



C.I.A.N.A.M.
Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales
de Agentes Marítimos

NEWSLETTER N° 16

XVI Asamblea General Ordinaria CIANAM Lima – Perú

Con gran éxito y la presencia de representantes del sector marítimo y portuario de la región, se realizó en Lima (Perú) la XVI Reunión Anual de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM 2019).

Con la presencia de representantes de las Asociaciones de Agentes Marítimos del continente y de los sectores del transporte marítimo y puertos se realizó los días 4 y 5 de Abril en Lima, República de Perú, la XVI Reunión Anual de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM). La Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM) fue anfitriona del evento.



CIANAM, es una asociación privada civil, con personería jurídica, de carácter internacional y sin fines de lucro. Tiene su sede permanente en la República Oriental del Uruguay.

Contenido

SOCIALES

Asamblea CIANAM	Pg. 1
FENAMAR – CNT	Pg.4

INFORMATIVO

Actividad Portuaria 2018	Pg. 5
Cantidad pasajeros en cruceros globales	Pg. 8
Fonasba se une a BASCAP	Pg. 9
Reporte electrónico de ventana única ahora es obligatoria	Pg. 10
Reducción de la burocracia en el shipping: prácticas clave	Pg. 11
IMO trabaja para reprimir las prácticas de envío ilícito	Pg. 14
Nuevas orientaciones sobre buques detenidos	Pg. 15
Los estados del puerto necesitan un regulador global	Pg. 16
El futuro es tan turbio como siempre	Pg. 18
10 Términos del shipping	Pg. 19
¿Sabes por qué se llama ella a una nave?	Pg. 21
World map of dredger owners	Pg. 22
IMO 2020	Pg. 23
The world's busiest ports	Pg. 24

CIANAM
www.cianam.org

Secretaría:

Centro de Navegación

TE: (54 11) 4394-0520

secretaria@cianam.org

Está integrada por las Asociaciones de Agentes Marítimos de Argentina; Brasil; Chile; Costa Rica; Ecuador; Estados Unidos de América; Guatemala; México; Panamá; Paraguay; Perú y Uruguay



Los objetivos de CIANAM son promover, en armonía con los más altos objetivos interamericanos, los derechos e intereses de los Agentes Marítimos y defender el comercio marítimo en beneficio de todo el sector, contribuyendo al buen funcionamiento del transporte marítimo y servicios conexos de la región.

Especialmente invitados participaron de la ceremonia de inauguración el Presidente de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos y Brokers (FONASBA) Aziz Mantrach, la Presidente de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM) Elsa Gamarra y el Presidente de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM) Jorge Acevedo Noriega y autoridades locales.



Durante el desarrollo de las actividades se abordaron temas relacionados con la competitividad portuaria, inversiones, transformación digital, el futuro de los puertos, Supply 4.0 en la Cuarta Revolución Industrial y la importancia para la industria marítima de la implementación del Port Community System.

En el evento merecieron especial interés las ponencias sobre la participación del agente marítimo en la recepción y despacho de naves, las responsabilidades del Agente Marítimo ante las Autoridades participantes en el control de las naves, los retos del Agente Marítimo en el Perú y las Relaciones entre las Aduanas y el Transportista Marítimo Internacional.



Los miembros de CIANAM analizaron en la reunión la situación del comercio exterior y su incidencia en el transporte marítimo y portuario de la región; como así también la relación con las autoridades gubernamentales, tendientes a la facilitación de la actividad y los esfuerzos que realizan en capacitación y gestión de calidad para alcanzar las mejores metas de eficiencia y profesionalismo.

Los representantes de las Asociaciones presentes reconocieron la importancia de la educación para proveer el nivel más alto de servicio, así como para asegurar un pleno cumplimiento de las normas legales, coincidieron en promover la implementación de normas básicas para la capacitación y certificación de agentes marítimos como así también, el establecimiento de estándares de acreditación profesional internacionalmente reconocidos.

Los delegados consideraron que la profesión del agente marítimo es de vital importancia en el intercambio de conocimientos e información entre el buque y el puerto, por lo tanto, está en una posición única para agregar valor a la buena ejecución de todas las funciones relevantes en un puerto.

El agente marítimo contribuye además en el cumplimiento de los regímenes relacionados con la seguridad, la protección del medio ambiente y otras regulaciones, evitando un efecto adverso sobre las condiciones de explotación de los buques y puertos.

Los participantes apoyaron también la armonización y simplificación de todos los procedimientos de información, por ser un beneficio tangible para los agentes marítimos, armadores, propietarios de la carga, operadores de puertos y todas las demás partes de la cadena de transporte, apuntando a una verdadera simplificación y reducción al mínimo de los procedimientos necesarios.

Las responsabilidades del agente marítimo y su carácter de actividad regulada, no puede ser suplida por terceros o intermediarios nacionales o extranjeros. Las entidades de administración que pretenden efectuar actividades comerciales que son privativas de los agentes, sin asumir sus responsabilidades y riesgos, claramente implican una actividad informal y reñida con las normas y sus principios de publicidad, seguridad pública y del comercio.



Las delegaciones presentes aceptaron y agradecieron el ofrecimiento del Centro de Navegación de Argentina para ser la sede de la Reunión Anual de 2020 en la ciudad de Buenos Aires – Argentina.

FENAMAR - CNT

El Presidente de FENAMAR, Waldemar Rocha Junior fue elegido Presidente de la Sección III, de la Confederación Nacional de Transportes,



FENAMAR, la Federación de Agencias Navieras de Brasil está afiliada a la CNT - La Confederación Nacional de Transportes, oficina central en Brasilia, que reúne todo tipo de federaciones y asociaciones de transporte, y juega un papel muy importante para proteger el interés de todos los miembros.

La CNT tiene 6 comités muy importantes, y FENAMAR participa en la Sección III: Transporte acuático de carga y pasajeros, y VI: Infraestructura.

El Presidente de FENAMAR, el Sr. Waldemar Rocha Junior fue elegido Presidente de la Sección

III, asumiendo su cargo el 27 de marzo pasado por un período de 3 años.

ACTIVIDAD PORTUARIA 2018

Los puertos Top 20 en América Latina y el Caribe

MOVIMIENTO POR ZONA PORTUARIA

La CEPAL elabora cada año un informe que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos.

En 2018 esta actividad aumentó 7,7% en los 118 puertos analizados, con un volumen aproximado total de 53,2 millones de TEU.

Esta infografía muestra los puertos ubicados en los primeros 20 lugares según el volumen de carga operado.



