

El canal de entrada tiene aproximadamente 23 metros de profundidad pero al lado del muelle la profundidad oscila de 6,4 a 7,6 metros.

El practica es obligatorio y NO existe ayuda de remolcadores. Sólo hay un muelle que tiene 182 metros de largo y este muelle se utiliza tanto para buques de combustible/gas así como de carga general y suministros.

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

Las reclamaciones en el puerto de Pemba son limitadas/menores, pero nada extremadamente preocupante.

Se deben tomar las medidas de seguridad normales. No se han registrado informes de polizontes que intenten subir a bordo en Pemba.

En los meses de verano las tripulaciones deben estar al tanto del riesgo de 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 para el tren de Nacala, un enlace ferroviario al interior de Malawi.

El practica en el puerto de Nacala es obligatorio y los prácticos deben subir a bordo a dos millas del faro de Nacala. El puerto está administrado por Portos do Norte SA quienes proporcionan todos los servicios portuarios incluyendo la estiba.

Las defensas en el puerto son deficientes y los buques que lleguen al puerto deben ser conscientes de la mala instalación de las mismas.

En el pasado se han recibido reclamaciones por daños a los muelles y bolardos que han sido arrancados por los cabos de amarre. Generalmente esto se debe a la falta de un mantenimiento adecuado.

En este puerto recibimos las reclamaciones de carga habituales relacionadas con mercancías empaquetadas como arroz, cemento y fertilizantes. Hemos observado que los estibadores manejan la carga de manera brusca y posteriormente los receptores alegan mermas. En el caso de una carta de garantía la mayoría de los receptores locales aceptarán LOU de los Clubes, lo que permitirá que el buque zarpe desde el puerto a su debido tiempo.

Recientemente hemos observado una serie de disputas relacionadas con azúcar a granel cargada en el puerto. La carga es transportada por tren/camión en bolsas a granel jumbo que a su vez se vacían en las bodegas de carga como mercancía a granel, por lo que hemos recibido algunas disputas por cantidad entre las cantidades de tierra y las de la inspección de calado.

No hay básculas de tierra en Nacala, y por tanto las bolsas NO se pesan antes de la carga. Presuntamente las bolsas pesan una tonelada (neta) y simplemente llevan una etiqueta en la que se incluye la cantidad de la carga.

El peso de las bolsas jumbo podría haber cambiado durante el transporte desde Malawi a Nacala, y más aún durante el almacenaje dentro de los almacenes del puerto.

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

También hemos observado que los cereales a granel se descargan en Nacala a tolvas, para posteriormente empacar y pesar la carga. Una vez más las disputas por mermas se producen entre el buque y las cantidades de tierra.

En los meses de verano las tripulaciones deben estar al tanto del riesgo de malaria.

Se deben tomar las medidas de seguridad normales. No se han registrado informes de polizones que intenten subir a bordo en Nacala.

BEIRA:



El puerto de Beira en Mozambique está ubicado en la boca del Río Pungue, longitud 34°50'E y latitud 19°51'S. El puerto está gestionado por Cornelder.

El acceso al puerto es a través del Canal de Mancuti (17 millas náuticas desde el faro de Mancuti). Los buques que esperen instrucciones de atraque deben fondear al este del canal exterior.

El puerto es de marea con un margen MH de 6,2 – 7,4 metros.

Los buques en espera de atraque deben fondear en la barrera. La aproximación al Río Pungue está obstruida por numerosos bancos de arena que cambian constantemente. El capitán debe solicitar una actualización de los bancos de arena a los Prácticos/Autoridades Portuarias/Agente a su llegada a Beira. Los buques han encallado en distintos lugares durante la aproximación al puerto, pero han sido reflotados con mareas altas. Los capitanes deben extremar la precaución cuando transiten por el canal con boyas.

Desde el extremo norte del Canal de Rambler el canal de entrada está señalizado con boyas de luz al oeste del faro de Cbadelo (mástil de metal, 4 metros de altura), despliega 9 cables al norte noroeste de Ponta Gea en el margen de un banco al frente de la orilla entre Ponta Gea y Ponta Chiveve.

El puerto está abierto 24 horas al día aunque la navegación nocturna está restringida a los buques con un calado superior a 7 metros y longitud total de 140 metros. El practicaje y la ayuda de remolcadores es obligatoria en todo momento, y los prácticos suben a los buques cerca de la Boya P.

Los buques con un calado de 4,88 metros o inferior pueden entrar en el puerto en cualquier estado de la marea. Aquellos que cuenten con más de 4,88 metros están obligados a esperar una altura adecuada de la marea antes de poder entrar.

Durante la temporada de lluvias, lo que provocará que el río esté más alto, la corriente de la marea puede alcanzar una velocidad de hasta 6 nudos en mareas vivas y entre 2-4 nudos en mareas muertas.

