



clúster
AZUL

Clúster Marítimo Iberoamericano- Clúster Azul

Proyecto de Fin de Máster de derecho y negocio marítimo

Universidad Pontificia de Comillas ICADE – Instituto Marítimo
Español

JOSUE NUN TUÑON ALDERETE

Contenido	
I INTRODUCCIÓN	2
II ANTECEDENTES.....	2
III DEFINICIÓN DE CLÚSTER.....	3
IV SUBSECTORES DEDICADOS AL SECTOR MARÍTIMO.....	6
V EVENTOS CLAVE	15
VI GRUPOS DE TRABAJO DEL CME (CLÚSTER MARÍTIMO ESPAÑOL).....	16
VII POSIBLES GRUPOS DE TRABAJO PARA EL CLÚSTER MARÍTIMO IBEROAMERICANO CMI CLÚSTER AZUL	21
VIII PUERTOS LATINOAMERICANOS Y SUS PRINCIPALES PUNTOS DÉBILES	23
IX CONTAMINACIÓN AMBIENTAL EN PUERTOS LATINOAMERICANOS	26
X LAS ZONAS ECA EN LATINOAMÉRICA.....	27
XII PUNTOS A FAVOR DE UNIÓN EN EL CLÚSTER MARÍTIMO IBEROAMERICANO ...	28
XII ENTIDADES PÚBLICAS DEDICADAS AL SECTOR MARÍTIMO Y LA CREACIÓN DE LA POLÍTICA MARÍTIMA.....	29
XIV CLÚSTER IBEROAMERICANO.....	30
ESTATUTOS DEL CLÚSTER IBEROAMERICANO	45
REGLAMENTO ELECTORAL DEL CLUSTER MARITIMO IBEROAMERICANO- (CLUSTER AZUL).....	68
REGLAMENTO DE ACTUACIÓN DEL COMITÉ DE ADMISIÓN	72
DEL CLÚSTER MARÍTIMO IBEROAMERICANO	72
REGLAMENTO DE REPRESENTACION POR DELEGACIONES DEL CLUSTER MARITIMO IBEROAMERICANO (CLUSTER AZUL).....	74
XVII CONCLUSIONES.....	87
XVIII BIBLIOGRAFÍA.....	88

I INTRODUCCIÓN

El Presente documento, corresponde al trabajo de fin de Máster de la Universidad Pontificia de Comillas en colaboración con el Instituto Marítimo Español. A modo introductorio, el objetivo de dicho trabajo es la desarrollo inicial de la documentación de soporte para la implementación futura de un Clúster Marítimo Iberoamericano.

La base de este trabajo está fundamentada sobre la idea de un clúster que desde el Clúster Marítimo Español (CME) se está impulsando en el ámbito Iberoamericano y que ya cuenta con la denominación de Clúster Azul.

Para ello y mediante el curso de una beca trimestral en sus instalaciones, se ha trabajado conjuntamente con la secretaría del Clúster Marítimo Español en el desarrollo del Estado del Arte tanto de los organismos representativos del sector como de la situación actual en cuanto a líneas estratégicas en los distintos países de Iberoamérica con intereses marítimos, así como en la elaboración de la documentación legal (Estatutos y Reglamentos) y estratégica (planes estratégico y de comunicación) base del futuro Clúster Azul.

II ANTECEDENTES

La relación entre países pertenecientes a la Península Ibérica y los Latinoamericanos, ha sido muy estrecha desde el descubrimiento de América hasta hoy en día; la unión de estas dos regiones no habría sido posible sino a través del mar, el cual los unifica como medio de comunicación y de transporte. Es necesario reconocer este concepto para tener un punto de partida, ya que la unión de los mares y las rutas marítimas fue lo que le dio un gran avance a la sociedad.

En Latinoamérica, la figura de Clúster no ha sido establecida ya que este concepto de asociación todavía no ha sido adoptado. Dentro de nuestra investigación hemos visto que en este área geográfica se ha llevado a cabo el desarrollo de Cámaras Marítimas,

Federaciones y Fundaciones, que no se corresponden estrictamente con el concepto de clúster que definiremos en el punto siguiente.

Históricamente, las relaciones entre los distintos agentes marítimos latinoamericanos se han venido estableciendo por subsectores (pesca, construcción naval, logística, marina civil y militar, etc.). Así, las Cámaras, se fundan como cuerpos u organismos dedicado en cada caso al ámbito marítimo concreto del subsector al que represente, al igual que las asociaciones y fundaciones, sin existir un organismo unificador, como es el caso del Clúster Marítimo en España, en el que confluyan todos los intereses marítimos.

Desde 2015, el mencionado Clúster Marítimo Español, está haciendo un esfuerzo por promover la formación de un clúster que una a los países Iberoamericanos con intereses marítimos en un conglomerado de empresas y agentes sociales que promuevan los intereses de este sector tan globalizado.

III DEFINICIÓN DE CLÚSTER

Las palabras clúster e industria van intrínsecamente unidas. Un clúster es una asociación con una serie de especificidades en cuanto a su composición, ya que no está integrado exclusivamente por empresas sino que además se involucran otros agentes de los sectores público y privado, todos ellos unidos en pro del impulso de una industria o sector concreto. Esta palabra es originaria del inglés, que define este concepto como un grupo de entes que se encuentran en una misma posición jerárquicamente hablando, esto es, que todos sus miembros se sitúan en mismo plano institucional.

