

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

DIRECTEMAR FIRMA CONVENIO DE COLABORACIÓN CON LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE ARMADORES



Oficiales serán considerados alumnos en el curso de informaciones de la Academia de Guerra Naval. 23 de enero de 2020

Este 23 de enero la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de Chile (Directemar) firmó un convenio de colaboración con la Asociación Nacional de Armadores (ANA).

El acuerdo materializa el interés que tanto la ANA como oficiales de la marina mercante nacional habían demostrado para que pilotos primeros y capitanes de alta mar pudieran volver a ser considerados como alumnos en el curso de informaciones de la Academia de Guerra Naval. El curso permite capacitar a los oficiales no especialistas en Estado Mayor, para el desempeño y conocimiento propio de la institución en situaciones especiales, funciones operativas, logísticas y administrativas institucionales. Cuenta con una duración de 13 semanas y modalidad mixta, es decir 8 semanas online y 5 semanas en modalidad presencial.

Lo anterior permite acortar los plazos del curso, manteniendo la malla curricular y profundidad de las materias estudiadas. Al acotar el período presencial los oficiales que se encuentran embarcados pueden coordinar sus períodos en tierra y hacer el curso con mayor flexibilidad. La realización del citado curso por parte de los oficiales la Marina Mercante Nacional, junto con lograr un mayor conocimiento y actualización de sus competencias profesionales, genera un acercamiento y compromiso con la Armada de Chile, de la cual son pieza importante en caso de necesidad nacional, considerando que tanto las naves de bandera chilena como oficiales y gente de mar de la Marina Mercante Nacional, son parte de la reserva en caso de conflicto o necesidades internas del país, como lo puede ser también en caso de catástrofes o desastres naturales.

Este año el curso se realizará, considerando ambas etapas, entre el 25 de mayo y el 23 de agosto. Podrán participar dos oficiales que serán previamente seleccionados por Directemar y la ANA.

MundoMaritimo

¿CUÁLES SON LAS FACULTADES DEL CAPITÁN DE UN BUQUE?

Tradicionalmente a bordo se le atribuyen facultades técnicas, públicas y comerciales. 20 de enero de 2020.

La palabra capitán viene del latín caput, que significa cabeza, y es que literalmente el capitán encabeza el mando del buque al estar revestido de acuerdo con las leyes, de las competencias y títulos que así lo facultan, explica José Antonio Pejovés, abogado, árbitro y profesor de Derecho Marítimo, quien detalla que, de acuerdo a una fórmula usual recogida antiguamente en los conocimientos de embarque, el capitán era "el único Señor a bordo después de Dios".

Rafael Matilla con relación a la figura del capitán- sostiene que "en la época de la navegación a vela, el capitán disfrutaba de una consideración equivalente a la del armador: con frecuencia era copropietario del buque; su retribución consistía en una participación en los beneficios que pudiese arrojar su explotación; ejercía funciones profesionales (dirigir la navegación, la conservación y manejo del buque) y comerciales (como representante legal del naviero, e, incluso de los cargadores); era responsable de la conservación y entrega del cargamento; estaba facultado para fletar el buque, disponer su reparación, pertrecharlo, equiparlo y aprovisionarlo y para contratar su tripulación; se le entendía legitimado substantiva y procesalmente para cobrar el flete y en general para ejercitar los derechos del naviero, y pasivamente, en las demandas que pudiesen interponerse contra éste; y habilitado para actuar procesalmente sin necesidad de abogado, ni procurador" (El Naviero y sus Auxiliares, el Buque), cita Pejovés.

En efecto, añade el abogado, tradicionalmente al capitán que ostenta el mando y la dirección del buque se le atribuyen tres facultades o funciones: técnicas, públicas y comerciales, las cuales son:

a) La facultad técnica consiste básicamente en dirigir la actividad navegatoria del buque. Es así que tiene el mando principal a bordo, con total autonomía para dar órdenes y tomar las decisiones técnicas que requiera la navegación. Dentro de esta facultad el capitán tiene obligaciones generalmente estipuladas en los códigos de comercio o leyes de navegación marítima, respecto a su accionar ante la ocurrencia de accidentes de la navegación como abordajes o colisiones, o relacionadas con operaciones de salvamento marítimo o abandono del buque.

b) La función de carácter público, comprende facultades similares a las que ejercen un notario público, un registrador público y un juez. En este sentido, pueden otorgar testamento marítimo ante el capitán: los jefes, oficiales, tripulantes y cualquier otra persona que se encuentre embarcada. El capitán puede fungir como registrador civil: celebrar matrimonios a bordo, emitir actas de nacimiento o defunción; llevar libros – como los cuadernos de bitácora y máquinas- y emitir ciertos certificados. Sus funciones públicas ligadas a la seguridad del buque, lo facultan a mantener la disciplina a bordo por lo que las personas embarcadas quedan sometidas a su autoridad y de ser el caso, como un juez, puede ordenar la detención de tripulantes o pasajeros.

c) La facultad comercial del capitán ha variado con el paso del tiempo, antiguamente fungía como agente comercial del armador, y en estos tiempos conserva ciertas facultades de representación para realizar actos jurídicos en nombre del naviero o armador y legitimación procesal para intervenir en procedimientos judiciales o administrativos.

