

## XXV CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL



### Tópic

#### Ingeniería naval

Diseño naval y Procesos de manufactura  
Buques no tradicionales  
Maquinarias y Equipos  
Estructuras Offshore  
Normas, Convenios y Regulaciones

#### Logística y Transporte Multiodal

Planificación y Tecnología Portuaria  
Sistemas Inteligentes de Transporte  
Logística de Mercancías y Procesos

#### Mantenimiento Marítimo

Mantenimiento de infraestructura marítima  
Reparación Naval  
Corrosión Marina

#### Sostenibilidad Marítima

Desastres naturales  
Impacto Ambiental Marítimo  
Recursos Marítimos y costeros

### DESTACADOS

**COPINAVAL contará con el Profesor MURAKAWA de Japón.**



Prof. Murakawa graduated from Department of Naval Architecture, School of Engineering, Osaka University, in 1973. He received Master degree also from Osaka University. He conducted research work in School of Engineering Science and Mechanics, Georgia Institute of Technology, and received Ph.D. in 1978. After working in Georgia Tech. as a Post-Doctoral Fellow, he joined Hitachi Research Lab. in 1980. In 1983, he moved to Joining and Welding Research institute, Osaka University, as a Research Assistant. From 2001 till 2016, he served as a Professor in Osaka University. After retirement, he is continuing his research works as a Professor Emeritus.

His major research fields are Computational Nonlinear Mechanics and Computational Welding Mechanics. Since 2007, he has been a leader of Global Collaborative Research Center for Computational Welding Science (CCWS) in Osaka University for almost 10 years and promoted research activities in this field.

Más información del congreso en [www.copinaval2017.org](http://www.copinaval2017.org)

Barceló Congresos  
Secretaría Técnica COPINAVAL2017  
Copinaval2017@barcelocongresos.com - Madrid (SPAIN)

## ¿Cómo se rige la "responsabilidad del porteador" en el transporte marítimo internacional?

En la costa oeste de Sudamérica no existe uniformidad en el tratamiento de esta materia 03 julio de 2017

Buscar la armonización global de las normas de Derecho marítimo, especialmente las concernientes a la responsabilidad emergente en el transporte marítimo, dada su importancia económica y sus implicancias con la seguridad jurídica, es una antigua pretensión de los "maritimistas", plantea el abogado **José Antonio Pejovés**.

Al respecto, el también arbitro y profesor de derecho marítimo sostiene que un dato contrastable con la realidad radica en que *"si existe un lugar común en las leyes o en las convenciones internacionales sobre transporte marítimo, que despierta una intensa polémica entre las partes o intereses en juego, sin duda ese es el relativo a la responsabilidad del porteador en el transporte marítimo de carga"*.

En cuanto al concepto de *"responsabilidad"*, cita al profesor José Domingo Ray, quien sostiene- con sentido jurídico- *"que preguntarse por el responsable en el derecho privado, en el derecho civil, significa determinar quién se hará cargo de las consecuencias de ciertos hechos o actos, quién debe asumir e indemnizar los daños o realizar ciertos hechos o actos, en determinadas circunstancias"* (Ray. Derecho de la Navegación, Tomo II, 1992, p.77).

Por ello plantea que la responsabilidad *"constituye un sistema de reparar daños según principios de equidad; y en materia de transporte marítimo de mercancías, se puede hablar de daños generados por pérdidas, averías o retrasos en la entrega"*.

### Incumplimiento de contrato

En el transporte marítimo de mercancías, explica, la responsabilidad del porteador -la empresa naviera- es contractual, ya que radica en un acuerdo de voluntades entre aquél y el dueño de la carga, y deriva del hecho que el porteador no ejecute el contrato de transporte marítimo, o de ejecutarlo, su prestación sea mal hecha.

En este punto se apoya en Rodolfo González-Lebrero, quien señala que *"La responsabilidad no puede ser sino contractual, y significa, en el orden práctico, que el transportista responde de los hechos resultantes de ese incumplimiento frente al cargador o destinatario, a quienes basta probar el contrato y el daño sobrevenido a sus bienes para hacerse indemnizar, con exclusión de toda consideración relativa a las causas de la inejecución"*.

González-Lebrero, añade que *"a su vez, el transportista debe probar, para eludir toda responsabilidad, que ha obrado sin culpa, es decir que su acción, aparentemente violatoria del contrato, se ha debido a causas extrañas que no se le pueden imputar"* (González-Lebrero. Curso de Derecho de la Navegación, 1998, p.p. 437-438).