Recibimos las reclamaciones normales de carga relacionadas con artículos empaquetados como arroz/cemento/fertilizantes. Estas pueden ser reclamaciones por mermas basadas en el conocimiento de embarque y en el recuento de tierra. También recibimos reclamaciones de daños por mala estiba y manejo inadecuado por parte de los estibadores.

En caso de que se solicite una garantía la mayoría de los receptores locales aceptarán LOUs de los Clubes, lo que permitirá que el buque pueda zarpar del puerto.

Recomendamos se lleven a cabo inspecciones de calado para las mercancías a granel para proteger los intereses de los miembros/clubes en caso de que se presenten reclamaciones por mermas.

Beira se ha convertido en un puerto para exportación de carbón y se ha invertido mucho dinero para modernizar el puerto. La carga de carbón en Beira está restringida debido a la profundidad de los canales/atraques y la longitud total de un buque.

La limitación de calado en los atraques de la terminal de carbón sólo permite que los buques carguen hasta cierta profundidad de calado. Después, el buque procederá al fondeadero donde dos buques auto cargadores con grúas de desplazamiento aumentarán la carga permitiendo al buque cargar hasta el calado máximo y peso establecido.

La operación STS se lleva a cabo off shore y los buques deben estar atentos para tomar las precauciones habituales para operaciones STS y verificar que existen las defensas adecuadas. Por favor siempre hay que tener en cuenta la popa de ambos buques.

También se llevan a cabo algunas operaciones STS de cargas líquidas fuera de Beira y, una vez más, se deben tomar las precauciones habituales para este tipo de operaciones.

Se han producido algunos golpes/choques de buques durante las operaciones STS. Muchos de estos han ocurrido en el arranque inicial de la operación STS en Beira hace algunos años y ahora han disminuido. Durante más de un año no se nos ha informado de ningún incidente lo que indica que la operación ha mejorado y que se están empleando capitanes de amarre apropiados y están

disponibles las defensas apropiadas. Esto no significa que el capitán de uno de los buques de su miembro pueda bajar la guardia por lo que debe estar atento en todo momento. El incidente al que nos referimos anteriormente se produjo entre dos petroleros y ocurrió hace tres meses. El incidente se puede atribuir a un mal posicionamiento de las defensas.



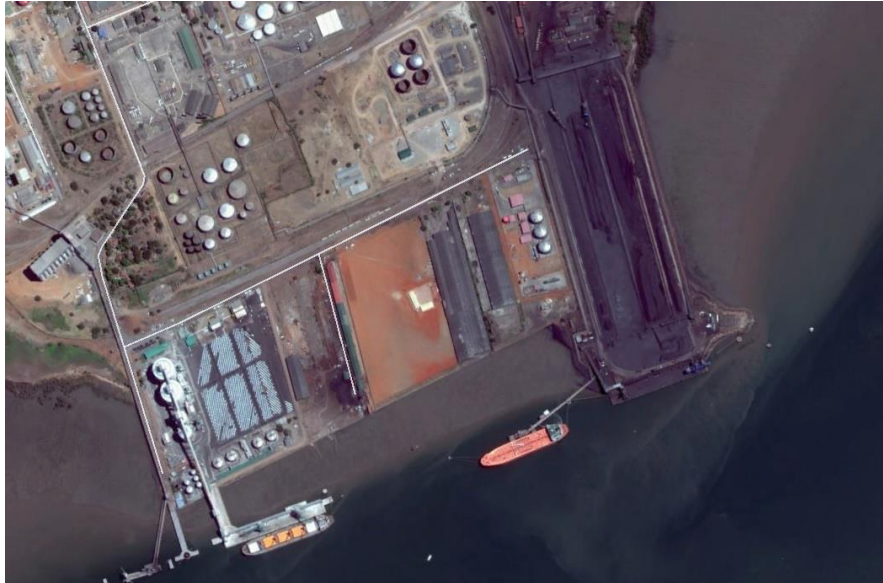
La seguridad dentro del puerto es suficiente, no obstante la tripulación y el capitán deben mantener un “alto” nivel de seguridad. Se recomienda a los Miembros mantengan vigilancia normal en la pasarela y en la cubierta. Los tripulantes deben tener cuidado al bajar a tierra ya que hemos tenido noticias de tripulantes solos que han sido atacados y robados, por lo que la mejor opción es bajar en grupos.

En los meses de verano las tripulaciones deben estar al tanto del riesgo de malaria.

MAPUTO:



Muelles generales



Muelles de Matola (Carbón, Combustibles y Grano)

El puerto de Maputo es el puerto principal de Mozambique y el más transitado. También es un puerto fluvial que sufre importantes fluctuaciones de marea. El Puerto de Maputo cuenta con dos zonas portuarias principales.