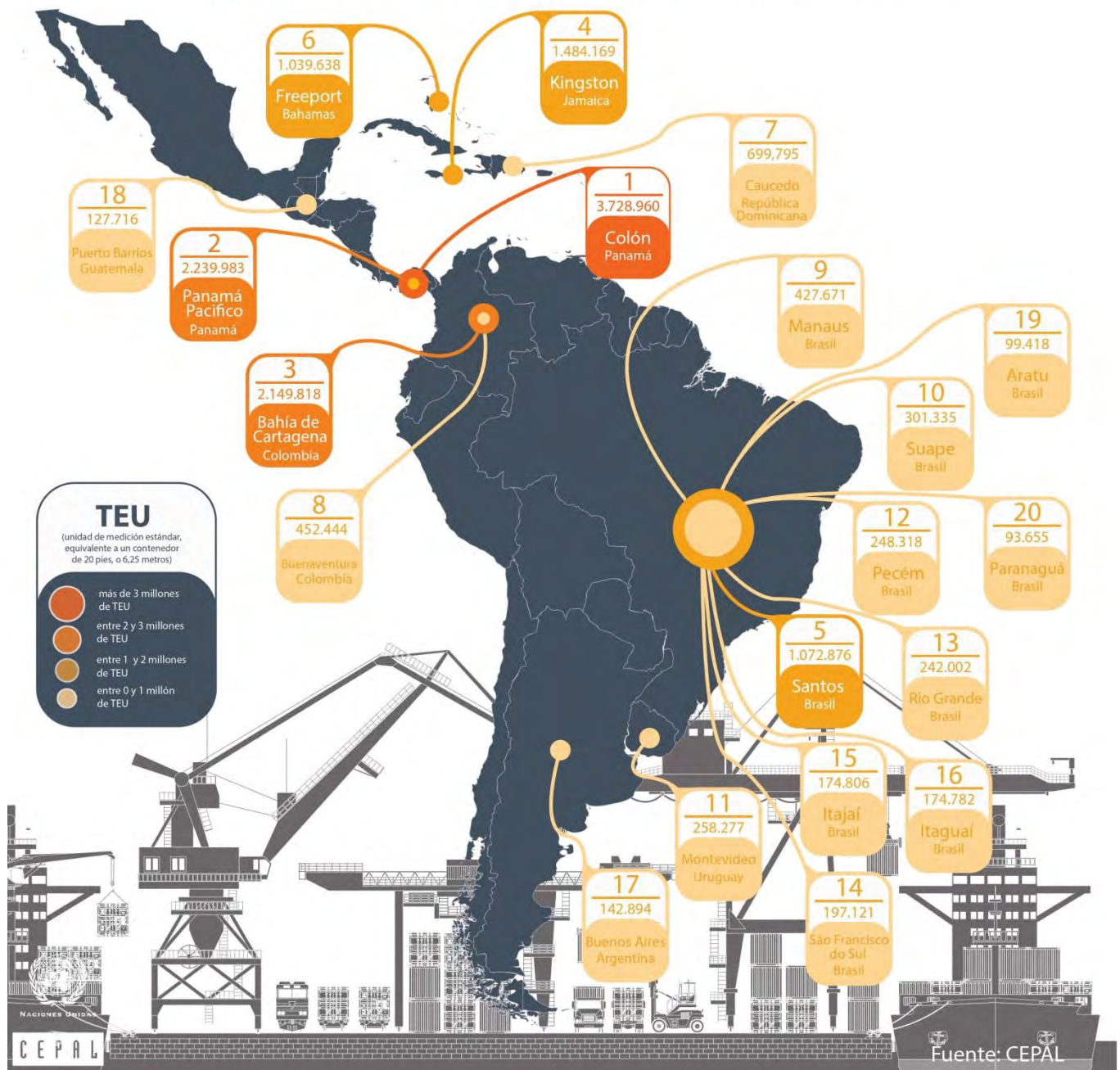
ACTIVIDAD PORTUARIA 2018

Los puertos Top 20 en América Latina y el Caribe

INFORME DEL TRANSBORDO PORTUARIO

El transbordo en la región de América Latina y el Caribe representa una parte notoria del *throughput* total regional. En 5 de los casos, superando el 50% del *throughput* del país, y en 3 de los casos, el 80%. De los 20 primeros lugares de los países analizados en volumen de transbordo, el total de movimiento en 2018 fue de 15,4 millones de TEU, siendo 11,5 de países caribeños sobre un *throughput* total de 53,2.

(*) Transbordo es la operación de cambiar una carga de un buque a otro para ir hacia su destino final en otro puerto. Esta operación habitualmente se realiza en un puerto intermedio que actúa como puerto de transbordo.



ACTIVIDAD PORTUARIA 2018

Los puertos Top 20 en América Latina y el Caribe

MOVIMIENTO PORTUARIO POR PAÍS

En 2018 se mantuvo una gran heterogeneidad en el comportamiento de los movimientos portuarios, tanto individualmente como por países.

En tanto, los 10 mayores puertos en movimiento de contenedores representan el 84,1% del *throughput* regional total. La región alcanzó los 53,2 millones de TEU, representando un 7,1% del *throughput* mundial, demostrando un interesante aumento con respecto al año anterior, cuando llegó a 6,6%.

(*) En miles o millones de TEU



La cantidad de pasajeros de cruceros globales alcanza los 28.5 millones en 2018

April 10, 2019 by gCaptain

La industria global de cruceros continuó experimentando un crecimiento constante en 2018 en línea con el aumento general en el turismo global, dijo la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) al publicar su último informe sobre las estadísticas mundiales de pasajeros de cruceros.

Según CLIA, los cruceros continúan a un ritmo acelerado en todo el mundo con un aumento de casi el 7 por ciento de 2017 a 2018, con un total de 28,5 millones de pasajeros.

Si bien el sector de cruceros representa el 2 por ciento de la industria global de viajes, este segmento está en línea con el turismo internacional en todo el mundo, señala CLIA. Según el último Barómetro de Turismo Mundial de la OMT, las llegadas de turistas internacionales crecieron un 6 por ciento en 2018, sumando un total de 1.400 millones, mientras que los viajes en crucero crecieron casi un 7 por ciento durante el mismo momento.



La investigación de CLIA también muestra que los viajeros norteamericanos continúan adoptando cruceros con un aumento anual de pasajeros del 9 por ciento (14.2 millones de pasajeros) en 2018. El Caribe continúa siendo el mercado de cruceros más popular con 11.3 millones de pasajeros de cruceros que viajan allí en 2018, lo que representa un aumento anual del 6 por ciento. CLIA observó solo un crecimiento moderado en Asia y China en comparación con los rápidos aumentos del pasado. En 2018, la región experimentó un aumento del 5% en el número de pasajeros de cruceros, con un total aún impresionante de 4.2 millones.

Las estadísticas muestran además que los pasajeros prefieren cruceros más cortos y destinos más aventureros, especialmente Alaska. Los cruceros en el Mediterráneo también están ganando popularidad, con un aumento del 8 por ciento de 2017 a 2018, que totaliza más de 4 millones de pasajeros de cruceros.



"No es sorprendente que los viajes en crucero estén a la par con el crecimiento global del turismo internacional. Cruising hace que los viajes internacionales sean accesibles para los viajeros en todo el mundo y es evidente en los hallazgos globales de pasajeros de CLIA de 2018 ", dijo Kelly Craighead, presidente y CEO de CLIA. "Desde un renovado interés en los cruceros al Mediterráneo hasta un

aumento significativo en los cruceros de aventura, los viajeros están abrazando el viaje en crucero más que nunca".

FONASBA SE UNE A LA ACCIÓN EMPRESARIAL PARA DETENER LA FALSIFICACIÓN Y LA PIRATERÍA (BASCAP)

En los últimos meses, FONASBA ha estado discutiendo con la organización mencionada que opera bajo las Cámaras de Comercio Internacionales y está dedicada a detener el movimiento ilegal de productos falsificados. FONASBA fue presentado a BASCAP por el presidente anterior inmediato John A. Foord FICS después de que hicieron una presentación al Grupo Consultivo del Sector Privado (PSCG) de la Organización Mundial de Aduanas. En varios aspectos, BASCAP es muy similar en sus objetivos y metas a Unidos por la vida silvestre, ya que ambos reúnen a todos los sectores de la cadena de transporte internacional para evitar el movimiento ilegal de ciertos artículos, es decir, productos falsificados o especies en peligro de extinción, según corresponda. Sin embargo, a diferencia de UfW, BASCAP también incluye a los fabricantes de bienes a menudo de alto valor, así como a los transportistas, por lo que otros miembros incluyen a Longchamp, Chanel, Philip Morris, Honda, Dupont y Bayer.

Dada la posición del agente de la nave en el centro de la interfaz de la nave / puerto, el compromiso de nuestros miembros es vital para garantizar que las inquietudes o sospechas sobre la carga que se importa o exporta se informen a las autoridades correspondientes. Al hacerlo, no solo se asegurará de que se interrumpan estos intercambios, sino que también nos permitirá demostrar claramente a las distintas autoridades nuestro compromiso de una cooperación estrecha y efectiva con ellos.

La solicitud de FONASBA para unirse a BASCAP se aprobó en su reunión más reciente, celebrada en Washington el miércoles 3 y jueves 4 de abril, y se emitió un comunicado de prensa, en referencia a nuestra admisión a la organización, después de la reunión. Se puede descargar en: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/brands-maritime-operators-us-law-enforcement-seek-stop-maritime-transportation-counterfeits>

(Puede haber algunos problemas para acceder al comunicado de prensa a través de ese enlace, si es así, también apareció en Hellenic Shipping News, y sin duda en otra parte, en: www.hellenicshippingnews.com/icc-

[international-chamber-of-commerce-brands-maritime-operators-and-us-law-enforcement-seek-to-stop-maritime-transportation-of-counterfeits](https://www.imo.org/PressRoom/Pages/2019/04/20190409-01.aspx)).

Ahora esperamos trabajar con BASCAP y sus miembros y reportar y participar en sus acciones en los próximos meses.