Pejovés, explica que el régimen de responsabilidad adoptado en las convenciones internacionales sobre transporte marítimo de mercancías, es el subjetivo, fundado en la culpa o negligencia, y tiene carácter imperativo, es decir, es inderogable para las partes. Como señala el profesor Ray -apunta Pejovés- *"que es responsabilidad subjetiva la fundada en la negligencia, y objetiva la que se funda en el riesgo y en la obligación de indemnizar, cuando se prueba la relación de causalidad entre el hecho y el daño, prescindiendo de toda idea de culpa"* (Ray. Derecho de la Navegación, Tomo II pp. 13-14).

El sistema de responsabilidad del porteador en el transporte marítimo de mercancías, se complementa con la inclusión de límites de responsabilidad del porteador o limitación legal de la deuda de indemnización, cuya fijación es distinta en las Reglas de La Haya y en las Reglas de Hamburgo.

### Sistema internacional no es uniforme

Para **Pejovés**, resulta evidente que en el panorama internacional, *"no se ha logrado uniformar lo relativo a las normas sobre responsabilidad del porteador"*, las que están dispersas en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas sobre transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque (Bruselas 1924) -mejor conocido como las Reglas de La Haya-, sus modificaciones plasmadas en el Protocolo de Bruselas de 1968, que se conoce como las Reglas de La Haya-Visby o Protocolo de 1968, y en el Protocolo de Bruselas de 1979 sobre los Derechos Especiales de Giro (DEG); en el Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte marítimo de mercancías (Hamburgo 1978), mejor conocido como Reglas de Hamburgo; sin dejar de mencionar el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008), conocido como las Reglas de Róterdam, que si bien aún no ha entrado en vigencia se suma al resto de instrumentos internacionales en vigor, así como a las leyes nacionales de países que no son parte de ninguno de los citados convenios y tienen sus propias soluciones para encarar el tema de la *"responsabilidad"*

*"Como botón de muestra de la dispersión normativa y los sobre costos legales -que existen y que todavía ningún organismo internacional ni nacional ha medido- asociados al momento de resolver controversias sobre daños a la carga en el transporte marítimo por la predictibilidad jurídica que se ve opacada; tenemos que en la Costa Oeste de Sudamérica, es decir en la misma fachada del Océano Pacífico, ocurre que en Chile rigen las Reglas de Hamburgo, en el Perú las Reglas de La Haya y en Ecuador las Reglas de La Haya-Visby, situación que debería corregirse en favor del comercio marítimo regional e internacional"*.

Por MundoMarítimo

## Comisión Federal Marítima de EE.UU. acogió debate sobre tecnología blockchain

Existe un interés cada vez mayor en la industria del transporte marítimo por este avance 03 de julio de 2017

Un panel de expertos participó en un debate organizado por la Comisión Federal Marítima (FMC, sigla en inglés), acerca tecnología de contabilidad distribuida (*blockchain*), su aplicabilidad en la gestión de la cadena de suministro y aumentar la eficiencia en el comercio internacional.

*Blockchain* es un protocolo tecnológico relativamente nuevo para la gestión y seguimiento de la información de la mayoría de los datos relacionados con las transacciones financieras.

De hecho, existe un interés cada vez mayor en la industria del transporte marítimo internacional por aplicar esta tecnología en mejorar la transparencia, la rendición de cuentas y la exactitud de los procesos implicados en el transporte marítimo de un contenedor.

Además, en Estados Unidos y otros gobiernos se ha comenzado a considerar la aplicabilidad de la tecnología para satisfacer sus necesidades en gestión de datos.

En el debate participaron representantes de tres organizaciones diferentes: Gerard Dache de la Government Blockchain Association; Henrik De Gyor, consultor y co-autor de "Blockchain Billions"; y Mark Tierney y Annette Mueller, de Maersk Line. Durante el transcurso de la sesión, se abordaron varios temas, incluyendo el historial de aplicación del protocolo, el desarrollo de Bitcoin, el concepto de "shared ledger" en las transacciones y el amplio potencial de uso de *blockchain* en las cadenas de suministro y Diferentes tipos de requisitos de acreditación.

Por MundoMarítimo

## La importancia de la resiliencia frente al ciberataque a Maersk

Operaciones navieras y de terminales se han visto afectadas 30 de junio de 2017

En un mundo globalizado e interconectado gracias a la tecnología a veces cuesta comprender el doble filo que representan los avances tecnológicos, dura lección que aprendió esta semana la danesa Maersk al ver sus archivos encriptados por el ataque de un virus ransomware que puso en jaque las operaciones de la naviera. Por su parte, su socio de la alianza 2M, MSC, confirmó que sus sistemas no habían sido afectados y manifestó su apoyo total a Maersk.

