



Canal del Suez

¿Puede ocurrir un bloqueo similar en Colombia?



Introducción

Abril 9 del 2021



Agradecimientos a:



Dirección General Marítima de Colombia



Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia



Objetivos del taller

- 1- No se pretende explicar las causas del accidente del buque "EVER GIVEN", propiedad de la compañía japonesa Shoei Kisen y fletado por la naviera EVERGREEN, en el Canal del Suez, el pasado 23 de marzo del 2021.
- 2- El objetivo principal del taller es revisar si este tipo de accidentes, que un buque pueda bloquear los canales de acceso a los puertos en Colombia, puede ocurrir.
- 3- Otros objetivos del taller:
 - a) Identificar, en los puertos de Colombia, donde puede ocurrir un accidente similar.
 - b) Resaltar las medidas con que hoy se cuenta para prevenir que un accidente similar pueda ocurrir.
 - c) Como podría impactar a un puerto en particular si un accidente similar ocurre.
 - d) Mencionar si en el puerto se cuenta con recursos suficientes para enfrentar un accidente similar.



¿Qué paso con el "EVER GIVEN"

¿Por que paso? – aun no lo sabemos

Pero que impactos tuvo el accidente (hasta ahora mencionados.....)

- Se afecto la cadena de suministros de carga, combustibles y alimentos en el Mediterráneo y Europa. No se sabe aun cual es la afectación económica de esto.
- Considerando que entre el 12% y el 15% de los buques de la flota mundial pasan por el Canal del Suez , el bloqueo del trafico fue monumental, entre el 23 y el 29 de marzo del 2021, 320 buques esperaron poder pasar y otros buques decidieron tomar rutas mas largas como la del Cabo de Buena Esperanza, al sur de África.
- Millones y millones de dólares en reclamos y demandas. El mismo Gobierno Egipcio esta reclamando a la naviera por daños y perjuicios.
- La Naviera EVERGREEN declaro avería gruesa, lo que representa también muchos procesos de demandas y reclamos con los dueños de la carga que transportaba el buque.
- **Lo bueno:** no hubo perdida de vidas humanas, contaminación ambiental o perdida de carga.



¿Estamos listos para los retos que nos exige el comercio internacional para los Pilotos Prácticos, los Remolcadores, las autoridades marítimas, las instalaciones portuarias?



Oil tanker
458 m (1503 ft)



Container ship
399 m (1309 ft)



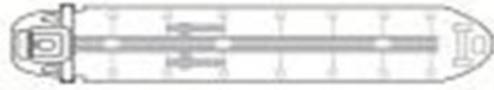
Bulk carrier
362 m (1188 ft)



Passenger ship
360 m (1181 ft)



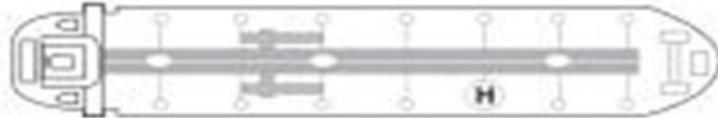
Aircraft carrier
341 m (1119 ft)



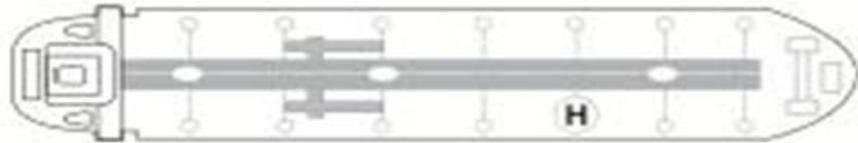
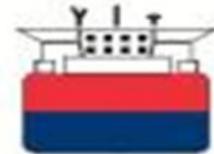
PANAMAX - 55.000 a 80.000 DWT