La opción de reporte electrónico de ventana única ahora es obligatoria

Malcolm Latache Ship Insight 09 de abril de 2019

A partir de ayer, se supone que los puertos y terminales de todo el mundo están en condiciones de introducir el intercambio electrónico de información entre buques y puertos en virtud del Convenio FAL de la OMI.

La OMI dice que el objetivo es hacer que el comercio transfronterizo sea más sencillo y la cadena logística más eficiente, para las más de 10 mil millones de toneladas de productos que se comercializan por mar anualmente en todo el mundo. El requisito, obligatorio en virtud del Convenio de la OMI sobre Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional (Convenio FAL), forma parte de un paquete de enmiendas en virtud del Anexo revisado del Convenio FAL, adoptado en 2016.

"El nuevo requisito del Convenio FAL para todas las Autoridades Públicas para establecer sistemas para el intercambio electrónico de información relacionada con el transporte marítimo marca un movimiento significativo en la industria marítima y los puertos hacia un mundo marítimo digital, reduciendo la carga administrativa y aumentando la eficiencia del comercio marítimo y el transporte", dijo el secretario general de la OMI, Kitack Lim.

El Convenio de Facilitación alienta el uso de una "ventanilla única" para los datos, para permitir que toda la información requerida por las autoridades públicas en relación con la llegada, permanencia y salida de buques, personas y cargas, se presente a través de un solo portal, sin duplicación.

El requisito para el intercambio electrónico de datos entró en vigencia cuando el Comité de Facilitación de la OMI se reúne para su 43ª sesión (8-12 de abril). Junto con otros temas del programa, el Comité continuará su trabajo en curso sobre la armonización y estandarización de los mensajes electrónicos. Se espera que la primera fase de la revisión del Compendio de la OMI sobre Facilitación y negocios electrónicos, incluidos los elementos de datos del Convenio FAL, se complete y se aprueben las Directrices revisadas para establecer un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo.

El Comité también recibirá una actualización de un exitoso proyecto de ventanilla única marítima de la OMI, implementado en Antigua y Barbuda, con el apoyo de Noruega. El código fuente desarrollado para el sistema establecido en Antigua y Barbuda se pondrá a disposición de otros Estados miembros interesados. Una presentación sobre el sistema se hará durante el Comité de Facilitación.

El Convenio FAL, que tiene 121 Gobiernos Contratantes, contiene normas y prácticas y reglas recomendadas para simplificar los trámites, los requisitos de documentación y los procedimientos de llegada, permanencia y salida de los buques. Bajo el Comité FAL, IMO ha desarrollado documentación FAL estandarizada para que las autoridades y los gobiernos la utilicen, y el Convenio FAL insta a todas las partes interesadas a hacer uso de ellos.

El Convenio de Facilitación (Estándar 2.1) enumera los documentos que las autoridades públicas pueden exigir de un buque y recomienda la información máxima y el número de copias que se deben requerir. Bajo el requisito para el intercambio electrónico de datos, todas las autoridades nacionales deberían disponer ahora para el

intercambio electrónico de esta información. OMI ha desarrollado formularios estandarizados para siete de estos documentos.

- Declaración General de la OMI
- Declaración de carga
- Declaración de las tiendas del barco
- Declaración de efectos de la tripulación
- Lista de tripulación
- Lista de pasajeros
- Mercancías peligrosas

Se requieren otros cinco documentos, sobre seguridad, sobre desechos de buques, sobre información de carga electrónica anticipada para fines de evaluación de riesgos aduaneros, y dos adicionales en virtud del Convenio Postal Universal y el Reglamento Sanitario Internacional.

Reducción de la burocracia en el sector marítimo: prácticas clave

SAFETY4SEA [SHIPPING](#) | 05/04/19 - **Mejorar el panorama regulatorio es un paso importante para que la industria marítima aumente la eficiencia operativa, por lo que se considera apropiado reducir las cargas administrativas innecesarias. En este sentido, la OMI, junto con otras organizaciones, también están tomando medidas para reducir la llamada "burocracia" en el sector y sus implicaciones.**

Las convenciones de la OMI y otros instrumentos apuntan a mantenerse al día con las necesidades actuales de la industria del transporte marítimo, utilizando los últimos avances tecnológicos y otros sistemas mejorados para facilitar el cumplimiento normativo.

Sin embargo, la OMI es solo una parte de la ecuación, ya que el sector en su conjunto y las partes interesadas del sector marítimo son una parte integral de la solución. Por lo tanto, su cooperación se considera vital para limitar las cargas administrativas y alcanzar una regulación más inteligente y eficiente.

Por esta razón, la 27ª Asamblea en noviembre de 2011 adoptó un proceso para revisar periódicamente la necesidad administrativa en instrumentos obligatorios y confirmó que:

La liberación de recursos de las tareas administrativas tanto para las Administraciones como para la industria, contribuye a los objetivos de la Organización de una regulación eficiente de la seguridad y protección del transporte marítimo y la prevención y control de la contaminación por los buques

Para comprender mejor el pensamiento del sector en este aspecto, la OMI realizó una consulta en línea llamada "Have Your Say". La consulta se llevó a cabo de mayo a octubre de 2013, en la que participaron capitanes, oficiales superiores y tripulaciones de barcos.

Las experiencias de las tripulaciones de los buques fueron de particular interés. Como señaló la OMI:

La gran cantidad de requisitos administrativos, considerados en su conjunto, representan una enorme carga administrativa para la empresa y la tripulación a bordo.

Un hallazgo importante fue que el 66% de los requisitos administrativos que abordó la consulta, 351 de un total de 563, no fueron considerados como una carga por ninguno de los encuestados. De hecho, un encuestado afirmó que las cargas administrativas resultantes de los instrumentos de la OMI eran "lo mínimo" en comparación.

A pesar del hecho de que algunos requisitos administrativos pueden estar justificados, su volumen conduce a una serie de tareas burocráticas. Esto evita que la tripulación maneje y opere el barco, algo que podría poner en riesgo la seguridad.

En la misma onda, en una entrevista con SAFETY4SEA, el Sr. Andreas Nicolaou, Director Ejecutivo de Dromon Bureau of Shipping, argumentó que el camino hacia una sólida cultura de seguridad en la industria marítima no es agregar nuevas normas, sino garantizar una implementación efectiva de las normas vigentes.

A este respecto, el Sr. Nicolaou agregó que la industria se caracteriza por una carga administrativa que tiende a desalentar a la gente de mar de sus deberes principales.

Además, los encuestados creen que los inspectores se centran ampliamente en garantizar el cumplimiento de los procedimientos correctos y en establecer lo necesario. Esta práctica esencialmente evalúa la calidad del sistema de supervisión, y no arroja luz sobre la calidad de la nave y la tripulación.

Ahora, un análisis más cuidadoso de cada uno de los 182 requisitos administrativos (de un total de 563) que se percibieron como onerosos, indica que muchos de los encuestados identifican que los problemas con el papeleo excesivo están relacionados con el cumplimiento normativo. Hay muchos comentarios que exigen un "cambio urgente", que podría lograrse a través del trabajo con bases de datos "inteligentes" en sitios web que tienen acceso seguro. Esta práctica sería capaz de racionalizar el cumplimiento de los requisitos administrativos.

Esto es indicativo de que una nueva generación con conocimientos de TI cuestiona seriamente la necesidad de mantener múltiples registros que cubran el mismo evento o tema, y pregunta por qué los inspectores aparentemente pasan más tiempo estudiando detenidamente los certificados de un barco que mirando físicamente el barco. Explicó la OMI.

Reducir las cargas administrativas.

Para mitigar estas cargas, se sugirió que los certificados deberían publicarse en un sitio web con acceso proporcionado a las autoridades acreditadas. Este sería un tipo de "envíos de Facebook", como lo expresó un encuestado.

Además, la consulta concluyó que existe una cultura problemática con la burocracia que debe cambiar. Específicamente, la tendencia a "sofocar todo lo que hacemos con el papel" es indicativo de una cultura de culpa y litigiosa. Esto fomenta el aumento del papeleo para demostrar el cumplimiento con los procedimientos relevantes.

