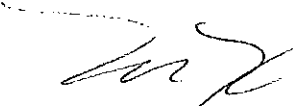


7 de abril de 2015

Honorable Nelson J. Torres Yordán
Presidente de la Comisión de Asuntos del Consumidor
Y Prácticas Antimonopolísticas
PO Box 9022228
San Juan, Puerto Rico 00902-2228

RC 437 y 1205



Lcdo. Manuel Reyes Alfonso
Vicepresidente Ejecutivo

Agradecemos la oportunidad de expresarnos nuevamente en torno a:

RC 437 - Para ordenar a la Comisión de Asuntos del Consumidor y Prácticas Anti Monopolísticas de la Cámara de Representantes a que realice una investigación de naturaleza continúa, sobre la vigencia, implementación y suficiencia de la legislación y reglamentación que se ha aprobado para vindicar y proteger los derechos de los consumidores.

RC 1205 - Para ordenar a la Comisión de Asuntos del Consumidor y Prácticas Anti Monopolísticas, y a la Comisión de Agricultura, Recursos Naturales y Asuntos Ambientales, de la Cámara de Representantes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación exhaustiva para evaluar los costos, tarifas y condiciones que proponen e imponen las compañías navieras que ofrecen servicio de acarreo para la importación de alimentos a Puerto Rico.

Por tratarse de temas relacionados, utilizaremos como base nuestros comentarios de la pasada semana ante la RS 237:

1. El cierre de Horizon, quienes manejaban aproximadamente 30% de la carga y eran los únicos operando desde los tres puertos de EEUU a PR (Houston, Jacksonville y NJ) ha provocado una turbulencia en el manejo de carga hacia la Isla. (The Maritime Industry in PR, Estudios Técnicos, Mayo 2013 a la pág. 46) (Anejo A). Por los pasados meses se ha quedado carga en los muelles al no contar con espacio en los barcos y barcazas disponibles.
2. Nuestra encuesta mensual para el mes de febrero refleja que el 85% tuvo algún tipo de problema en el movimiento de carga durante el mes a raíz del cierre de Horizon (Anejo B).
3. Esto afectó particularmente a la mercancía perecedera y refrigerada por la necesidad de equipo especial y por la vida limitada de los productos. Un producto perecedero que se queda en un muelle se puede dañar o incluso si se monta en una barcaza en vez de un barco su vida útil se ve reducida y podría no ser aceptable para el cliente.
4. Algunos de nuestros socios nos reportan además un incremento en el costo de transporte ya sea por aumento de tarifas, por la necesidad de transporte terrestre o por pérdida de mercancías (Anejo C). En cuanto a las tarifas, la primera línea en anunciar incremento lo hizo a los pocos días del anuncio de Horizon y justificado en el costo de un bunker especial (Anejo D). El resto aparenta deberse a aquellos que no tenían contratos con las navieras existentes y al pasar de Horizon a las nuevas, han visto sus costos afectados. Igualmente nos plantean que las tarifas se mantienen independientemente de si se utiliza un barco o una barcaza lo cual entienden no debería tener el mismo valor.
5. Uno de los aspectos más preocupantes de todo esto es que no existe visibilidad en el gobierno de Puerto Rico sobre lo que realmente ocurrió y ocurre. No existen estadísticas ni supervisión de cuántos furgones se quedaron y con qué mercancía. No existe un inventario básico de alimentos disponibles, de dónde provienen ni de dónde se almacenan. Pudo haber ocurrido una verdadera crisis sin que el gobierno lo previera o estuviera preparado para actuar. Tampoco existe seguimiento al tema de los costos y las tarifas y cómo eso impacta a los consumidores.
6. Reconocemos que las líneas marítimas intentaron dar prioridad a la carga refrigerada y perecedera aunque esto no impidió que se quedara mercancía en los muelles. Igualmente han hecho un esfuerzo por incrementar su capacidad y entendemos que al menos el tema del espacio se resolverá en gran medida en las próximas semanas. Por tanto, nada de lo que hoy discutamos debe percibirse como un ataque en contra de estas empresas. Nuestras preocupaciones están basadas en el bienestar y la viabilidad de nuestra economía ante una realidad que no necesariamente es culpa de las líneas marítimas aunque ciertamente les resulte conveniente comercialmente. Es preocupante que nuestra alimentación dependa exclusivamente de la buena voluntad de estas empresas.

