

Grúas y Transportes

Sitio de WordPress.com

Impacto del coronavirus en contenedores refrigerados

27/03/2020

[Deja un comentario](#)

Impacto del coronavirus en contenedores refrigerados

Publicado el 17 de febrero de 2020

Escrito en inglés por Hariesh Manaadiar

Traducido por [Gustavo Zamora \(https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora\)*](https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora), Buenos Aires (Argentina) para gruasytransportes.

El nuevo coronavirus (COVID-19), la cepa más nueva de coronavirus, ha causado graves trastornos, particularmente en China, la segunda economía más grande del mundo y una potencia comercial para la mayoría de los países del mundo. Esto a su vez ha causado graves trastornos en el comercio y en los arribos de los barcos en todo el mundo.



Muchas líneas navieras de contenedores anunciaron blank sailings -o viajes cancelados- en muchos servicios de línea a China para evitar la propagación del coronavirus a otros puertos.

Estos blank sailings -o viajes cancelados- junto con el cierre en China también significa que en muchos casos, los contenedores destinados a los mercados chinos están varados a bordo de los buques, o están siendo descargados en ubicaciones alternativas o están depositados en varios puertos y terminales que incurriendo en gastos de almacenamiento portuario, demora y detención en los puertos.

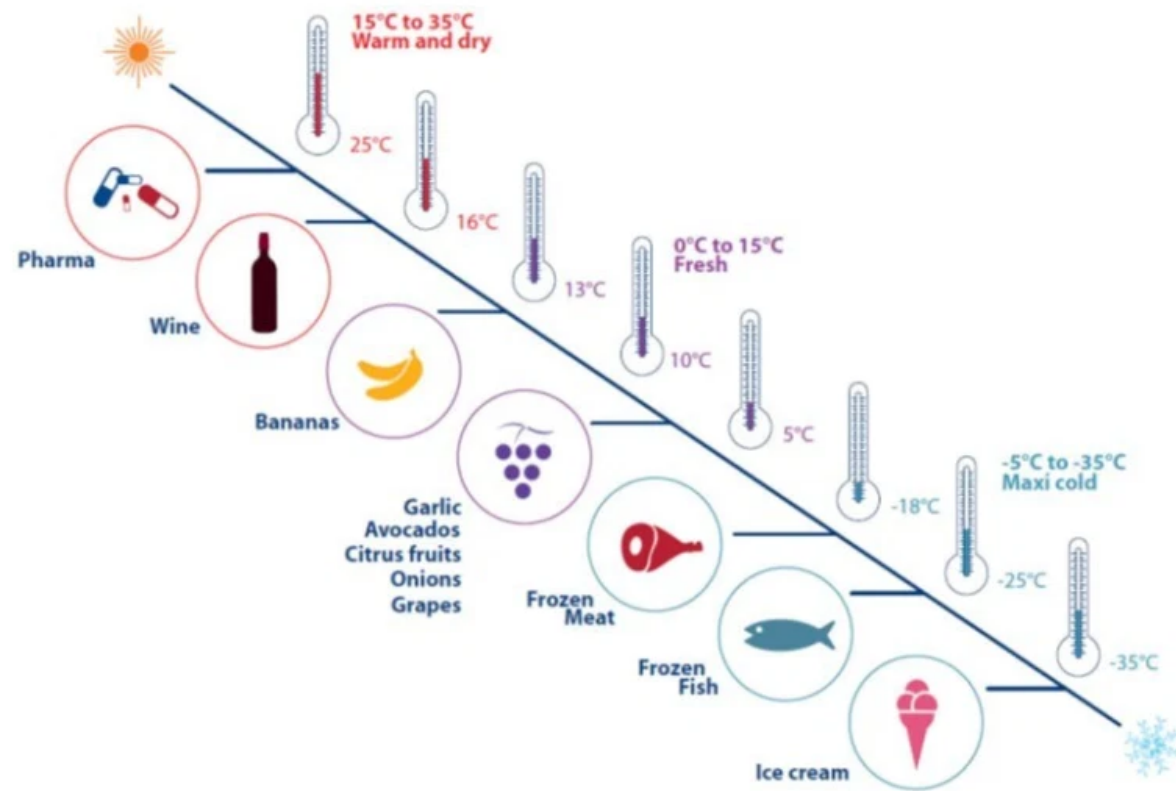
Entre los contenedores que están expuestos a pérdidas potencialmente enormes, los más grandes serían los Contenedores Reefer -contenedores refrigerados- que transportan carga perecedera.