Sin embargo, según informó Lars Jensen -experto de la firma especialista en Ciber Seguridad Marítima, Cyberkeel- durante el recientemente finalizado **TOC Europa** en Ámsterdam, el potencial del ataque puede terminar por afectar no solamente las operaciones de la naviera, sino que también podría alcanzar a su brazo operador APM Terminals e incluso a sus clientes.

### De la pantalla a la realidad

La escala de afectados es exponencial cuando se piensa en la cadena logística contenerizada en su totalidad. De acuerdo a estimaciones, todas las líneas navieras de Maersk – Maersk Line, Safmarine, Seago, MCC Transport y Sealand – han sido afectadas, representando un volumen de agendamiento de 3.300 TEU/hora (alrededor de US\$2,7 m/hora). Por lo tanto, el ciberataque no solo compromete las operaciones y cargas propias de la naviera, sino que también afecta a contenedores a bordo y en puerto pertenecientes a terceros, sin dejar de mencionar las operaciones de APM Terminals, donde recalcan naves de múltiples operadores.

El ciberataque llegó en un momento 'inoportuno' para los dueños de la carga, ya que la industria está en su momento peak de actividad en las principales rutas globales, por lo que la opción de cancelar reservas con Maersk o sus filiales es una alternativa poco viable, ya que la demanda de espacio es alta y la oferta –quizás por primera vez en años- es limitada.

### Solución análoga

Desde MSC confirmaron que están buscando alternativas para transmitir información entre las dos compañías de manera segura, como medida para contrarrestar los efectos del hackeo, mientras continúan las operaciones y, en paralelo, se busca una solución permanente.

Con un foco concentrado en las dificultades propias de la industria de transporte de contenedores, no es de extrañar que en la carrera

por estabilizar tarifas y equilibrar oferta/demanda se haya descuidado el aspecto de la seguridad digital, que a pesar de tener altos estándares, sucumbió a la merced de expertos en búsqueda de información. Por lo tanto, la importancia de la ciber-resiliencia pasa a cobrar relevancia al mismo nivel que los otros problemas inherentes al negocio, a pesar de tratarse de una amenaza que es transversal a todas las industrias.

**Por MundoMarítimo**

## **Analizan bajar un 20% el costo de los servicios de practica en los puertos argentinos**

**Recomiendan establecer tarifas máximas para asegurar la libre competencia** 30 de junio de 2017

La Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (CNDC) de Argentina presentó un dictamen para reducir un 20% el costo de los servicios de practica en todos los puertos del país, con el objetivo de mejorar la competitividad de las exportaciones y abaratar los insumos que importan las industrias nacionales.

Según *Ámbito.com*, tras un minucioso análisis del costo del practica marítimo, que es el servicio de entrada y salidas de los buques en los puertos, la CNDC hizo recomendaciones para mejorar el servicio, garantizando la competencia y bajando el costo de un elemento logístico fundamental para el comercio.

Así lo anunciaron el ministro de Producción, Francisco Cabrera; el secretario de Comercio, Miguel Braun; el presidente de la CNDC, Esteban Greco; y el subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Jorge Metz.

El practica y el pilotaje son un componente importante de los costos logísticos asociados al comercio internacional. "Defender la competencia evitando prácticas abusivas e insertarnos inteligente al mundo son dos pilares de nuestro Plan Productivo Nacional", señaló el ministro Cabrera. En este caso, las prácticas abusivas "atentan contra las posibilidades de aumentar nuestro comercio exterior y afectan también los costos del Estado", remarcó.

De hecho, de prosperar las recomendaciones de la CNDC, el Estado se ahorraría US\$8 millones al año sólo por las importaciones de gas para uso residencial. "Detectamos vacíos en la regulación del sector, analizamos la experiencia internacional, y recomendamos regular las tarifas de practica y pilotaje, como así también los servicios conexos, de acuerdo a los estándares internacionales", indicó el presidente de la CNDC, Esteban Greco.

Según las autoridades argentinas, aún existen mercados con serios problemas de competencia. Los costos de practica y pilotaje pueden alcanzar hasta un 45% del costo total asociado a los servicios portuarios que debe afrontar una compañía naviera en el caso de buques con destino a puertos en el río Paraná.