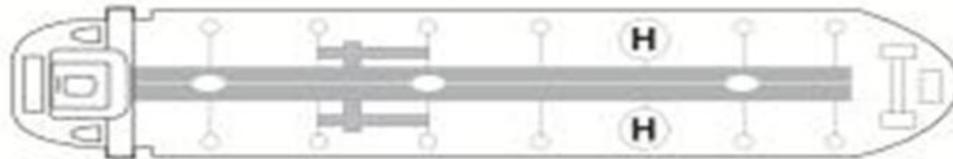
AFRAMAX - 75.000 a 120.000 DWT



SUEZMAX - 120.000 a 200.000 DWT

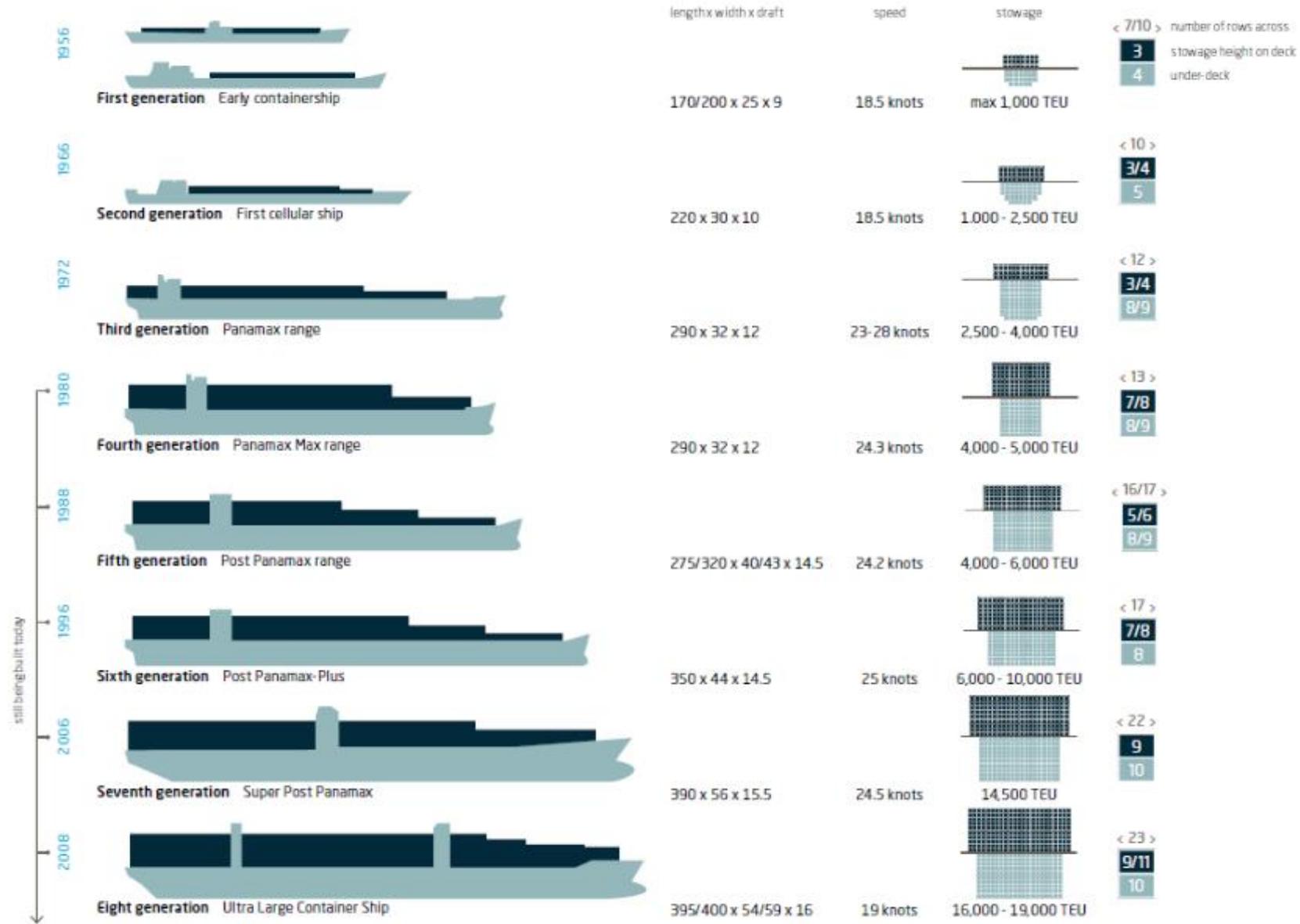


V.L.C.C. - 200.000 a 320.000 DWT



U.L.C.C. > 320.000 DWT





Containership generations (source: Gard Guidance on Freight Containers, 2016)







BUQUE

PORTAVEHÍCULOS



Participación en el tráfico por el Canal



Información General del Segmento

Los buques portavehículos transportan automóviles, camiones y carga de proyectos a largo plazo, como equipo pesado.

