

[Ingresá a nuestra web](#)

[Envianos un mensaje](#)

[Seguinos en nuestras redes](#)



El Newsletter de Revista Megatrade

COMERCIO INTERNACIONAL

Estudiá en ICBC  Fundación



LIEBHERR



B2B Maritime SA

Acuerdo Mercosur-UE. Lo mejor que le pasó al bloque hacia afuera; 20 años después de lo previsto

La firma – será la definitiva? - del Acuerdo Mercosur-UE en Asunción, se plantea sin duda como lo mejor que sucedió en materia de acuerdos hacia afuera en la historia del bloque. Enormes ventajas especialmente para alimentos en exportación es lo que se resalta, más calidad y facilidades para más oferta importada y potenciales inversiones.

Claro que esto llega en un contexto global inédito e interno lamentable en la relación entre los miembros locales, donde lo ideológico vuelve a primar y a dividir las aguas como en los últimos 20 años al menos. Si bien se avanza en las negociaciones ya encaminadas – Singapur, EFTA, por ejemplo- nada hace pensar que este hito histórico sea la llave para una ronda de negociaciones nuevas. Esto por un lado, ante la estrategia(?) de la administración argentina actual de acordar con EE.UU., y flexibilizar el bloque, mientras que Brasil con Lula hace su propio juego, -le da el cuero-. Por ejemplo, no quiere negociaciones conjuntas con Asia y Asia Pacífico. Uruguay viene motorizando hace años la flexibilización del bloque, ya fue aceptado y tiene que moverse para avanzar con su ingreso a uno de los acuerdos más importantes como el CPTPP del Transpacífico. La máxima, “es más fácil llegar a los mercados como bloque”, hace años que a Uruguay no le sirve, porque simplemente, no ocurre.

Del ALCA a volver a la Doctrina Monroe

No es posible, -la IA no lo hace todo- y volver el tiempo atrás, pero seguramente se podría hacer un análisis de cómo hubiera avanzado o no la región si se concretaba la propuesta del ALCA de la Cumbre de las Américas de 1994; abortada definitivamente 10 años después por gobiernos populistas con el argumento de detener el “colonialismo” de EE.UU.. Años en que también estaba la firma del Acuerdo



Mercosur-UE y allí sí fue nuestro bloque el que dijo que no. Le siguió la ambición del UNASUR, que terminó tiñendo de política a todo, con la paparruchada del ingreso de Venezuela al Mercosur.

Más allá de un contexto actual donde la diplomacia parece una materia perimida – quien piensa en lo que puede pasar con EE.UU. sin Trump en un par de años- quizás con el ALCA se hubiera alcanzado otro nivel de acuerdos comerciales y un mejor intercambio comercial con el resto del mundo. Pero la máquina de frenar pudo más. Ni siquiera en tantos años, como dice el politólogo Andrés Malamud, los países de la región pudieron resolver la crisis venezolana. Lo tiene que resolver Trump, con sus modos y su particular visión del mundo y de su patio trasero.

El hito de la firma de acuerdo con la UE, después de tantos años, también muestra la sensación de lo poco que se hizo en décadas hacia afuera. Mientras tanto, seguimos con nuestras miserias dependiendo de si estás de un lado u otro del espectro ideológico. Mientras Vitol y Trafigura venden el petróleo venezolano al mundo.

Por eso, el hito del acuerdo con la UE, que ya estaba listo para firmar hace 20 años o más, quizás no tenga el sabor dulce que es de esperar y se perciba con edulcorante.

Desregulación que facilita el comercio exterior pero a veces no tanto

Los cambios que se están dando en la desregulación en muchos pasos del comercio exterior argentino, es algo bienvenido por los importadores, por ejemplo con el tema de la libertad en materia de certificaciones – como las eléctricas-. Pero esto no tiene que inducir a error. Puede haber controles ex post de los organismos y además

se nos dice que más allá de buscar simplificar, las autorizaciones pueden terminar trabando más la operatoria que antes frente a la falta de gente, conocimiento práctico o de interlocutores en los organismos correspondientes, con directivas o normativas contradictorias respecto a los objetivos de

un gobierno donde la libertad viene desde el Cielo.

Y la VUCE?

Mientras avanza con sus bemoles la Ventanilla Unica de Comercio Exterior, aún quedan dudas de cómo terminará aplicándose.

En primer lugar, se dice que este año tiene que terminar de cerrarse el sistema ya que hasta aquí llega la financiación del BID. Otro punto sustancial es si el despachante será el operador clave del sistema, que

es asimismo quien desde hace tiempo asume todas las responsabilidades del despacho. Espacios enteros de ventanillas de seguimiento en el edificio de Azopardo, hace tiempo quedaron vacíos al pasar responsabilidades al despachante.

