

QUE DEMONOS EN CASA

PUERTO DE BARRANQUILLA, COLOMBIA: CALADO EN EL CANAL DE ACCESO AUMENTA DE 9,2 METROS A 9,8 METROS

CORONAVIRUS COVID-19

Coronavirus es agente causal de infección viral, provoca intoxicación más problemas de sistemas respiratorio, nervioso, digestivo.

COVID-19. Diferencias de otros virus

susceptibilidad inferior comparando con el virus de la gripe o infección respiratoria aguda (IRA)

consecuencias más graves

a diferencia de COVID-19, es imposible refrenar la gripe estacional

SÍNTOMAS

dolores de cabeza con enfermedad del vómito y flaccidez general

opresión en el pecho

taquicardia

fiebre

tos seca

dolor de garganta

falta de aliento

diarrea

Recomendaciones preventivas



evitar contacto estrecho con personas con síntomas de infección respiratoria aguda



lavarse las manos con agua y jabón líquido durante al menos 20 segundos



usar antisépticos de alcohol



llevar a cabo la higiene de manos, sobre todo, antes de tocar la boca, nariz u ojos, después de tocar pasamanos y manillas



tapar la boca y la nariz con toallitas de papel a la hora de estornudar o toser



usar mascarilla a la hora de visitar lugares públicos, cambiarla cada dos horas



beber más líquido



ventilar y humedecer regularmente el aire en la habitación en la que se encuentra

Esto fue posible gracias al trabajo de la draga "Hong Jun 5001". 16 de mayo 2020

La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena) en Colombia informó que, gracias al trabajo de la draga "Hong Jun 5001" en los sectores priorizados en el canal de acceso a la Zona Portuaria de Barranquilla (ZPB), el calado habilitado para el ingreso de buques aumentó de 9,2 metros a 9,8 metros para el sector entre KM 0 hasta el KM 12 y a 9,4 metros entre el KM 12 y el KM 22.

En cumplimiento con un contrato de dragado liderado por Cormagdalena, que inició el 6 de marzo y que finaliza el 31 de diciembre, se han dragado 286.738 m³ de sedimentos en los puntos prioritarios, lo que representa un avance del 16% del total del contrato.

Avances

El dragado realizado en el sector marino de Bocas de Ceniza, entre las abscisas K0-500 a la K0000, logró aumentar el ancho de los 86 metros reportados al iniciar el contrato a 154 metros y una profundidad de 11,5 m. También se han adelantado labores de dragado en el sector desde K13500 a K14900 por 157.035 m³.

Cabe destacar que un pronóstico favorable de condiciones climáticas permitirá que los trabajos continúen en sector prioritario del canal de acceso al Puerto de Barranquilla. Por MundoMarítimo

¿QUÉ TAN SINCEROS SON LOS ESFUERZOS POR HACER AL TRANSPORTE MARÍTIMO MENOS NOCIVO PARA EL MEDIO AMBIENTE?

Cambios proyectados hasta ahora no buscan alterar el modelo de funcionamiento. 18 de mayo de 2020.

Con el advenimiento de la pandemia de Covid-19, hay un consenso general de que el modelo actual de la logística global de just in time ha ido demasiado lejos. Algunos incluso afirman que el virus en sí mismo es en parte efecto de sólo mirar las actividades humanas desde un ángulo puramente financiero que a su vez ha llevado a una globalización extrema y perjudicial, plantea el boletín semanal de Alphabulk, al que MundoMarítimo accede en exclusiva.

Muchos incluso dicen que la era post Covid-19 no puede ser lo mismo que en la era pre Covid-19: que incluso después de sobrevivir a la pandemia, las sociedades estarán en riesgo a causa de aspectos asociados al calentamiento global.

Pero ¿Es posible apartarse sustancialmente del modelo anterior? Para Alphabulk es difícil que políticos, banqueros y los líderes del mundo se aparten sustancialmente del modelo actual, ya que esto sería admitir que estaban equivocados, aunque, en cualquier caso, el sistema no puede ser cambiado de la noche a la mañana.

Sin embargo, eso no quiere decir que la presión para hacer del mundo un lugar más limpio desaparezca, aunque es probable que se haga de una manera de no perturbar el modelo antiguo, y por lo tanto podría decirse que no traerá cambios lo suficientemente rápido como para evitar un desastre.

El transporte marítimo ha estado bajo una inmensa presión para ser menos contaminante, siendo el último esfuerzo en ese sentido la transición a combustible LSFO desde enero de 2020 según dicta la normativa IMO 2020, la cual lidia con el SOx pero difícilmente con el CO2. De hecho, se podría argumentar que, al permitir los depuradores, IMO 2020 lo ha hecho peor desde el punto de vista de las emisiones de CO2, ya que al hacer funcionar un depurador aumenta el consumo de combustible. En suma, se trata de más CO2 por menos Sox.

Principios Poseidón

Pero igualmente se presiona al sector marítimo para que reduzca pronto y sustancialmente sus emisiones de CO2. Hace pocos meses Alphabulk al referirse a los "Principios de Poseidón", una iniciativa ecológica lanzada por los financistas de la industria marítima, la calificaba como defectuosa por apuntar solo al rendimiento individual de las naves.

Para Alphabulk lo que necesita el planeta no son naves más eficientes sino menos emisiones totales de la navegación. Reducir las emisiones de CO2 de las naves en un 50% todavía llevará a un aumento del 150% de las emisiones globales si la flota se triplica al mismo tiempo.

Bonos climáticos o CBI

La Iniciativa de Bonos Climáticos o CBI promueve la emisión de bonos verdes o bonos climáticos específicamente para financiar una inversión que sea respetuosa con el medio ambiente. Los primeros bonos verdes fueron emitidos en 2007 por el Banco Mundial, seguidos por los primeros bonos verdes del Banco Europeo de Inversiones (BEI) un año después.

Desde entonces, el mercado de bonos verdes ha crecido hasta el punto de que en 2019 se emitieron alrededor de US\$200.000 millones, el equivalente a poco menos del 3% de todas las emisiones de bonos del mundo.

