

## DESTACADOS

## XXVI CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL, TRANSPORTE MARITIMO E INGENIERIA PORTUARIA VI CONGRESO INTERNACIONAL DE DISEÑO E INGENIERIA NAVAL



El veintiséisavo Congreso Panamericano de Ingeniería Naval, Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria -COPINAVAL es el escenario idóneo para la promoción y promulgación en el continente americano del progreso de la ingeniería y de la técnica naval, de la navegación, de la industria naval y de la actividad portuaria en todos sus sectores afines. Así como el estímulo por todas las formas de la enseñanza de la ingeniería aplicada al ámbito marítimo, permitiendo el intercambio de ideas e informaciones, logrando la divulgación de los resultados de las investigaciones y del perfeccionamiento de la construcción y operación de astilleros, puertos y buques, sus máquinas y equipos asociados.

**Cartagena, Colombia**  
Marzo 13 - 15 de 2019  
Centro de Convenciones  
Cartagena de Indias

### Fechas claves

- Primer llamado a resúmenes  
Mayo 18 de 2018
- Fecha límite para entrega de resúmenes  
Agosto 15 de 2018
- Notificación de aprobación de resúmenes  
Septiembre 30 de 2018
- Fecha límite para entrega de trabajos completos  
Noviembre 15 de 2018
- Notificación de aprobación de trabajos completos  
Diciembre 15 de 2018

### ¡Participa, insíbete ya!

Forma parte de este espacio académico y científico de transferencia tecnológica.

### Ejes temáticos

- Día 1 / Marzo 13  
Actualidad y tendencias del diseño naval de buques de guerra
- Día 2 / Marzo 14  
Soluciones tecnológicas de uso dual
- Día 3 / Marzo 15  
Oportunidades, perspectivas y competitividad del Sector Astillero

Para mayor información contáctenos a través de:  
Como electrónido:  
secretariageneral@ipinamericas.org  
Página web:  
www.ipinamericas.org

Organizan



## ADELANTO IPINEWS 01 - 19

por situación técnica de conectividad para el próximo fin de semana con toda atención me permito enviarles nuestro primer boletín del año 2019 el día de hoy.

Es importante recordar que se aproxima COPINAVAL XXVI máximo evento de nuestro instituto, motivo por el cual es importante promover la participación de nuestros asociados y lo más importante los estudiantes.

**Ejes Temáticos**

- Día 1 / Marzo 13  
Actualidad y tendencias del diseño de buques
- Día 2 / Marzo 14  
Soluciones tecnológicas de uso dual
- Día 3 / Marzo 15  
Oportunidades, perspectivas y competitividad del sector astillero

**Colombia mar2019**  
Cartagena, Colombia  
13-15 de Marzo de 2019  
Centro de Convenciones  
Jairo Caba Torres Avila

**Fechas Claves:**

- Agosto 15 de 2018  
Fecha límite para entrega de resúmenes
- Septiembre 30 de 2018  
Notificación de aprobación de resúmenes
- Noviembre 15 de 2018  
Fecha límite para entrega de trabajos completos
- Diciembre 15 de 2018  
Notificación de aprobación de trabajos completos

*Está próxima la fecha límite para el envío de resúmenes. ¡No te quedes sin enviar el tuyo!*

## Mesa de Cruceros del Biobío: Asmar se levanta como alternativa técnica para atraer recaladas

**Gerente general de Puertos de Talcahuano, Rodrigo Monsalve, indicó que el astillero es parte de la oferta técnica promovida para las naves turísticas.** 31 de diciembre de 2018

Luego que el 21 de diciembre en Talcahuano Terminal Portuario (TTP) recalará el crucero “Le Soleal” de la naviera francesa Ponant y se registrara el embarque de 240 pasajeros extranjeros en la nave que zarpó con destino a Ushuaia y la Antártica, se abrió una nueva oportunidad para la ciudad puerto para transformarse en destino para estas naves.

Así lo destacó el gerente general de Puertos de Talcahuano, Rodrigo Monsalve en conversación con MundoMarítimo. “Con los cruceros cada vez vamos tomando más experiencias en el tratamiento de las naves y de los pasajeros. Es un muy buen avance ya que abre un nuevo uso de los puertos, que igualmente genera un gran valor agregado a toda la actividad comercial turística de la región del Biobío”, recalcó.