7. El objetivo hoy debe ser el largo plazo. Además de la preocupación con la falta de visibilidad del gobierno sobre el abasto de los alimentos, nos preocupa la vulnerabilidad de nuestra cadena de abastos ante la concentración excesiva del mercado de transportación. Luego del cierre de Horizon, alrededor del 80% de la carga marítima que entra a la Isla la manejan sólo dos empresas. Más aún, aproximadamente el 90% se manejará desde un solo puerto, Jacksonville, y se espera que una vez entren los nuevos barcos de las dos principales, las dos navieras pequeñas, Trailer Bridge y National Shipping, no puedan competir consolidándose aún más el mercado.
8. Existe un consenso sobre lo negativo que es para una economía cuando una empresa de cualquier sector tiene más de un 30% de un mercado. Es en ese momento cuando en muchos países se alzan las banderas de la legislación antimonopolio para evitar abusos de poder como incrementos en precios. Máxime si se trata de un servicio esencial. Nuevamente, esta situación no necesariamente se debe a actuaciones monopolísticas de estas empresas, sino a una combinación de factores como la reducción de la carga en los pasados años debido a la recesión y a la existencia de las Leyes de Cabotaje. Pero en esa misma línea, el peligro no es sólo por un potencial abuso de esa ventaja, sino que como ocurrió con la librería Borders y ahora con Radio Shack, las empresas pueden tomar decisiones a nivel nacional y cerrar sus operaciones por aspectos que en nada tienen que ver con la operación local dejándonos desprovistos. Puerto Rico tiene como mínimo que estar vigilante y tener un plan de acción preparado.
9. La recesión económica ha provocado consolidaciones en otras áreas que igualmente nos preocupan como es el caso de la banca, pero al menos en dicho sector existe libre competencia además de una extensa regulación federal. Las concentraciones excesivas deben evitarse en todos los sectores y ámbitos.
10. De otra parte, en la medida en que a las mismas empresas les sea más eficiente seguir consolidándose en un solo puerto como el de Jacksonville se generan varios potenciales peligros adicionales;
 - a. Se incrementa el costo de la transportación terrestre desde los diferentes lugares dentro de los EEUU y por ende el costo de los productos. Un socio nos informa que su costo de mover la mercancía a Jacksonville es \$2,500 por unidad adicionales.
 - b. De la misma forma, se ha anunciado la entrada de nuevos barcos con grandes capacidades y eficiencias lo que podría provocar la reducción en frecuencia de viajes.
 - c. Se incrementa el riesgo de que si ocurre un accidente, fenómeno natural o incluso una huelga en el puerto de Jacksonville nos quedemos sin abastos.
 - d. Se podría afectar el costo y logística de las exportaciones.