La Organización No Gubernamental CBI se lanzó en diciembre de 2010 con un Estándar de Bonos Climáticos y Plan de Certificación destinado tanto a la comunidad de inversionistas como a las inversiones gubernamentales de renta fija dirigidas a buscar soluciones ante el cambio climático. CBI, explica en su sitio web, que el Estándar de Bonos Climáticos hará crecer los mercados de capital de deuda verde al:

- Proporcionar garantías a los inversores sobre la integridad medioambiental de los bonos climáticos.
- Otorgar a los gobiernos una herramienta fácil de usar para preferir las inversiones.
- Fomentar el crecimiento de la demanda de los inversores en oportunidades de inversión relacionadas con el clima.

El riesgo del "lavado verde"

Para Alphabulk resulta crucial, contar con un proceso de certificación sólido para que una inversión verde lo sea y no se convierta en una especie de inversión de "lavado verde". Además, indica que se necesita una norma según la cual se concederá la certificación.

Desde que se formó, CBI ha elaborado normas para una serie de sectores. Mientras tanto, está trabajando en ultimar las normas de certificación de sectores industriales, incluyendo el transporte marítimo. Como resultado, pronto se podrían emitir bonos verdes de inversión en el shipping. Sin embargo, la norma para el transporte marítimo está lejos de estar terminada todavía. De hecho, CBI acaba de iniciar la consulta en abril de 2020 la que se completará a finales de junio de 2020.

En resumen, para la CBI los buques tanque para el transporte de crudo, productos y GNL (incluso con cero emisiones) quedarán excluidos del ámbito de la emisión de bonos verdes. Para los otros buques (incluyendo los quimiqueros), a menos que sean de emisión cero, tendrán que documentar el hecho de que permanecerán por debajo del llamado umbral de "intensidad de las emisiones" hasta el vencimiento del bono.

Este llamado umbral de "intensidad de las emisiones" depende del tipo de buque, el tamaño y el año desde ahora hasta el objetivo de emisión cero establecido para el 2050. CBI usa las mismas medidas de intensidad de emisión que el Principio de Poseidón, es decir, la Eficiencia Energética Operacional (EEOI) y el coeficiente de eficiencia media (REA).

El EEOI es básicamente la cantidad total de CO2 emitida por un buque a lo largo de un año dividida por la cantidad total de toneladas de carga transportadas en el mismo año multiplicado por el número total de millas navegadas. El REA es un indicador menos preciso ya que tiene en cuenta los dwt del buque en lugar de las toneladas reales transportadas. Ambos se expresan en gramos de CO2 por tonelada-milla.

Ambos trabajan sobre la base de que en 2050 el transporte marítimo será una industria de cero emisiones de CO2, lo cual se sabe que no puede ser el caso, y el defecto del enfoque del CBI: es que se centra, tal como los Principios de Poseidón, en el aumento de la eficiencia de las naves individuales sin mirar las emisiones totales de la flota.

En suma, otro caso de buscar las llaves perdidas en la noche bajo el poste de luz, no porque las llaves se hayan perdido bajo ese poste de luz, ¡sino porque ahí es donde hay luz!

Por MundoMarítimo

LAS CLÁUSULAS PARAMOUNT EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

Estas disposiciones permiten elegir e identificar qué régimen legal se aplicará a un contrato. 18 de mayo de 2020

El conocimiento de embarque –bill of lading–, como se sabe, entre una de sus funciones tiene la de documentar el contrato de transporte marítimo de bienes y probar su existencia; y técnicamente configura un contrato de adhesión pues las partes no negocian las cláusulas predispuestas, explica el abogado, árbitro y profesor de Derecho Marítimo, José Antonio Pejovés

En general- continúa- los bills of lading (B/L) tienen incorporadas una serie de cláusulas de estilo que regulan ciertas obligaciones entre las partes que los suscriben, "algunas de ellas que podemos citar son la 'New Jason', la 'Himalaya', y la 'arbitral'. Entre estas cláusulas una que reviste especial importancia es la 'Paramount', cuyos alcances abordaremos", indica.

La cláusula 'Paramount', también conocida como cláusula 'principal' o 'suprema', se inserta en los B/L como una declaración de las partes, las que en un ejercicio de autonomía de la voluntad acuerdan someter el contrato de transporte marítimo a determinadas reglas o leyes, "es decir, estas cláusulas permiten elegir e identificar qué régimen legal –Derecho positivo- se aplica al contrato", puntualiza el abogado.

"Conviene señalar que las cláusulas 'Paramount', si bien es cierto se emplean generalmente en los B/L, no resulta extraño encontrarlas también en otros instrumentos que documentan contratos de transporte marítimo, como las cartas de porte marítimo –'sea waybill'–, e incluso encontrarlas insertadas en pólizas de fletamento –'charter parties'- y otros", indica.

De acuerdo con Pejovés, originalmente la 'General Paramount Clause', se diseñó para aplicar al contrato de transporte marítimo de mercancías, las normas del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, (Bruselas, 1924), mejor conocido como las Reglas de la Haya. Sin embargo, para el abogado es válido que las cláusulas puedan remitir a otros ordenamientos internacionales o nacionales para regular el contrato, así por ejemplo en el B/L, las partes podrían elegir que la relación jurídica se someta a las normas contenidas en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 1978), mejor conocido como las Reglas de Hamburgo; o también, si existe algún punto de conexión podrían elegirse por ejemplo, la Ley de la Navegación de la Argentina –Ley 20.094- o la Ley de Transporte de Mercancías por Mar de los Estados Unidos –COGSA de 1936-.

Según el abogado, las cláusulas 'Paramount' ofrecen seguridad jurídica, "pues evitan la incertidumbre que puede surgir en un contrato de transporte marítimo internacional, en el que las partes domiciliadas en diferentes países, no hubieran elegido la ley aplicable al contrato. En este tipo de casos deberá acudir a las soluciones que ofrece el Derecho Internacional Privado, las cuales pueden aumentar los costos de transacción de los contratos", concluye.

Por MundoMarítimo

DNV GL PROPONE SOLUCIONES DE GESTIÓN DE RIESGOS PARA PREVENIR Y MITIGAR LAS AMENAZAS DEL CORONAVIRUS

Las soluciones y metodologías se basan en la experiencia de la empresa en el sector hospitalario. 18 de mayo de 2020

El cierre obligatorio de fronteras de diversos países, como también la imposición de directrices y normas a raíz de la pandemia del coronavirus (Covi-19), ha provocado impactos sin precedentes para la sociedad, cialis y el mundo financiero. El CEO de DNV GL - Business Assurance, Luca Crisciotti, explicó que las empresas han tenido que adaptarse revisando y cambiando drásticamente sus procesos y formas de suministro de bienes, servicios o funcionamiento de sus instalaciones. "Las medidas de gestión de los riesgos de infección han pasado a ser pertinentes, incluso esenciales, para que cada organización continúe sus operaciones. Mientras que antes tal vez se pensaba como un desarrollo más especial para hospitales y otros centros de salud", dijo.