Cabe recordar que el arribo de la nave a la región del Biobío se generó, luego que a mediados de noviembre de 2018 tocará fondo en el sector del paso Kirke, ubicado a 60 kilómetros de Puerto Natales. Producto de esa situación la nave sufrió una avería en la línea propulsora de babor, comprometiendo la hélice, el timón y el sello del eje propulsor, según informó – en ese entonces- La Prensa Austral.

Tras ese incidente marítimo, “Le Soleal” zarpó con destino a los Astilleros y Maestranza de la Armada de Chile (Asmar) en la ciudad de Talcahuano, donde fue reparada para ponerse nuevamente en operaciones.

Precisamente el contar con Asmar en la región del Biobío, es un plus, que se pretende potenciar a través de la Mesa de Cruceros de la zona.

“En la Mesa de Cruceros a nivel regional estamos trabajando junto con Asmar, de manera que las próximas recaladas que tienen ellos contratadas y en negociaciones, las vamos a conocer con anticipación para poder generar la adecuada coordinación, entre todos los servicios públicos, turísticos y de apoyo logístico que requieren estas naves”, explicó Monsalve.

Monsalve añadió que “el hecho de que Ponant, que es una línea de cruceros de lujos haya escogido a Talcahuano, por sobre Valparaíso para hacer las mantenciones y transformarnos en un Home Port, ya es un gran paso adelante y una muy buena noticia para Biobío”.

En ese sentido, el ejecutivo adelantó que para el próximo año ya está confirmada en un 100% la recalada de una nave a Talcahuano y se baraja la posibilidad de contar con 3 o 4 más para 2019.

En paralelo, mediante el uso de fondos regionales, se trazarán la meta de visitar las casas matrices de las empresas navieras para presentar la oferta turística y técnica de Talcahuano.

Cruceros masivos

En miras hacia el mediano plazo, el gerente general de Puertos de Talcahuano indicó que apuestan por influir en los itinerarios de los cruceros masivos y que evalúen la opción de incluir a Talcahuano en sus recaladas.

“Se trabaja con cruceros masivos, que deben tomar decisiones, ya que ellos hoy hacen un viaje de 24 horas entre Valparaíso y Puerto Montt y en la medida que podamos ofrecer atractivos, ellos podrían hacer un viaje nocturno a nuestra zona y seguir el día siguiente hacia Puerto Montt”, puntualizó.

En esa línea dijo que para lograrlo se debe apostar por diversificar la oferta turística de la zona. “Debemos trabajar y convencer a quienes desarrollan las líneas de cruceros que somos una buena opción. La gente que viaja en cruceros anda buscando experiencias únicas, el 80% de los pasajeros que usan cruceros, son quienes ya lo han hecho en forma anterior. De manera que ellos andan buscando diversificación, en ese sentido (como región) podemos aumentar la oferta chilena”, detalló Monsalve.

En paralelo, las modificaciones a la ley de cabotaje marítimo en Chile, que se tramitan en la Cámara de Diputados abren la posibilidad de concretar ese anhelo. “La modificación de cabotaje de personas que permita que los chilenos puedan desembarcarse en un puerto y embarcarse en otro puerto en naves extranjeras, puede aumentar el turismo interno y ahí estaríamos hablando de un cambio de escenario”, concluyó.

Por MundoMarítimo

## IMO 2020: las preocupaciones en el mercado del bunkering a un año de su implementación

**Diferenciales de precio entre combustible con contenido de azufre de 0,5% y 3,5% alcanzarían su peak en el primer semestre de 2020.** 27 de diciembre de 2018

Los problemas de contaminación del bunkering, que afectaron al sector en el Golfo de EE.UU. en el segundo y tercer trimestre de 2018, han disminuido, lo que fue seguido de un aumento de demanda en el cuarto trimestre, indica un reporte de *Argus*, el cual agrega que a medida que las cosas se aquieten, se podrían ver más demandas presentadas por armadores y charteadores contra traders de bunkering y, también, traders de bunkering que demanden a refinerías por daños a los buques causados por los combustibles contaminados. También existe la

posibilidad de que una gran demanda civil presentada por armadores.