La carga perecedera puede definirse como bienes que pueden deteriorarse si no se almacenan o transportan bajo circunstancias ideales o si se exponen a temperaturas adversas, humedad y otras condiciones ambientales.

Ejemplos de carga perecedera son frutas, verduras, carne, lácteos, etc.

Las cargas perecederas son enviadas en contenedores refrigerados (contenedores reefer) que son contenedores especializados que se han fabricado con el propósito de transportar carga perecedera.

Los contenedores refrigerados (reefers) tienen un rango de operación de entre -30°C a $+30^{\circ}\text{C}$ (-22°F a -86°F) y están diseñados para mantener estas temperaturas, independientemente de las temperaturas exteriores.



En la actualidad, la tecnología superior en los contenedores refrigerados permite que la carga perecedera se mantenga fresca por más tiempo y se entregue con la mejor calidad en el destino.

Pero sin embargo pese a lo fuerte o lo bueno que sea un contenedor refrigerado, no se puede enchufar, mantener y monitorear durante largos períodos de tiempo porque los productos tienen una vida útil de transporte y de almacenamiento.

El COVID-19 ha impactado severamente en algunos de los puertos chinos tales como Shanghai, Ningbo y Xingang, los cuales están muy congestionados y debido a esto, hay una escasez masiva de puntos de enchufes/tomas eléctricos en los puertos para enchufar los contenedores refrigerados.

La situación es tan grave que muchas líneas navieras no pueden descargar contenedores refrigerados en los puertos designados debido a la falta de recursos de energía eléctrica.

Las líneas navieras están brindando a los clientes la opción de desviar los reefers a un puerto alternativo en China o a otros países de la región o de devolver el contenedor reefer a su puerto de origen al costo del cliente.

MSC, por ejemplo, invoca la Cláusula 19 de sus términos y condiciones del conocimiento de embarque, lo que significa que están invocando su derecho a descargar los contenedores refrigerados en un puerto intermedio o alternativo y mantenerlo allí hasta que sea posible enviarlos al puerto designado de descarga.

19. ASUNTOS QUE AFECTAN ADVERSAMENTE EL RENDIMIENTO DEL TRANSPORTISTA

19.1 Si en algún momento el transporte se ve o puede verse afectado por algún obstáculo, riesgo, peligro, retraso, dificultad o desventaja de cualquier tipo y de cualquier forma que surja que el Transportista no pueda evitar mediante el ejercicio de esfuerzos razonables, (incluso aunque las circunstancias que dieron lugar a tales obstáculos, riesgos, peligros, demoras, dificultades o desventajas existían en el momento en que se celebró este contrato o cuando se recibieron los Bienes para el transporte), el Transportista, a su exclusivo criterio y sin previo aviso al Comerciante, y si el transporte se inicia o no, puede:

(a) llevar las Mercancías al Puerto de Descarga o Lugar de Entrega contratado, según corresponda, por una ruta alternativa a la indicada en esta Guía de Carga Marítima o la que es habitual para las Mercancías enviadas a ese Puerto de Descarga o Lugar de Entrega; o

(b) suspender el transporte de los Bienes y almacenarlos en tierra o a flote de acuerdo con los términos y condiciones de esta Guía de Carga Marítima -Sea Waybill- y tratar de reenviarlos lo antes posible, pero el Transportista no hace declaraciones sobre el período máximo de suspensión del transporte; o

(c) abandonar el transporte de los Bienes y ponerlos a disposición del Comerciante en cualquier lugar o puerto que el Transportista considere seguro y conveniente, o desde el cual el Transportista no pueda mediante el ejercicio de esfuerzos razonables continuar el transporte, con lo cual cesará la responsabilidad del Transportista con respecto a dichos Bienes. Sin embargo, el Transportista tendrá derecho al costo completo del transporte de los Bienes recibidos para el transporte, y el Comerciante deberá pagar los costos adicionales incurridos debido al abandono de los Bienes. Si el Transportista elige utilizar una ruta alternativa según la cláusula 19.1 (a) o suspender el transporte según la cláusula 19.1 (b), esto no perjudicará posteriormente su derecho a abandonar el transporte.

