

Viernes, 19 de septiembre de 2014

Boletín 995 – 09/14 – Actualización de Información de los Puertos – Mozambique

Todos los puertos en Mozambique son propiedad de CFM (Caminhos de Ferro de Mozambique). La gestión de muchos de los puertos se ha cedido a compañías privadas como bienes productivos. Sin embargo, todos los bienes dentro del puerto son propiedad de CFM en nombre del estado de Mozambique.

No se ha informado sobre intentos de ataques de piratería en la región. Las aguas son vigiladas por las Armadas de Sudáfrica y Mozambique.

No se han comunicado casos de Ébola en Mozambique. Pensamos que, en caso de que se comunique algún caso, simplemente van a seguir las directrices de Sudáfrica.

Pemba

El puerto de Pemba es muy pequeño, sin embargo se encuentra en una bahía protegida. El puerto está administrado por CFM. La bahía/área de Pemba tiene potencial ya que es un puerto de aguas profundas.

El canal de entrada tiene aproximadamente 23 metros de profundidad, pero en el puesto de atraque la profundidad es sólo de 6,4 a 7,6 metros.

El practicaje es obligatorio y no hay asistencia de remolcadores. Sólo hay un muelle de 182 metros de longitud, y este muelle se utiliza tanto para buques petroleros/gaseros así como para buques de carga general y de suministro.

Las defensas a lo largo del muelle son limitadas por lo que los buques que llegan deben tener cuidado durante las operaciones de atraque.

Las reclamaciones de carga en el puerto de Pemba son limitadas/menores, pero no de gran importancia.

Se deben tomar las medidas normales de seguridad. No se ha informado sobre polizones que intenten embarcar en Pemba.

En los meses de verano los tripulantes deben ser conscientes de los riesgos de la malaria.

Nacala

Nacala o Nacala-Porto está en la costa norte de Mozambique y es el puerto natural más profundo en la costa este de África. Además es la terminal del Ferrocarril de Nacala, una conexión ferroviaria a la salida del mar de Malawi.

El practicaje en el puerto de Nacala es obligatorio, y los buques se abordan a 2 millas del faro de Nacala. El puerto está gestionado por Portos Do Norte SA quien suministra todos los servicios portuarios, incluyendo los servicios de estiba.

Las defensas en el puerto son deficientes por lo que los buques que atracan deben estar informados del estado de estas instalaciones.



En el pasado se han producido reclamaciones por daños al muelle y a bolardos que han sido arrancados de las amarras. Generalmente esto se debe a una falta de mantenimiento adecuado.

En este puerto se presentan las reclamaciones habituales de carga relacionadas con cargamentos embolsados como arroz/cemento/ y fertilizante. Se ha observado un manejo brusco de la carga por parte de los estibadores por lo que los receptores reclaman mermas. La mayoría de los receptores locales aceptarán LOUs de los Clubes en caso de un requerimiento de garantía, lo que a su vez permitirá que el buque zarpe del puerto sin demora.

Recientemente en el puerto se han producido una serie de disputas relacionadas con azúcar a granel. La mercancía se transporta por vía ferroviaria o terrestre hasta el puerto en bolsas jumbo a granel que a su vez se vuelcan en las bodegas de carga como mercancía a granel, y se han experimentado una serie de disputas de cantidad entre las cifras de tierra y las de calado.

No hay básculas de tierra en Nacala, y por tanto los sacos NO se pesan antes de la carga. En principio las bolsas deben pesar 1 tonelada (neta) y simplemente se lleva a cabo un recuento para determinar la cantidad de la carga.

El peso de las bolsas jumbo podría haberse modificado durante el transporte desde Malawi a Nacala, y más aún durante el almacenamiento en los almacenes del puerto.

La mayoría de los receptores aceptarán LOUs de los Clubes en caso de requerirse una garantía.

En Nacala también se ha observado la descarga de cereales a granel en tolvas para luego ser embolsada y pesada, lo que se traduce en disputas por mermas entre las cifras de tierra y del buque.

En los meses de verano los tripulantes deben ser conscientes de los riesgos de la malaria.

Se deben tomar las medidas normales de seguridad. No se ha informado sobre polizones que intenten embarcar en Nacala.

Beira

El puerto de Beira en Mozambique se sitúa en la desembocadura del río Pungue en Longitud 34° 50' E y Latitud 19° 51' S. El puerto está gestionado por Cornelder.