Los problemas de especificación de combustible de la costa del Golfo han hecho que los armadores sean más cautelosos sobre el tipo bunkering que queman. Algunos armadores, además de las pruebas estándar para bunkering, ahora solicitan pruebas de cromatografía de gases por espectrometría de masas (GCMS) para el combustible que compran. Estos podrían volverse más comunes cuando los armadores comiencen a comprar combustible con contenido de azufre de 0,5%, el cual podría contener una serie de productos mezclados.

#### **Transparencia de precios**

Lanzados a mediados de noviembre, los precios para el combustible residual con contenido de 0,5% de azufre de *Argus* para Nueva York y el Golfo de EE. UU. refleja el input diario de la venta de bunkering y fuel oil residual. A falta de spot, comercio físico y especificaciones firmemente establecidas para el bunkering con 0,5% de contenido de azufre por la Organización Internacional de Estandarización (ISO), la perspectiva de los traders y de las refinerías estadounidenses han diferido en cuanto a la composición del combustible y, por lo tanto, del precio del bunkering residual con 0,5% de azufre. Los traders han estado vinculando los precios entre el heavy bunkering fuel con 0,5% de contenido de azufre con el VGO de 0,5% y el fuel oil de bajo contenido en azufre (SRFO).

Algunos traders creen que en 2020, los precios de VGO y SRFO serán lo suficientemente altos como para ser menos atractivos como materia prima para las refinerías y que podrían venderse directamente en el mercado de abastecimiento de bunkering. Algunos traders estadounidenses buscan facilitar las importaciones de estos productos desde Argelia, Nigeria, el Mar Báltico Ruso y del Mar Negro Ruso a medida que se acerque la fecha de implementación de 2020.

Los refinadores, por otro lado, estaban probando mezclas de combustible residual y diésel ultra bajo en azufre (ULSD) con un contenido de azufre de 0,0015%, en un esfuerzo por encontrar un mercado para su producción de fuel oil con alto contenido de azufre. Pero los precios actuales de la mezcla de gasoil residual son menos competitivos en comparación con los valores absolutos de VGO y SRFO.

Las evaluaciones de *Argus* para la primera semana de noviembre mostraron que la prima entre el combustible con azufre de 0,5% y 3,5% en el Golfo de los EE. UU. oscila entre los US\$11,30 y los US\$11,80 / bl (aproximadamente US\$73-US\$76 / t); y la prima entre el combustible residual con azufre de 0,5% y de 3% en Nueva York, oscila entre los US\$10,8 y los US\$11,39 / bl (alrededor de US\$69,50- US\$73,50 / t).

Las previsiones de la industria han estimado que los diferenciales se ampliarán en el cuarto trimestre de 2019, y que alcanzarán el peak en el primer semestre de 2020. Las proyecciones de diferenciales de precios son seguidas a través de la inversión de las navieras en scrubbers. Según el armador Genco Shipping & Trading, un buque con más de 150.000 DWT podría ver un retorno de la inversión de un scrubber en aproximadamente 1,1 año, suponiendo que el rango de precios entre el combustible de alto y bajo contenido de azufre sea de 200 US\$/ t. Para naves más pequeñas, el retorno de la inversión a 200 US\$ / t diferencial podría variar entre 2,4 y 4,9 años.

#### **Sanciones a Irán**

El precio del fuel oil residual con 3,5% de azufre en el Golfo de EE. UU. así como una parte del precio del crudo Brent aumentó a 98% el 19 de noviembre, casi el máximo en nueve años. El crack residual se fortaleció cuando EE. UU. reanudó las sanciones contra Irán el 5 de noviembre, debido a la expectativa de que la disponibilidad de fuel oil residual se ajustara a nivel mundial debido a la reducción de las exportaciones iraníes.

EE. UU. impuso sanciones a Irán anteriormente, en enero de 2012, como resultado el precio del fuel oil residual en el Golfo de EE. UU. así como parte del precio del crudo Brent subió hasta un 92%. Pero a finales de 2012, los diferenciales de fuel oil residual regresaron a sus niveles previos a la sanción. El efecto de las sanciones a Irán también podría desaparecer antes, a medida que se aproxime la normativa del bunkering de la OMI de enero de 2020, programada para generar un superávit global de residual.