"En la actualidad las funciones del capitán, han sufrido ciertas transformaciones motivadas por los avances de la ciencia y la tecnología que han irrumpido en el tráfico marítimo. Los adelantos en las comunicaciones, han derivado en que el capitán de un buque pueda mantener un diálogo permanente -en tiempo real- con el armador y los agentes", comenta finalmente Pejovés.

Por MundoMarítimo

AMÉRICA LATINA REGISTRÓ 29 CASOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA EN CONTRA DE BUQUES EN 2019

Perú es uno de los cinco países a nivel mundial que contribuyeron al 57% de los 162 ataques totales. 20 de enero de 2020

De acuerdo con un informe del International Maritime Bureau (IMB) de la Cámara de Comercio Internacional (ICC por su nombre en inglés), durante 2019 se registraron 162 casos relacionados con piratería y robo a mano armada en contra de buques, 39 casos menos que 2018. Del total de los registros, 29 corresponden a América Latina.

África es el continente que registró la mayor cantidad de incidentes con 71 registros, seguido por el sur de Asia con 53 casos y América Latina en tercer lugar con 29.

En el caso de América Latina precisamente, Perú sufrió 10 ataques, siendo uno de los cinco países a nivel mundial que contribuyeron al 57% de los ataques totales, junto con Nigeria (35), Indonesia (25), el Estrecho de Singapur (12) y Malasia (11). Del total de incidentes en Perú, nueve fueron ataques con abordaje de piratas y uno fue un intento de ataque.

Venezuela sufrió 6 incidentes, de los cuales cinco resultaron en ataques con abordaje de piratas y uno en un intento de ataque. Por su parte, Colombia registró tres incidentes, dos con abordaje y uno fue un intento de ataque. Ecuador también sufrió tres incidentes, uno fue un ataque con abordaje, el segundo fue un intento de ataque y el tercero fue un intento de ataque con disparo.

Brasil y Haití sufrieron dos ataques con abordaje cada uno, mientras que República Dominicana, Panamá y México recibieron uno.

Tipo de violencia

Respecto de las armas utilizadas durante los ataques, a nivel mundial se utilizaron 47 pistolas, 36 cuchillos, 74 armas no declaradas y 5 armas de otro tipo. Los meses que más registraron incidentes fueron mayo (21) y diciembre (17), mientras que el mes que registró menos incidentes fue junio (2).

En lo que concierne a los tipos de violencia hacia los trabajadores de los buques se consignaron a nivel mundial 3 asaltos, 59 rehenes, 7 heridos, 174 secuestros/rescates, 6 amenazas y 1 asesinato.

En Latinoamérica se registraron casos de rehenes en Ecuador (2), Haití (1), Perú (2) y Venezuela (1). Se sufrió solo un asalto en Perú y una amenaza en Venezuela. Panamá en tanto, registró un herido y un asesinato, siendo este último el único caso en nivel mundial en 2019.

Buques

Los tipos de buques más atacados a nivel mundial fueron los graneleros (46), los buques cisterna (38), los tanqueros (19) y los buques portacontenedores (14).

En menor medida se encuentran los buques de carga general (7), los buques quimiqueros (7), los tanqueros de GLP (6) y los remolcadores (5).

En cuanto al pabellón de los buques más atacados destacan las naves de Islas Marshall (28), Singapur (22), Liberia (19) y Panamá.

Zonas propensas

La IMB destaca a Haití, Perú y Venezuela como los países más propensos a sufrir ataques de piratería y robo a mano armada en América del Sur, América Central y El Caribe.

En el caso del sur de Asia y el subcontinente indio, los países con mayores advertencias son Bangladesh, Indonesia, el Estrecho de Malaca, Malasia, Filipinas, el Estrecho de Singapur y el mar del sur de China.

Mientras que Benín, Camerún, Guinea Ecuatorial, Ghana, Guinea, Costa de Marfil, Nigeria, Togo, El Congo, el Mar Rojo, Gul de Adén, Somalia, el mar Arábigo y el Océano Indio son los lugares más propensos a incidentes en África y el Mar Rojo.

Cabe señalar que, pese a que el Centro de Reportes de Piratería (PRC) aprecia la disminución de la cantidad de ataques en 2019 respecto de 2018, están extremadamente preocupados por ciertas alzas en diferentes partes del mundo, sobre todo en las zonas más propensas.