Por otro lado, en que medida se acelerarán todos los procesos digitalizados en los distintos organismos?.

En tanto, el María, - versión Malvina- con algunos cambios en tantos años y tan denostado, todavía resiste.

Necesidad de generar un punto de quiebre en el comercio exterior de autopartes

Con este título se muestra el último informe de AFAC sobre el comercio exterior de autopartes. La necesidad de “quiebre” viene de hace muchos años y se ve nuevamente con el resultado de la balanza comercial argentina, con un déficit de USD 9.040 millones durante los primeros 11 meses del año 2025, aumentando el saldo negativo un 5,9% respecto al mismo periodo de 2024.

Las exportaciones, en tanto, aumentaron un 1,6%, cerrando el periodo analizado en USD 1.211 millones. Las importaciones de autopartes aumentaron un 5,4% i.a., alcanzando los USD 10.250 millones durante el periodo enero-noviembre de 2025, mientras que la producción de vehículos disminuyó un 0,9% i.a. para el periodo analizado. Este resultado dispar podría explicarse por un aumento de las importaciones de autopartes debido a la fuerte entrada de bienes provenientes de Asia destinados al mercado de reposición, así como piezas para nuevos modelos con bajo nivel de integración local, dice AFAC.

Los principales rubros comercializados fueron “Transmisiones” (Déficit de USD 1.938 millones, USD 2.360 millones de importaciones y USD 421 millones en exportaciones); “Eléctrico” (Déficit de USD 1.310 millones, USD 1.402 millones de importaciones y USD 92 millones de exportaciones); y “Carrocería y sus partes” (Déficit de USD 1.026 millones, USD 1.110 millones de importaciones y USD 84 millones en exportaciones).

El comercio bilateral de autopartes con Brasil alcanzó, durante el periodo enero-noviembre de 2025, un saldo negativo de USD 2.413 millones, un 5,7% más que en el mismo periodo de 2024. Las importaciones alcanzaron los USD 3.187 millones (+3,4% i.a.), mientras que las exportaciones cerraron en USD 773 millones (-3,2% i.a.). Observando estos datos, el Presidente Ejecutivo de AFAC, Juan Cantarella, - arriba en la foto- manifestó que



“el abultado déficit comercial estructural en autopartes es una señal que no debemos ignorar, ya que refleja una pérdida de importancia relativa frente a la competencia global en la puja de inversiones. Para revertir esta tendencia, es imperativo avanzar de forma urgente con una reducción de la carga tributaria en todas las etapas productivas, eliminando los impuestos distorsivos que encarecen la producción local”.

En particular se refirió a que *“la competitividad exportadora requiere de esquemas laborales modernos que se adapten a las exigencias dinámicas de las nuevas tecnologías. Es fundamental avanzar en consensos que permitan actualizar las condiciones de trabajo, fomentando una mayor eficiencia y eliminando las rigideces que hoy frenan la inversión. Una estructura laboral y productiva ágil es el motor necesario para que, sobre todo las pymes, puedan integrarse con éxito en las cadenas de valor globales y responder a la demanda externa de manera efectiva”*.

Por último, Cantarella remarcó que *“este desequilibrio comercial podría ser una oportunidad de crecimiento aprovechando este proceso de cambio de régimen económico, creando empleo calificado y generando divisas, a través de una política sectorial integral que combine incentivos a la innovación y acuerdos de cooperación tecnológica, sumados a una menor presión impositiva con una modernización en la organización del trabajo”*.

FECACERA promueve y celebra la actualización del sistema de desestimiento de exportaciones

digitalización

En el ámbito de la Mesa de Diálogo Aduanero, la Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina (FECACERA), presidida por la Cámara de Comercio Exterior de Córdoba (CaCEC), concretó la actualización del procedimiento de desistimiento de exportaciones.

La Resolución General 5812/2026 de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA) moderniza y digitaliza este trámite.

Dice FECACERA que la nueva normativa simplifica y unifica los pasos que deben cumplir los exportadores al momento de anular una operación registrada por motivos ajenos a su voluntad –ya sea por retrasos logísticos, modificaciones en los cronogramas de buques o diferencias comerciales–.

Hasta el momento, este procedimiento implicaba demoras, mayores costos y la aplicación de criterios dispares entre aduanas; especialmente en operaciones que involucraban distintas jurisdicciones del país.