11. Como mencionamos antes, las líneas marítimas han añadido barcazas para solventar el problema de espacio a corto plazo. Sin embargo, las barcazas no son el método ideal de transporte para los productos refrigerados o perecederos porque el tiempo de tránsito, 7 días versus 3, reduce la vida útil de los productos. Si a esto se le añade el tiempo de la transportación terrestre de la mercancía que antes salía del noreste o del oeste, los precios incrementarán y la vida útil disminuirá. Actualmente existe un solo barco semanal desde Jacksonville y todo esto provoca un verdadero dolor de cabeza para los importadores de alimentos frescos y está limitando la disponibilidad de ciertos productos. Este problema no se resuelve fácilmente y seguirá latente hasta que lleguen los nuevos barcos.
12. Vulnerabilidad por accidentes. Tan cercano como la semana pasada, una de las barcazas utilizadas por la empresa Trailer Bridge sufrió un accidente y está detenida esperando la evaluación de la Guardia Costanera. Esta línea no es de las dos principales y entendemos no lleva mucha carga de perecederos pero hay que preguntarse qué pasaría si ocurre algo similar con las embarcaciones disponibles que opera Sea Star.
13. Aunque esto no es nuevo, la realidad de menos competencia, nos obliga a llamar la atención de que el establecimiento de tarifas pueden ser individuales mediante negociaciones privadas. Es decir, un importador negocia precios por el transporte posiblemente diferentes a su competidor. Esto es extremadamente peligroso, especialmente para industrias con poco margen de ganancia, porque esa diferencia en el precio de transporte podría representar una ventaja competitiva suficiente como para que unos tengan éxito y otros no. Estas negociaciones podrían darse por volumen, en cuyo caso se perjudican las empresas pequeñas, pero podrían bien deberse a otros factores y preferencias desconocidas, arbitrarias o caprichosas. Todo esto ubica a los importadores en una situación de indefensión porque sus alternativas están reducidas. Es nuestra impresión de que Horizon era la línea marítima más agresiva en cuanto a precio y al salir del mercado dejan un gran vacío competitivo más allá del asunto del espacio.
14. Como si todo lo anterior no fuera suficiente, Aduanas Federal acaba de imponer una prohibición de importaciones de frutas y vegetales desde la República Dominicana. Muchos de los alimentos frescos que se consumen en la Isla provienen de la RD. Según datos provistos por nuestros socios el 90% de los aguacates y buena parte de los pimientos, entre otros. Si nos tenemos que mover a importar estos productos desde los EEUU, los costos seguramente incrementarán, si es que hay disponibles.

Alternativas

Ante lo anterior, existen diversas alternativas que pueden explorarse como:

1. Enmiendas a las Leyes de Cabotaje o exención temporera – En nuestra ponencia del año pasado hablamos de buscar una exención al tema de la construcción de los barcos pero se nos pasó el momento porque las dos principales líneas ya mandaron a construir sus barcos. Se ha mencionado el tema de una exención temporera basada en la emergencia pero se hará difícil de obtener si existe objeción de las líneas marítimas y ante la realidad de que las nuevas barcazas compensan al menos el asunto del espacio. Otro problema de ambas es que no sabemos si existen interesados en construir, entrar temporera o que alguno de los existentes quieran alquilar un barco cuando tienen las barcazas. Esto no quiere decir que no apoyamos el esfuerzo pero debe ir dirigido a soluciones permanentes. Hay que iniciar conversaciones con líneas marítimas, incluyendo las existentes para auscultar interés y si existe algo que podamos ofrecer para que pongan barcos en vez de barcazas. Debemos considerar un paquete de incentivos temporeros y permanentes para que se mantengan las rutas. Posiblemente las líneas pequeñas, que ya están viendo dificultad en competir, podrían ver con buenos ojos un plan de ayuda para mantener sus operaciones o incluso lograr las inversiones que les permitan competir.
2. Supervisión y fiscalización – A falta de competencia tiene que haber supervisión para evitar la tentación de abusos de poder o al menos poder identificar y prevenir riesgos elaborando planes de acción antes de que ocurran. Como discutimos en nuestro escrito el año pasado, hasta los 80 existía regulación federal de las tarifas y se eliminó bajo un proceso de desregulación de todos los medios de transporte en EEUU. Este proceso estuvo basado en la creencia de que los precios deben regularse por el mercado y la competencia y no por el gobierno. Como entidad empresarial, compartimos esa creencia, siempre que exista competencia lo cual no es el caso. Pero nuestro argumento va más allá del tema económico de las tarifas. Se trata de un asunto de seguridad, especialmente alimentaria, pero que igualmente incide en nuestra viabilidad económica. La manufactura en la Isla también depende de la llegada de su materia prima a costos competitivos. Por tanto, sea localmente, con las limitaciones que ello implica, o a nivel federal, Puerto Rico debe establecer una estructura de supervisión sobre el movimiento de nuestros abastos básicos.
3. Política Alimentaria - En el caso particular de los alimentos, la Isla no puede estar ciega y sujeta a la voluntad de dos empresas para alimentarse. Puerto Rico necesita contar con una evaluación permanente de la situación y costo de sus abastos de alimentos y una planificación hacia el futuro. ¿Cuántos abastos hay en cada momento? ¿Dónde están esos abastos? ¿Qué seguridad necesitan en caso de emergencia? Aprovechamos para comentar que aunque favorecemos la estrategia de incrementar la producción local porque nos hace menos vulnerables, no es viable ni necesariamente deseable aspirar a ser autosuficientes por lo que la transportación siempre tendría que ser evaluada. De una parte, la producción local requiere de insumos importados (alimentos, abonos, pesticidas,

materias primas) y de otra si ocurre un fenómeno natural y destruye nuestras cosechas tendríamos que salir a buscar suplidores en condiciones de emergencia. Lo ideal es un balance.