El acceso al puerto se efectúa a través del dragado Canal de Mancuti (17 millas al norte desde el faro de Mancuti). Es necesario que los buques que esperan instrucciones para el atraque fondeen al este del canal exterior.

La marea del puerto tiene un rango MH de 6,2 – 7,4m.

Los buques que están a la espera de atracar deben fondear en la barra. La aproximación al río Pungue se complica por la presencia de numerosos bancos de arena y rocas, que cambian constantemente. El capitán debe solicitar a los Prácticos/Autoridades Portuarias/Agente una actualización de los bancos de arena/rocas antes de su llegada a Beira. Los buques han encallado en varios lugares durante la aproximación al puerto, pero han reflotado con mareas más altas. Los capitanes deben tener precaución al transitar por el canal marcado con boyas.



Desde el extremo norte del Canal de Rambler el canal de entrada está marcado por boyas luminosas al oeste del faro de Cbadelo (mástil de metal, 4 metros de altura), que ostenta 9 cables al norte noroeste de Ponta Gea en el borde de un banco de arena al frente de la costa entre Ponta Gea y Ponta Chiveve.

El puerto está abierto 24 horas al día, aunque la navegación nocturna se limita a buques de hasta 7m de calado y eslora total de 140m. El practica y la asistencia de remolcadores es obligatoria en todo momento, y los prácticos suben a bordo del buque cerca de la Boya P.

Los buques con un calado de 4,88m o inferior pueden entrar en el puerto con marea en cualquier estado. Aquellos buques con un calado superior a 4,88m deben esperar una marea con altura adecuada antes de poder entrar.

Durante la temporada de lluvias, que a su vez se traduce en un alto nivel en el río, la corriente de la marea puede alcanzar una velocidad de hasta 6 nudos en muelles y 2-4 nudos en marea muerta.

Se presentan las reclamaciones habituales de carga relacionadas con cargamentos embolsados como arroz/cemento/ y fertilizante. Pueden ser reclamaciones por mermas basándose en el conocimiento de embarque y los recuentos en tierra. También se reciben reclamaciones por daños ocasionados por la estiba y manejo brusco por parte de los estibadores. La mayoría de los receptores locales aceptarán LOUs de los Clubes en caso de un requerimiento de garantía, lo que a su vez permitirá que el buque zarpe del puerto sin demora.

Se recomienda se lleven a cabo inspecciones de calado para cargamentos a granel con el fin de proteger los intereses de los miembros/clubes en caso de cualquier reclamación por mermas.

Beira se ha convertido en un puerto de exportación de carbón y se ha invertido una gran cantidad de dinero en su modernización. Las operaciones de carga de carbón en Beira están restringidas debido a la profundidad del muelle y del canal, así como la eslora total del buque.

La limitación de calado en los muelles de la terminal de carbón sólo permite que los buques carguen a cierta profundidad de calado. A partir de ahí el buque procederá al fondeadero, donde dos buques de carga automática con grúas de desplazamiento rellenarán la carga, permitiendo que el buque cargue el calado máximo y peso contratado.

La operación STS se lleva a cabo fuera de la costa y los buques deben estar atentos y tomar las precauciones normales para operaciones STS y comprobar que las defensas son adecuadas. No se debe olvidar tener en cuenta la popa de ambos buques.

Algunas operaciones STS de cargas líquidas también se llevan a cabo fuera de Beira y una vez más se deben tomar las precauciones normales para operaciones STS.

Se han producido algunos golpes/choques de buques durante las operaciones STS. Muchos de estos incidentes se produjeron durante la primera puesta en marcha de la operación STS en Beira hace algunos años y ahora han disminuido. A lo largo del último año no se ha comunicado ningún incidente lo que indica que el procedimiento ha mejorado y se están empleando los amarres adecuados así como las defensas apropiadas. Eso no significa que el capitán del buque pueda bajar la guardia y debe estar atento en todo momento. En el incidente mencionado anteriormente se vieron involucrados dos petroleros y se produjo hace tres meses. El incidente se puede atribuir a un mal posicionamiento de las defensas.