“En función de los aportes técnicos y las propuestas de FECACERA en las mesas de diálogo institucional con la Dirección General de Aduanas, el trámite será completamente digital, coordinado y simple. De esta manera, se reducirán significativamente los tiempos y los costos operativos para todo el ecosistema de comercio exterior”, señaló la entidad.

Respecto al significado de este avance, el presidente de FECACERA, Alejandro Piccioni, -en la foto- destacó: *“Es un ejemplo de cómo el trabajo conjunto entre el sector privado y el Estado puede traducirse en resultados concretos para mejorar la competitividad del comercio exterior argentino”*.

Entre los principales avances que introduce la nueva resolución se destacan:

- La digitalización integral del trámite de desistimiento.
- La definición precisa de la aduana competente según la ubicación de la mercadería.
- La coordinación automática entre aduanas cuando existen operaciones en tránsito.

“Este nuevo activo que dinamiza el comercio exterior argentino es parte la puesta en valor de la agenda de FECACERA, que tiene entre sus prioridades principales potenciar la competitividad y la eficiencia de la operatoria exportadora a nivel federal”, cierra el comunicado.



Intereses desde adentro y desde afuera Puerto de Ushuaia en observación

Al mismo tiempo que el puerto de Ushuaia batía récords de atención de cruceros, la autoridad portuaria de la provincia recibía los embates de falsos anuncios de intervención de la Nación a dicha terminal. Esto, luego de que el propio parlamento local tratara de sacar plata de donde sea, con la aprobación de una norma para hacerse con recursos del puerto para derivarlos a una obra social, medida que la autoridad portuaria provincial esta rechazando.

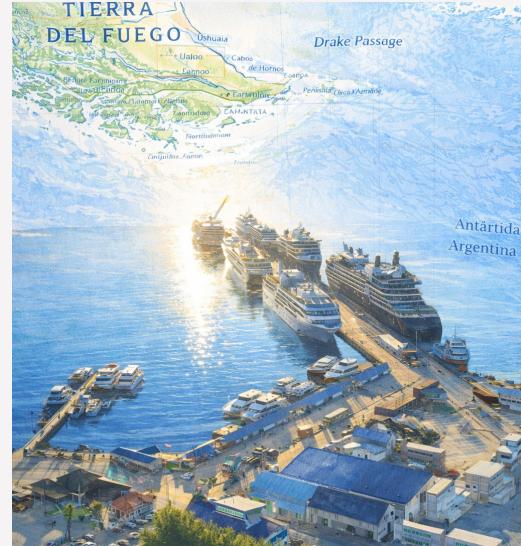
Precisamente junto cuando la Nación, a través de un informe negativo de una visita técnica de hace unos meses de parte de funcionarios ex AGP, representa una espada de Damocles para la confiabilidad del puerto, con algunos especulando y hasta ciertos portales falsamente confirmando la intervención del puerto.

En el informe técnico de la Nación se dice que la ley permite tal intervención. Se trata de una vieja norma que transfirió el puerto a la provincia hace 40 años en las doradas mieles menemistas de la desregulación portuaria, -que sacó a la AGP de la administración portuaria de todo el país, salvo excepciones- y que, en caso de no cumplir con ciertos parámetros de administración, podría recuperar el Estado Nacional. Norma que nunca se aplicó a puerto alguno en todos estos años, aunque a ciertos funcionarios no les faltó ganas. Pero siempre se puede encontrar una ley en el archivo favorable a cada interés cuando es conveniente. Mientras hay quien habla de razones de seguridad, otros hablan de negocios o del interés de crear un consorcio portuario para el enclave más austral del mundo.

La excusa es que, según el informe de ANPyN, la infraestructura del puerto está en riesgo y que no se gastó donde se debe en todos estos años. Incluso las autoridades portuarias provinciales recibieron el golpe de la propia Prefectura Naval que le bajó el pulgar a la certificación de la seguridad del puerto.

Hace años que Ushuaia viene siendo observada en su puerto tanto desde adentro como desde afuera. Su imagen turística tanto por los propios paisajes locales como por ser parte clave del circuito logístico que comparte y compite con Chile y el acceso a la Antártida, lo lleva a otro nivel, el de punto geoestratégico. Pero esto era así antes y lo sigue siendo ahora.

Exactamente cuatro años atrás publicamos en



Megatrade un informe de tapa con el título Puerto de Ushuaia, hub logístico.

De hecho, la mayoría de los 16 cruceros que llegaron simultáneamente el 28 de diciembre al puerto de Ushuaia, iban a hacer “fin de año” en la Antártida.