En el caso del Clúster Marítimo Iberoamericano se trata de unir al conjunto de las industrias del sector marítimo y sus industrias relacionadas, y aquellas que se desarrollan en el mismo sector o son industrias tractoras de otros subsectores en entorno de este.

De este modo, se ha de identificar que este clúster marítimo no solo lo integran empresas que realizan sus funciones en la mar, sino que existen muchas otras empresas

relacionadas con los negocios marítimos, sin ser este su actividad principal. Tenemos el ejemplo de los despachos de abogados marítimos, los cuales brindan servicios jurídicos en diferentes campos de la abogacía y se especializan en los casos de índole marítima, como también puede ser el caso del sector de los Seguros, que cubren una parcela específica en el caso de siniestros y seguros marítimos.

Michael Porter, es el pionero en este campo de la economía industrial, afirma que: *“los clústeres son concentraciones geográficas de empresas e instituciones interconectadas que actúan en determinado campo”* (Fuente:Porter, M. (1990). New York: The Free Press. Porter, M. (1998). “Clusters and the new economics of competition, November-December, 77-90”.)

Existen tres tipos diferentes de clústeres: los de estructura vertical, los de estructura horizontal y los de estructura transversal. En los que se integran de manera vertical las industrias se unen mediante la cadena de suministros; los clústeres que se estructuran de manera horizontal son aquellos en los cuales las diferentes empresas tienen un producto común y los transversales los que engloban la cadena de suministro y el interés por una industria común. Este último caso es, por ejemplo, el del Clúster marítimo Español que engloba hasta 115 empresas dedicadas al sector marítimo pero en diferentes subsectores a los cuales haremos mención en otro epígrafe.

Como ejemplo de Clústeres organizado de manera horizontal podemos mencionar Clúster de Agentes Marítimos que solo engloba la actividad a la cual se dedican los agentes marítimos refiriéndonos a los consignatarios de buques, los dedicados a operaciones y los agentes comerciales.

Los clústeres industriales son relativamente recientes, nacidos en la década de los 90, son una herramienta para impulsar la industria, otorgando ventajas competitivas a las empresas que están incorporadas.

El sector marítimo funciona de una forma paralela, en general todas las empresas que pertenecen a casa subsector marítimo tiene la oportunidad de poder formar parte de un clúster o asociación ya sea del sector en el cual se desempeñan o la región a la cual pertenecen de un determinado estado, país o continente. En la UE, existe una red integrada por los clústeres marítimos de los distintos países que cuentan con esta industria. Se denomina ENMC (European Network of Maritime Clusters), y favorece el desarrollo de una política marítima común, a la que se refieren como “Crecimiento azul”, y que integra las diferentes políticas relacionadas con las industrias dependientes o afectadas por el mar.

La sistemática que se plantea tomar en Latinoamérica es la misma que la Europea. El objetivo a alcanzar es la instauración de una Red de Clústeres Marítimos Iberoamericanos integrada por un clúster Nacional o Regional representativo de cada país o región miembro.

En muchos aspectos, la modalidad de clúster ha propiciado importantes avances tecnológicos, de negocios y laborales, lo cual nos lleva a la conclusión de que la unificación de intereses de diversas índoles son necesarios para el avance de la sociedad iberoamericana, que según el Lema de la XXIV Cumbre 2018, camina hacia “Una Iberoamérica prospera, inclusiva y sostenible”.

Los clústeres en general tienen la función de unificar conceptos dentro de los diferentes campos industriales, en nuestro caso que es el marítimo, toma en especial importancia la innovación tecnológica de manera creciente, ya que el sector actualmente demanda del ahorro y eficiencia energética necesario para la mejora competitiva y sostenible del entorno.

IV SUBSECTORES DEDICADOS AL SECTOR MARÍTIMO

El sector marítimo es uno de los que cuentan con mayor nivel de globalización y está integrado por un gran número de subsectores que aseguran el funcionamiento óptimo de la actividad marítima. Se han identificado los siguientes:

CNAE	Título CNAE	Actividades marítimas
BB	Pesca y acuicultura	PESCA, ACUICULTURA E INDUSTRIA ALIMENTARIA
152	Elaboración y conservación de pescados y productos a base de pescado	
11	Extracción de crudos de petróleo y gas natural; actividades de los servicios relacionados con las explotaciones petrolíferas y de gas, excepto actividades de prospección	EXTRACCIÓN DE PRODUCTOS DEL FONDO MARINO
14401	Extracción de sal marina	
1752	Fabricación de cuerdas, cordeles, bramantes y redes	INGENIERÍA E INDUSTRIA AUXILIAR DE LA CONSTRUCCION NAVAL
20	Industria de la madera y del corcho, excepto muebles; cestería y espartería	
24301	Fabricación de pinturas, barnices y revestimientos similares	
26140	Fabricación de fibra de vidrio	
2710	Fabricación de productos básicos de hierro, acero y ferroaleaciones	
2721	Fabricación de tubos de hierro	
2722	Fabricación de tubos de acero	
273	Otros procesos de primera transformación del hierro y el acero	
2811	Fabricación de estructuras metálicas y sus partes	
2911	Fabricación de motores y turbinas, excepto los destinados a aeronaves, vehículos automóviles y ciclomotores	
332	Fabricación de instrumentos y aparatos de medida, verificación, control, navegación y otros fines, excepto equipos de control para procesos industriales	
351	Construcción y reparación naval	
40	Producción y distribución de energía eléctrica, gas, vapor y agua caliente	MAR, PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN y DEPURACIÓN DE