La IMB recomienda a todos los armadores y capitanes de buques reportar a su oficina de reportes de piratería (PCR) los ataques, intentos de ataque o sospecha de ataque de piratería o robo a mano armada, puesto que es un paso vital para asegurar que todas las medidas serán implementadas por las autoridades correspondientes.

Por MundoMarítimo

CEPAL: TRANSPORTE MARÍTIMO DE PRINCIPALES EXPORTACIONES EN AMÉRICA LATINA GENERARÍAN 11 MILLONES DE TONELADAS DE CO2 ANUALES

Estudio analizó exportaciones de 8 países de la región durante 2017. 20 de enero de 2020

De acuerdo con lo informado en el documento "Hacia la descontaminación del transporte marítimo del comercio internacional: metodología y estimación de las emisiones de CO2", elaborado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), perteneciente al Boletín 373 de Facilitación, Comercio y Logística en América Latina y El Caribe, al que tuvo acceso MundoMarítimo, se plantea que generaron un sistema de cálculo para determinar las emisiones contaminantes de los buques que

exportan los principales productos de ocho países de Latinoamérica: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Perú y Uruguay.

Para ello se usaron los datos de exportaciones de 2017 obteniendo un resultado cuantitativo que expresa que el 67,3% de las exportaciones totales de la región, una muestra superior a los 896 millones de toneladas de productos transportados por barco desde América Latina y el Caribe hacia otros destinos en 2017, es un poco menos de 11 millones de toneladas de CO2 equivalente, representando aproximadamente el 1,3% de los 870 millones de toneladas que emitiera el transporte marítimo internacional a lo largo de un año, de acuerdo con la última estimación global conocida.

Para Brasil, los minerales de hierro constituyen el principal producto exportado, representando el 57% de las toneladas exportadas correspondiente a 3.172.548 toneladas de CO2. Para el análisis se consideró una muestra de 64,2% de sus exportaciones marítimas totales, las emisiones equivalen a 4.800.145 toneladas de CO2.

En el caso de Argentina, la muestra para (producto y destino) analizada fue el de 60,5% de sus exportaciones marítimas totales es de 1.032.023 toneladas de CO2 equivalente. Correspondiendo la mayoría de sus exportaciones a los granos, pellets, maíz, trigo, porotos de soja (74,1%) los que generaron emisiones iguales a 924.755 toneladas de CO2.

Para Colombia, se observa que el carbón, el petróleo y aceites de petróleo (93%) representan los principales productos exportados en volumen por vía marítima generan 580.230 toneladas de CO2. Para hacer el estudio se analizó el 62% de las exportaciones marítimas totales, las que generan 612.711 toneladas de CO2.

En cuanto a Chile, los principales productos exportados respecto a volumen corresponden a los minerales de hierro, sal, concentrado de cobre (55,7%), lo que generan 350.117 toneladas de CO2. La muestra consideró un 64,8% de las exportaciones marítimas totales, lo que considera 551.766 toneladas de CO2.

En lo que respecta a Ecuador, se observa que el petróleo y plátanos (82,9%) representan los principales productos exportados en volumen por vía marítima, lo que genera emisiones por 122.746 toneladas de CO2. La muestra usada correspondió al 78,9% de sus exportaciones marítimas totales, lo que generó emisiones por 136.416 toneladas de CO2.

En el caso de Perú, se observa que el mineral de hierro, gases de petróleo, minerales de cobre y fosfato de calcio (63%) representan los principales productos exportados en volumen por vía marítima, lo que generaría 315.211 toneladas de CO2. Para una muestra de 75,3% de sus exportaciones marítimas totales se establece que las emisiones corresponden a 368.969 toneladas de CO2.

En México el petróleo, automóviles y accesorios de vehículos (44,1%) representan los principales productos exportados en volumen por vía marítima, lo que causó emisiones por el orden de 2.714.267 toneladas de CO2. Para este país se usó una muestra de 44,3% de sus exportaciones, lo que generó emisiones de 3.701.432 toneladas de CO2. Cabe hacer la salvedad que, para este caso, la CEPAL dijo que se debe tener la salvaguardia de calcular adecuadamente el sistema, ya que es diferente el transporte en buque ro ro.

Por último, para Uruguay, se observa que porotos de soja, madera (en bruto y en leña) y arroz (61%) representan los principales productos exportados en volumen por vía marítima generando 42.838 toneladas de emisiones de CO2. La muestra analizada corresponde al 70,3% de las exportaciones marítimas totales, las que produjeron 74.159 toneladas de emisiones.

Desarrollo sostenible

Si bien los datos obtenidos son en base a mínimos estimativos de emisiones, la CEPAL planteó que se debe apuntar a medidas que reduzcan significativamente la emisión de todos los contaminantes del transporte marítimo internacional.