El segmento de buques portavehículos es operado por un número reducido de líneas navieras que mantiene acuerdos a través de contratos de flete a largo plazo con las fábricas automotrices.

A través de los años, la especialización en diseño de los buques que transportan cargas destinadas al desarrollo de proyectos, ha promovido la migración de diversas mercancías movilizadas por buques graneleros convencionales de carga suelta hacia los buques portavehículos.

El buque más grande del mundo con capacidad de 8,000 CEUs (unidad equivalente de autos) tiene las dimensiones de 106 pies de manga por 764 pies de eslora.

En la actualidad, además de transportar vehículos, equipo pesado y maquinaria, algunos operadores tienen buques emplazados en mercados específicos o "nichos", movilizando equipos para la construcción, para fábricas de cemento y plantas generadoras hidroeléctricas, entre otras.

Los buques portavehículos registraron 817 tránsitos, 39.8 millones de toneladas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) y aproximadamente B/122.6 millones en peajes durante el año fiscal 2006. En la actualidad, el peaje promedio para un buque típico de 52.000 toneladas CPSUAB es de B/ 188,000.

Dimensiones y restricciones

La flota existente y la que se encuentra en el libro de pedidos puede transitar por el Canal actual. El buque más grande del mundo con capacidad de 8,000 CEUs (unidad equivalente de autos) tiene las dimensiones de 106 pies de manga por 764 pies de eslora.

Principales rutas comerciales



- Asia - Costa Este de Estados Unidos
- Asia - Caribe
- Europa - Costa Oeste de los Estados Unidos