Proyectos varios, incluido traslado a otro lugar, manejo de la logística militar, logística antártica, petróleo, pesca, la competencia portuaria con Río Grande, intereses e inversiones de potencias en pugna -China y EE.UU.- son parte de la discusión sobre el futuro del puerto, hasta ahora con más relato que realidades.

El puerto sigue manejando la operatoria de cruceros globales, bioceánicos – que recordemos sólo se da en parte del año- carga general, pesca, base militar, todo en un muy reducido espacio. Pero las grandes inversiones no llegan.

Por ejemplo, en carga general, tiene una logística muy limitada operativamente, pese a los esfuerzos que hace años se tratan de hacer desde Nación o provincia para gestionar mejor. Los gremios y los organismos públicos que intervienen son otro tema a resolver.

Será que Ushuaia ahora es más estratégico que nunca?.

Mientras miles de pasajeros llegan en temporada. No la arruinemos.

Buque chino en un periplo sanitario en el continente Pequeña muestra del programa de la Ruta de la Seda

Será que un enorme buque hospital chino que viene al continente haciendo distintas escalas en el Pacífico, Caribe, México, Brasil y toca Montevideo, finalmente también atraque en Buenos Aires?.

Quizá en otro contexto local, regional y global, un tema menor como este no hubiera generado suspicacias – hace menos de dos años hizo una visita al país un enorme guardacostas de EE.UU.-.

De última, en un contexto tan marcado por grietas globales, en México, Nicaragua, Brasil y Uruguay se puede entender que no haya objeciones a su visita ya que están gobernados por el progresismo, pero Jamaica y Barbados será pro China?. Por otro lado, nuestros países viven – o subsisten- en cierta forma, de las ventas de productos básicos a China o de sus préstamos, mientras compramos productos terminados. Por ejemplo, no se sospecha de un car carrier chino que trae miles de automóviles de ese origen a un puerto argentino.

El Arca de la Ruta de la Seda - como se denomina al barco hospital- viene a la región con casi 400 personas, - el Alte. Irizar que hace tareas logísticas y de investigación por ejemplo, puede llevar más de 300- lógicamente mucho más que su tripulación exclusivamente marinera, ya que incluye personal médico y según se dice “técnicos del Comando Sur de la Armada China”. Según se publica, cuenta con 14 departamentos clínicos y 7 unidades de diagnóstico, incluyendo quirófanos capaces de realizar más de 60 tipos de procedimientos quirúrgicos en especialidades como ortopedia, ginecología y oftalmología. Puede atender a 300 pacientes simultáneamente. Además, dispone de un helicóptero embarcado Changhe Z-8 para ampliar su capacidad de respuesta en emergencias médicas y evacuaciones.

El buque de la Armada china que se armó como hospital llega a la región como parte de su “gira humanitaria” “El Arca de la Ruta de la Seda”, con el espíritu de una comunidad “con un futuro compartido para la humanidad”, como una pequeña muestra de la estrategia China para impulsar su vocación pacífica global, mientras Trump hace los suyo.

La gira se muestra como una acción de ayuda humanitaria con atención médica gratuita – como lo hizo



en el Caribe y Centroamérica – intercambios académicos y contactos diplomáticos y con las Armadas locales. Precisamente el Gobierno uruguayo envió un proyecto de ley al Parlamento para autorizar el ingreso del buque a Montevideo, con el argumento de que la parada es “exclusivamente técnica”, destinado a reabastecimiento, mantenimiento de equipos médicos y descanso de la tripulación. El pedido fue aprobado por el Congreso uruguayo con alguna pequeña oposición por el riesgo de “espionaje”.

No pudimos saber si se ha pedido la escala argentina del buque. De este lado del charco, “el contexto”, es bien diferente.

Precisamente, el tema de los sospechosos barcos chinos se extiende al otro lado del Pacífico. En este caso un barco de investigación de ese origen que se encuentra en cierta lista de “ posible espionaje” y que en unas semanas va a tomarse un tiempo para trabajar en aguas chilenas para un objetivo científico, con autorización del gobierno y en cooperación con su Armada.

TRP y Yusen Logistics impulsan la inclusión de mujeres en el ámbito portuario

A partir del trabajo en conjunto y de una visión compartida en materia de diversidad e inclusión, Terminales Río de la Plata (TRP) y Yusen Logistics promueven una iniciativa orientada a fortalecer la inclusión de mujeres en el ámbito portuario y logístico, acompañando su desarrollo en funciones operativas y posiciones de liderazgo.

En un comunicado señala la terminal de Puerto Nuevo que de este modo, ambas compañías *“reafirman su compromiso con la igualdad de oportunidades y con la construcción de un impacto positivo y sostenible en la industria, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y con la estrategia global de diversidad e inclusión de DP World”*.

