes, abogados y profesionales relacionados directa o indirectamente con el sector marítimo y portuario, así como estudiantes.

LOS ESPERAMOS

Cartagena – Hotel Radisson Febrero 19 al 21 - 2020. Inscripciones en /registration in [www.jornadasdeseguomaritimoyportuario.com](http://www.jornadasdeseguomaritimoyportuario.com) Mayores informes / complementary information Sandra Perez [sandraperez@hincapiemolina.com](mailto:sandraperez@hincapiemolina.com) Tel 57 56608339 / 3163134340 y/o Beatriz Bustillo [Beatriz\\_Bustillo@ajg.com](mailto:Beatriz_Bustillo@ajg.com)





## JOINT SUPPORT SHIP (JSS)

HMCS *Protecteur* and HMCS *Preserver*



Canada  
FORCES.GC.CA



Support in high threat environment



Enhanced defensive capabilities



Able to respond to CBRN threats



Ammunition storage



Crew of up to **239** personnel



JSS to have a service life of **30** years

The JSS will provide:



Fuel, ammunition, spare parts, food, and water



Modern medical and dental care



Support to operations, humanitarian assistance and disaster relief



Maintaining RCN's excellence at sea and providing a flexible and responsive naval force



National Defence / Défense nationale

#StrongSecureEngaged

## VI Jornada de seguro marítimo y portuario

Cartagena, Colombia

19, 20 y 21 de Febrero de 2020



Insurance | Risk Management | Consulting

Más información en: [www.jornadasdeseguromaritimoyportuario.com](http://www.jornadasdeseguromaritimoyportuario.com)