Ante este escenario, algunas empresas deben demostrar su cumplimiento para continuar sus actividades, pero a la vez deben asegurar a sus clientes que se puede confiar en sus operaciones para continuar el negocio. El Global Assessment & Advisory Manager de DNV GL, Paul McNellis, sostuvo que "a medida que las sociedades reabren cuidadosamente, las empresas van reanudando gradualmente los volúmenes de negocio. Sin la capacidad de asegurar a los clientes que es seguro permanecer en su hotel, comprar productos o utilizar cualquier servicio que pueda ofrecer, no habrá negocios que reanudar".

Tomando en cuenta que comprender todos los requisitos de aislamiento actuales y posteriores al Covid- 19 y traducirlos en procesos adecuados y conformes, y evaluar la implantación es muy complejo, DNV GL ofrece soluciones de gestión de riesgos que ayudan en el desarrollo de soluciones específicas para la industria, metodologías para evaluar la conformidad y la madurez, y la formación del personal. La compañía asegura que "la evaluación y la formación por parte de una tercera parte independiente proporciona la confianza necesaria en las operaciones internas y externas".

Para permitir una respuesta que cumpla con el alto nivel de gestión del riesgo de infección que se exige a las empresas hoy en día, todas las soluciones y metodologías propuestas se basan en los propios estándares, sistemas y experiencia en el sector hospitalario de DNV GL.

Paul McNellis asegura que el objetivo es "proporcionar soluciones que permitan a las empresas dar una respuesta sólida e inmediata y obtener conocimientos para desarrollar políticas de HSE a largo plazo que formen parte de su sistema de gestión y que sean adecuadas para el entorno empresarial posterior a Covid-19".

"Además, podemos aplicar soluciones basadas en blockchain cuando sea eficiente para recoger datos, asegurar la inalterabilidad e infundir confianza en nuestras marcas. Esto proporciona un nivel adicional de transparencia y permite una comunicación efectiva a través de comunicaciones con blockchain sobre la capacidad de una empresa para gestionar el riesgo de infección", concluyó.

Por MundoMarítimo

LÍNEAS DE CRUCEROS ¿CUÁNTO TIEMPO RESISTIRÁN ECONÓMICAMENTE?

Analistas del Banco de América, indicaron sus estimaciones para Carnival, Norwegian y Royal Caribbean. 18 de mayo de 2020

Con el negocio paralizado y los ingresos en cero, las líneas de cruceros están sumergiéndose en reservas de efectivo para cubrir los costos. Pocas parecen estar sufriendo tanto como los cruceros.

Carnival ha sugerido recientemente que requiere US\$1.000 millones de liquidez al mes para cubrir los gastos operativos, los reembolsos a los clientes, las obligaciones de deuda y otras necesidades. "A este ritmo, con las ofertas de deuda y capital completadas en abril", sostuvo Andrew Didora, analista del Banco de América, quien estima que Carnival puede sostenerse hasta finales de 2020.

"Creemos que Carnival Cruise Line podría ser capaz de reducir su quema de efectivo mensual, sobre todo teniendo en cuenta los posibles retrasos en las inversiones de los buques y el posible vencimiento de deuda, lo que podría extender su liquidez hasta 2021", escribieron en una nota Andrew Didora y Geoffrey d'Halluin, también del Banco de América.

Norwegian Cruise Line está pagando entre 70 y 110 millones de dólares cada mes por obligaciones de deuda, opex y capex. Los analistas también anticipan unos US\$67 millones mensuales en pagos de reembolso para el resto del año.

La línea ha recaudado recientemente US\$2.400 millones en capital, lo que ha reforzado su posición de liquidez hasta unos US\$3.800 millones, según las estimaciones del Bank of America. Esto "es suficiente para pasar por lo menos el cuarto trimestre de 2021, en el peor de los casos, sin ventas futuras en efectivo", escribieron.

En tanto, según las estimaciones de Didora, Royal Caribbean tiene alrededor de US\$3.450 millones en liquidez, pero está gastando unos US\$330 millones en efectivo al mes. A ese ritmo, la compañía puede durar hasta el primer trimestre de 2021 con operaciones suspendidas.

"Para que Royal Caribbean pueda extender su liquidez hasta finales de 2021 para reducir aún más el riesgo de su perfil de liquidez, estimamos

que necesitaría recaudar un incremento de 1,5-2,0 mil millones de dólares en capital", escribieron los analistas.

Precio de la acción

En el momento de la publicación, Royal Caribbean bajó un 1,4%, alrededor de US\$34,66, Carnival bajó ligeramente alrededor de US\$12,20y Norwegian bajó un 2,1%, alrededor de US\$10,53.

Por MundoMarítimo

ATI DESTACA EN SU GESTIÓN AMBIENTAL POR MEDIO DEL RECICLAJE DE RESIDUOS EN EL DÍA INTERNACIONAL DEL RECICLAJE

Desde 2015 hasta la fecha se han reciclado 524 toneladas de residuos. 17 de mayo de 2020

En el marco del Día Internacional del Reciclaje el 17 de mayo, Antofagasta Terminal Internacional (ATI) destaca en su gestión ambiental por medio del reciclaje de residuos generados por sus operaciones, acción que se demuestra en las 524 toneladas de residuos reciclados en los últimos 5 años, que implican el 15% en promedio de los residuos generados desde 2015 hasta la fecha.

ATI ha realizado numerosas acciones para generar valor en la gestión de residuos que se producen en las diversas faenas del terminal portuario, con el fin de reciclarlos. Residuos como botellas de plástico, papeles, cartones, zunchos, baterías, aceites, madera, chatarra, agua y colillas de cigarrillos. Asimismo, recicla el 100% del agua que se utiliza en las estaciones de lavado de equipos y vagones de tren, trabajando con una red de organizaciones dedicadas al ciclo del reciclaje que generan valor y vida útil a estos residuos en el ciclo de producción.