41	Captación, depuración y distribución de agua	AGUA
4524	Obras hidráulicas	
5114	Intermediarios del comercio de maquinaria, equipo industrial, embarcaciones y aeronaves	COMERCIO DE PRODUCTOS RELATIVOS AL MAR (inc. Alquileres)
5138	Comercio al por mayor de pescados y mariscos y otros productos alimenticios	
7122	Alquiler de medios de navegación	
71403	Alquiler de equipo y material deportivo	
61	Transporte marítimo, de cabotaje y por vías de navegación interiores	
6311	Manipulación de mercancías	INDUSTRIA AUXILIAR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO
6312	Depósito y almacenamiento	
6322	Otras actividades anexas al transporte marítimo	
63301	Operadores turísticos	
634	Organización del transporte de mercancías	PUERTOS, SERVICIOS PORTUARIOS Y MARINAS
63221	Explotación de puertos y servicios portuarios	
92622	Gestión de los puertos deportivos	
66031	Seguros de daños	SEGUROS
66032	Reaseguro	
731	Investigación y desarrollo sobre ciencias naturales y técnicas	I+D MARÍTIMO
74202	Servicios técnicos de ingeniería	SERVICIOS DE MERCADO
74203	Servicios técnicos de cartografía y topografía	
74602	Vigilancia, protección y seguridad	
75	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	SERVICIOS DE NO MERCADO
7522	Defensa	
7524	Orden público y seguridad	
7525	Actividades de protección civil	
753	Seguridad social obligatoria	
90	Actividades de saneamiento público	
80412	Escuelas de pilotaje	FORMACIÓN

Transporte Marítimo

Transporte marítimo y transporte por vías de navegación interiores, como parte del sector de servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones.

Asimismo incluye las actividades auxiliares del transporte: remolque, dragado, suministros etc. Es el primer y más natural demandante de la industria de construcción naval, la

industria auxiliar y los servicios asociados, con gran capacidad por lo tanto de ser dinamizador y actividad tractora de estos subsectores marítimos.

De gran relevancia para el comercio internacional, donde más del 80% de las mercancías son transportadas por vía marítima, tanto en el comercio con los países de la Unión Europea como con los del resto del mundo.

Logística

La logística marítima es muy importante para el futuro de la industria y la economía española, además de las actividades asociadas a los servicios logísticos y a la navegación este subsector ejerce una importante demanda de construcción civil e industria auxiliar. Se trata de un sector tractor de los servicios en la economía global, dinamizador de la inversión pública con efecto multiplicador en el conjunto de la economía nacional.

Servicios marítimos

Servicios marítimos en general, aseguramiento y certificación de las compañías de seguros y sociedades de clasificación, servicios específicamente financieros, de abogados, etc.

El sector marítimo en su conjunto es elemento tractor de los servicios profesionales tales como los seguros marítimos, asesoramiento jurídico, consultoría técnica e ingeniería naval. Aspectos esenciales de los países más avanzadas caracterizados por la fuerte tercerización de sus economías.

Puertos y servicios portuarios

Los puertos es uno de los pilares mas importante dentro del negocio marítimo, desde principios de los tiempos, en periodo de colonización, los barcos que arribaban a américa, anclaban sus barcos en puertos improvisados luego se fueron desarrollando puertos mas detallados utilizando maderas, luego también se equipaban con cañones los cuales servían para defender el puerto de los invasores a toda costa, el ejemplo claro es el puerto de Portobelo en la provincia de Colón en Panamá, también el puerto de Cartagena de indias estaban los fuertes de San José y San Fernando, con el pasar de los años los puertos fueron poco a poco evolucionando, utilizando nuevas maquinarias durante la

revolución industrial, para llegar a lo que es hoy en día este subsector el cual, es el más importante del mundo marítimo.

Este subsector el cual queremos que el clúster marítimo Iberoamericano se enfoque con mayor detenimiento tratando de realizar unión a lo largo y ancho de Latinoamérica, tratar de hacer contacto con diferentes rangos ya sean altos o medio, encargados de dirigir y administrar los puertos en cada País, se debe hacer un análisis a fondo de que es lo que afecta al sector y lograr buscar la solución mas correcta.

Los países latinoamericanos que tienen puertos denominados hub, son muy pocos. Se localizan estratégicamente en Panamá, República Dominicana y la costa oeste de los Estados Unidos. También existen, en mayor número, puertos conocidos como Feeder, que se encargan de recibir buques de menor capacidad, especialmente de contenedores, los cuales se encargan de distribuidor a todo el continente Americano los diferentes tipos de mercancías.

Construcción Naval

Construcción, reparación y desguace de buques y artefactos, tanto civiles como militares.