La primera zona es el área de la ciudad que gestiona MPDC. La segunda zona es el puerto de Matola, y esta área está administrada por CFM e incluye la terminal de cereal a granel, la terminal de alúmina, la terminal de líquidos y la terminal de carbón.

Hay un canal de acceso desde mar abierto que llega a la Bahía de Maputo, el Canal del Norte con una profundidad limitada de 11 metros (Canal do Norte). El canal cruza hasta el norte de la Isla de los Portugueses (Ilha dos Portugueses) y está bien señalizado con boyas de luz.

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 de Xefina, Polana y Matola conducen a los muelles y terminales.

Hemos investigado y asistido a muchos buques que han encallado una vez han dejado el canal con boyas.

Hemos recibido numerosos informes y preguntas sobre el estado del puerto y las profundidades a lo largo de los distintos muelles.

Con relación a este último punto, el puerto de Mozambique acaba de firmar un acuerdo con Transnet en Sudáfrica para llevar a cabo un trabajo adecuado de dragado en el puerto. Los muelles serán dragados apropiadamente para que los buques puedan cargar los tonelajes acordados.

Para prevenir reclamaciones por mermas recomendamos que, cuando los buques estén cargando y descargando mercancías a granel, se lleve a cabo una inspección de calado.

En Maputo se carga mineral de hierro y hemos sido informados de casos de licuefacción, especialmente en los lluviosos meses de verano. Hemos experimentado problemas similares con magnetita y concentrados/partículas de mineral de cromo.

Recibimos las reclamaciones normales por mermas relacionadas con artículos empaquetados como arroz/cemento/fertilizantes. Recomendamos que para este tipo de mercancías se lleven a cabo

recuentos apropiados. Hemos observado que los mismos receptores siempre reclaman por mermas especialmente las que provienen de armadores/fletadores que no hacen un recuento de la carga.

También hemos observado daños habituales en mercancías empaquetadas debido a una mala estiba o manejo inadecuado por parte de los estibadores.

En caso de que se solicite una garantía la mayoría de los receptores locales aceptarán LOUs de los Clubes, lo que permitirá que el buque pueda zarpar del puerto.

El puerto está llevando a cabo importantes trabajos de mantenimiento en algunas zonas. Algunos de los muelles necesitan trabajos de conservación y los mismos se están realizando poco a poco. Los capitanes deben tener cuidado al aproximarse a los muelles ya que hemos recibido reclamaciones por daños a muelles cuando dicho daño claramente se debe a un mal posicionamiento de defensas y un mantenimiento deficiente.

En el puerto están disponibles tres remolcadores, pero no son de mucha potencia, por lo que los capitanes no deben confiar en que los remolcadores puedan ayudar en el remolque en caso de ser necesario.

Hay algunos muelles en Matola donde las defensas son antiguas y están deterioradas. Hemos recibido reclamaciones por daños a defensas donde claramente dicho daño fue como consecuencia del desgaste y una falta de mantenimiento básico.

La seguridad dentro del puerto es suficiente. Sin embargo, la tripulación y el capitán deben mantener un nivel de alerta "alto" buscando especialmente ladrones que intentarán subir a bordo para robar ordenadores, cámaras, dinero, etc.

Hemos recibido informes de polizones que han intentado subir a bordo de buques en Maputo.

En los meses de verano las tripulaciones deben estar al tanto del riesgo de malaria.

<http://www.portmaputo.com>

Durban
Sudáfrica
ACTUALIZADO Abril 2016
P&I Associates teléfono 24 horas +27 83 250 3398
Michael Heads
Director Gerente
P&I Associates (Pty) Ltd
Durban
Sudáfrica
Tel: +27 31 301 1102
Fax: +27 31 301 1290
Móvil: +27 83 4534899
E-Mail: headsm@pandi.co.za

Your P & I Solution in Africa

We are commercial correspondents and surveyors for the Protection and Indemnity industry and we represent all the International Group of P&I Clubs. We serve those interests throughout South Africa and along the East and West coasts of Southern Africa. To ascertain how we can help you or to find out what we do, go to our website and select one of the several topics. If you have any comments or questions select contact us to contact one of our specialist team members or email us at:

pidurban@pandi.co.za

www.pandi.co.za

Crisis Management



Claims



Stowaways



Surveys



Troubleshooting



OUR FOCUS:

EMERGENCY 24 HOUR: +2783 250 3398

Durban
t: +2731 301 1102
e: pidurban@pandi.co.za
m: +2783 250 3398

Cape Town
t: +2721 425 4924
e: pict@pandi.co.za
m: +2783 255 6994

Richards Bay
t: +2735 297 9040/1
e: pirbay@pandi.co.za
m: +2783 448 7787

Saldanha
t: +2722 772 2707
e: saldanha@pandi.co.za
m: +2783 283 3493