La seguridad dentro del puerto es razonable, sin embargo la tripulación/el capitán deben mantener un “alto” nivel de seguridad. Se recomienda a los Miembros mantengan vigilancia en la pasarela y en cubierta. La tripulación debe tener cuidado al bajar a tierra ya que se ha informado sobre tripulantes que bajan solos y sufren robos y asaltos. La mejor opción es trasladarse en grupos.

En los meses de verano los tripulantes deben ser conscientes de los riesgos de la malaria.

Maputo

El puerto de Maputo es el principal de Mozambique y el más activo. También es un puerto fluvial que está sujeto a importantes fluctuaciones de mareas. El Puerto de Maputo se compone de dos zonas portuarias principales.

La primera parte es el área de la ciudad que está gestionada por MPDC. La segunda parte del puerto está en Matola, y esta parte está controlada por CFM y consta de la terminal para cereales a granel, la terminal de alúmina, la terminal de líquidos y la terminal de carbón.

Existe un canal de acceso desde mar abierto que conduce a la bahía de Maputo, el Canal del Norte con un límite de profundidad de 11m (Canal do Norte). El canal pasa al norte de la Isla Portuguesa (Ilha dos Portugueses) y está bien señalizado por boyas luminosas.

La distancia desde la entrada del Canal del Norte en la Boya 1N hasta la Estación de Prácticos en la Boya 6 es de 25 millas. Desde la Estación de Prácticos en la Boya 6, los Canales Xefina, Polana y Matola conducen a los muelles y a las terminales.

Se ha asesorado y se ha prestado asistencia a numerosos buques que han encallado tras salir del canal marcado con boyas.

Se han recibido numerosos informes y consultas sobre el estado del puerto y las profundidades a lo largo de los distintos atraques.

Con respecto a éste último, el puerto de Mozambique acaba de firmar un acuerdo con Transnet en Sudáfrica para llevar a cabo un dragado adecuado del puerto. Los atraques serán dragados adecuadamente con el fin de que los buques puedan proceder a la carga de los tonelajes acordados.

Se recomienda que cuando los buques estén cargando y descargando mercancías a granel se lleven a cabo inspecciones de calado para evitar reclamaciones por mermas.

En Maputo se carga mineral de hierro y se han notificado casos de licuefacción sobre todo en los meses de lluvia durante el verano. Se han producido problemas similares en mineral de hierro de magnetita y cromo así como concentrados.

Se reciben las reclamaciones habituales de carga relacionadas con cargamentos embolsados como arroz/cemento/ y fertilizante. Para estas mercancías, especialmente el arroz, se recomienda llevar a cabo recuentos adecuados. Se ha observado que los mismos receptores siempre reclaman mermas, especialmente a los armadores/fletadores que no llevan a cabo recuento de la carga.

También se han advertido los daños habituales en cargas embolsadas debido a una mala estiba o manejo brusco por parte de los estibadores.

La mayoría de los receptores aceptarán LOUs de los Clubes en caso de un requerimiento de garantía, lo que a su vez permitirá que el buque zarpe del puerto sin demora.



El puerto está llevando a cabo trabajos de reparación en distintos lugares. Algunos de los muelles deben ser reparados y los trabajos se están efectuando poco a poco. Los capitanes deben tener cuidado al acercarse a los muelles ya que se han presentado reclamaciones por daños a los muelles cuando dichos daños claramente se deben a defensas inadecuadas y a una falta de mantenimiento.

Hay tres remolcadores disponibles en el puerto pero no son muy potentes, por lo que los capitanes no deben depender de los remolcadores en caso de ser necesario un arrastre.

En algunos de los muelles en Matola las defensas son viajes y están deterioradas. Se han recibido reclamaciones por daños a las defensas cuando el daño claramente se produjo como consecuencia del paso del tiempo así como por uso y falta de mantenimiento básico.

La seguridad dentro del puerto es razonable, sin embargo la tripulación/el capitán deben mantener un “alto” nivel de seguridad y estar especialmente atentos a ladrones que intentarán subir a bordo para robar ordenadores, cámaras, dinero, etc.

Se ha informado sobre polizones que han intentado subir a bordo de buques en Maputo.

En los meses de verano los tripulantes deben ser conscientes de los riesgos de la malaria.

Fuente de información:

Michael Heads
Managing Director
P&I Associates (Pty) Ltd
Durban
South Africa
Tel: +27 31 301 1102
Fax: +27 31 301 1290
Mobile: +27 83 4534899
E-Mail: headsm@pandi.co.za