En ese sentido, la Organización Marítima Internacional (OMI) estableció dos medidas para su reducción. Por un lado, un índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para los buques nuevos y, por otro lado, la puesta en marcha de la norma IMO 2020.

CEPAL hace la salvedad que se debe propiciar un desarrollo sostenible, es decir, de ninguna manera puede ajustarse por la reducción de la actividad económica y comercial, sino que se debe implementar a través de las regulaciones y las medidas equilibradas entre incentivos de mercado y regulaciones obligatorias como las propuestas por la OMI.

También consideró que es importante reconocer que independientemente del consumo y de las emisiones causadas por el transporte marítimo, queda la discusión de quién o quiénes son responsables por la huella de gases efecto invernadero (GEI) que genera el comercio marítimo internacional, dado que el buque es meramente un vehículo contratado para el transporte de carga cuyos beneficiarios se extienden a lo largo de la cadena de suministros, incluyendo desde el productor hasta el consumidor final.

La complicación surge porque a pesar de que el comercio se ha globalizado, prevalecen las fronteras geográficas y políticas, en que los principales actores en el tema de transporte marítimo están dispersos en diferentes países y regiones geográficas cuyas políticas y jurisdicciones difieren.

Por MundoMarítimo

GOBIERNO DE PANAMÁ CONSTRUIRÁ UN NUEVO MUELLE FISCAL MULTIUSO EN EL PUERTO ARMUELLES

Se estima una inversión de entre US\$19 millones y US\$20 millones. 17 de enero de 2019

El Ministro de Asuntos Marítimos de Panamá, Noriel Araúz, anunció que en abril la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) hará público el acto para la licitación del diseño y construcción del nuevo muelle fiscal multiuso en el Puerto Armuelles en el área del Pacífico.

"Fomentaremos empleos que contribuirán al dinamismo económico y sobre todo, se brindará el empuje que necesita el sector marítimo de la provincia de Chiriquí", aseguró Araúz.

El proyecto contará con un período de ejecución de 1.120 días, cuatro años presupuestarios y una inversión de entre US\$19 millones y US\$20 millones. Se contempla la construcción de un edificio de dos plantas que albergará el Mercado del Marisco y las Oficinas Administrativas de la AMP.

También se llevará a cabo la rehabilitación estructural del muelle existente para convertirlo en un malecón turístico.

En el nuevo muelle además, se atenderá a pasajeros y naves de tipo atuneros. Consistirá en un puente que conectará la tierra firme con una primera plataforma, donde los pescadores artesanales van a poder llegar y bajar los productos.

Igualmente, se construirá un segundo puente, que va desde la plataforma de los pescadores artesanales a un muelle industrial de pasajeros. Será un muelle flotante en donde se podrá recibir hasta 100 pasajeros, naves de hasta 45 metros de eslora en la parte interior del muelle, mientras que en la parte exterior se atenderán barcos atuneros, camaroneros y contenedores.

Cabe destacar que, con el objetivo de fomentar la empleabilidad en el lugar, el pliego que selecciona al contratista exige que para la fase de construcción una parte de la mano de obra sea residente de Puerto Armuelles.

Una vez que termine la construcción, los beneficiarios directos serán la Asociación de Pescadores, los comerciantes de productos y el sector turismo, siendo éstos los principales usuarios del terminal.

En marzo se comenzará con el proceso de selección y se estima que a fin de año o principio del próximo se instalará primera piedra. Se proyecta que entre diciembre de 2022 y enero de 2023 la obra estará 100% operativa.

Por MundoMarítimo

APN Y COMPORT DE PERÚ REVISARON LOS AVANCES Y PERSPECTIVAS DEL PLAN PORTUARIO NACIONAL

Además, en la instancia se revisó igualmente el desarrollo de la ventanilla única, VUCE 2.0.. 20 de enero de 2019

En encuentro sostenido entre la Comunidad Portuaria del Callao (Comport) y la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú se trató en detalle la actualización del Plan Portuario y la Ventanilla Única, VUCE 2.0.

En la oportunidad Ricardo Guimaray, director de Planeamiento y Estudios Económicos del APN expuso sobre la tercera versión de la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario. En la ocasión se expuso que, en cuanto al Plan Maestro de Callao, está pendiente su aprobación y que este plan sería presentado públicamente próximo 15 de febrero. El diseño está basado en cuatro líneas estratégicas que son: fortalecer a la APN, Infraestructura y Conectividad, Servicios y actividades Portuarias y Ciudad-Puerto).

En lo que respecta a infraestructura, en el contrato y adenda DPWC, se aclaró que la extensión del frente de muelle completará 400 m, suficiente para permitir el atraque de los buques de mayor tamaño que navegan actualmente en el mundo.