4. Acciones locales – Como también establecimos en nuestro anterior escrito, esta discusión tiende a concentrarse en Las Leyes de Cabotaje y se ignora lo que podemos hacer localmente para reducir costos y aumentar eficiencias en la cadena de abastos. Puerto Rico debe cuanto antes:
 - a. Establecer un grupo permanente que evalúe la situación y establezca un plan de política pública para atender el tema. Sugerencias como las que antes hemos discutido, la generación de información y la evaluación de posibles acciones locales para evitar que las líneas marítimas pequeñas también cierren.
 - b. Eliminar el cobro por la inspección de furgones que ha sido un fracaso y no hace más que incrementar los costos de nuestros productos, sacar millones de nuestra economía para pagar a una empresa del exterior;
 - c. Eliminar impuesto a inventarios al menos en los alimentos – Aunque esto no necesariamente resuelve el asunto de los perecederos es fundamental que en la Isla se fomente el establecimiento de mayores inventarios de alimentos. Esto incluso podría ser una oportunidad de exportar y suplir a las Islas del Caribe que ahora se dificulta por los costos.
 - d. Horarios de Hacienda atemperados a la nueva realidad de la llegada de las barcazas. Las barcazas son menos predecibles que los barcos en cuanto a su llegada y ya explicamos que el tiempo de tránsito afecta la transportación de perecederos. Si ocurre que llega en fin de semana o un día de fiesta, los importadores deben tener la posibilidad de retirar la mercancía inmediatamente y no estar limitados por los horarios de Hacienda.
 - e. El DACO debe tomar conocimiento de lo que está ocurriendo y si un comerciante que anunció un especial se ve afectado por esta situación, no debería ser multado en la medida en que pueda demostrarse.

Agradecemos nuevamente la invitación a expresarnos sobre el tema y estamos en la mejor disposición para responder a sus preguntas.

ANEJO A

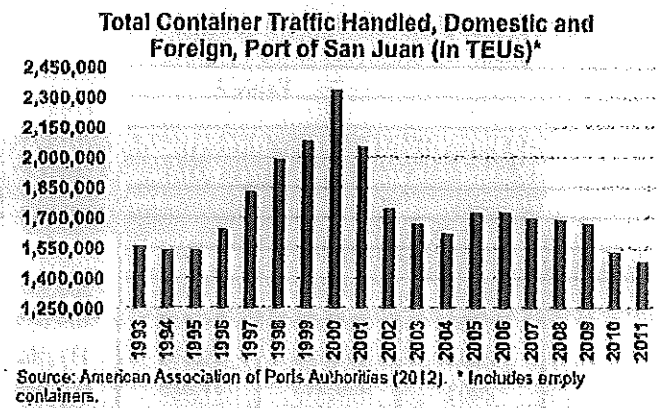
The Maritime Industry in Puerto Rico



Submitted to:
La Alianza Marítima

May 3, 2013

Figure 9



4.3.1 Movement of domestic trade northbound and southbound by carriers

Domestic trade is handled presently by four carriers: Crowley, Horizon Line, Sea Star Lines, and Trailer Bridge. In the case of the southbound trade, the main carrier is Crowley, with a market share of 32.0%, followed by Horizon Line, with 29.3% of the total.