Se trata de un sector tractor de otras actividades industriales como son la fabricación de componentes metálicos, motores, equipos electrónicos, entre otros muchos, y fuente de innovación y desarrollo tecnológico en el ámbito de las telecomunicaciones y nuevos materiales.

Ingenierías e industria auxiliar

Suministra bienes y equipos a todo el sector marítimo (construcción naval, puertos, pesca, energía marina, transporte etc.)

Defensa

La defensa en España es un sector importante, el ministerio de Defensa es el que coordina actividades, este subsector puede ser desarrollado, en los países que tienen ejércitos de con gran capacidad adquisitiva, ya que vendría bien el desarrollo de nuevas tecnologías para la seguridad en la mar, en el continente americano, sufre del transporte de narcóticos y la guerra contra el narcotráfico, que en su parte se debe a la poca preparación y métodos adecuados para el desarrollo de una mejor defensa de la mar, en nuestro caso nos enfocamos en la mar ya que este es uno de los medios de transporte más utilizados por el narcotráfico; y vendría bien que el clúster Marítimo Iberoamericano se involucrara en este sector el cual afecta a todos, es preciso que ha futuro se cree un foro de Defensa, integrado por las entidades representativas de cada país y de esta manera realizar un intercambio de ideas y métodos de actuación frente a este flagelo.

Seguridad marítima

Es una actividad la cual tiene presencia al nivel mundial, su función es fundamental y siempre van a ser necesaria. La actividad de rescate existen empresas de carácter privado que brindan servicios de auxilio en caso de cualquier caso en el que el buque se encuentre en una situación de peligro.

La seguridad marítima es un servicio muy necesario cuando se trata que hoy en día existen empresas, navieras que sufren en el continente africano, por la piratería en aguas en donde hay un paso estrecho y el cual transitan buques, los cuales transportan mercancías de alto valor, podemos decir que esta actividad esta activa en una región determinada, pero no podemos pasar desapercibidos ya que muchos buques con bandera de países latinoamericanos se ven afectado por este flagelo, es necesario que los países se formen y las entidades de los países de Iberoamérica se ven involucrados en grupos de trabajo los cuales, se haga análisis en base a este concepto, también reforman el área de formación ya que la legislación es necesaria que tenga conocimiento de ella la cual es el Convenio Solas sobre protección marítima realizado por la OMI en 2004.

La seguridad marítima no solo engloba la piratería también existen varios campos los cuales la seguridad marítima se encarga tales como medidas de seguridad las cuales deben ser seguidas por los tripulantes en un buque durante su viaje, ya sea la utilización de equipos de protección cuando se trata de buques gaseros y quimiqueros, los cuales transportan sustancias peligrosas y sustancias que son extremadamente dañinas para el medio marino.

En Latino América se debe concientizar a los tripulantes de las embarcaciones las cuales realizan el transporte de productos peligrosos. Inclusive en la pesca que se hace de manera artesanal, es necesario que se sigan ciertos tipos de medidas de seguridad tales como los salvavidas, los extintores, la conservación de los buques, para esto existen las sociedades de clasificación las cuales la mayoría en esta región no requieren no existen un estándar alto para el funcionamiento de los buques, y esto es el principal causante de las accidentes en la mar.

Este es uno de los temas los cuales deben ser corregidos al nivel mundial, pero para enfocarnos en la región Iberoamericana, es importante que el Clúster marítimo Iberoamericano, tengo una relación en conjunto con las sociedades de clasificación las cuales se encargan de dar certificaciones a los buques los cuales están abanderados bajo el registro Panameño, es un ejemplo, que es el día a día, y así pasan en varios países de la región.

Pesca y Acuicultura

La pesca en España esta muy desarrollada ya que al tener diferentes litorales, la pesca se transforma en uno de los sectores mas fuertes en este país. La acuicultura también un campo que no se queda atrás, existen empresas dedicadas a la dirección y el fomento de la reproducción de diferentes tipos de peces, moluscos y algas tanto en agua dulce o salada.

El clúster marítimo español, ha realizado este año diferentes eventos enfocados al sector de la Pesca entre estos se realizo un encuentro con la mar en el cual se hablo de Proyecto Clúster Marítimo Iberoamericano- Clúster Azul

diferentes temas que afectan a este subsector, tales como el Brexit, como afecta esto el mundo pesquero, también se buscan diferentes sistemas para innovar en el mundo de la pesca en donde diferentes empresas hacen promociones acerca de nuevos implementos para facilitar la pesca, como por ejemplo la búsqueda de peces mediante los drones y demás.

Industria náutica de recreo, marinas, y puertos deportivos

Recepción y atención a turistas en el espacio marino del país que engloban, principalmente, actividades de cruceros, actividades de yates y tours turísticos.

Tiene un gran efecto multiplicador en el sector de construcción, reparación y mantenimiento naval, en los servicios en puertos deportivos en mutua dependencia, y especialmente, en el desarrollo de un turismo nacional con alto valor añadido.

Energías renovables marinas

El clúster siempre trata de tener una mentalidad de innovación, impulsando el I+D+I, pero en este caso se encuentran las energías renovables marinas unos de los puntos que se investiga constantemente para que se realicen cambios a favor de obtener nuevas energías limpias y que no generen un gasto significativo en el sector marítimo.