Agrega que el sector portuario y logístico enfrenta hoy el desafío de transformarse para acompañar las demandas de un mundo más equitativo, diverso y eficiente. En este contexto, TRP y Yusen Logistics trabajan de manera articulada para ampliar oportunidades, visibilizar nuevos roles y generar condiciones reales que fomenten la participación femenina en áreas clave de la operación, dice.

TRP, parte del Grupo DP World, agrega que, como operador portuario, promueve alianzas estratégicas con clientes como para impulsar la inclusión de mujeres tanto en tareas operativas, como también en funciones de liderazgo y toma de decisiones. En ese contexto, la terminal reacondicionó sus instalaciones para brindar condiciones más cómodas y seguras a las conductoras que ingresan allí.

“En TRP entendemos que la sustentabilidad y la inclusión se gestionan. Esta alianza con Yusen Logistics refleja nuestra convicción de que el desarrollo de una industria portuaria más moderna, segura y competitiva solo es posible ampliando oportunidades, eliminando barreras



y generando condiciones reales para que más mujeres puedan desarrollarse en todos los niveles de la operación”, señaló Patricio Untersander, VP Asuntos Corporativos en TRP - abajo en la foto a la izq.-.

En Argentina, Yusen Logistics desarrolla iniciativas para ampliar la presencia de mujeres en la industria del transporte pesado, un sector clave para la economía.

“Para que la inclusión sea real, necesitamos pensar en toda la cadena de valor. Nuestras conductoras pasan muchas horas en terminales portuarias, por eso es clave generar condiciones adecuadas en esos espacios. TRP trabajó desde el primer día con nosotros para pensar soluciones en este sentido. Mejorar la infraestructura y la experiencia en estos puntos no solo optimiza la gestión, sino que permite que las profesionales disfruten más de su trabajo en cada etapa del proceso”, añade Anahí Perharic, HR & Sustainability Manager en Yusen Logistics - en la foto a la der.-

Beneficios de una logística más inclusiva

Fuentes de la Terminal señalan que la promoción de



mujeres en roles operativos y de liderazgo aporta beneficios concretos tanto a nivel organizacional como cultural:

- Diversidad y cultura organizacional: equipos más diversos fortalecen la colaboración, la innovación y el clima laboral.
- Ampliación del pool de talentos: la inclusión femenina permite acceder a nuevos perfiles en un sector con alta demanda de personal calificado.
- Mejora de la marca empleadora: las iniciativas de género refuerzan el posicionamiento de las empresas como empleadores responsables y atractivos.
- Modelos de rol: visibilizar mujeres en funciones portuarias inspira a nuevas generaciones y ayuda a romper estereotipos históricos.
- Integración con políticas ESG: la inclusión de mujeres forma parte del eje social de las estrategias ESG, traduciéndose en acciones concretas y medibles.

Agrega que esta iniciativa se desarrolla en el marco de la estrategia de Sustentabilidad de TRP como parte

del Grupo DP World y se vincula directamente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) certificados por la organización: ODS 3 (Salud y bienestar), ODS 5 (Igualdad de género), ODS 8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS 9 (Industria, innovación e infraestructura) y ODS 17 (Alianzas para lograr los objetivos).

Asimismo, señala que las acciones impulsadas *“refuerzan el compromiso de la compañía con la inclusión como eje clave para un crecimiento responsable, en línea además con los principios del ODS 10 (Reducción de las desigualdades), que orientan su enfoque social y de desarrollo sostenible”*.

Recuerda que TRP es parte del grupo DP World, uno de los principales operadores portuarios a nivel mundial, quien impulsa también numerosos programas de diversidad e inclusión orientados a incrementar la participación de mujeres en el ámbito portuario y logístico.

Mientras el río Magdalena no levanta, el Paraguay/Paraná suma flota



La naviera de LHG Mining que opera mineral de hierro en el Paraguay/Paraná desde la mina de Corumbá, viene incorporando los convoyes que operaba su colega Impala en su frustrada operación en el río Magdalena en Colombia. Precisamente en este país pegó fuerte la salida de operaciones de Impala Terminals Barrancabermeja, puerto creado para el manejo de combustibles y graneles sólidos, inaugurado hace pocos años, queriendo aprovechar la navegación del río Magdalena. La salida fue argumentada – como otras tantas veces- por la falta de una profundización y mejora de la vía y de los recursos que la sostengan. Hay quien señala que no hay forma de competir con el terrestre y que el multimodalismo en Colombia es un mito, no funciona. Será un golpe mortal al objetivo histórico de reinventar el Magdalena para promover el crecimiento de la región o de romper con la única opción del transporte carretero en la región?. Por lo pronto, LHG Mining aprovecha la movida para expandir su flota para desarrollar el transporte de mineral de hierro en la hidrovía Paraguay Paraná.

hidrovías

Licitación de Tecon 10 en Santos. Se concreta en abril?