Según la Bolsa de Comercio de Rosario, los costos de estos servicios en el puerto de Rosario y en el río Paraná para un buque sojero ascendían a US\$104.000 y representaban un 5% del total del costo del flete marítimo a China.

En el caso del Río de la Plata, el costo promedio es de US\$30.000 por buque, mientras que en el puerto de Bahía Blanca es de US\$17.100. Frente a este escenario, la CNDC recomendó al subsecretario de Puertos y Vías Navegables del Ministerio de Transporte que establezca tarifas máximas para los servicios hasta tanto se verifiquen condiciones de competencia efectiva.

**Por MundoMarítimo**

## **Organización Marítima Internacional discute sobre las emisiones de gases de efecto invernadero**

**En busca de implementar medidas de eficiencia energética para el transporte marítimo** 27 de junio de 2017

Casi 300 delegados de Estados Miembros de la OMI, organizaciones intergubernamentales y organizaciones internacionales no gubernamentales se reunieron en Londres, para asistir a la primera reunión del Grupo de trabajo, sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

El grupo presentará un informe la próxima semana durante la reunión del Comité de protección del medio marino. Esto constituirá la base para futuras deliberaciones, en relación con los elementos indicados en la hoja de ruta para elaborar una estrategia detallada

de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, que se acordó durante el MEPC 70.

La OMI tiene previsto adoptar una estrategia inicial, incluyendo una lista de posibles medidas adicionales a corto, medio y largo plazo con los correspondientes periodos definidos, durante el MEPC 71. Además, esta semana, también tendrá lugar el lanzamiento de una nueva alianza mundial del sector para apoyar el transporte marítimo de bajo contenido de carbono, con el apoyo del proyecto GloMEEP. Se trata un proyecto conjunto de la OMI, el FMAM y el PNUD destinado a respaldar las medidas de eficiencia energética para el transporte marítimo.

**Por MundoMarítimo**

## La UCA convoca 23 plazas para doctores en proyectos de I+D+i con empresas del programa de atracción de talento

**La Universidad de Cádiz (UCA) ha convocado 23 plazas para doctores dentro del programa de atracción del talento vinculado a la Estrategia de Innovación de Andalucía en la provincia e Iniciativas de Innovación Tecnológica de la ITI, con experiencia en el ámbito de la innovación y la transferencia.**

EUROPA PRESS. 30.06.2017 Según ha informado la UCA en una nota, el plazo de solicitudes comienza este viernes 30 de junio y finaliza el 19 de julio de 2017. Se prevé la incorporación a la universidad en septiembre de este año.

Se trata de una convocatoria sin precedentes para la contratación de personal investigador de acceso al Sistema Español de Ciencia, Tecnología e Innovación e Investigador Distinguido, recogida en la resolución publicada en el BOJA (Boletín Oficial de la Junta de Andalucía) 123 de jueves 29 de junio de 2017.

De ellas, cuatro plazas requieren que se tenga una antigüedad en el grado de doctor de, al menos, 15 años (investigador distinguido) y para las otras 19 (Asceti) no se exige un número mínimo de años de finalización de la tesis doctoral. Los contratos serán por cuatro años y las retribuciones brutas son de 52.000 euros al año y complementos anuales de 3.000 euros ligados al logro de objetivos para el Investigador Asceti, siendo de 100.000 euros para el investigador distinguido.

Los investigadores contratados se incorporarán a equipos multidisciplinares para la realización de proyectos de investigación, innovación y desarrollo industrial en los que la Universidad de Cádiz participa con importantes empresas de proyección internacional con factorías en la provincia.

Además, a cada investigador se le asignará un doctorando (que tendrá un contrato pre-doctoral) para que le dirija su tesis doctoral.

Los ámbitos de trabajo son visión artificial, big data, ciberseguridad, IoT, computación en la nube, análisis predictivo de procesos productivos, robótica industrial, investigación en acero, metrología dimensional y mecánica, monitorización y sensorización, soldadura, ingeniería de superficie de aleaciones, fabricación aditiva, energías renovables marinas, ingeniería naval, diseño de equipos electrónicos y ahorro y eficiencia energética en la industria.

<http://www.20minutos.es/noticia/3079235/0/uca-convoca-23-plazas-para-doctores-proyectos-i-d-i-con-empresas-programa-atraccion-talento/#xtor=AD-15&xts=467263>

## El mayor portacontenedores que transita la hidrovía Paraguay-Paraná opera a plena capacidad

**El "Nautic Twin" ya ha completado tres viajes hasta el río de la Plata** 03 de julio de 2017

El buque "Nautic Twin", el portacontenedores de mayor tamaño que transita por la hidrovía Paraguay-Paraná, ya realizó tres viajes con carga completa de contenedores al río de la Plata, sin contratiempo alguno desde que inició sus operaciones tras la inauguración oficial en marzo pasado.