Al debatir sobre estas cargas administrativas, el Grupo Directivo Ad Hoc para la Reducción de los Requisitos Administrativos (SG-RAR), establecido por el Consejo en su 108º período de sesiones en 2012, evaluó las respuestas y desarrolló recomendaciones sobre cómo limitar las cargas administrativas. Las recomendaciones se presentan a continuación:

Recomendaciones

1. **Utilice medios electrónicos para la presentación de informes:** la OMI debe garantizar que los requisitos para proporcionar información a la OMI y desde ella puedan cumplirse por medios electrónicos.
2. **Establecer el portal de información basado en la web de la OMI:** la OMI debe establecer un portal de información seguro basado en la web para cumplir con los requisitos de informes.
3. **Reconocer certificados electrónicos:** los certificados electrónicos deben reconocerse como equivalentes a los certificados originales en papel y documentos similares.
4. **Aceptar el registro electrónico:** el registro electrónico de la información debe aceptarse como una alternativa completa a las versiones en papel.
5. **Reconocer documentos electrónicos** (que no sean certificados): las versiones electrónicas de los documentos que se deben llevar a bordo deben reconocerse como equivalentes a los documentos originales en papel.

6. **Evite informes múltiples:** se debe presentar informes a una sola entidad para evitar la necesidad de informar la misma información a varias entidades, en particular en casos de accidentes.
7. **Aceptar otras soluciones electrónicas:** se deben revisar los requisitos administrativos particularmente engorrosos para garantizar la aceptación universal de las soluciones electrónicas o de software.
8. **Mejorar la concientización sobre la seguridad marítima:** se debe trabajar más para explicar las razones que llevaron a la OMI a adoptar las disposiciones de seguridad en el Capítulo XI-2 de SOLAS y el Código Internacional de Seguridad de Instalaciones Portuarias y Portuarias (Código ISPS), ya que estas se perciben como oneroso y desproporcionado.

OUR RECOMMENDATIONS

- RECOMMENDATION 1 USE ELECTRONIC MEANS FOR REPORTING**
IMO should ensure that requirements to provide information to and from IMO could be fulfilled by electronic means.
- RECOMMENDATION 2 ESTABLISH IMO WEB-BASED INFORMATION PORTAL**
A web-based, secure information portal to fulfil reporting requirements should be established by IMO.
- RECOMMENDATION 3 RECOGNIZE ELECTRONIC CERTIFICATES**
Electronic certificates should be recognized as equivalent to original paper certificates and similar documents.
- RECOMMENDATION 4 ACCEPT ELECTRONIC RECORD-KEEPING**
Electronic recording of information should be accepted as a full alternative to paper versions.
- RECOMMENDATION 5 RECOGNIZE ELECTRONIC DOCUMENTS (OTHER THAN CERTIFICATES)**
Electronic versions of documents required to be carried on board should be recognized as equivalent to original paper documents.
- RECOMMENDATION 6 AVOID MULTIPLE REPORTING**
Reporting to a single entity should be introduced to avoid the need to report the same information to multiple entities, in particular in cases of accidents.
- RECOMMENDATION 7 ACCEPT OTHER ELECTRONIC SOLUTIONS**
Particularly burdensome administrative requirements should be reviewed to ensure universal acceptance of electronic or software solutions.
- RECOMMENDATION 8 IMPROVE MARITIME SECURITY AWARENESS**
More work needs to be done to explain the reasons that led IMO to adopt the security provisions in SOLAS Chapter XI-2 and the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), as these are perceived as burdensome and disproportionate.
- RECOMMENDATION 9 AVOID ACCUMULATION OF ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS**
When developing regulatory proposals, it is important to pay attention to the burden that can arise from the combined effect of two or more administrative requirements, which may not be burdensome on their own.
- RECOMMENDATION 10 AVOID BURDENS FROM NON-MANDATORY INSTRUMENTS**
Fulfilling guidelines and other non-binding instruments often involves administrative tasks that add to the burden associated with mandatory administrative requirements. Such potentially adverse consequences must be taken into consideration when introducing non-binding instruments.
- RECOMMENDATION 11 ADOPT IMO RESOLUTION ON EFFICIENT REGULATION**
The IMO Assembly should adopt a resolution reaffirming the Organization's commitment to efficient regulation and ensure that the regulatory process systematically addresses the problems of duplication, complexity, and lack of coherence and transparency.
- RECOMMENDATION 12 MONITOR AND REVIEW EXISTING REGULATIONS**
No piece of legislation should be written in stone. It is important to keep an open mind on the continuous relevance, adequacy and effectiveness of existing regulations. Regulations that have become out-of-date, superfluous, inappropriate or ineffective should be removed, based on the changing needs of the shipping industry and technological advances.
- RECOMMENDATION 13 INCREASE EFFORTS TO AVOID FUTURE ADMINISTRATIVE BURDENS**
Every effort should be made to identify possible burdens before approving proposals for developing new regulations or amendments to existing regulations. It is recommended that the IMO Council amends procedures to ensure that the checklist for identifying administrative requirements and burdens is strictly applied and also identifies possible electronic solutions.

9. **Evite la acumulación de requisitos administrativos:** al desarrollar propuestas regulatorias, es importante prestar atención a la carga que puede surgir del efecto combinado de dos o más requisitos administrativos, que pueden no ser onerosos por sí solos.
10. **Evite las cargas de los instrumentos no obligatorios:** el cumplimiento de las directrices y otros instrumentos no vinculantes a menudo implica tareas administrativas que aumentan la carga asociada con los requisitos administrativos obligatorios. Dichas consecuencias potencialmente adversas deben tenerse en cuenta al introducir instrumentos no vinculantes.
11. **Adoptar la resolución de la OMI sobre una regulación eficiente:** la Asamblea de la OMI debe adoptar una resolución reafirmando el compromiso de la Organización con una regulación eficiente y garantizar que el proceso regulatorio aborde sistemáticamente los problemas de duplicación, complejidad y falta de coherencia y transparencia.
12. **Supervisar y revisar las regulaciones existentes:** ninguna pieza de legislación debe estar escrita en piedra. Es importante mantener la mente abierta sobre la relevancia, la adecuación y la eficacia continuas de las regulaciones existentes. Las regulaciones que se han quedado obsoletas, superfluas, inapropiadas o ineficaces deben eliminarse, en función de las necesidades cambiantes de la industria naviera y los avances tecnológicos.
13. **Aumentar los esfuerzos para evitar futuras cargas administrativas:** se debe hacer todo lo posible para identificar posibles cargas antes de aprobar propuestas para desarrollar nuevas regulaciones o enmiendas a las regulaciones existentes. Se recomienda que el Consejo de la OMI modifique los

procedimientos para garantizar que la lista de verificación para identificar los requisitos administrativos y las cargas se aplique estrictamente y también identifique posibles soluciones electrónicas.

IMO trabaja para reprimir las prácticas de envío ilícito

Por Jonathan Saul LONDRES, 4 de abril (Reuters) - La agencia naviera de las Naciones Unidas está trabajando en medidas más duras para reprimir a las navieras malintencionadas que intentan usar los registros de la bandera de manera fraudulenta para ocultar sus actividades, dijeron las autoridades.

Todos los barcos comerciales tienen que estar registrados (marcados en un país en particular), en parte para cumplir con las leyes de seguridad y medioambientales.

Con las sanciones internacionales y estadounidenses impuestas a países como Corea del Norte, Irán y Siria, algunos barcos involucrados en dicho comercio han utilizado tácticas para eludir las medidas, como apagar los transpondedores de ubicación e informar falsamente el registro de su bandera, también para asegurar el seguro.

El contrabando de drogas y de drogas se encuentra entre otras áreas del comercio en las que las compañías de fachada intentan ocultar sus actividades para evitar ser detectadas.

La Organización Marítima Internacional (OMI) acordó una serie de medidas después de una sesión del comité la semana pasada, que incluyó la creación de una base de datos completa de registros y formas de mejorar la información sobre el registro ilegal de buques, dijo la OMI.

Otras recomendaciones incluían la verificación mejorada de los buques a través de sus números IMO únicos y la adhesión al requisito de un registro a bordo del historial de un barco.

La OMI también trabajará con el Consejo de Seguridad de la U.N. para crear una base de datos de búsqueda que muestre los buques sujetos a las resoluciones de la U.N. Se espera que el trabajo se complete en 2021.

"La experiencia ha demostrado que la razón de ser de los registros fraudulentos es ocultar las actividades ilícitas a bordo de los buques, incluidas las actividades prohibidas por las sanciones de las Naciones Unidas", dijo Estados Unidos en una presentación a la OMI.