El vivo ejemplo están las plataformas eólicas marinas, las cuales se buscan cada vez más mejores mecanismos para su mejor funcionamiento y no solo eso, buscar un mejor mecanismo para su instalación se haga de manera rápida y eficiente. En Latinoamérica, debe iniciar una concientización sobre las energías renovables en el mar, e impulsar la investigación, para que de esta manera se encuentren energías que sean viables y no afecten al medio ambiente. Entre los países que mas comprometido con la investigación de energías renovables están,

Investigación marítima

La investigación en este sector siempre estará presente porque siempre los buques están obligados a funcionar ahorrando toda la energía posible a parte deben ser lo mas autónomos posibles sin dejar de ser amigables con el medio ambiente parece que es un

reto con el avance de los años se podrá llegar a una solución que llene todos estos campos requeridos.

En la actualidad se espera que el primer buque autónomo realice su primer recorrido en 2018, en noruega un buque portacontenedores autónomo y no solo eso eléctrico realizará un recorrido entre los puertos de Porsgrunn lugar donde zarpará, luego tendrá que hacer dos paradas en el puerto de Brevik y Larvik. Como sabemos noruega contiene una gran cantidad de canales los cuales conectan mucho mas fácil las diferentes ciudades. La compañía Yara Birkeland compañía dedicada a la producción de químicos y fertilizantes, se ha asociado con la compañía dedicada a la tecnología marítima Kongsberg.

Organismos de formación y asociaciones de profesionales

Como el Clúster Marítimo Español, contiene una gran cantidad de socios los cuales su actividad principal es la de formar en el ámbito marítimo, ofrecen muchos cursos y seminarios los cuales tiene la función de preparar y actualizar en diferentes ámbitos del sector.

Universidades

El clúster marítimo español, tiene su principal funcionamiento dentro de las universidades, se cree que el mejor desarrollo de un clúster de este tipo, es en las universidades, es el canal adecuado para generar oportunidades al sector marítimo.

El grupo de trabajo de formación del CME (Clúster Marítimo Español) que se encarga de la formación entre sus socios esta la universidad politécnica de Madrid, también se encuentre el instituto marítimo español unos de los principales responsables de la formación del sector marítimo español.

Cultura, patrimonio y bienestar social

El Clúster tiene una responsabilidad social y esta es brindar a las empresas del sector marítimo las mejores herramientas necesarias para reforzar el campo de la cultura empresarial, que son normas, valores, estilos de dirección, por esta parte queremos hacer

un enfoque en el que el clúster tiene la tarea primordial, de que el empleado se encuentre en las mejores condiciones. La creación del grupo de trabajo de Prevención de riesgos laborales habla de este concepto, el empresario debe tener la formación debida para saber liderar en las mejores ocasiones.

Sindicatos

En todos los sectores laborales existen sindicatos, en los medios de transportes y de comunicación tales como aéreos, ferroviarias y marítimos, existen sindicatos con una presencia muy fuerte, tanto que al momento que se realiza un huelga existe caos en el país determinado, el sector marítimo es victima de estas huelgas también, como ejemplo podemos mencionar la huelga de los estibadores en España, por unas exigencias que estos sindicatos solicitan. Es importante que el clúster marítimo Iberoamericano tenga una relación muy estrecha con los sindicatos de los diferentes socios de cada país o región geográfica.

El Clúster marítimo español, tiene como socio a UGT, que es la Unión general de trabajadores, nos parece muy favorables ya que en el clúster existen muchos jefes de empresas, los cuales a su vez contratan trabajadores que pertenecen a su sindicato, al momento de que surge cualquier tipo de incongruencia es resuelto por los canales apropiados, no sirviendo como mediador el clúster, sino creando grupos de trabajos donde se haga escuchar las ideas de ambas partes y de esta manera se llegue a una solución favorable para las partes.

Clústeres Regionales

Cuando se trata de Regiones en España, la incorporación de clústeres regionales generan un aporte muy importante, los socios que pertenecen a este clúster regional y a su vez forman parte del Clúster marítimo Español brindan una opinión de la región en el sector marítimo, como por ejemplo esta el clúster Marítimo Canario (CMC) , el cual tiene una organización transversal, y esta enfocado a la demanda principal de esta región y el trabajo el cual desarrollan las empresas que forman parte de este Clúster las cuales son el sector de la Reparación Naval, Transporte Marítimo, Infraestructura y Servicios Portuario, Náutica Deportiva y de Recreo y por ultimo Pesca y Acuicultura.

Entre otros Clústeres se encuentran la Asociación Clúster Naval Gallego (ACLUNAGA), que opera de ambas maneras transversal y horizontal con las empresas que los conforman, similar al Clúster marítimo Español, abarca los subsectores marítimos que han sido tendencia durante los últimos años, y la incorporación de empresas dedicadas al I+D+I. Este clúster lo diferencia que la idea fue impulsada por la Xunta de Galicia, que forman parte del ministerio de Economía e Industrias, es muy buena iniciativa ya que el vínculo que debe haber entre la empresa privada y las entidades públicas debe de ser fundamental para su funcionamiento.

V EVENTOS CLAVE

Los eventos que inicialmente serán promovidos por el Clúster Azul son, la Asamblea constituyente del mismo, y la Presentación del Clúster Iberoamericano.