Otro resultado de la campaña realizada junto a la ONG Desierto Azul #PorUnBordeCosteroSinColillas entre enero y abril de 2020, se recolectaron 6,5 Kilos de colillas equivalentes a 21.550 colillas para reciclaje, desde depósitos herméticos instalados por la compañía en la costanera en un tramo cercano al puerto.

La jefa de Medio Ambiente de ATI, Cynthia Cortés, destacó que toda la familia portuaria juega un rol clave en esta gestión, tanto en la reducción, como en el reciclaje de residuos. "Para este año esperamos concretar proyectos muy importantes en materia de gestión de residuos, que aumentarán significativamente el porcentaje de residuos que vuelven a la cadena para ser reutilizados. Queremos generar valor y avanzar para ser un terminal sostenible por lo que cada esfuerzo es importante para lograrlo, junto con la colaboración de los trabajadores", dijo.

En el terminal los trabajadores cuentan con distintos puntos de segregación de residuos y pronto se instalarán colilleros para recuperar ese residuo que generalmente cae al suelo. Para el reciclaje de madera que se utiliza en algunas operaciones, se encuentra en proyecto la puesta en marcha de una chipeadora con la que se podrá reutilizar toda la madera residual.

Son variadas las acciones que ATI realiza por la gestión ambiental, enfocada también a concientizar a los trabajadores de la compañía y empresas colaboradoras. Para ello se desarrolla un programa de capacitación y exposiciones en terreno, reforzando temas como manejo y gestión de residuos y fomento al reciclaje, producción limpia, huella de carbono y gestión de recurso eléctrico e hídrico, entre otros.

Además, ATI cuenta con el sello de Producción Limpia, Huella Chile y las certificaciones ISO de Calidad y Medio Ambiente y desarrolla anualmente actividades de educación ambiental, con el objeto de crear conciencia ambiental y sensibilizar a escolares de distintos establecimientos educacionales.

Por MundoMarítimo

UNCTAD: EL ROL DE PANAMÁ EN LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y EN LA CADENA DE SUMINISTRO EN DATOS

Destacan el liderazgo de su registro en el mundo y su predominio en el índice de conectividad en la región. 21 de mayo 2020

Una completa mirada al rol de Panamá en los negocios marítimos y en la cadena de suministro global entregó Jan Hoffmann, director de Comercio y Logística de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), durante un webinar presentado por la revista Panorama Marítimo y Logístico, instancia en la que destacó el drástico progreso de Panamá en las últimas décadas en estas esferas y los desafíos que se proyectan para potenciar su actual posición.

En la ocasión, tras un paso por las principales condiciones en que se encuentra la industria marítima actual, destacó el predominio del Registro de Buques de Panamá en el concierto Mundial, en el que junto con pabellones como el de Liberia e Islas Marshall concentra el 42% de las toneladas de peso muerto (dwt) de la flota global. En detalle indicó que Panamá se ubica en el primer lugar con 327, 3 MM dwt; seguida por Liberia con 281,6 MM dwt; Islas Marshall, 264,8 MM dwt; Hong Kong, 201 MM dwt y Singapur con 140,6 MM dwt.

De este modo destacó algunas de las características especiales con que cuenta el país que pese a poseer una población que ocupa el 0,05% del total mundial, un PIB equivalente al 0,06% del mundo y exportaciones e importaciones que representan el 0,06% y el 0,12%, respectivamente del total global, su flota mercante acapara el 17,46% del total de dwt que navega los océanos del mundo.

Al ir al detalle de los segmentos de la flota panameña (con datos a 2018), se observa el predominio del sector granelero con 195.352,3 miles de dwt; seguido por los tanqueros con 667.086,0 miles de dwt; portacontenedores con 36.011,9 miles de dwt.; otros tipos de naves con 28.823,0 dwt y buques de carga general con 7.593,3 miles de dwt, totalizando 335.888,1 miles de dwt.

Conectividad

Al mismo año, el índice de conectividad bilateral mediante líneas navieras de Panamá con otros países- en una escala de 0 a 1- era encabezado por Estados Unidos con un 0,608; seguido por Colombia con un 0,557; China con un 0,554; Países Bajos con 0,545 y Bélgica con un 0,543.

Según explicó Hoffmann durante la videoconferencia la Untacd elaboró el índice de conectividad marítima para países y puertos (LSCI), utilizando 6 componentes: empresas, servicios, conexiones directas, recaladas por mes, capacidad en TEUs, y tamaño del mayor buque, análisis que en resumen determinó que Shaghái es el puerto mejor conectado del mundo, superando a Hong Kong que lideraba el ranking en 2006. Fuera de China se registran los LSCIs asiáticos más altos en Singapur y Busan y fuera de Asia los más altos corresponden a Amberes y Róterdam.

Destacó la evolución de Panamá en este ámbito, ya que en 2016 ocupaba el 5 lugar en América Latina, posición de la que escaló hasta el número 1 en 2018, impulsado por el posicionamiento de sus puertos de Manzanillo, Balboa y Colón, todos los que recibieron el impacto positivo de la ampliación del Canal de Panamá, obra que no sólo benefició a los puertos panameños, ya que el puerto de Cartagena de Colombia, tras la concreción de esta obra se posicionó como el puerto mejor conectado de América Latina al primer trimestre de 2020.

En este punto también destacó la importancia del impacto de la ampliación del Canal de Panamá en los patrones de servicios y con el ello en el LSCI de los puertos de nuestro hemisferio. Es así como El LSCI de Nueva York/Nueva Jersey y Savannah en la costa este de América del Norte crecieron en más de un 20% desde 2016, mientras que los principales puertos de la costa oeste de América del Norte han visto su LSCI estancarse. En tanto, que en la costa oeste de América del Sur no se visualiza aún un puerto pivote hacia el Canal.

Por último, destacó como dato duro el número de recaladas y de tiempo invertido en cada una de ellas. Así mostró que en el mundo se producen 4.362.737 millones de recaladas donde a los buques graneleros corresponden 277.872 recaladas con una mediana de permanencia en puerto por arribo de 2,01 días versus los portacontenedores que contabilizan 474.553 recaladas con una mediana de permanencia por arribo de 0,69 días.