Varios países han informado a la OMI que sus registros se han utilizado sin el conocimiento de la autoridad marítima con fines fraudulentos a través de documentos falsos o incluso el mantenimiento de la bandera después de su terminación.

Tanzania dijo que ha experimentado más de 20 casos de uso fraudulento de su bandera desde 2016, descubiertos después de la colaboración con otros países.

Ucrania, mientras tanto, dice que los envíos de Crimea violan las sanciones occidentales y se han quejado ante la OMI, pidiendo a los estados miembros que retiren la lista de los buques involucrados. Crimea ha estado bajo sanciones occidentales desde que Rusia la anexó de Ucrania en 2014.

En una declaración ante la OMI, Vitalii Moshkivskyi, representante permanente adjunto de Ucrania, señaló que "más de 80 barcos se registraron ilegalmente en los puertos cerrados de Crimea".

Moshkivskyi dijo que tal actividad tenía "graves implicaciones para la seguridad de la navegación".

Un portavoz de la Agencia Federal Rusa para el Transporte Marítimo y Fluvial declinó hacer comentarios. (Reporte adicional de Gleb Stolyarov en Moscú; Editado por Dale Hudson)

Nuevas orientaciones sobre buques detenidos y marinos abandonados.

[SEAFARERS](#) | 05/04/19 - ISWAN, en asociación con InterManager, ICS, ICMA e ITF, emitió un nuevo folleto, titulado “Barcos arrestados y detenidos, y gente de mar abandonada”, que proporciona orientación a las organizaciones de asistencia social que tratan los incidentes de abandono de la gente de mar y la detención o detención de los buques.

La nueva guía describe las responsabilidades de las autoridades y otras organizaciones que podrían involucrarse cuando los problemas se identifican a bordo de un barco mientras se encuentra en el puerto.

El folleto se basa en la información contenida en la guía originalmente elaborada por la Junta de Bienestar de la Marina Mercante del Reino Unido y está diseñada para ser adaptada por otras juntas nacionales de bienestar para adaptarse a sus circunstancias particulares.

En los casos de abandono, a menudo es difícil para las partes afectadas saber qué se debe hacer, a quién contactar y cómo se puede avanzar rápidamente para que los marinos regresen a sus hogares en poco tiempo. Se espera que si las partes involucradas en el apoyo a la gente de mar afectada siguen el consejo contenido en este documento, los casos podrán resolverse mucho más rápido para el beneficio de la gente de mar afectada y sus familias.... dijo Natalie Shaw, Directora de Asuntos de Empleo de ICS.

Qué hacer en casos de abandono.

El informe ofrece una serie de recomendaciones para que las organizaciones se ocupen de los casos de abandono de la tripulación:

1. **Esté alerta a los primeros signos potenciales de abandono y actúe según corresponda.**
 - Los suministros de alimentos, agua y combustible son bajos y la tripulación no sabe cuándo llegarán más suministros.
 - Los miembros de la tripulación están trabajando con contratos vencidos / acuerdos de empleo
 - Los miembros de la tripulación no han sido pagados
 - El armador no ha pagado por suministros u otros servicios.
2. Si se abandona a la gente de mar, **la autoridad de control del Estado del puerto local, el Estado del pabellón y la embajada del país de nacionalidad deben ser informados de la situación.** Además, vale la pena ponerse en contacto con el inspector local de la ITF o con representantes sindicales y proveedores de asistencia social.
3. Si el marino quiere regresar a su hogar, no se le han pagado los salarios o necesita comida, alojamiento, agua potable, etc., **debe intentar activar el sistema de seguridad financiera contactando al proveedor de seguridad financiera identificado en el certificado o documento publicado en el buque.** Un representante de la gente de mar puede ponerse en contacto con el proveedor de seguridad financiera en nombre de la gente de mar.
4. Si la embarcación no está cubierta por el MLC, **la gente de mar debe buscar ayuda inmediata de un Oficial de Control del Estado del Puerto, un Inspector de la ITF, un representante de un sindicato local, una agencia de asistencia social o ponerse en contacto con ICS.**
5. **Informar sobre el abandono a la base de datos conjunta OMI / OIT sobre los incidentes notificados de abandono de la gente de mar.** El ICS y la ITF pueden ayudar con el proceso de presentación de informes.
6. Si el armador o su asegurador no actúan, esto debe ser comunicado a la atención del Estado del pabellón en primera instancia.
7. Si se necesita asistencia urgente y no hay otra ayuda disponible, **comuníquese con una organización de asistencia social apropiada o con la ITF, para ver si se puede presentar una solicitud de asistencia urgente del Fondo de Emergencia para Gente de Mar.**
8. **Póngase en contacto con SeafarerHelp** en www.seafarerhelp.org

Ningún marino debería tener que pasar por la experiencia del abandono. Desafortunadamente, la tasa de abandonos en todo el mundo sigue siendo alta y persisten las dificultades para resolver estos casos. Dadas las dificultades que enfrentan los marinos abandonados, es crucial que la asistencia se brinde lo más rápido posible. Esperamos que esta guía ayude a las partes interesadas a proporcionar esta asistencia mientras trabajamos para eliminar el flagelo del abandono. ... señaló Dave Heindel, Presidente de la Sección de Gente de Mar de la ITF.

Los estados del puerto necesitan un regulador global

Paul Gunton ShipInsight 25 de enero de 2019

Durante mucho tiempo ha sido uno de mis caballo de hobby que no hay un equivalente de IMO para los estados portuarios. Sin uno, el shipping carece de una gran cantidad de servicios de soporte vitales, mientras que la planificación de las tendencias futuras en el comercio mundial no está coordinada y es aleatoria.

Tres eventos a los que he asistido en las últimas semanas me han llevado a prepararme para otro viaje, al que llegaré en un momento, pero primero les recordaré que la OMI es una organización de estados de abanderamiento, pero algunos De sus convenciones requieren la acción de la orilla. MARPOL, por ejemplo, con sus requisitos para las instalaciones de recepción de desechos y el BWMC, que tiene Directrices para las instalaciones de recepción de sedimentos.

Esas pautas hacen uno de mis puntos. "La guía también está destinada a fomentar una interfaz uniforme en todo el mundo entre dichas instalaciones y los barcos", dicen. Esas son mis cursivas: no hay un mandato de la OMI para establecer una interfaz uniforme.

Y las directrices "no tienen la intención de reemplazar ni afectar adversamente los requisitos locales o nacionales ... relacionados con la eliminación y / o el tratamiento de los sedimentos de los tanques de agua de lastre de los barcos". Por lo tanto, las normas locales superan los requisitos de la OMI.

En resumen, no existen requisitos o estándares internacionales contra los cuales los estados del puerto puedan medirse o desafiarse.

IMO está haciendo lo que puede desde un punto de vista práctico y su Sistema de Información Global Integrado de Barcos (GISIS, por sus siglas en inglés) incluye una valiosa base de datos de instalaciones de recepción en puertos a la que puede acceder cualquier persona que complete un registro simple. Entre otras cosas, actualmente enumera 571 supuestas deficiencias en puertos de todo el mundo. Pero, ¿dónde está la organización que puede exigir a los estados portuarios que pongan en orden sus instalaciones?

Si existiera uno, estoy seguro de que muchos de los representantes en sus reuniones serían las mismas personas que hacen de la sede de la OMI su segundo hogar. Entonces, ¿por qué importa que no haya un cuerpo equivalente?

Importa porque, como un delegado de la OMI que comparte mis frustraciones una vez me lo dijo, cuando están en Londres, votan con los sombreros del estado de su bandera, pero tan pronto como regresan a casa, a menudo se ponen los sombreros del estado del puerto. Los compromisos internos que acaban de apoyar se ponen a un lado.

Mi caballo de hobby fue alimentado con heno en una reunión informativa de la World Maritime University (WMU) y la International Transport Workers Federation (ITF) el 15 de enero sobre un estudio que WMU ha publicado sobre el impacto futuro de la automatización en los trabajadores de todo el sector del transporte.