La presentación del Clúster Iberoamericano será un evento de primer nivel, en el que se pretende contar como invitados con las personalidades políticas y de las empresas del sector marítimo más representativas en el panorama internacional. Contará con la difusión apropiada cumpliendo con el Plan de Comunicación correspondiente, que será elaborado previamente, y se prevé su celebración en Madrid, con el CME como anfitrión.

Una vez instituido dicho Clúster, y tal y como establecen los Estatutos, se celebrará una asamblea General anual, en la que todos los socios podrán participar y ejercer su derecho a voto en los asuntos clave para el Clúster.

Adicionalmente, se promoverán reuniones, seminarios, y participación en aquellos foros que propicien las relaciones intersectoriales e interregionales.

VI GRUPOS DE TRABAJO DEL CME (CLÚSTER MARÍTIMO ESPAÑOL)

Uno de los hitos para el Clúster Iberoamericano es la creación de grupos de trabajo. La selección de las temáticas descriptivas de dichos grupos de trabajo deben realizarse en conjunto, las empresas a su vez deben compartir experiencias y casos de éxito, para que de esta manera se comparta el conocimiento entre los socios que.

Como ejemplo, se pueden tomar los grupos del trabajo del Clúster Marítimo Español, que tienen como principal objetivo, el mejorar la competitividad del sector marítimo español, así como desempeñar sus funciones de manera adecuada a la demanda del sector marítimo. Estos grupos de trabajo se crean con el interés de los socios que conforman el Clúster.

Los grupos de trabajo del Clúster Marítimo Español son:

Grupo de trabajo Cold Ironing

Este es un grupo de trabajo dedicado al desarrollo de esta tecnología que propone un ahorro energético en puerto para los buques que atraquen, en su significado se puede entender que es la conexión a tierra de Buques en puertos, para que de esta manera se identifiquen los puntos a mejorar, para poder así reducir los efectos de contaminación que producen los grandes buques de todo tipo. La contaminación puede ser acústica como ambiental, lo que se trata de evitar es que el buque este desde el momento de su atraque que sus motores se encuentren apagados y así no produzca mucho ruido que es dañino para el medio ambiente.

Grupo de trabajo de comunicación

Este grupo de trabajo esta creado para la mejora de la comunicación interna se refiere entre socios y al nivel internacional, esta claro que los clústeres tratan de unir ideas e información, pero resulta difícil que los socios los cuales desempeñan sus debidos cargos en sus empresas, por lo general no tienen tiempo de correlacionarse con sus similares dedicados al mismo sector se pongan en contacto entre si, este grupo de trabajo trata de aligerar esta barrera, reuniéndolos en diferentes ocasiones para discutir temas variados.

Este grupo se dedica también a la publicación de un boletín mensual con diferentes noticias del sector que se consideran importantes, esta vía resulta muy importante para el crecimiento y la unión de los diferentes socios que forman parte del clúster.

Grupo de trabajo de Defensa y Seguridad

Se encarga de proponer nuevas tecnologías y servicios que puedan mejorar la seguridad y defensa al nivel nacional, siempre tratando de identificar problemáticas, necesidades y oportunidades, varias empresas dedicadas a la seguridad se encuentran asociadas al Clúster por lo tanto es importante que de la creación de este grupo de trabajo, dándole un espacio el cual puedan discutir y analizar las estrategias sobre este subsector.

Grupo de trabajo de eficiencia energética

La eficiencia energética, como siempre es necesaria en este sector la creación de este grupo de trabajo fue considerada de manera inmediata, ya que el abaratamiento de costes y ahorro energético en el sector marítimo es un punto muy importante. Este grupo de trabajo busca alianzas entre diferentes empresas, para que de esta manera se desarrollen proyectos al nivel mundial que favorezcan este sector, también este grupo de encarga de hacer seguimiento de nuevas legislaciones que traten sobre temas energéticos en el territorio Español y al nivel de la Unión Europea, para que se puedan analizar y llegar a conclusiones si es favorable para el sector empresarial o no.

Grupo de trabajo de Formación

Este grupo se encarga de identificar que puestos hacen falta en el sector marítimo, o que formación deben de tener los diferentes empleados que laboran en este sector. Trata siempre de mejorar la formación , de esta manera se dio creación a una base de datos en donde se encuentran mas de 600 cursos los cuales son brindados por los diferentes centros educativos que esta asociados al clúster. Es necesario que en este grupo de trabajo haya un constante análisis de las necesidades de formación que las empresas marítimas necesitan.

Grupo de trabajo de Innovación, industrialización e internacionalización

La innovación es una constante para el clúster, ya que abre la puerta a nuevas ideas para la mejora del sector marítimo en sus diferentes subsectores. Los proyectos I+D+I, que significa Investigación, Desarrollo y innovación, tienen la oportunidad de ser oídos en este grupo de trabajo, para que de esta manera sean impulsados. Este grupo de trabajo busca la posibilidad de que haya una financiación o se encuentren fuentes para poder llevar a cabo proyectos, con la ayuda del Estado o la empresa privada.