Las cifras exhibidas en este ámbito por Jan Hoffmann para Panamá muestran un total de 8.200 recaladas anuales, donde 123 corresponden a buques graneleros con una permanencia mediana de 3,26 días, mientras que los portacontenedores marcaron 4.347 arribos con una mediana de permanencia de 0,63 días. Resulta interesante observar la comparación de cifras con Colombia, que registró 8.200 recaladas, donde 1.993 correspondieron a buques graneleros que marcaron una mediana de 2,32 días de permanencia, mientras que recibió el arribo de 3.902 portacontenedores que marcaron una mediana de permanencia de 0,53 días.
Por MundoMarítimo

PANDEMIA DE CORONAVIRUS IMPULSA SOLUCIONES DIGITALES EN LA INDUSTRIA MARÍTIMA GLOBAL

Iniciativa de DCSA busca estandarización digital y navieras tanqueras chinas se involucran en el blockchain. 21 de mayo de 2020

La Digital Container Shipping Association (DCSA) anunció esta semana una iniciativa que podría ahorrar a la industria de los contenedores miles de millones de dólares al año para 2030, señala un reporte de Lloyd' List.

Formada hace poco más de un año por las principales transportistas, entre ellas Maersk, Hapag-Lloyd, MSC y ONE, el director ejecutivo de la DCSA, Thomas Bagge, dijo que su objetivo es desarrollar normas de código abierto para los términos y condiciones legales necesarios, así como definiciones y terminología para facilitar la comunicación entre los clientes, las líneas navieras, los reguladores, las instituciones financieras y otras partes interesadas de la industria.

"Nuestra misión es impulsar la alineación y la estandarización digital para permitir servicios de transporte de contenedores transparentes, fiables, fáciles de usar, seguros y respetuosos con el medio ambiente", dijo Bagge.

"La digitalización de la documentación, empezando por el conocimiento de embarque (B/L), es clave para la simplificación y la digitalización del comercio mundial. La transformación que ha tenido lugar en el sector de las aerolíneas es un ejemplo de lo que es posible si trabajamos juntos".

La asociación estima que, incluso con una aceptación del 50% de los conocimientos de embarque electrónicos, el sector podría ahorrar hasta

US\$4.000 millones al año para 2030.

André Simha, jefe de digitalización e innovación de MSC, dijo que la pandemia está poniendo de relieve los beneficios de los conocimientos de embarque electrónicos. "La carga en los puertos no puede cerrarse debido a que el papel se atasca en otro lugar debido a los retrasos en la carga aérea causados por la pandemia", dijo Simha, quien también es el presidente de la DCSA.

Libro blanco de aplicaciones blockchain

Mientras tanto, un grupo de agentes comerciales del petróleo chino, incluidos dos importantes armadores de buques tanque, han publicado un libro blanco sobre el uso de aplicaciones blockchain para aumentar la eficiencia y la seguridad en el sector.

La iniciativa prevé una plataforma digital que incorpora a todas las partes interesadas clave en la cadena de suministro de la industria energética y petrolera para racionalizar los procesos involucrados.

China Merchants Energy Shipping y Cosco Shipping Energy Transportation, dos de los mayores propietarios del mundo de grandes buques de transporte de crudo, se encuentran entre los coautores.

En el documento se dice que las empresas de transporte marítimo de petróleo están en el centro de la cadena de suministro de la industria y se les exige que proporcionen servicios más seguros y transparentes. Pero al mismo tiempo, tienen grandes necesidades de financiación, que pueden ser difíciles de satisfacer utilizando herramientas tradicionales como las garantías corporativas, las garantías de los buques y la financiación de proyectos.

"Las navieras quieren utilizar las tecnologías de blockchain para compartir las facturas de los buques, hacer que los datos sean seguros y transparentes y renovar los métodos de financiación", dice el libro blanco.

Un ejemplo práctico de esto es permitir que los gastos de sobreestadía y otros cargos en virtud de contratos de fletamento se autenticuen automáticamente y se paguen con tecnologías de contratos inteligentes, dijo.

Al mismo tiempo, el documento añadía que esta información digitalizada y segura puede utilizarse para préstamos colaterales respaldados por cargos de sobreestadía, venta de cuentas vencidas o incluso financiación estructural para "mejorar la eficiencia de la utilización de los fondos por parte de las navieras".

Además de una mayor flexibilidad en los acuerdos de financiación, los documentos digitalizados también pueden ofrecer "una solución perfecta" para los armadores de tanqueros que en la actualidad no pueden obtener los conocimientos de embarque originales de los propietarios de la carga y tienen que confiar en las cartas de garantía de los fletadores al realizar la descarga.

Por MundoMarítimo

CERCA DEL 27% DE LOS PUERTOS DE AMÉRICA CENTRAL Y DEL SUR ENFRENTAN ESCASEZ DE TRABAJADORES PORTUARIOS

Nueva forma de producción implica una oportunidad para clientes de navieras. 19 de mayo 2020

La sexta edición del informe semanal del Barómetro de Impacto Económico en los Puertos de la AIPH-WPSP, compilado por los miembros de PortEconomics Theo Notteboom y Thanos Pallis, y que cubre la evolución de los puertos en todo el mundo en la Semana 20 (4 de mayo - 10 de mayo) muestra que el alcance mundial de la pandemia se siente en diversos grados dependiendo de la región. El Barómetro también da cuenta de un tránsito desde el exceso de capacidad a la infrautilización en algunas zonas de almacenamiento portuario; los puertos de América Latina se ven más afectados por los retrasos en el interior, la escasez de trabajadores portuarios y la disponibilidad de camioneros que otras regiones del mundo.

Según el informe, los puertos de América Central y del Sur sienten el impacto del Covid-19 en los tránsitos hacia el interior y la disponibilidad de mano de obra. En general, la proporción de puertos de América Central y del Sur que se enfrentan a bajas en las recaladas semanales es bastante comparable al promedio mundial. Sin embargo, en bastantes puertos de la región, los portacontenedores, los buques Ro-Ro y los buques de carga general (break bulk) marcaron importantes reducciones en sus arribos en el periodo de análisis.

La situación del transporte interior está, en promedio, más perturbada de lo que se puede observar en todo el mundo, en particular en lo que respecta a los servicios ferroviarios y de barcazas. No obstante, el número de puertos que se enfrentan a perturbaciones en las actividades de transporte por carretera dentro y fuera de las zonas portuarias está disminuyendo gradualmente.