Debido a ese amplio espectro, la discusión no solo afectó al envío, sino también a la carretera, el ferrocarril y los puertos. Esto hizo que el presidente de WMU, la Dra. Cleopatra Doumbia-Henry, dijera que unir la regulación de todos los modos diferentes era un desafío. La aviación tiene la OACI y las leyes laborales internacionales están coordinadas por la OIT, dijo. En cuanto a la OMI, regula el shipping y los puertos "de alguna manera están dentro de él" para "la parte del barco a la costa". Pero no hay nada específicamente que regule las responsabilidades del estado del puerto.

Hay organizaciones portuarias mundiales, como la Asociación Internacional de Puertos y Puertos (IAPH), pero no es un regulador, señaló. Debería haber, dijo, un "conjunto común de estándares para que, independientemente de las operaciones portuarias que se lleven a cabo, sus estándares técnicos sean universalmente acordados". No podría haberlo puesto mejor.

Dos días después, el 17 de enero, participé en el último de una serie de eventos de mesa redonda organizados por una empresa noruega de relaciones públicas que se celebraron en Londres. Reúnen a ejecutivos de diversas empresas y miembros de los medios especializados están invitados a participar en un par de horas de discusión estimulantes. Más tarde informé sobre los comentarios hechos ese día por Martin Stopford, presidente de Clarkson Research.

Pero los suyos no fueron los únicos comentarios que provocaron la reflexión. Richard Westgarth, jefe de campañas de BMT Global, habló sobre "la cuarta revolución industrial", según lo define el Foro Económico Mundial. Esto implicará "cambiar la forma en que pensamos sobre el mundo en el que vivimos". Entre otras cosas, dijo, debemos mirar más allá del shipping y reflexionar sobre cómo se relaciona con los puertos, sobre cómo interactuarán con las ciudades inteligentes en evolución. Cómo deben incorporarse tanto los puertos como las ciudades en la planificación de la infraestructura nacional. Todavía no está sucediendo, dijo, "y eso es un problema creciente".

Además, dijo mucho más, que trataré en un artículo posterior, pero esos breves comentarios reflejan un aspecto secundario de mi preocupación, y la del Dr. Doumbia-Henry. De la misma manera que los puertos, como el shipping, deben tener un paraguas regulatorio global, también deben. Esto surgió nuevamente en el tercer evento fascinante al que asistí, organizado por Class Society Bureau Veritas el 22 de enero. A primera vista, era simplemente una información sobre la situación actual de esa organización; "No hay noticias de última hora para usted hoy", nos dijeron.

Tal vez no, pero había sustento para mi corcel. Uno de los oradores, el líder mundial en tecnología de BV para la sostenibilidad Panos Koutsourakis, incluyó una diapositiva que enumeraba los incentivos ofrecidos por cuatro de los muchos puertos que ofrecen incentivos financieros para los buques, según sus puntajes en el Índice de Embarcaciones Ambientales (ESI). Estos se calculan bajo un esquema administrado por el Programa Mundial de Sustentabilidad de Puertos, que fue establecido en 2017 por IAPH. En total, 56 puertos y otras organizaciones se han inscrito en el esquema ESI, incluido Róterdam (imagen principal), donde se da por sentado el intermodalismo.

El esquema otorga puntos a los buques que, por ejemplo, utilizan combustibles más limpios o nuevas tecnologías para reducir las emisiones, pero los incentivos varían de un puerto a otro. Algunos países también ofrecen incentivos, dijo Panos, al mencionar a Singapur y Suecia en particular.

Acojo con satisfacción estas iniciativas, pero creo que sería mejor si hubiera un esquema verdaderamente internacional, con incentivos consistentes que solo un organismo de la OMI con base en el puerto pudiera crear.

Le pregunté a Panos después de su presentación si pensaba que un esquema de incentivos internacionales sería una mejor solución. "Sí, por supuesto", dijo sin dudar. Pero cuando le pregunté cómo se podía hacer eso, se detuvo a pensar. Sugirió que los acuerdos de MoU de control del estado del puerto podrían ser ajustados. Hay una cláusula en el MoU de París que cubre el financiamiento, dijo, así que si se pudiera cambiar para generar incentivos, "podría ser útil". Sin embargo, incluso si cada MoU de control del estado del puerto hiciera lo mismo, aún sería un enfoque regional. Un plan global podría alentar a los armadores a invertir las sumas necesarias para instalar tecnología de reducción de emisiones, dijo.

El está en lo correcto. Y este puede ser el camino para establecer el cuerpo que creo que es necesario. No solo mejoraría la implementación de los requisitos relacionados con el puerto de las convenciones de la OMI, sino que proporcionaría un foro que impulsaría la planificación mundial de la infraestructura y la logística interconectadas y daría una consistencia a los esquemas de reducción de emisiones que darían a los propietarios y operadores la certeza de Necesito invertir.

Estoy seguro de que estaré montando en este hobby durante mucho tiempo antes de que ese cuerpo haya sido creado, pero los eventos a los que he asistido este mes me han dado la esperanza de que no estoy solo en esta búsqueda. Envíeme un correo electrónico ahora y diga si está conmigo en este viaje de formar parte de una Gran Conversación sobre logística nacional e internacional.

El futuro es tan turbio como siempre a pesar de los ideales verdes.

Este año, como el año pasado y probablemente el año próximo, se hará hincapié en el medio ambiente y en los jóvenes. No importa cuánto el mundo marítimo intente liberarse de las demandas ambientales que se le presenten, la verdad es que los grandes ganadores en el futuro cercano serán aquellos que adopten y se adapten a las llamadas para que más actúen de manera más responsable.

A fines de 2018, el Foro Marítimo Mundial anunció su primer concurso de ensayos de Líderes marítimos del futuro para generar ideas de los jóvenes sobre cómo las tendencias actuales darán forma al futuro de la industria marítima y al mundo en general. Este es un pensamiento valiente: cualquiera que pueda predecir la forma en que funcionarán las industrias que afectan los mares en los próximos 20 años merece una medalla. Las presiones de los cabilderos ambientales muestran pocas señales de disminuir. Todo, desde emisiones hasta problemas de desguace de buques, ha sido el centro de atención recientemente. A medida que el 1 de enero de 2020 se acerque más, la presión para cumplir con el nuevo tope de bajo contenido de azufre IMO llegará a casa.

La tecnología digital está impulsando la industria marítima, pero tiene un precio, ya que la gente de mar y aquellos en otras partes del sector marítimo se encuentran sin roles futuros. Los mayores ganadores en estas industrias serán las compañías de tecnología, aunque los sabios de la vida social moderna nos dirán que todos nos beneficiaremos de un planeta más saludable.

El mundo marítimo en particular a menudo ha tardado en cambiar, y esto es actualmente evidente en los continuos debates que rodean el límite de azufre de la OMI. Olvidamos que el mundo gira alrededor de los negocios, o es impulsado, al menos en parte, por él, por lo que es comprensible el clamor de reducir la inversión y alejarse de ciertas tecnologías, pero a veces es difícil de aceptar. Lo que falta a menudo es un sentido de la proporción al evaluar el futuro. En el complejo mundo marítimo, siempre hay alguien que quiere aferrarse a las viejas formas sin importar el costo para el medio ambiente. Este no es un punto de vista universal: por suerte

todavía tenemos los fervientes que nos dicen que sin un planeta para vivir y trabajar, ¡todos estaremos en un arroyo sin una paleta!

10 Términos del shipping que todo transportista internacional debe saber

Por Baibhav Mishra-11 de abril de 2019

COD, CYCY, DM y DT. ¿Que qué? Para un oído no entrenado, esto es sólo una tontería. Para los transportistas internacionales, sin embargo, es una historia diferente. Comprender los términos del shipping es absolutamente crucial cuando se transportan mercancías por todo el mundo. Dicho esto, no es fácil recordar exactamente lo que representan las diversas abreviaturas. Afortunadamente, hemos creado esta guía de referencia rápida para que la pueda volver cuando la memoria le falle.

La importancia de entender los términos del shipping

Antes de entrar en detalles sobre los términos del shipping más utilizados y lo que representan, veamos rápidamente la importancia de comprenderlos.

El envío de productos a todo el mundo es mucho más complejo que el simple transporte de un objeto desde el punto A hasta el punto B. Existe una serie de procedimientos y regulaciones vigentes para garantizar que los productos se entreguen de manera segura a su destino final.

Mantener un registro de la terminología de envío es crucial ya que estos términos desempeñan un papel fundamental para todos los involucrados en el proceso. Al comprender los términos importantes, puede evitar malentendidos y minimizar los errores en la cadena de suministro.