Para el caso de APMTC se proyecta, según las adendas, que la Etapa 3 tendrá cambios en los muelles centrales donde el Muelle 1, mediante la utilización de un dolphin permita el amarre de buques de 220 m. En tanto, el Muelle 2 se angostará a ambos lados, extendiéndose además a 220 m. En la Etapa 4, por otra parte, se dejaría habilitado el Muelle 3A y se eliminarán los Muelles 3B y 4. Además, se ampliará el Muelle 5 y lateralmente hasta el Muelle 3B quedarían disponibles 410 m.

En cuanto al área urbana de callao, en la instancia llamó la atención el planteamiento que indica la urgencia de negociar la salida de la población de Puerto Nuevo y del Barrio Frigorífico hacia terrenos de la región en Ventanilla donde podrían ser beneficiados con casas. También se destacó en la oportunidad la preocupación existente de la población de Chucuito y La Punta por la ampliación de DPWC.

En el caso del levantamiento del Antepuerto Callao se mencionó como opción la Base Naval de La Marina, lo que desde la perspectiva de

los usuarios debería abrirse a otras opciones que incluyan terrenos ofrecidos por Gobernador de Región Callao durante 2019.

También llamó la atención desde el punto de vista de los usuarios la ausencia de análisis referida a la competencia sobre lo que proyecta Chile y Ecuador en desarrollos futuros como Puertos de Aguas Profundas. Puntualmente en el caso del Puerto de Posorja en Ecuador y en el caso de Chile, la opción a futuro que se proyecta en el puerto de San Antonio.

Por otra parte, desde la APN se planteó que El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ya tiene cerrado con La Marina opción de Parquedeo o Truck Center en la Base Naval de Callao. Además, se afirmó que las proyecciones de DPWC y APMTC serían suficientes para el futuro.

Los usuarios, en tanto, hacen notar que en el plan no se incluye un plan de mejora de los servicios portuarios que de acuerdo a encuestas realizadas dejan un nivel de Satisfacción muy baja. Ante esto la APN planteó que analizará la manera de trabajar en la mejora de calidad de los servicios, esperando resultados a atales medidas en un plazo de dos meses.

Mesas Sociales

En la región Callao a raíz de la Convocatoria al Consejo Ciudad-Puerto se ha desarrollado un Plan de Acción 2020. Como parte de esto, se planteó la realización de Mesas Sociales con participación de los operadores ya que para el próximo mes se aprobarían las adendas de concesión, ante lo cual la población estaría protestando. Por ello se pidió la participación de todos los actores en la próxima Mesa el 29 febrero, donde la tarea sería transmitir confianza a la población. En Ese sentido, La APN aseguró que cada obra estará validada con su Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de Maniobre y Expediente técnico.

VUCE 2.0

En cuanto al otro tema abordado durante la reunión, VUCE 2.0, se señaló que se avanza en la materia. En la oportunidad se explicó que, en el contexto de VUCE, el desarrollo del componente portuario consiste en la gestión electrónica, vía internet, de los trámites que requiere realizar una nave para su recepción, estadía y despacho en los puertos del país.

De este modo se busca que el nuevo componente reemplace totalmente al que se tiene actualmente, incorporando nuevas funcionalidades (por ejemplo, gestión de servicios portuarios y servicios de interoperabilidad) y mejorando la tecnología. Además, se expuso que se planea avanzar en esta materia con: documentos, gestión, explotación y tecnología.

Por MundoMarítimo

IMO 2020: OMI AFIRMA QUE TRANSICIÓN SE DESARROLLA SIN CONTRATIEMPOS Y PROHIBIRÁ TRANSPORTE DE FUELOIL NO REGLAMENTARIO

Al 20 de enero ha recibido notificación de 10 casos de combustible no disponible. 22 de enero de 2020

A raíz de la implementación de la norma IMO 2020, desde el 1 de enero de 2020 el límite superior global sobre el contenido de azufre del combustible de los buques se ha reducido del 3,5% al 0,5%.

De acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI) hasta ahora se ha desarrollado una transición relativamente sin contratiempos al límite de azufre del 0,50%. Al 20 de enero -a través del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS) de la OMI- han recibido notificación de 10 casos de combustible no disponible.

A su vez indicaron que, al correo electrónico destinado a reportar problemas, no ha llegado ningún mensaje específico sobre problemas que afecten a la implantación.

Sobre la puesta en marcha del IMO 2020, el secretario general de la OMI, Kitack Lim, dijo "que un cambio tan relevante haya sido implantado con éxito sin interrupciones considerables para el sector marítimo y todos aquellos que dependen de él creo que refleja la diligencia y dedicación de la OMI, sus Estados Miembros, el sector del transporte marítimo, el sector del suministro de combustible y otras industrias relevantes".