19.2 Si el Transportista elige invocar los términos de esta cláusula 19, no obstante las disposiciones de la cláusula 9, el Transportista tendrá derecho a percibir el costo del transporte de la Carga y a los costos adicionales que pueda determinar el Transportista.

Muchas otras líneas también podrían terminar invocando tales cláusulas.

MSC también ha anunciado que, en caso de que la situación permanezca sin cambios, puede ser necesario que suspendan las escalas de los buques en estos puertos congestionados y que los contenedores refrigerados deban ser retirados de puertos alternativos con un costo adicional para el cliente, incluido el flete y el almacenamiento, gastos de estadía y de enchufado a la red eléctrica (en inglés, plugging charges).

Maersk Line ha recomendado que los clientes con cargas dirigidas a puertos congestionados como Shanghai y Xingang que lo desvíen a otros destinos chinos donde hay enchufes disponibles o a otros mercados de la región para evitar la congestión.

Los clientes que insisten en realizar envíos a Shanghai y Xingang deben aceptar que la ruta, el tránsito y el tiempo de entrega a estos puertos no están garantizados y que pagarán un recargo por congestión de USD 1000 /contenedor refrigerado.

CMA CGM también ha implementado un recargo por congestión de USD 1250 / contenedor refrigerado para cargas a Shanghai, Ningbo y Tianjin / Xingang.

Otras líneas como ONE, y ZIM Lines también han implementado recargos por congestión de USD 1000 / – debido a la actual escasez de enchufes para reefer en los puertos de Shanghai, Ningbo y Xingang causados por el COVID-19.

Para todas las opciones anteriores, todos los costos, riesgos y responsabilidades adicionales de almacenamiento o movimiento de la carga son por cuenta del propietario de la carga.

Las líneas de envío anuncian continuamente blank sailings -viajes cancelados- con hasta 35 blank sailings -viajes cancelados- en la ruta TP -Trans Pacífico- (excluyendo los blank sailings debidos al CNY -Año Nuevo Chino-), las líneas de contenedores perderán más de USD 350 millones debido al Coronavirus.

También puedes leer las implicaciones legales del Coronavirus para la industria en una de mis publicaciones anteriores.

Esto ocurre en un momento en que se ha informado que los volúmenes de comercio mundial de productos perecederos crecieron un 7% en 2019 debido a la fuerte demanda de alimentos frescos y congelados en China y más de 60,000 TEUs de carne congelada se importaron a China en 2019. China representa el 25% del comercio mundial de carne en contenedores.

Los remitentes/cargadores harían bien en debatir coberturas específicas, pólizas, etc., con sus aseguradores hasta que este problema desaparezca. Sin duda, todas las implicaciones financieras y de costos surgirán una vez que todos vuelvan al trabajo y comiencen a contar las pérdidas.

*** Fin del artículo ***

Read it in English at:

<https://shippingandfreightresource.com/impact-of-coronavirus-on-reefer-containers/>
(<https://shippingandfreightresource.com/impact-of-coronavirus-on-reefer-containers/>).

=====

Descargue el archivo pdf de este artículo en:

Fuentes – Sources:

Ver arriba en cada foto y artículo.

(*)Gustavo Zamora es un especialista en equipo de elevación y manejo de cargas. Vive y trabaja en Buenos Aires (Argentina)

Tags:

Impact of Coronavirus on Reefer Containers (gz39),

blank sailing,

blank sailings,

.

Si quiere colocar este post en su propio sitio, puede hacerlo sin inconvenientes,

siempre y cuando no lo modifique y cite como fuente a <https://gruasytransportes.wordpress.com>
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/>).

Recuerde suscribirse a nuestro blog vía RSS o Email.

=====

Otros posts relacionados:

– [Blank sailing](https://gruasytransportes.wordpress.com/?s=blank+sailing&submit=Buscar) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/?s=blank+sailing&submit=Buscar>)

=====

Este sitio usa Akismet para reducir el spam. [Aprende cómo se procesan los datos de tus comentarios.](#)

[Crea un blog o un sitio web gratuitos con WordPress.com.](#)