Vista interna del buque

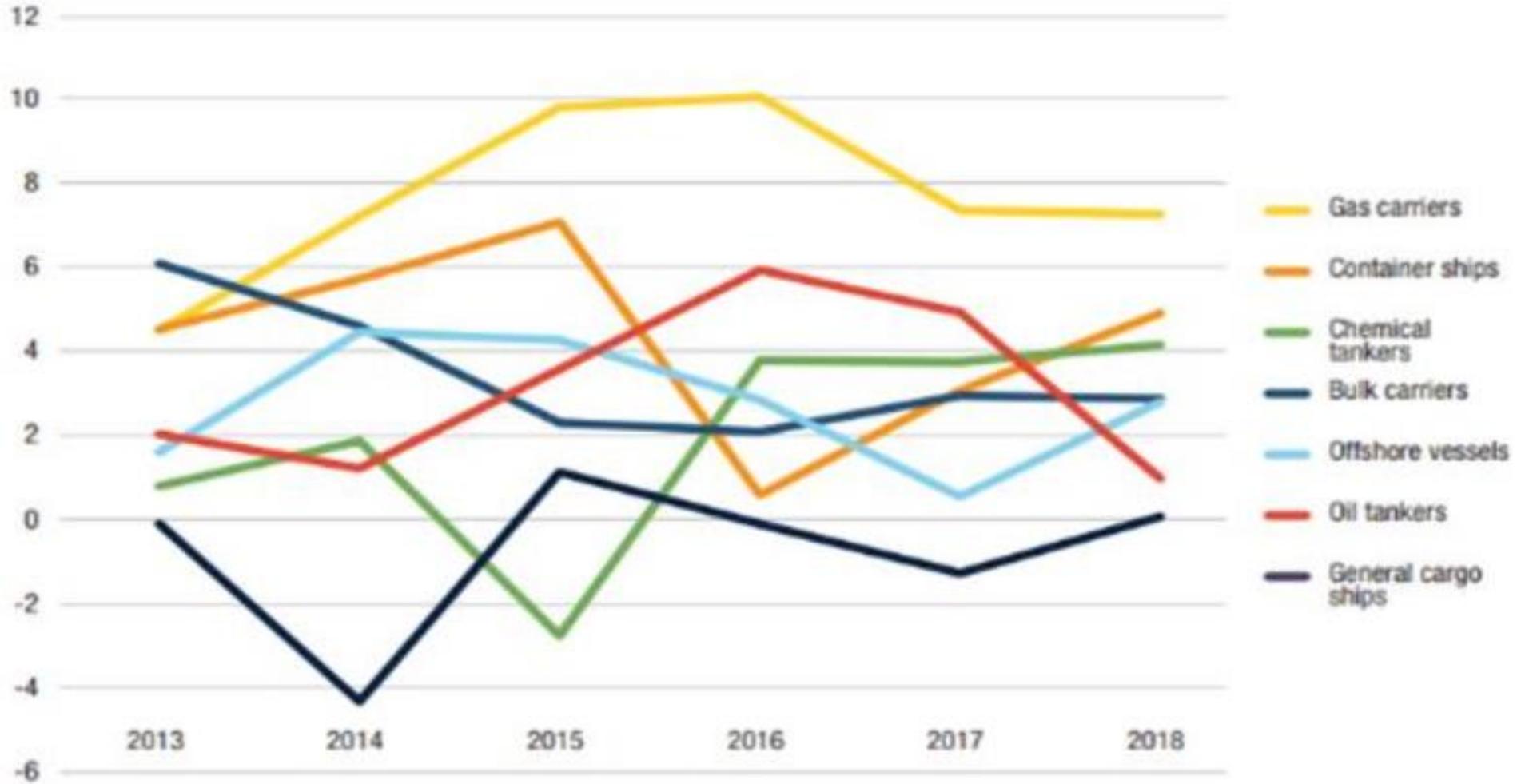


Rampa para autos

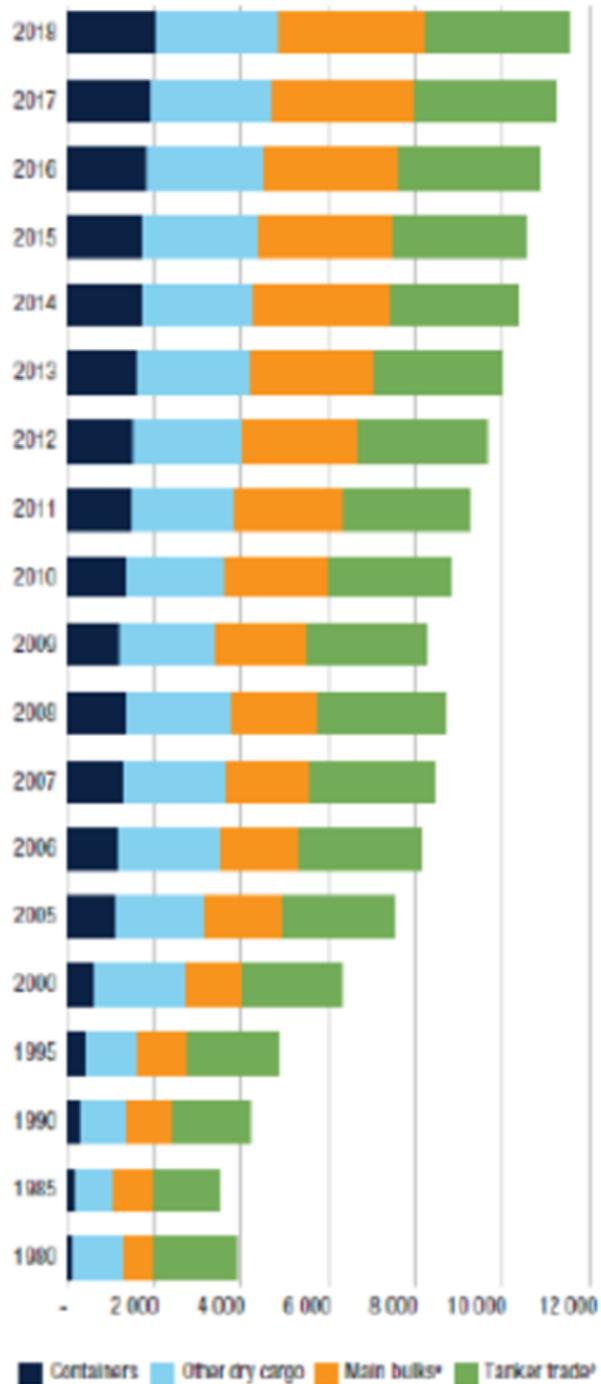




wiseGEEK



Growth of the world fleet in deadweight tonnage, for selected vessel types (annual percent variation 2013/2019) Annual variation growth for world fleet (source UNCTAD, 2019)