Se prevé para abril la definición de la licitación de la Tecon 10, la mayor terminal de contenedores de Santos, según el ministro de Puertos y Aeropuertos de Brasil, Silvio Costa Filho.

La terminal que prevé ampliar en 50% la capacidad del movimiento de contenedores del puerto, tendrá más de 620 mil m², y proyecta inversiones por U\$1,2 mil millones.

El esquema de la licitación, propone lanzar un roadshow el mes próximo y llegar a fin de marzo o principios de abril para la apertura con el cierre en la Bolsa de Valores. En una rueda de prensa, el ministro – que en breve dejará el cargo para asumir como diputado- señaló que, además de esta megaterminal – la mayor licitación de la historia, dijo- el gobierno quiere abrir para este año 40 nuevas licitaciones en infraestructura de transporte, incluyendo 21 aeropuertos, 18 puertos y el corredor sur del río Paraguay.

El mes próximo se vienen cuatro licitaciones portuarias, incluyendo Porto Alegre y Recife.



Informó además, que las inversiones del sector privado en puertos en 2025 superaron los U\$740 millones.

Hidrovía

Asimismo, anunció que para el segundo semestre se viene la concesión de la hidrovía Paraguay con inversiones, por supuesto mucho menores, U\$11 millones y el año próximo se vienen más. Recordó que el Estado federal invirtió casi U\$100 millones en infraestructura y seguridad para las vías navegables en 2025.

En aéreo, se destaca la concesión que se abre en marzo del aeropuerto de Río.

Balance del Puerto San Antonio. Hito en contenedores

Puerto de San Antonio, en Chile, cerró el año 2025 con un aumento de 3% en la transferencia total de carga, consolidándose como el principal puerto del país. En un informe, señala que de enero a diciembre, los concesionarios que operan los terminales de San Antonio movilizaron 23.855.311 toneladas de carga, superando las 23.209.963 toneladas transferidas durante 2024.

Uno de los principales hitos del año fue el crecimiento en la transferencia de contenedores. Por primera vez, un puerto chileno superó los 2 millones de TEU movilizados, alcanzando 2.060.244 unidades, lo que representa un incremento cercano al 14% respecto del año anterior.



En cuanto a los tipos de carga, la carga contenedora creció 3%, la carga fraccionada aumentó 23%, y la descarga de vehículos registró un alza de 15%, con 265.774 unidades transferidas. En tanto, los graneles líquidos presentaron una disminución de 5%, mientras que el granel sólido se mantuvo en los mismos niveles de 2024.

San Antonio Terminal Internacional (STI) movilizó por decimocuarto año consecutivo más de un millón de TEU, DP World concretó el mayor desembarco de vehículos en la historia del país, con 6.338 unidades, y Puerto Panul alcanzó el mayor volumen de descarga de graneles limpios de su historia, con 3.451.646 toneladas.

En el balance, el gerente general de Puerto San Antonio, Ramón Castañeda, destacó que *“estos resultados reflejan la solidez del sistema portuario local y el trabajo coordinado con los concesionarios, trabajadores y la comunidad logística, permitiendo fortalecer la competitividad del puerto y su aporte al desarrollo de San Antonio, la región y el país”*.

Destaques del Canal de Panamá en un nuevo aniversario de la transferencia de EE.UU.

El Canal de Panamá conmemoró 26 años de administración panameña y la Administración señaló en un comunicado que “*la vía acuática se consolida como un motor del desarrollo nacional con resultados tangibles que impactan directamente en la economía, la competitividad logística y el bienestar de la población*”.

Entre los hitos más relevantes de más de dos décadas de gestión destacan desde la Administración panameña:

Ampliación del Canal. La inauguración del Canal ampliado en 2016 transformó la industria marítima global, permitiendo el tránsito de buques de mayor tamaño y capacidad, fortaleciendo la competitividad de la ruta. **Aportes al país:** En 26 años de administración panameña, el Canal ha entregado B/.31,231 millones al Tesoro Nacional, alcanzando cifras históricas que fortalecen la economía y se traducen en inversiones para el desarrollo social del país.

Inversiones estratégicas: En 2025, el Canal presentó su hoja de ruta para la próxima década, orientada a reforzar su papel estratégico en el comercio mundial, impulsando proyectos como el Corredor Energético, mejoras portuarias y sistemas que garantizan el recurso hídrico



tanto para la población como para la operación.