Ahora, echemos un vistazo a algunos de los términos de envío más utilizados que todos los remitentes deben conocer.

Incoterms - Términos Comerciales Internacionales

Al comprar o vender bienes, los bienes deben trasladarse desde su origen hasta su destino. La mejor manera de hacer esto es negociar en el punto de compra cómo se va a lograr. Pero para que ambas partes entiendan y estén de acuerdo con los detalles, tienen que hablar el mismo idioma y estar de acuerdo en lo que realmente significan los términos.

Incoterms es la abreviatura de International Commercial Terms. Son una serie de términos comerciales predefinidos publicados por la Cámara de Comercio Internacional. Los términos están destinados principalmente a comunicar claramente las tareas, los costos y los riesgos asociados con el transporte y la entrega de bienes.

COD – Change Of Destination

Imagine que sus mercancías se han cargado en un buque de contenedores y ahora están en camino a su destino. Y por alguna razón, te das cuenta de que tienes que cambiar el destino!

No hay necesidad de entrar en pánico. Esto es cuando es hora de solicitar una DQO - un cambio de destino. Esta es una solicitud que solicita al buque de contenedores que descargue su contenedor y transporte sus mercancías a otro destino que el que originalmente se reservó.

CYCY – Container Yard to container Yard.

CYCY es la abreviatura de Container Yard To Container Yard. Un patio de contenedores es una instalación portuaria donde los contenedores se almacenan antes de que se carguen en un buque o después de que hayan sido descargados de un buque. El término de envío CYCY explica que la responsabilidad del transportista comienza (puerto de carga) y termina (puerto de descarga) en el patio de contenedores.

DM - Demurrage

La demora es una tarifa que cobran las líneas de contenedores cuando no ha recogido sus contenedores importados a tiempo. Cuando sus contenedores han sido descargados, hay un período libre para almacenarlos en el puerto (proporcionado por la línea de contenedores). Tienes que recoger tus contenedores antes de que expire el período libre. De lo contrario, se le cobrará por la cantidad de días que sus contenedores permanecieron en el puerto.

También se le puede cobrar una tarifa por demora si tiene contenedores que no pueden ser enviados por la línea de contenedores debido, por ejemplo, a problemas de aduanas. Luego se le cobrará por la cantidad de días que sus contenedores deben estar almacenados en el puerto.

Rollover – The container was never loaded onto the ship.

A veces sucede que los contenedores se reprograman. Esto significa que su contenedor no fue embarcado. No tener su contenedor cargado en el buque puede suceder debido a problemas de aduana, exceso de reservas u omisiones del barco. Su transportista reprogramará su envío y colocará su contenedor en el próximo buque que salga.

DT - Detention

La detención es una tarifa que debe pagar si ha recogido sus contenedores importados pero no los devolvió a la línea a tiempo. Luego tendrá que pagar por la cantidad adicional de días que le tomó devolver los contenedores. También se le puede cobrar una tarifa por demora si tiene contenedores que no pueden ser enviados por la línea de contenedores porque no los devolvió a tiempo. Luego tendrá que pagar por el número adicional de días que los contenedores han estado en su posesión.

Port Storage

Cuando sus contenedores se han descargado de un buque, se trasladan a un patio de contenedores. El puerto proporciona un período de almacenamiento gratuito (no debe confundirse con la estadía de período libre proporcionada por las líneas de contenedores). Durante este período, tiene tiempo para ocuparse de los procedimientos de despacho de aduanas y transportar sus productos a un almacén o al destino final. Esto es importante para los puertos, ya que la falta de espacio puede afectar la productividad de los puertos y causar congestión de puertos. Si no despeja sus bienes y mueve sus contenedores a tiempo, el puerto puede cobrarle por Port Storage.

FCL (Full Container Load) y LCL (Less than Container Load)

FCL es la abreviatura de Full Container Load. Esto significa que tienes suficientes productos para rellenar un contenedor completo. LCL es básicamente lo contrario. Es la abreviatura de menos carga de contenedor y significa que no tiene suficientes productos para rellenar un contenedor completo. En su lugar, su envío individual se combina y se envía junto con otros envíos en el mismo contenedor. En el puerto de destino, los envíos se separan de nuevo en sus envíos individuales originales.

LCL es a menudo beneficioso para las empresas pequeñas o medianas que no tienen grandes volúmenes de productos pero que no pueden darse el lujo de no cumplir con los plazos de entrega. A menudo permite ahorros en los costos de flete ya que los bienes se envían a tarifas más bajas. Compartir espacio también hace de LCL una alternativa ecológica.

Bill of Lading

El conocimiento de embarque es un documento legal emitido por un transportista a un remitente e incluye detalles del envío, como el tipo de mercancía, la cantidad, la tarifa de envío y el destino. Representa el acuerdo entre las partes involucradas y ayuda a garantizar que los exportadores reciban su pago y los importadores reciban sus productos. El conocimiento de embarque también sirve como recibo de envío.

Stuffing & Stripping

El último plazo de envío que voy a compartir con usted es el más sencillo: el relleno es el proceso de carga de un contenedor con mercancías sueltas antes del envío. La extracción es el proceso de descargar un contenedor cuando llega al puerto. ¡Tan sencillo como eso!

¿Sabes por qué se llama ella a una nave?

La gramática inglesa dice que usamos "it" para referirnos a las cosas, mientras que "he" y "she" son pronombres personales y solo deben usarse para personas. Sin embargo, el lenguaje usa "ella" cuando nos referimos a los buques y embarcaciones, algo que tiene sus raíces en los tiempos muy antiguos. "Se dice que los buques son" ella "porque los hombres los aman" o "como una mujer, un barco es impredecible", solía decir la tradición. Pero en serio, ¿qué se está quedando detrás de este lenguaje idiomático?



El buque como sustantivo femenino se vio por primera vez cuando el shipping hizo su aparición en el mundo, es decir, desde principios del siglo XVIII, cuando era más que normal que los hombres estuvieran a bordo de buques. Una prosa tradicional existente hasta hoy usaba un enfoque sexista para justificar esto:

"Se necesita un hombre experimentado para manejarla correctamente y sin un hombre al mando, ella es absolutamente incontrolable", o "Ámala, cuidala bien y ella cuidará bien de ti"

Pero, en vista de la discusión global sobre la igualdad de género en el último siglo, podemos entender que estas explicaciones constituyen al menos una superstición y esto abarca mucho más que eso. ¡Incluso si aceptamos esta explicación desde un punto de vista lingüístico, no podemos pasar por alto el hecho de que los buques ya no son incontrolables!

Como tal, intentamos proporcionar una serie de posibles justificaciones alternativas:

1. Técnicamente, la idea es que usemos "él" o "ella" cuando el sujeto de la oración se relaciona con las personas y "it" cuando el sujeto se relaciona con animales o cosas. Sin embargo, **cuando la relación con el sujeto es personal, es extremadamente común usar "él" o "ella" para los animales, dependiendo de su género, o incluso de objetos inanimados.** En este sentido, los marineros, que han sido tradicionalmente hombres en esta industria

dominada por los hombres a lo largo de los años, pueden haber establecido el referirse a sus embarcaciones como "ella".

2. Otra explicación posiblemente radica en los vínculos tradicionales con la **religión y la idea de diosas y figuras maternas que desempeñan un papel protector en el cuidado de un buque y una tripulación. En este sentido, a menudo vemos buques con nombres de mujeres.** El buque de Cristóbal Colón, uno de los más famosos de la historia que navegó el Atlántico, se llamó "La Santa María", que lleva el nombre de la Virgen María.