Table 4

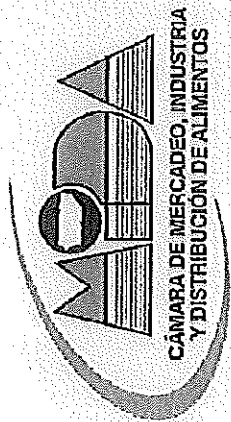
Trade Volume and Share by Company, 2011

Southbound Trade

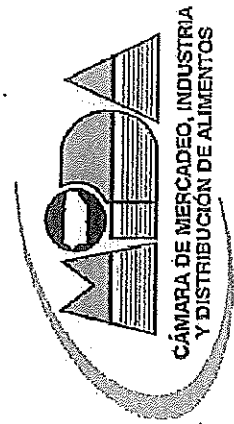
Company	Share	FEUs
Crowley	31.6%	80,626
Horizon Line	29.3%	74,344
Sea Star Lines	22.6%	57,359
Trailer Bridge	16.3%	41,207
	100.0%	253,536

Source: PIERS data (2012).

Between 2002 and 2011, the volume of southbound trade (in FEUs) declined at an annual compound rate of 2.4%, less during 2007-2011. Northbound trade registered a similar but less pronounced trend over time. It is interesting to observe that southbound trade started to decline prior to the onset of the economic contraction (2007 to 2012). This suggests that other reasons were at play in the reduction in trade volume, while northbound trade actually increased (2002-2006). For 2012,



TENDENCIA MENSUAL DE LA
INDUSTRIA DE ALIMENTOS
FEBRERO
2015



¿Ha tenido algún problema en la transportación de carga debido al cierre de Horizon Lines?	
Sí	84.78%
No	15.22%

<u>Efectos adversos causadas por el cierre de Horizon Lines</u>		
	Repuestas	%
Retraso en la entrega de productos	28/46	60.87%
Aumento en costos	3/46	6.52%
Demora en el levantamiento de productos en los muelles	2/46	4.35%
No se recibe materia prima y productos solicitados	8/46	17.40%
Disponibilidad de equipo	2/46	4.35%

TENDENCIA MENSUAL DE LA INDUSTRIA DE ALIMENTOS- FEBRERO 2015

**Q10 ¿Ha tenido algún problema en la
transportación de carga debido al cierre de
Horizon Lines? Explique.**

Respondido: 46 Omitido: 0

n.º	Respuestas	Fecha
1	Las opciones para exportar se han encarecido	29/03/2015 22:50
2	Si. No he podido sacar un vagon a tiempo y me ha quedado sin inventario por unis dias.	28/03/2015 6:19
3	definitivamente	27/03/2015 17:21
4	Si, todo prod. costa norte, NY.	27/03/2015 12:30
5	atrasos en embarques y aumento de costo al tener que mover mercancia de new jersey a Jacksonville	27/03/2015 12:16
6	RETRASO EN ENTREGAS\COMPRAS ADELANTADAS	27/03/2015 11:54
7	Si. Atrasos en recibo de mercancia	27/03/2015 11:41
8	Si Atrasos de mercancia y out of stock de productos de distribuidores	27/03/2015 11:37
9	No	27/03/2015 10:53
10	Definitivamente, hemos confrontado problemas con la disponibilidad de productos. La demanda es mayor que la oferta en el mercado de perecederos " produce" en nuestro Mercado no podemos sustancialmente los inventarios de productos.	26/03/2015 11:23
11	Si, hemos experimentado situacion de falta de mercancia como consecuencia dela reduccion de salidas y la falta de equipo de las navieras. El problema principal emana de la limitacion de salidas y equipo de la costa este de EU. Tambien hay situacion de limitacion de equipo de vagones neveras. La situacion de Jacksonville se ha estabilizado bastante con salidas adicionales de Crowley y Seastar.	25/03/2015 15:40
12	Las líneas actuales no pueden manejar el 100% del volumen que manejaba Horizon creando problemas donde se han quedado vagones con mercancia en los puertos de US.	25/03/2015 12:59
13	Demora en el levantamiento de productos en el muelle	24/03/2015 18:20
14	atrasos en entrega. aumento en el costo.	24/03/2015 16:41
15	SI. LA COMPAÑIA DE SUN PRODUCE QUE NOS SUPLE VEGETALES NO PUDO ENVIAR LA MERCANCIA PORQUE LAS CARGAS ESTABAN LLENAS Y NO RECIBIMOS MERCANCIA.	24/03/2015 16:39
16	Retraso entrega productos	24/03/2015 11:56
17	.	20/03/2015 11:30
18	Retraso en recogido de vagones en el muelle	20/03/2015 10:19
19	SI, debido a la incapacidad de las demás líneas marítimas de cubrir el volumen que dejó Horizon con su cierre, hemos tenido incontables "back orders" quedando mal con nuestros clientes por los atrasos.	19/03/2015 16:46
20	SI. Hemos dejado de recibir magtería prima y materiales de empaque debido a vagones que no pudieron embarcar de acuerdo a lo coordinado.Ha resultado en faltantes de productos para la venta.	18/03/2015 9:53
21	N/A	17/03/2015 13:06
22	Múltiples atrasos en ETA. En promedio, las ordenes se estan demorando 1.5 semanas adicionales.	16/03/2015 11:37
23	SI, LOS VEGETALES ESTAN TENIENDO PROBLEMAS. ADEMAS TUVE PROBLEMAS CON EL RECIBO DE UN ACEITE QUE ESTABA EN ESPECIAL Y NUNCA LLEGO.	16/03/2015 8:54
24	Muchísimos retrasos en el arribo de vagones. Fallantes de inventario en nuestro almacén y en las tiendas de clientes. Al cierre de febrero teníamos 50 vagones con retrasos.	14/03/2015 10:04
25	SI	13/03/2015 9:59