Innovación y sostenibilidad: En este aniversario, el Canal reafirma su compromiso con un futuro sostenible mediante programas para optimizar el uso del agua, reducir emisiones y fortalecer la resiliencia frente al cambio climático.

Compromiso con las comunidades de la cuenca: Como parte de su gestión integral, el Canal desarrolla múltiples programas en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, enfocados en la protección del recurso hídrico y el bienestar de las comunidades que allí habitan.

OMI: Enmiendas de tratados que entrar en vigor en enero

Un reporte de la Organización Marítima Internacional, detalla las enmiendas a tratados clave que entraron en vigor a partir de este mes. Estas incluyen la notificación de la pérdida de contenedores y la formación obligatoria sobre la prevención del acoso y la intimidación en el mar.

Se enumera:

-Prevención y respuesta ante el abuso, el acoso y las agresiones sexuales

Las enmiendas al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de formación) tienen por objeto prevenir y responder a la violencia y el acoso en el sector marítimo, incluidos la intimidación, el acoso y las agresiones sexuales. Esbozan nuevos requisitos mínimos obligatorios para la formación e instrucción básicas de la gente de mar.

“Estos proporcionarán a la gente de mar conocimientos y comprensión de la violencia y el acoso, incluidos la



intimidación, el acoso y las agresiones sexuales, así como información sobre cómo prevenir y responder a los incidentes”, dice.

-Fortalecimiento de la seguridad mediante la mejora de la formación y titulación del personal de los buques pesqueros

Estas enmiendas son el resultado de un examen amplio de este tratado con el fin de responder a las necesidades

Navegación

cambiantes del sector pesquero mediante la introducción de normas de aptitud y el establecimiento de un nivel mínimo de competencia para el personal que trabaja en los buques pesqueros regidos por el Convenio. El anexo revisado del Convenio de formación ofrece el marco jurídico para la aplicación de las normas técnicas obligatorias establecidas en la parte A del Código de formación. La Parte B del Código ofrece orientación para apoyar la implantación uniforme de los requisitos del Convenio, en particular para quienes se dedican a la educación, la formación, la certificación y la evaluación del personal de los buques pesqueros, dice la OMI.

-Notificación obligatoria de la pérdida de contenedores
Los contenedores perdidos por la borda pueden suponer un grave peligro para la navegación y la seguridad en el mar, así como para el medio marino.

Convenio MARPOL: Las enmiendas al artículo V del Protocolo I del Convenio MARPOL (Disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales) añaden un nuevo párrafo que dice: "En caso de pérdida de contenedores de carga, la notificación prescrita en el artículo II 1) b) se realizará de conformidad con las reglas V/31 y V/32 del Convenio SOLAS."

Convenio SOLAS: Las enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS (Seguridad de la navegación), abordan en particular la regla 31 (Mensajes de peligro) y obligan al capitán de todo buque implicado en la pérdida de un contenedor o contenedores de carga a comunicar los pormenores de tales sucesos a los buques que se encuentren en las proximidades, al Estado ribereño más cercano y también al Estado de abanderamiento, que tiene la obligación de notificar el suceso a la OMI. Las enmiendas también abordan la regla 32 (Información que ha de figurar en los mensajes de peligro), especificando la información que ha de comunicarse, incluida la posición, el número de contenedores perdidos, etc.

-Seguridad de los dispositivos de izada y chigres para operaciones de fondeo de a bordo.

Una nueva regla II-1/3-13 del Convenio SOLAS cubre las prescripciones para la aplicación, el proyecto y la construcción, el funcionamiento, la inspección, las pruebas y el mantenimiento de los dispositivos de izada y chigres para operaciones de fondeo de a bordo.

-Mejorar la seguridad de los buques que utilizan combustible líquido

Las enmiendas añaden nuevas definiciones y



disposiciones a la regla II-2/4 del Convenio SOLAS (Probabilidad de ignición), entre ellas la exigencia de que los buques que transporten combustible líquido se les facilitará, antes de la toma de combustible, una declaración, firmada y certificada por el representante del proveedor del combustible líquido, de que el combustible líquido que se suministrará se ajusta a lo dispuesto en la regla II-2/4.2.1 del Convenio SOLAS y al método de ensayo utilizado para determinar el punto de inflamación.