Grupo de trabajo de medioambiente y sostenibilidad

La importancia que tienen nuestros mares y océanos los cuales nos conectan al nivel mundial, es importante que se desarrollen actividades encaminadas a su conservación, resulta necesario que haya un grupo de trabajo dedicado a continuar con las políticas y programas de protección medioambiental. Varias empresas dedicadas a luchar contra el cambio climático implementando nuevas estrategias para conservación de la mar. El clúster marítimo español esta comprometido con la sostenibilidad del medio ambiente marino, por lo que trata de que se cumpla con los estándares y requerimientos medioambientales.

Grupo de trabajo de Prevención de riesgos laborales en la pesca y el sector naval y Recursos Humanos

Sabemos que en el ámbito marítimo, el riesgo laboral es una problemática ya que los empleados están expuestos a muchos peligros y nos referimos al sector de la pesca y al sector naval. El objetivo de este grupo de trabajo es crear políticas las cuales prevean los accidentes en este sector, se crean diferentes informes estadísticos los cuales se pueda analizar si ha habido disminución o aumento en los incidentes. También crean diferentes reuniones con los encargados de departamentos de recursos humanos a través de sus socios, y de esta manera discuten diversos problemas que aquejan a este subsector.

Grupo de trabajo de Seguros Marítimos

Los seguros en el sector marítimo es tan importante que resulta, como objetivo primordial del Clúster marítimo español, dar respuesta a este sector y encontrar una sincronía entre los diferentes subsectores en los cuales participa el CME.

Grupo de trabajo de Transporte, Logística y Combustible

la mejora de este sector es sumamente importante para el progreso de cualquier país, es importante que se reconozca que la logística es un sector que siempre puede ser mejorado, el objetivo del clúster marítimo español también es la explotación adecuada de los puertos españoles y la mejora de los servicios y el precio del bunkering. Acatar las reglas sobre reducción de de emisiones de gases que dañan el medio ambiente.

Grupo de trabajo de Turismo Náutico

Este grupo esta dedicado al turismo como la mismo palabra lo indica, tiene como objetivo determinar las necesidades de este subsector. Como desarrollar de manera adecuada el turismo al nivel nacional.

Grupo de trabajo de Normalización

La normalización es la creación de una legislación y normativa del sector marítimo, que es consensuada previamente por los socios. La normalización crea buenas practicas empresariales que anteriormente han dado resultado y se ponen en practica para su desarrollo efectivo.

Grupo de trabajo de emprendedores

Esta creado para facilitar el acceso a fondos a entidades del sector que buscan financiación de proyectos que sean para el avance tecnológico. Este grupo también propone nuevos proyectos y planes de trabajo.

Grupo de trabajo de Energía Eólica Marina

La energía eólica marina es una respuesta para el ahorro energético, que se a estado impulsando de manera repetitiva los últimos

Grupo de trabajo de Off Shore

Este grupo está dedicado al desarrollo de todas las tecnologías offshore y sus avances, como este subsector es poco convencional lo que se trata de realizar es una labor de divulgación como un posible negocio.

El mecanismo por el cual resulta efectivo el funcionamiento de los grupos de trabajo, es que posterior al desarrollo de la actividad, la secretaria del clúster realiza un acta oficial la cual es un documento, el cual funciona a modo de recopilación y resumen de los temas discutidos en el grupo de trabajo. En esta Acta deben aparecer la fecha la cual es citada la reunión, como título principal el tema a tratar por parte de los exponentes, un listado con los participantes y asistentes, redactando cada intervención realizada por los asistentes, luego esta acta de ser aprobada por un superior, se realiza la publicación.

En el clúster marítimo Iberoamericano es difícil pensar en estas iniciativas, ya que los socios estarán en sus debidos países y regiones, esta claro que será difícil llevar a cabo diferentes reuniones de este tipo, ya que los grupos de trabajo por lo general se reúnen una vez cada mes o trimestralmente. Es importante que al momento de la incorporación del clúster se haga inclusión de empresas multinacionales, las cuales tienen sedes en diferentes partes del continente americano, para que de esta manera la presencia sea mas constante al momento de realizar diferentes reuniones. La problemática que surge del distanciamiento de los socios, es una tarea difícil, lo importante es mantener la unión y su vez permanecer en contacto. Como solución a este problema, proponemos, las reuniones deban realizarse en los países donde se encuentre la mayoría de socios pertenecientes al clúster para que de esta manera, no se pierda el contacto, a su vez se mantengan los grupos de trabajo activos.

También como alternativa a la problemática podemos optar por que los diferentes grupos de trabajo desarrollen actividades en determinados países de acuerdo a las necesidades de la región, anteriormente hemos mencionado la posible instauración de clústeres

regionales los cuales pueden conformar una zona geográfica, por ejemplo podemos decir que de haber una existencia de un Clúster del caribe, que este conformado por países pertenecientes a esta región y de acuerdo a la ubicación se realizará grupos de trabajo. Los otros países que así lo deseen pueden pertenecer a estos grupos de trabajo. Puede darse la posibilidad de que la línea de negocio de ciertos tipos de empresas pertenecientes a países del sur tengan interés en las actividades desarrolladas en esta región.