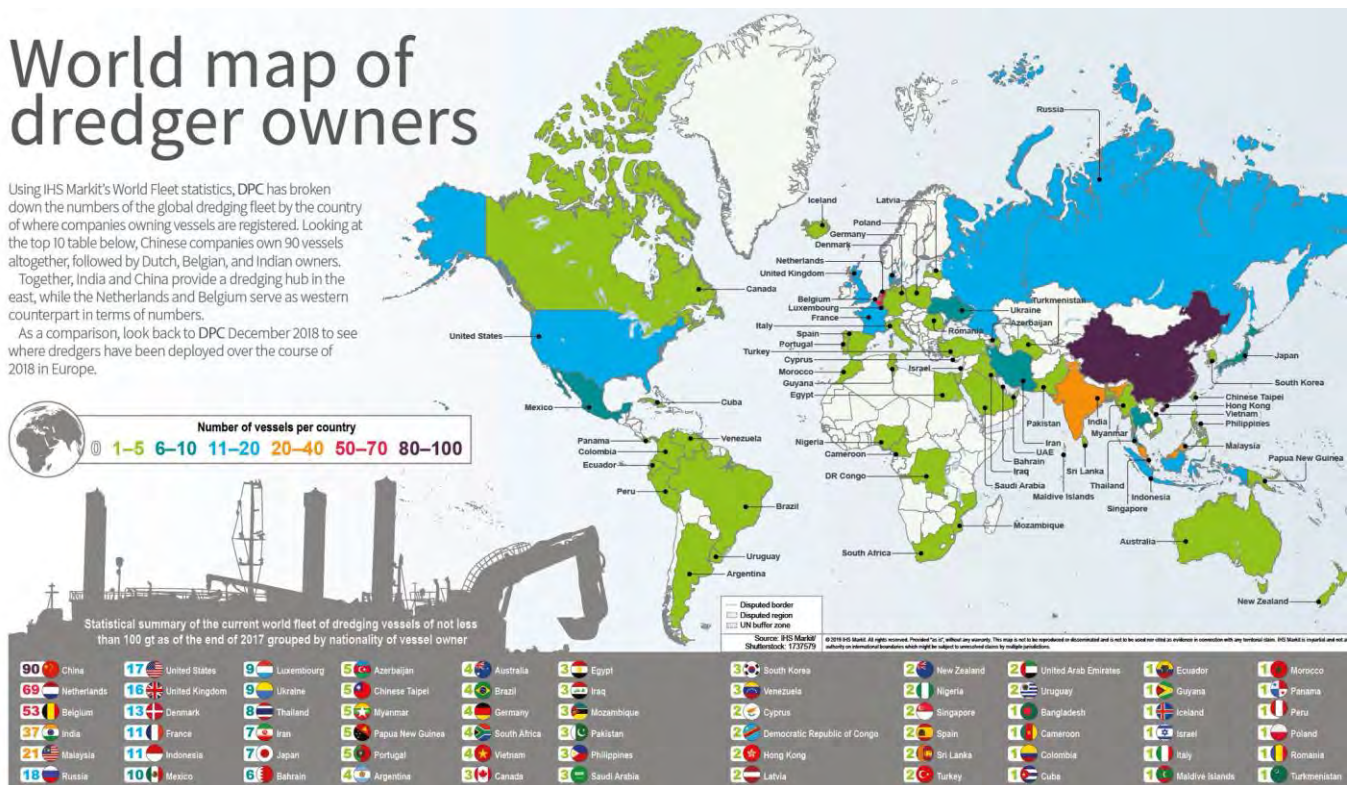
3. Si queremos echar un vistazo estrictamente lingüístico, esta peculiaridad lingual se debe posiblemente al hecho de que el género de la **palabra latina para "barco" - Navis - es femenino.**

Sin embargo, el escenario más posible para explicar este fenómeno es una combinación de lo anterior: "La nave como ella" es un hábito lingüístico como un remanente de la tradición, un reflejo de un mundo que vio a las mujeres como un misterio del mundo, como la Madre Tierra y la Madre Naturaleza, alguien cuyo propósito y utilidad es llevar la vida por un lado, pero 'necesita un hombre para manejarla' por el otro.

No hace falta decir que el fenómeno de "nombrar al buque como ella" ha estado en constante declive, ya que muchos registros del shipping y sitios periodísticos han llamado a los buques por muchos años.

A saber, el diccionario de Cambridge también dice que usualmente usamos "it" para referirnos a países, vehículos y máquinas, y que aunque algunos estilos tradicionales lo usan con "she", "esto ahora es considerado inapropiado por muchas personas".

En cualquier caso, personificar un objeto en forma masculina o femenina, tanto lingüística como simbólicamente, tal vez ahora sea un anacronismo, teniendo en cuenta todas las luchas sociales para eliminar la tendencia de autodefinición por género.



IMO 2020

Taking bold action to clean up shipping emissions by reducing sulphur

+ HEALTH & ENVIRONMENT – THE FACTS



- More than **570,000** premature deaths avoided (2020-2025)
- **68%** overall reduction in shipping's negative effect on human health through air pollution



Significant reductions in:

- stroke
- asthma
- cardiovascular disease
- lung cancer
- pulmonary disease



Cutting sulphur emissions helps prevent acid rain, which means:

- less harm to crops, forests and aquatic species
- tackling ocean acidification



WHERE?

- Health benefits felt globally
- Strongest in coastal communities
- Major impact in vulnerable areas: Asia-Pacific, Africa and Latin America



HOW?

0.50% reduced from 3.50% – significantly less sulphur permitted in ships' fuel

77% drop in overall SOx emissions from ships (2020-2025)



WHEN?

- From **1 January 2020**

#IMOSulphurLimit

#BreatheLife

#BeatAirPollution

(Source: University of Delaware study, February 2018; "Health Impacts Associated with Delay of MARPOL Global Sulphur Standard" presented by Finland to IMO, August 2016)



THE WORLD'S BUSIEST PORTS

VOLUME BY MILLION TEU* (2016)

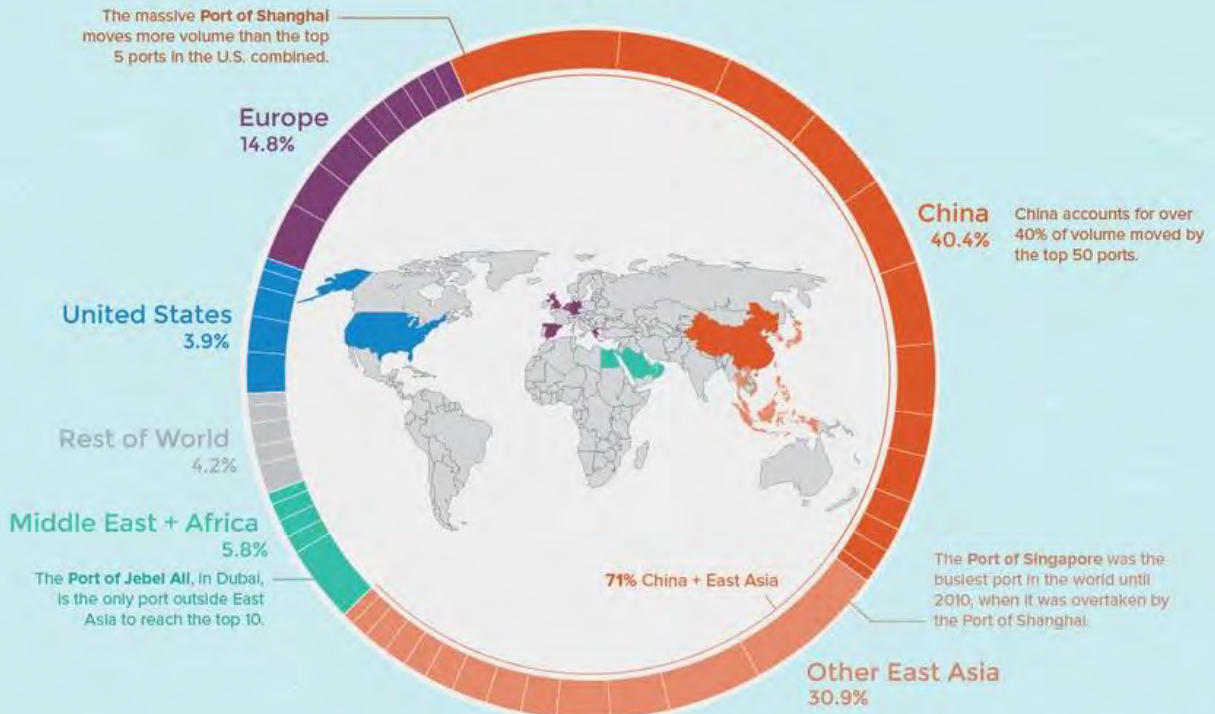
In 2006, only 3 of the top 10 ports were located in China.



*20 foot equivalent unit or standard 63 meter shipping container

TOP 50 CONTAINER PORTS

SHARE OF VOLUME



SOURCE: World Shipping Council

visualcapitalist.com