Además, alrededor del 27% de los puertos de América Central y del Sur se enfrentan a la escasez de trabajadores portuarios, una cifra que es superior al panorama mundial y en consonancia con lo observado en la semana 15. La disponibilidad de personal a nivel de las autoridades portuarias también es menor en comparación con la muestra mundial, aunque se observan fuertes fluctuaciones durante el período de observación. Por último, el 18% de los puertos de la región se enfrentan a una escasez de conductores de camiones, en comparación con el 9% a nivel mundial. A diferencia del resto del mundo, la disponibilidad de camioneros en la región no ha mejorado significativamente en las últimas semanas.

Puertos de Asia se reactivan

En las tres últimas semanas, la mayoría de los puertos de Asia notificaron un pleno retorno a las actividades, ya que el contagio ha disminuido. Los puertos de China, en particular, informan de un importante aumento del tránsito de carga nacional, que compensa en parte la reducción de los volúmenes internacionales. No obstante, a principios de mayo, la movilización de contenedores en general de los ocho principales puertos centrales de China disminuyó un 7,3% interanual, y la mitad de los puertos se redujo en más del 15% interanual, según datos recientes de la Asociación de Puertos de China.

El comercio exterior de China se vio particularmente afectado, ya que el rendimiento cayó un 13,4% interanual. Con la excepción del crecimiento interanual del Puerto de Tianjin, todos los demás puertos disminuyeron en diversos grados.

En tanto, el 14 de mayo la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur publicó sus cifras, que también informan de una caída del 5% en el volumen total de contenedores en el mes de abril.

Estas cifras pueden explicar en parte el impacto en algunos puertos de Europa y América del Norte en la utilización de centros de almacenamiento y muelles portuarios, donde se empiezan a sentir las caídas de los volúmenes de importación.

"Con unos volúmenes globales de contenedores que han disminuido en general entre el 8 y el 10% y unas importaciones procedentes de Asia que han disminuido entre el 10 y el 15%, las empresas europeas y norteamericanas están operando para sobrevivir y para preservar dinero, conservando las existencias actuales y, cuando es posible, despliegan la suspensión o detención de las solicitudes de tránsito de los bienes que ya están en camino", comenta el coautor del informe, profesor Theo Notteboom., quien añadió que "esperamos que el principal impacto en los puertos occidentales se produzca en mayo y junio, a medida que las cancelaciones en el sector de los contenedores alcancen su punto máximo".

Nuevo modus operandi "normal"

El movimiento de buques en la última semana ha evolucionado positivamente en varios puertos, y algunos informan de que se dirigen hacia una "situación estable". Sin embargo, la tendencia no es homogénea. En algunos países, las cargas transportadas por mar comenzaron a moverse de acuerdo con las expectativas del pasado, en otros el cierre de las economías sigue afectando a las actividades de exportación/importación. En los puertos que sirven a este comercio particular se observa una disminución del número de buques de suministro en alta mar debido a la reducción de la actividad.

En cuanto a la proporción de puertos que imponen restricciones a los buques portacontenedores y otros buques de carga, el profesor Thanos Pallis resumió: "En general, los resultados de la encuesta de esta semana muestran una marcada mejora de la situación global en términos de menos restricciones añadidas a los buques y de retrasos impactados por los cambios en los procedimientos de escala en los puertos. Sin embargo, en las próximas semanas, tanto el tránsito de carga como el de pasajeros en los puertos no sólo se verá afectado por las cancelaciones y el continuo cierre de los servicios de pasajeros y cruceros. También es probable que se vean afectados por la escasez de disponibilidad de fondeaderos en algunos puertos, ya que el almacenamiento flotante de carga líquida, química y Ro-Ro sigue aumentando".

Por MundoMarítimo

LA COMUNIDAD IPINISTA FELICITA AL DOCTOR JOHNNY DOMÍNGUEZ DEL CAPÍTULO ECUADOR POR EL LOGRO OBTENIDO.

En días pasados el Ingeniero Johnny Dominguez de Ecuador obtuvo el título de doctorado máximo grado académico universitario expedido por la Universidad de la Coruña. Su labor en los últimos años contribuyeron a la investigación de dicha institución, su director de tesis fue el Doctor Luis Manuel Carral Couce. Nuevamente felicitaciones a nuestro miembro IPINISTA haciéndolo extensivo a su distinguida familia.

EL VEHÍCULO SUBMARINO AUTÓNOMO RUSO VITIAZ ALCANZA EL PUNTO MÁS PROFUNDO DEL OCÉANO

Juan A Oliveira

UBICACIÓN
Se encuentra en el océano Pacífico occidental, aproximadamente a 200 kilómetros al este de las islas Marianas.