-Medidas de seguridad para los buques no regidos por el Convenio SOLAS que operen en aguas polares: Código polar y Convenio SOLAS

Las enmiendas al Código polar, junto con las enmiendas conexas al Convenio SOLAS, amplían las prescripciones relativas a la seguridad de la navegación y la planificación del viaje a los buques pesqueros de eslora total igual o superior a 24 m, a los yates de recreo de arqueo bruto igual o superior a 300 que no se dedican al comercio y a los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300, pero inferior a 500, que naveguen en aguas polares.

-Enmiendas al Código ESP 2011

Las nuevas enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de ganeleros y petroleros (Código ESP) se refieren a la función de la Administración en relación con las empresas que realizan mediciones del espesor de la estructura del casco de los ganeleros y petroleros con arreglo al Código ESP 2011, incluidas las auditorías de dichas empresas por parte de la Administración con objeto de comprobar que su organización y gestión cumplen las indicaciones.

-Clinómetros electrónicos en nuevos buques portacontenedores y ganeleros

Las enmiendas a la regla V/19 del Convenio SOLA, incluido el apéndice (Certificados), el Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS y el Protocolo de 1988, exigen que los buques portacontenedores y ganeleros de arqueo bruto igual o superior a 3 000, construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, estén provistos

Notas de navegación

de un clinómetro electrónico o de algún otro medio que permita determinar, mostrar en pantalla y registrar el movimiento de balance del buque. La prescripción relativa a las cargas de respeto que se han de llevar a bordo para los clinómetros electrónicos no debe aplicarse a los buques de carga que transportan ocasionalmente cargas a granel ni a los buques de carga general que transportan contenedores en cubierta.

-Extinción de incendios: prohibición del PFOS

Las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS (Construcción – Prevención, detección y extinción de incendios), así como el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV) de 1994 y 2000, prohíben el uso o el almacenamiento de agentes extintores de incendios que contengan ácido sulfónico de perfluorooctano (PFOS). Las enmiendas tienen como objetivo proteger a las personas a bordo contra la exposición a las sustancias peligrosas utilizadas en la lucha contra incendios, así como reducir hasta un mínimo los efectos de los agentes extintores de incendios considerados perjudiciales para el medio ambiente. Esta prohibición se aplica a los buques o naves de gran velocidad construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente; y a todos los buques construidos antes del 1 de enero de 2026 cumplirán lo dispuesto en la prohibición a más tardar en la fecha del primer reconocimiento posterior al 1 de enero de 2026.

-Seguridad contra incendios de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodante

Las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS introducen nuevas prescripciones para proteger adecuadamente a los buques de los riesgos de incendio en los espacios para vehículos, de categoría especial y espacios de carga rodante, así como en las cubiertas de intemperie destinadas al transporte de vehículos. Incluyen prescripciones para un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios; un sistema eficaz de patrulla contra incendios en espacios de categoría especial; y un sistema eficaz de videovigilancia en los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada, para la vigilancia continua de estos espacios para permitir la rápida identificación del lugar del incendio, con cámaras instaladas para cubrir todo el espacio, a una altura suficiente para vigilar la carga y los vehículos tras el embarque de la carga. Las enmiendas asociadas

introducidas en el Código SSCI complementan los aspectos de ingeniería e instalación de los sistemas de protección contra incendios en dichos espacios.

-Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)

El Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) revisado y actualizado, que incorpora la enmienda 42-24, entró en vigor el 1 de enero de 2026.

Las prescripciones se aplican a todos los buques que transportan mercancías peligrosas en bultos.

-Código de transporte de granos

Las enmiendas al Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (Código de transporte de grano) introducen una nueva clase de condiciones de carga para compartimientos especiales.

-Enmiendas al Código IGF para mejorar la seguridad

Las enmiendas al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), se adoptaron en el MSC 108. Tienen como objetivo mejorar la seguridad al regular diversos temas, como los pozos de aspiración de las bombas, la descarga de las válvulas de alivio de seguridad, los cuartos de preparación de combustible, la protección estructural contra incendios y las zonas peligrosas.

-Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS)

Las enmiendas introducidas en el Código IDS establecen nuevas prescripciones de ventilación para los botes salvavidas totalmente cerrados (instalados el 1 de enero de 2029 o posteriormente).

-Actualizaciones del SIVCE

Las normas de funcionamiento revisadas de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) introducen una implementación gradual de las nuevas especificaciones de productos de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) (es decir, S-98, S-100 y S-101) para las SIVCE, incluida la capacidad de intercambio digital de los planes de ruta de los buques. La MSC.530(106)/Rev.1 se aplica a las nuevas instalaciones de SIVCE a partir del 1 de enero de 2026 de forma voluntaria, y a todas las nuevas instalaciones de SIVCE a partir del 1 de enero de 2029