**Por MundoMarítimo**

**Por MundoMarítimo**

**RECUERDE QUE :  
LOS MIEMBROS DEL INSTITUTO  
TIENEN EL 10% DE DESCUENTO EN  
LA INSCRIPCION AL XXVI  
CONGRESO PANAMERICANO DE  
INGENIERIA NAVAL**





**XXVI**  
CONGRESO PANAMERICANO DE  
INGENIERÍA NAVAL, TRANSPORTE  
MARÍTIMO E INGENIERÍA PORTUARIA

CONGRESO INTERNACIONAL DE  
**VI DISEÑO E INGENIERÍA NAVAL**

## Ejes Temáticos

### Día 1 / Marzo 13

Actualidad y tendencias del diseño de buques

### Día 2 / Marzo 14

Soluciones tecnológicas de uso dual

### Día 3 / Marzo 15

Oportunidades, perspectivas y competitividad del sector astillero



**Cartagena, Colombia**  
13-15 de Marzo de 2019  
Centro de Convenciones  
Julio Cesar Turbay Ayala.

**Está próxima la fecha límite para el envío de resúmenes,  
¡No te quedes sin enviar el tuyo!**

## Fechas Claves:

### Agosto 15 de 2018

Fecha límite para entrega de resúmenes

### Septiembre 30 de 2018

Notificación de aprobación de resúmenes

### Noviembre 15 de 2018

Fecha límite para entrega de trabajos completos

### Diciembre 15 de 2018

Notificación de aprobación de trabajos completos

## CONCURSO DE ESTUDIANTES



**Piensa Colombiamar  
Piensa COPINAVAL**



### Concurso para estudiantes de pregrado y posgrado CIDIN - COPINAVAL 2019

Desarrolla un artículo académico y ten la oportunidad de ganar una entrada a nuestra feria Colombiamar 2019 para presentar tu ponencia, incluyendo tiquetes de ida y regreso a Cartagena, alojamiento durante los días del evento y demás premios.

\* Aplican terminos y condiciones  
Visita nuestra web para más información

[www.colombiamar.co](http://www.colombiamar.co)

#### Organizan



## IMPORTANTE SPRINGER EN COPINAVAL XXVI

Dear Professor Vega,

I am very happy to inform you that we were favorable to publishing the proceedings of the VI INTERNATIONAL SHIP DESIGN & NAVAL ENGINEERING CONGRESS – CIDIN AND XXVI PAN-AMERICAN CONGRESS OF NAVAL ENGINEERING, MARITIME TRANSPORTATION AND PORT ENGINEERING – COPINAVAL, as request in your former book proposal form!

Nevertheless, there is an important observation I would like to make. When checking the contract conditions of your previously proceedings book (978-3-319-89811-7, Sáenz et al (Eds): Proceedings of the 25th Pan-American Conference of Naval Engineering-COPINAVAL), we realized that my colleague Luis Furtado had offer you a remuneration accompanied by 2 free books. I regret to inform you that we are not in a

position to offering you a remuneration for the publication of a proceedings book. Our policy is to offer the proceedings editors access to the content online for 4 weeks (this will also be provided to all the conference participants) as well as a certain number of printed books for free. In the case of your new proposal, the final contract conditions would be:

*Free access to the content online on SpringerLink for 4 weeks and 10 printed copies of the proceedings for free.*

Please let us know as soon as possible if you agree to those conditions so we can prepare and send you a publishing agreement.

Thanks and kind regards,



**XXVI**  
CONGRESO PANAMERICANO DE  
INGENIERÍA NAVAL, TRANSPORTE  
MARÍTIMO E INGENIERÍA PORTUARIA

CONGRESO INTERNACIONAL DE  
**VI DISEÑO E INGENIERÍA NAVAL**

### Ejes Temáticos

**Día 1 / Marzo 13**

Actualidad y tendencias del diseño de buques

**Día 2 / Marzo 14**

Soluciones tecnológicas de uso dual

**Día 3 / Marzo 15**

Oportunidades, perspectivas y competitividad del sector astillero



**Cartagena, Colombia**  
13-15 de Marzo de 2019  
Centro de Convenciones  
Julio Cesar Turbay Ayala.

**Está próxima la fecha límite para el envío de resúmenes, ¡No te quedes sin enviar el tuyo!**

### Fechas Claves:

**Agosto 15 de 2018**

Fecha límite para entrega de resúmenes

**Septiembre 30 de 2018**

Notificación de aprobación de resúmenes

**Noviembre 15 de 2018**

Fecha límite para entrega de trabajos completos

**Diciembre 15 de 2018**

Notificación de aprobación de trabajos completos