TENDENCIA MENSUAL DE LA INDUSTRIA DE ALIMENTOS- FEBRERO 2015

26	Si, al rasps de embarques	11/03/2015 16:15
27	Si, la mercancia tarda mas en llegar	11/03/2015 12:09
28	Si, Atrasos hasta de 2 semanas x escasez contenedores refrigerados y falta de espacio en barcos.	10/03/2015 10:03
29	NO	10/03/2015 10:00
30	Si. Hemos tenido retraso de recibir por falta de disponibilidad ademas de un aumento en costos de transportacion.	10/03/2015 9:57
31	Si, atrasos en mercancia. Constantemente.	09/03/2015 16:06
32	Las ordenes se han atrasado por situaciones de vagones dejados en los muelles de origen. Razones que nos dan que no dan abasto para la cantidad de carga.	09/03/2015 15:36
33	no	09/03/2015 13:28
34	Atraso en barcos y barcazas. Falta de equipostil	09/03/2015 13:12
35	mas de 10 vagones se han quedado en los muelles de Jacksonville. Escases de productos.	09/03/2015 11:29
36	Estamos teniendo atrasos en los muelles.	09/03/2015 11:11
37	No	05/03/2015 13:59
38	Si, neveras no están llegando a tiempo. Aumento en precios de las otras navieras.	05/03/2015 9:41
39	Atrasos en embarques	05/03/2015 9:20
40	Muchos problemas, tardanzas causando OOS en varios productos.	05/03/2015 8:57
41	no, todabia hay inventarios en exeso en los no perecederos	04/03/2015 16:10
42	Si, se retrasaron vagones ya que Crowley estaba lleno.	03/03/2015 16:53
43	Muchos retrasos en los embarques	03/03/2015 15:02
44	Si. Tenemos vagones que se han tardado mucho en ser cargados a los barcos desde su punto de origen. Hemos escuchado que han bajado vagones ya montados en los barcos para sustituirlos con vagones de materiales de mayor importancia. Nos preguntamos, ¿quién toma esa decisión y cuáles son los criterios para tomarla?	03/03/2015 11:23
45	DISPONIBILIDAD DE EQUIPO	03/03/2015 10:52
46	No	03/03/2015 10:16

Subject: FW: U.S. Trucking Challenges (Update)

Email not displaying correctly? [View it in your browser.](#)

Visit our website:
www.crowley.com

**Shipping & Logistics:
Announcement**

CROWLEY
People Who Know

mycrowley.com | [Liner Shipment Tracking](#) | [Logistics Web Tracking](#) | [e-Freight Manager](#)

Dear Valued Customer:

Crowley would like to provide you with this update regarding the significant challenges facing the industry as it relates to truck power in the U.S. and the cost impact associated with those shortages. As previously communicated, truck power shortages remain constant and continue to have a dramatic impact on the shipping lines ability to meet market demand, which continue to exceed current truck capacity.