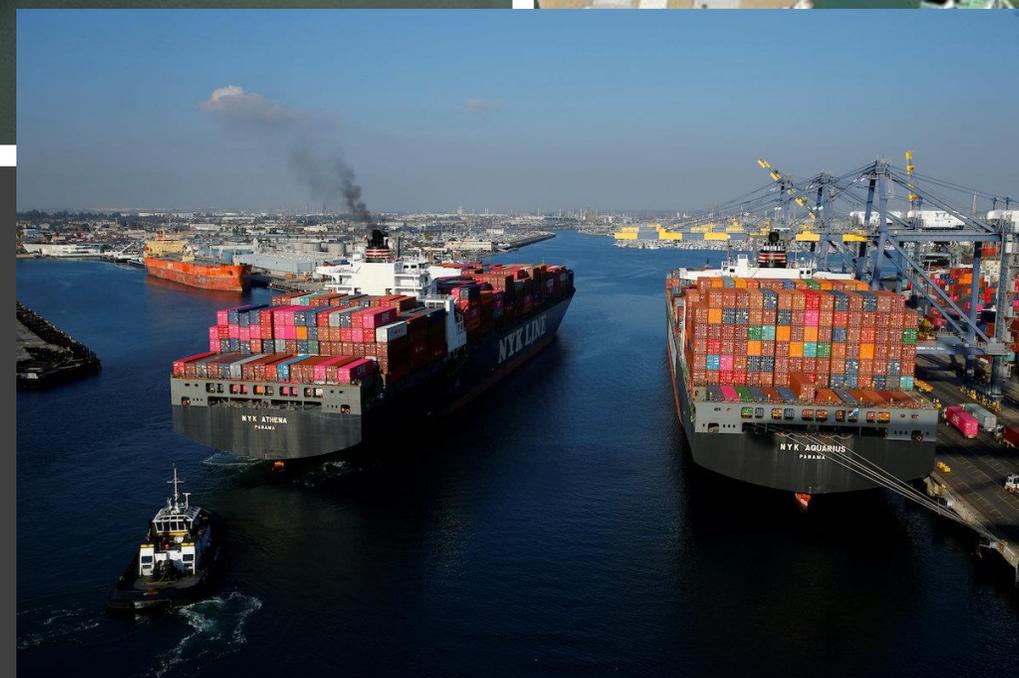


- BIMCO menciona en su reporte del 2020, que la flota mundial de portacontenedores crece en un 3,5% anual, aproximadamente y que la tendencia es a contar con mas buques ULCS (mas de 14.500 TEUS) y buques de mas de 20.000 TEUS.

International maritime trade, by cargo type, in selected years (Millions of tons loaded), showing the increase in containership trade. Evolution of the international maritime trade (source UNCTAD, 2019)



¿Y las instalaciones portuarias y sus canales de acceso se están actualizando?





Algunas preguntas claves para los puertos en Colombia:

- ¿ El canal de acceso principal tiene el ancho y profundidad apropiada de acuerdo con el tamaño de buque mas grande que esta maniobrando en el puerto?
- ¿Los canales de acceso a las facilidades portuarias tienen el ancho y la profundidad apropiada de acuerdo con el tamaño del buque mas grande que se atiende?
- ¿Existen medidas de prevención en los puertos definidas para evitar este tipo de accidentes? ¿Se ha hecho evaluación de riesgos?
- ¿Hay oportunidades de mejora en el desempeño de las Estaciones de Control de Trafico Marítimo y en las comunicaciones de coordinación?
- ¿Se cuenta en los puertos con remolcadores suficientes y con la potencia apropiada para atender los buques que son atendidos?
- ¿Los Pilotos Prácticos y los Capitanes de remolcadores tienen entrenamiento para la atención de emergencias durante las maniobras?



Debemos movernos rápido para mantenernos actualizados hacia las exigencias del sector para continuar siendo seguros, eficientes y competitivos





Muchas gracias