Lim añadió que ya está cerca el próximo objetivo importante. "A partir del 1 de marzo, se prohibirá el transporte de fueloil no reglamentario a bordo de los buques. Insto a todos los armadores, operadores y propietarios a cumplir con la prohibición de transporte, cuando corresponda, una vez esté en vigor", enfatizó.

Colaboración Los precios de los combustibles reglamentarios (el fueloil con muy bajo contenido de azufre (VLSFO) y gasoil para usos marinos (MGO) aumentaron rápidamente al principio, pero ahora parecen estabilizarse.

Con esta norma se está reduciendo considerablemente la cantidad de óxido de azufre que emana de los barcos, lo que -según la OMI- supondrá importantes beneficios para la salud y el medio ambiente, particularmente para las personas que viven cerca de puertos y costas.

Lim llamó a los actores internacionales a colaboración para la adecuada implementación de la norma IMO 2020. "la OMI estará vigilante y preparada para responder y brindar cualquier tipo de apoyo.

Quisiera agradecer sinceramente a los Gobiernos Miembros de la OMI, el sector del transporte marítimo y todas las partes interesadas, incluidos los expedidores y el sector de suministro de fueloil, sus esfuerzos hasta el momento y solicitar una mayor cooperación para garantizar que la regla OMI 2020 se implementa adecuadamente", concluyó.

Por MundoMarítimo

LA REAL MAGNITUD DE LA INVERSIÓN NECESARIA PARA DESCARBONIZAR LA INDUSTRIA DEL SHIPPING

Esfuerzo tomaría más de tres décadas e implicaría uso de fuentes renovables. 22 de enero de 2020

Hablar de descarbonización es más fácil que ponerlo en práctica. En términos reales, no solo significa la transición hacia otras fuentes de energía, sino inversión en tecnología, investigación, capacitación, cadena de suministro y una nueva forma de ver y entender a la flota. Por lo mismo, se estima que el gasto total de la reinversión energética de la industria sería de unos mil billones de dólares. El estudio de inversión sumatoria para la descarbonización de la industria del shipping "Aggregate investment for the decarbonisation of the shipping industry", realizado en conjunto entre la University Maritime Advisory Systems (UMAS) y la Energy Transitions Commission (ETC), busca presentar las cifras de inversión y las áreas donde más se necesitan para ajustar el panorama si lo que se quiere es cumplir a cabalidad con la estrategia inicial de la organización marítima internacional, recientemente puesta en marcha con la normativa IMO2020.

Según el estudio, al cual MundoMarítimo accedió de manera exclusiva, la industria debería generar una inversión acumulativa de 50 a 70 mil millones de dólares anuales entre 2020 y 2050 para alcanzar el objetivo de reducir el 50% de las emisiones de la industria marítima en el plazo señalado.

La premisa del informe es que "las ganancias en eficiencia no son suficientes para reducir los gases de efecto invernadero y alcanzar la meta; es necesaria la transición hacia combustibles 'cero-emisiones' y electricidad desde fuentes renovables".

En qué invertir

El documento revela que la clave está en desarrollar el amoníaco como el combustible cero emisiones para la industria del shipping. "Bajo diferentes suposiciones, el hidrógeno, metanol sintético u otros combustibles podrían desplazar el dominio del amoníaco, pero la magnitud de inversión necesaria no cambiaría significativamente para esos otros combustibles", lee el informe, que defiende el uso de amoníaco. Junto con la utilización de combustible cero emisiones, es fundamental que la producción de dicho combustible sea sustentable. Por lo tanto, el análisis propone el uso de hidrógeno como la principal fuente de energía para la producción de amoníaco.

Sin embargo, dentro de la nueva cadena de energía que moverá a la industria marítima, el combustible será el menor de los gastos a realizar. Será la cadena de suministro del combustible y su almacenamiento donde habrá que realizar la mayor inversión, representando un 87% del total de inversión necesario para la transición, mientras que apenas el 13% de la inversión realizada sería para las naves en sí.

Dos escenarios

El informe presenta dos escenarios: descarbonización completa al 2050 o 50% al 2050 y el otro 50% al 2070. Los tiempos para alcanzar estos objetivos dependerán exclusivamente de la inversión que la industria haga en la producción de combustible, cadena de suministro, almacenamiento, tecnología a bordo y otros ajustes, de la mano de la restricción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Los escenarios, además, presuponen un aumento en la demanda de transportes resultando en un incremento de la cantidad de naves en el tiempo.

Por MundoMarítimo



SOBENA Participa da
**Decommissioning
Abandonment 2020
Houston TX**

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

Registre o seu interesse!