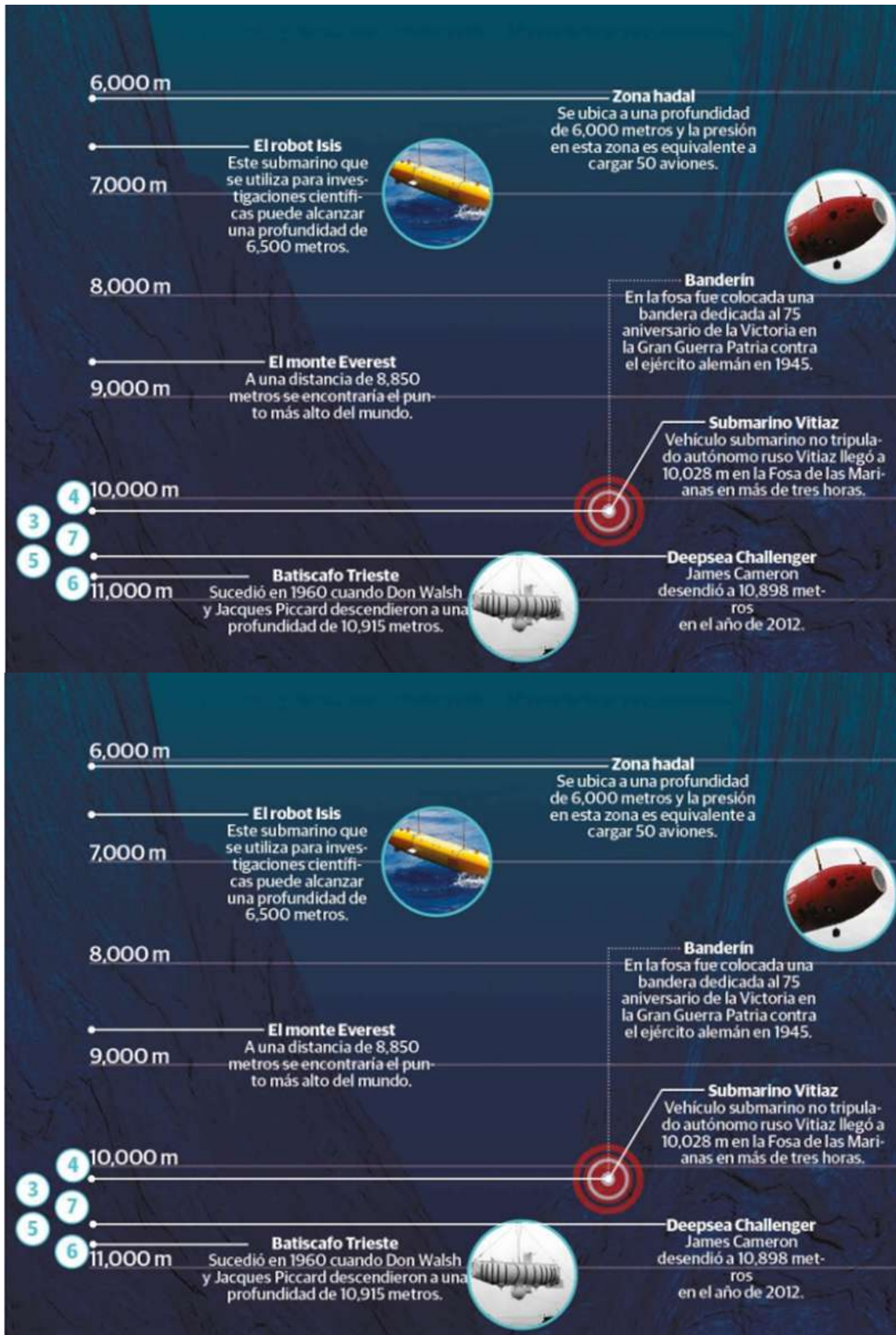


12
Kilómetros puede llegar a sumergirse

FOSA DE LAS MARIANAS
Es una depresión del fondo marino y es el área más profunda de los océanos de la Tierra, pero no es el punto más cercano al centro terrestre.

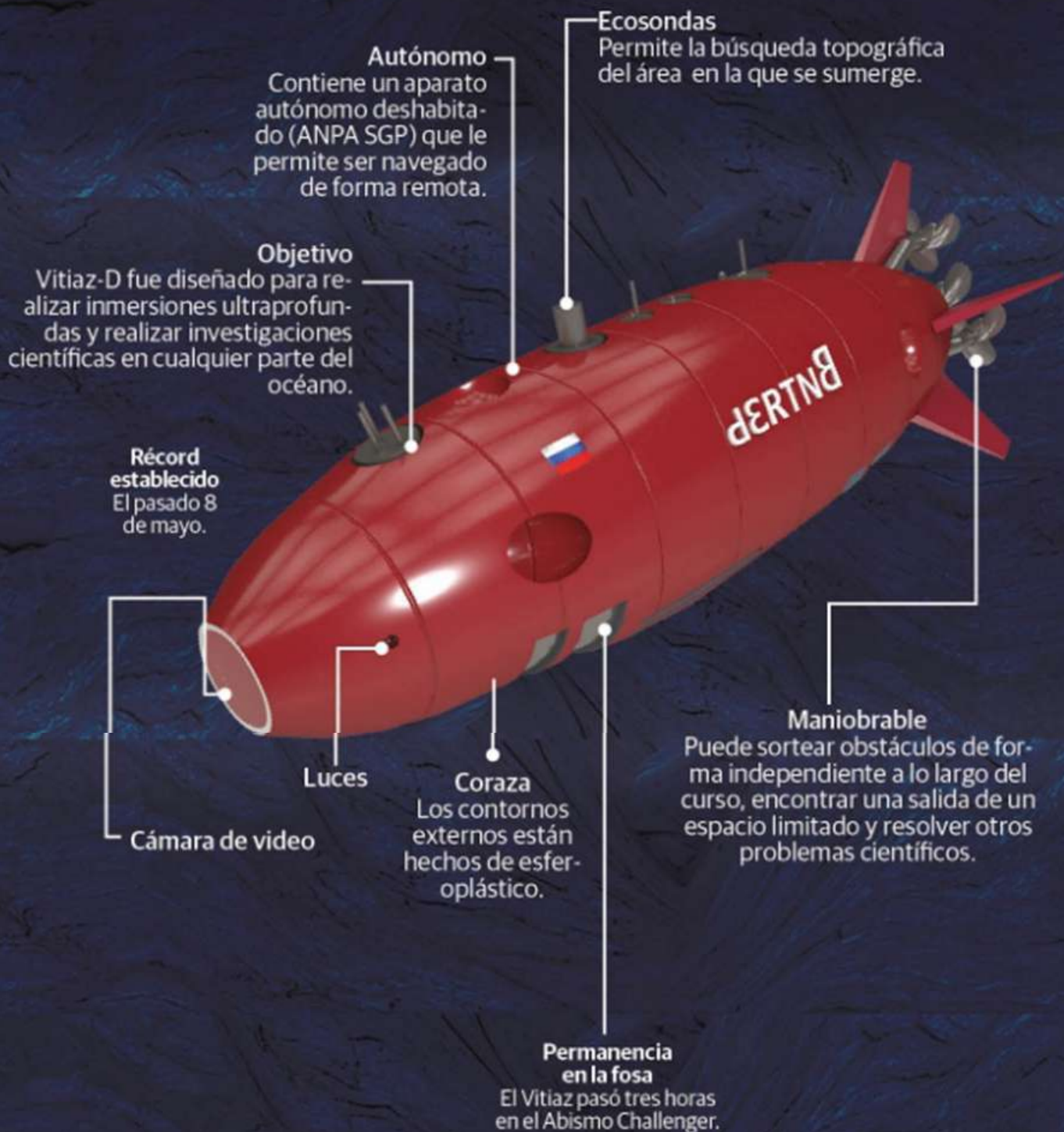
Vitiaz toma el nombre del buque soviético de investigación científica que determinó en 1957 el lugar más profundo de la Fosa de las Marianas: 11,022 metros.