Those factors that continue to put a strain on truck resources availability and costs include:

- **Driver Shortages**-The American Trucking Associations estimate carriers are currently short more than 35,000 drivers and that number is likely to rise in the near future. The ATA warns that the shortage could hit 100,000 as the U.S. economy expands. In addition, as reported by the Journal of Commerce, truck driver wages in 2015 and beyond, could push pricing up by double digits. Those increases are estimated at 12 to 18 percent. Industry analysts warn that those increases are necessary to attract qualified driver candidates as the U.S. economy strengthens and the unemployment rate drops.
- **Increased demand for inland services** as the U.S. economy and production increase. Industry analysts also predict a shift in demand from West Coast ports as retailers and manufacturers shift volume to the East Coast due to chronic port congestion.
- **Increased Government safety and environmental regulations** that will make hiring new, qualified drivers more difficult and more expensive due to enhanced compensation programs that will attract and retain quality drivers. Those regulations will also drive rates higher due to lost productivity, increased maintenance costs, and technology advancements that will be necessary to meet those new regulations.

Crowley is committed to partnering with our core carriers to mitigate cost increases and maintain service levels that have been impacted due to the shortages. As we face these challenges together, we ask for your understanding if the aforementioned challenges necessitate adjustments to the inland rate factor, as well as your continued cooperation in providing as much lead time as possible when requesting intermodal services. We will continue to monitor inland costs utilizing the CASS index and adjust inland rates accordingly.

Thank you for your continued support. If you have any questions, please contact your Crowley sales representative or you may reach our customer care department at 1-800-Crowley.

BUNKER ADJUSTMENT CHARGE

effective 01-01-15

ANEJO D

In 2012, in an effort to reduce air pollution, the North American Emission Control Area (ECA) mandated the ocean carrier to use for the main engine propulsion a grade of heavy fuel oil with a sulfur content not exceeding 1% sulfur within the regulation zones of the United States and Puerto Rico. The zones extend 200 miles offshore from both the continental U.S. and Puerto Rico. These standards are stepped up on January 1, 2015 requiring the use of fuel oil that does not exceed 0.1% sulfur. The U.S. Coast Guard and EPA enforce this regulation.

The National Glory, the cleanest vessel in trade, is powered by a modern Category 3 marine diesel engine, the same type of propulsion system that is impacted by EPA regulations covering vessels operating in the North American and Caribbean Emission Control Areas. Older, less efficient steamships are exempt from these regulations.

As of this writing, no major oil refiner in Houston offers the required 0.1% sulfur known as Ultra Low Sulfur Heavy Fuel Oil (ULSHFO). In the absence of this product, the regulation requires us to burn the more expensive ultra-low sulfur Marine Gas Oil (MGO). While tug engines were designed to operate on MGO, motor vessels, like the National Glory, were designed to operate on HFO.

The National Glory can operate on ULSMGO, but it comes at a cost. First, the current differential between the current LSHFO and ULSMGO is about \$350 per ton – MGO being more expensive. Secondly, we require added lubricants as sulfur is the primary lubricant component in fuel oil.

In order to comply with this regulation, National Shipping has already purchased MGO in order to clean or purge the tanks of the heavier fuel as the ECA regulation goes into effect on January 1, 2015. National Shipping is preparing to burn ULSMGO at least through the first quarter of 2015 or until the market can supply 0.1% sulfur HFO.

As many of you know, National Shipping uses a transparent 'bunker charge matrix' in lieu of the traditional bunker surcharge, which we feel is a more accurate way to measure the impact of fuel on the overall transportation cost. Our methodology is based on the actual cost of the fuel combined with vessel utilization and rated per loaded container.

Therefore, effective from 1/1/15 to 3/31/15 our bunker charge will be adjusted from \$840 per container to \$ 1,030 per container for cargoes between Houston and San Juan.

We will post these changes in our tariff as well as our website.

As always, we appreciate your understanding in this matter and would be pleased to answer any questions regarding this new regulation.

On behalf of National Shipping, we would like to thank you for your support of the new entry to the Puerto Rico trade.