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

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

Mayores informes / complementary information Sandra Perez sandraperez@hincapiemolina.com Tel 57 56608339 / 3163134340 y/o Beatriz Bustillo Beatriz_Bustillo@ajg.com

THE IDEA OF BUILDING A HOUSE OUT OF SHIPPING CONTAINERS IS USUALLY NOT THE FIRST THING THAT COMES TO MIND. HOWEVER, CARGO CONTAINER ARCHITECTURE COULD LEAD TO OTHER WIDESPREAD USES OF EMPTY CONTAINERS SUCH AS EMERGENCY HOUSING, TEMPORARY CONSTRUCTION OFFICES, AND INFILL HOUSES IN URBAN NEIGHBORHOODS.

SOURCES

www.sgblocks.com/
www.archdaily.com/160892/
www.gizmag.com/shipping-container-architecture/28860/
freightfilter.com/shipping-container-facts-infographic/
en.wikipedia.org/wiki/Shipping_container_architecture#Advantages
www.dwell.com/house-tours/article/10-amazing-examples-shipping-container-architecture
science.slashdot.org/story/11/04/06/0158207/10000-shipping-containers-lost-at-sea-each-year
en.wikipedia.org/wiki/Intermodal_container#Non-shipping_uses
www.treehugger.com/modular-design/shipping-containers-being-used-everywhere-for-everything.html
www.xeneta.com/blog/container-shipping-by-the-numbers-infographic/
tweentribune.com/tween/would-you-consider-living-shipping-container
www.mnn.com/your-home/remodeling-design/photos/8-eye-catching-shipping-container-homes/redondo-beach-house



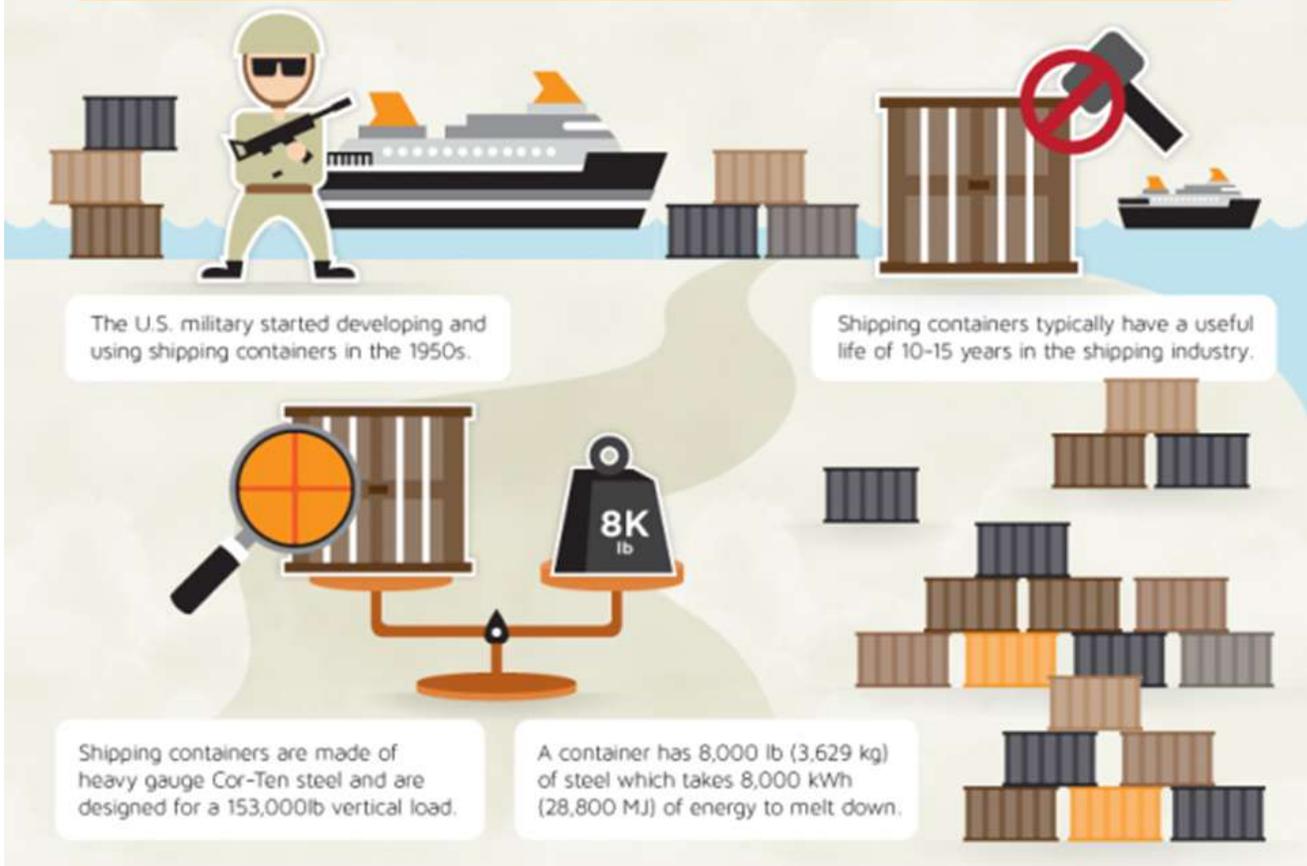


LIVING *in* STORAGE

NEW ARCHITECTURE WITH OLD CARGO CONTAINERS

There are countless numbers of empty, unused shipping containers around the world just sitting on shipping docks taking up space. The result is an extremely high surplus of empty shipping containers that are waiting to be made into your next home.