Equipo de Vitiaz
Para poder sumergir el submarino se contó con navieros rusos, la Academia de Ciencias de Rusia y la Flota del Pacífico.



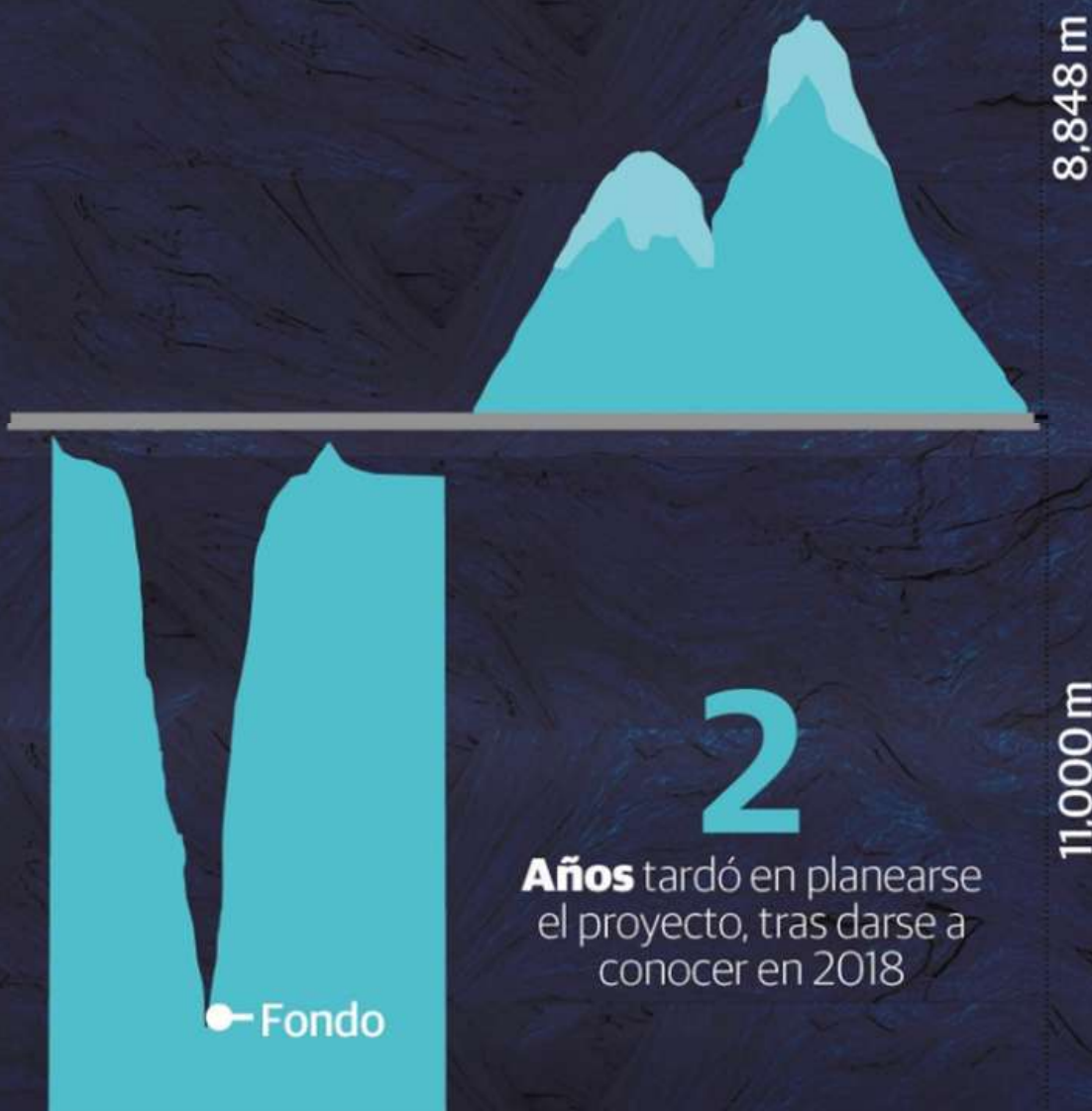
SUBMARINO

Vitiaz marcó el récord mundial para un aparato submarino autónomo y no tripulado, al posarse a 10,028 metros de profundidad en la fosa de las Marianas.



COMPARATIVO

El pico más alto sobre el nivel del mar es el monte Everest y en las profundidades de los océanos es la fosa de las Marianas.



Años tardó en planearse el proyecto, tras darse a conocer en 2018

DESCENSOS

Se han logrado cuatro introducciones tripuladas y tres descensos no tripulados en la historia de los sumergibles en el sitio.

1

1875

Buque HMS Challenger

Expedición británica que midió por primera vez la profundidad de la fosa, teniendo una primera medición de 10,849 metros.

2

23 de enero de 1960

Batiscafo de Trieste

El primer descenso tripulado fue por el submarino de fabricación suizo-italiana y propiedad de la Armada de los Estados Unidos, no existe alguna foto de la exploración, sólo el testimonio de los tripulantes.

3

Marzo de 1995

Keiko

El robot japonés logró una profundidad de 10,911 metros, marcando la inmersión más profunda para un sumergible tripulado a la distancia.

4

31 de mayo de 2009

Nereus

El tercer vehículo de inmersión en explorar el fondo del Challenger Deep estuvo a cargo de EU, alcanzando una profundidad máxima registrada de 10,902 metros, y transmitiendo imágenes en vivo a través de un cable de fibra de vidrio del grosor de un cabello.

5

26 de marzo de 2012

Deepsea Challenger

El director de cine y explorador James Cameron llegó a las profundidades de la fosa con un descenso que duró dos horas y 37 minutos, casi el doble de rápido que el descenso de Trieste.

6

28 de abril de 2019

Triton 36000/2 Hadal

Victor Vascovo ex naval en un primer descenso logró la profundidad de 10,928 metros, entre las cosas que observó fueron restos de plástico.

7

8 de mayo de 2020

Vitiaz

A las 22:34, hora de Moscú, el submarino autónomo ruso llegó al fondo de la Fosa de las Marianas registrando una profundidad de 10,028 metros.