Robert Bosh, director de la Compañía Marítima Paraguaya y de Río Paraná de Navegación, empresas propietarias de la nave, explicó a *Última Hora* que están altamente satisfechos con la calidad del buque construido en el astillero paraguayo La Barca del Pescador.

“ya está navegando y concretó su tercer viaje. En la hidrovía es el portacontenedores más grande y opera con bandera paraguaya en sociedad con holandeses”, señaló el empresario, quien destacó que la nave ya llevó carga máxima de 752 contenedores a máximo calado con peso de 7.500 toneladas.

En cuanto a los productos transportados, puntualizó que movilizó hasta ahora un total de 110 contenedores de carne, como también otros productos como azúcar, arroz, carbón, además de cuero tratado y secado.

Bosch, agregó que el Nautic Twin llegó hasta el puerto de Montevideo y de regreso cargó productos de importación en el puerto de Buenos Aires, Argentina, como también en Zárate. “Está yendo con carga a full, tanto de exportación como de importación, pasando por los citados puertos”, enfatizó el empresario, quien añadió que la nave resultó un gran éxito como inversión y hasta el momento, en tres viajes, ya movilizó una importante cantidad de contenedores.

### Alto volumen de demanda

Robert Bosch, confesó que no tuvieron hasta ahora inconvenientes de navegación derivados de exigencias de la Prefectura argentina, como el de forzar a que suban prácticos a bordo. “Con este buque no hay problema, peor si tenía una dimensión mayor íbamos a tener problemas. Ahora levantaron otras restricciones que tenían con las barcasas”, subrayó.

Estimó además que el volumen de pedidos de transporte de carga se mantendrá alto, a partir de la eficiencia del buque que puede operar hasta con el calado más bajo que se pueda transitar en la vía fluvial. “Este es un barco para los próximos 15 a 20 años”, remarcó.

Cabe recordar que el “Nautic Twin”, tuvo un costo total de US\$14 millones, tiene 120 metros de eslora, 30 metros de manga y puede navegar con un calado de 3,30 metros. Pesa 2.700 toneladas sin carga y puede transportar más de 700 contenedores de 20 pies.

### Por MundoMaritimo

**ANIVERSARIO DE LA INGENIERÍA NAVAL EN MÉXICO**  
**SIMPOSIO INTERNACIONAL DE INGENIERÍA NAVAL**  
Universidad Veracruzana  
**Veracruz, Mex. 2017**  
**XLV ANIVERSARIO DE LA INGENIERÍA NAVAL EN MÉXICO**  
**8, 9, 10 y 11 de Noviembre**  
PANELES DE DISCUSIÓN  
CONFERENCIAS  
EXPONAVAL  
Facultad de Ingeniería  
Calzada Adolfo Ruiz Cortínez #455  
Boca del Río, Ver. México.  
f INGENIERIA NAVAL UV

Logos: Universidad Veracruzana, IPIN, ai MEXICO, SNAME

### LLAMADO PARA TRABAJOS

El Comité de la celebración del 45 Aniversario de la creación del Programa Educativo de Ingeniería Naval de la Universidad Veracruzana ha tenido a bien organizar El Simposio Internacional de Ingeniería Naval, por lo que se le invita a participar como conferencista, presentando trabajos, sobre los siguientes:

### TEMAS

Serán bienvenidos Trabajos con temas relacionados sobre:

1. Enseñanza de la Ingeniería Naval
2. Tecnologías de Diseño Naval
3. El Desarrollo de la Industria Naval costa afuera y aguas profundas
4. El Desarrollo Sustentable en la Industria Naval
5. El Transporte Marítimo
6. Astilleros e Instalaciones Portuarias