THE CARGO CONTAINER'S LIFE-CYCLE

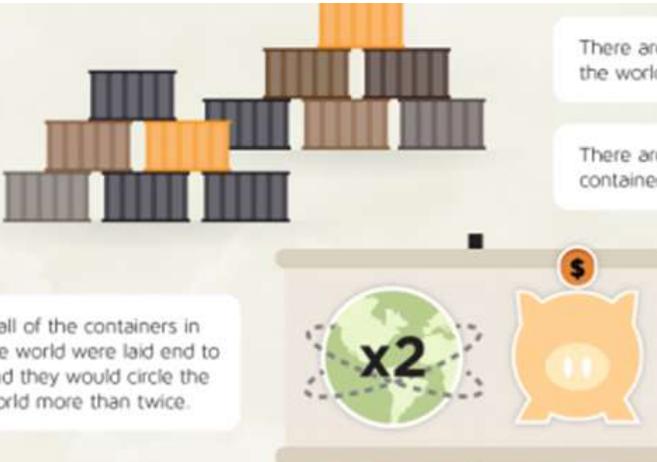


The U.S. military started developing and using shipping containers in the 1950s.

Shipping containers typically have a useful life of 10-15 years in the shipping industry.

Shipping containers are made of heavy gauge Cor-Ten steel and are designed for a 153,000lb vertical load.

A container has 8,000 lb (3,629 kg) of steel which takes 8,000 kWh (28,800 MJ) of energy to melt down.



There are approximately 18 million containers in the world currently used for industry transport.

There are more than 300 million shipping containers sitting empty at ports around the world.

If all of the containers in the world were laid end to end they would circle the world more than twice.

It's too expensive for a country to ship empty containers back to their origin. In most cases, it's just cheaper to buy new containers from Asia.

At any given time, between 5-6 million containers are in transit across the ocean.

An average of 675 containers are lost at sea each year.

x2

\$



FROM TRANSPORT TO LIVABLE ARCHITECTURE



PHILLIP C. CLARK -----

Filed for a United States patent on November 23, 1987 described as "Method for converting one or more steel shipping containers into a habitable building..."

This patent was granted August 8, 1989 as patent 4854094. The diagrams and information contained within this patent appear to lay the groundwork for many current shipping container architectural ideas.

SEBASTIÁN IRARRÁZVAL'S ----- CATERPILLAR HOUSE

Completed in 2012.

Located near Chile's capital, Santiago.

It measures 3,800 sq ft, and is comprised of 12 shipping containers which provide bedrooms, living quarters, and even a swimming pool.



The home was designed to make full use of the cool natural air coming down from the Andes Mountains, which passes through windows, doors, and a ventilated façade.



4D AND A ARCHITECTS ----- NEW JERUSALEM ORPHANAGE

Completed in 2011.

The orphanage houses over 80 orphans.

It used a total of 28 shipping containers to transform an existing brick-built orphanage at Gauteng, South Africa.

Features a host of brightly colored rooms filled with light and inspiring mosaic detailing.

PETER DEMARIA'S ----- REDONDO BEACH HOUSE

Was completed in 2007.

This spacious pad also features 20-foot ceilings and an outdoor lap pool.

It features a ramp down to a three-car basement garage and high-tech "NASA developed ceramic" insulation.

It is made from 8 shipping containers.

Received the 2007 American Institute of Architects Excellence in Design Innovation Award.



PROS

HOME SWEET HOME

CONS



Made for great strength and durability

Some storage units can be made earthquake, hurricane, fire and tornado resistant.



Containers used for human occupancy

In an environment with extreme temperature variations will normally have to be better insulated than most brick, block or wood structures.

They provide modular elements

that can be combined into larger structures.



In temperate climates

moist interior air condenses against the steel. Rust will form unless the steel is well sealed and insulated.



Low expenses

Overall it is still lower than conventional construction expenses (roughly 20% less).



The size and weight of the containers

will typically require them to be placed by crane or forklift.

Used shipping containers are available across the globe

Pre-fabricated modules can be easily transported by ship, truck or rail because they already conform to standard shipping sizes.



Obtaining building permits

may be troublesome in some regions due to municipalities not having seen this application before.



Storage containers can be purchased from major transport companies

for as little as U.S. \$1,200 each. Even when purchased brand new they are seldom more than U.S. \$6,000.



Solvents released

from paint and sealants used in manufacture might be harmful.