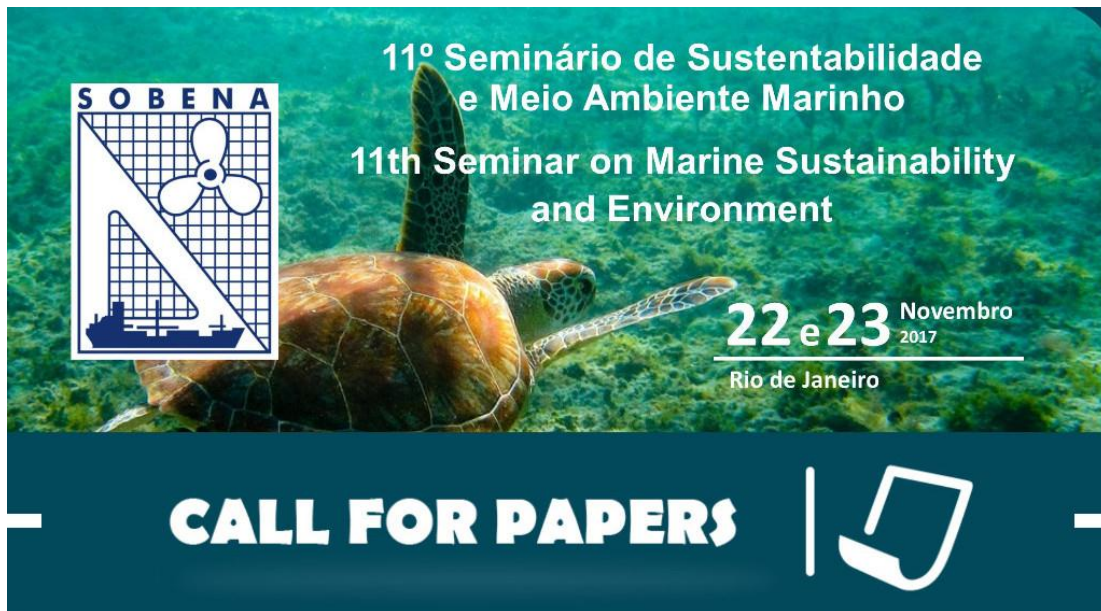
IDIOMA Se puede usar cualquiera de los idiomas: español, portugués o inglés.

## FECHAS CRÍTICAS

Los resúmenes deberán ser enviados por correo electrónico al Comité Organizador para su revisión, con fecha límite del 31 de agosto 2017.

Hasta el 14 de Septiembre de 2017 el Comité analizará los resúmenes y sólo si se considera que no es apto el mismo para su presentación se le informara al autor, por lo que aquellos autores que no reciban notificación alguna en esa fecha deberán considerar su trabajo aprobado.

El trabajo completo será enviado por correo electrónico al Comité Organizador y recibido hasta el 20 de Octubre de 2017.




**SOBENA**

**11º Seminário de Sustentabilidade e Meio Ambiente Marinho**

**11th Seminar on Marine Sustainability and Environment**

**22 e 23** Novembro 2017  
Rio de Janeiro

**CALL FOR PAPERS**



**SOBENA**

**2º Workshop Eficiência Energética nas Embarcações e Operações Offshore**

**3** Agosto 2017  
Rio de Janeiro



**El congreso COPINAVAL 2017 se realizará en el Hard Rock Hotel de Panamá**

Con motivo del congreso Copinaval 2017, que tendrá lugar del 16 al 19 de Octubre en Panamá, la Secretaría técnica del congreso les sugiere alojarse en el Hotel Sede (Hard Rock Hotel).



El distinguido hotel de la cadena Hard Rock es considerada la mejor opción de alojamiento puesto que es la propia SEDE del Congreso, por tanto, el asistente ya se encontraría in situ en el mismo sin la necesidad de desplazamientos adicionales.

El hotel se encuentra en pleno corazón de Panamá, a tan solo 20 minutos desde el aeropuerto y a 15 del Canal de Panamá, lo que convierte esta cercanía en una gran ventaja de cara a hacer algo de turismo por la zona una vez finalicen las jornadas del Congreso, sin necesidad de hacer uso de medios de transportes para dicho fin.

Para su comodidad, les facilitamos el enlace para hacer la **Inscripción y la Reserva de alojamiento** a través del Formulario online (<http://copinaval2017.org/inscripcion.html>), dónde podrán, a su vez, encontrar más información al respecto, así como las tarifas.

Las tarifas de dicho hotel han sido negociadas para los delegados asistentes a COPINAVAL 2017, e incluyen desayuno tipo buffet, impuestos de turismo y conexión a Internet Wireless.

**¡NO PIERDAN LA OPORTUNIDAD DE ALOJARSE EN EL HOTEL SEDE!**

Para cualquier duda, pueden contactarnos vía email:  
**Barceló Congresos - Secretaría Técnica COPINAVAL 2017**  
[copinaval2017@barcelocongresos.com](mailto:copinaval2017@barcelocongresos.com)