VII POSIBLES GRUPOS DE TRABAJO PARA EL CLÚSTER MARÍTIMO IBEROAMERICANO CMI CLÚSTER AZUL

Siguiendo la base del clúster marítimo Español, debemos reconocer que estos, dieron inicio a los grupos de trabajo según la demanda de los socios, al momento que los socios se unen al clúster van aportando nuevas ideas y demandas las cuales se van tomando en cuenta para la creación de un grupo de trabajo. Anteriormente hemos hecho un análisis de los diferentes subsectores los cuales necesitan mejorar en Iberoamérica, en base a información recabada en nuestra investigación.

Actualmente el clúster Marítimo Español cuenta con 112 miembros los cuales representan a empresas muy importante de este país. Los clúster se deben a sus socios ya que como hemos mencionado anteriormente ellos representan el motor que impulsa al avance. Como los grupos de trabajo son propuestos por los socios y no son impuestos por el clúster esta claro que tengan un gran interés sobre la temática de la cual se desarrolla el grupo y esto le dan un valor agregado a su actividad, manteniéndose constantemente informados.

El sector latinoamericano tiene diferentes necesidades, al momento de la fundación del Clúster marítimo iberoamericano, es necesario que los socios fundadores tengan un punto de partida por el cual debe tomar el clúster siguiendo sus necesidades, estas no deben de ser impuestas sino siempre deben ser sugeridas, para luego ser llevadas a un consenso en el cual los socios generales decidan sobre la necesidad de los grupos de trabajo sugeridos anteriormente.

Debe establecerse un proceso predeterminado por el cual se estudie a manera de proyecto, la creación de los diferentes grupos de trabajo del clúster, esta claro que esta actividad no esta preestablecida en los estatutos lo cual es opcional, pero a nuestro parecer lo consideramos casi obligatorio ya que como hemos mencionado anteriormente esto constituye el motor del funcionamiento principal.

Entre los grupos de trabajo que creemos que serían importante para el clúster marítimo Iberoamericano, es necesario que se realice un grupo de logística y transporte, mencionados estos dos campos, porque el desempeño de los puertos latinoamericanos en comparación a los Europeos, es muy bajo. La innovación en los puertos ha tenido un avance importante en los últimos dos años pero, la mejora de la infraestructura de los puertos latinoamericanos tiene que ir de la mano de unas políticas y un funcionamiento interno optimo, como hemos mencionado los puertos europeos tienen infraestructuras de primer mundo y también mecanismos que aceleran el proceso burocrático en muchas ocasiones, es preciso que el enfoque de este grupo de trabajo sea en esta dirección.

Un grupo de trabajo de formación en el clúster marítimo Iberoamericano es vital para su desarrollo, los centros educativos de toda esta región deben trabajar en conjunto para mejorar la competitividad tanto de la gente de mar, como de las empresas que brindan servicios auxiliares y de empresas dedicada al transporte de mercancías. Los convenios con las universidades de Europa y nos referimos a Portugal o España, deben de ser un objetivo a mediano plazo para el perfecto desarrollo del Clúster. Los cursos de capacitación de personal en Iberoamérica debe ir mejorando gradualmente con una visión a futuro.

Entres los diversos grupos de trabajo que podrían tomarse en cuenta para el clúster Marítimo Iberoamericano, el dedicado al medioambiente y energía, este es un problema que afecta a la zona, ya que no se toma en cuenta el impacto ambiental en ciertas actividades que conforman esta región, es necesario que en este grupo de trabajo se desarrollen los mecanismos necesarios para simplificar los niveles emisión de CO2 en los

países iberoamericanos. También mencionamos energía, porque se deben tomar en consideración energías limpias que sean amigables con el medio ambiente, como por ejemplo el GNL, sistema que ha sido desarrollado en España, los combustibles alternativos y limpios deben usarse en esta zona, y el poner en conciencia a los empresarios armadores de buques de esta zona.

VIII PUERTOS LATINOAMERICANOS Y SUS PRINCIPALES PUNTOS DÉBILES

La mayor parte de las ciudades Latinoamericanas costeras, han sido fundadas gracias a su constante actividad portuaria desde los tiempos de la Colonización, mas de treinta puertos pertenecientes a esta zona, han logrado ser a través de los años un punto a favor de la economía en sus respectivos países.

El manejo de los productos al nivel latinoamericano, en especifico en la zona centroamericana debe mejorar de manera inmediata, al momento del transito de los productos, mediante el mar puede ser sumamente rápido, pero la falta de infraestructura ferroviaria y vial, dificulta la redistribución de los productos que son importados a los determinados países.

Sector logístico de Latinoamérica

Los puntos, los cuales pueden favorecer a los países latinoamericanos, es la falta de formación por parte del personal de trabajo en este sector y también la actualización del sector. El día a día de este sector es un cambio constante ya que la información y las noticias del sector suelen ser muy cambiantes, el negocio al nivel mundial es muy rápido y dependiendo de que sub-área del sector marítimo se requiera nuevas formaciones, es uno de las debilidades que componen este continente.

El problema que afronta constante mente este sector, es la calidad del servicio brindado por las entidades portuarias o empresas que brindan el servicio en este sector, el tiempo

de manejo de la carga en puerto resulta muy difícil para su movilización, ya que la infraestructura debe seguir enfrentando muchos cambios de acuerdo al tamaño de la carga y el volumen, por el constante aumento del tamaño de los buques hoy en día, resulta muy difícil favorecer las necesidades de un mercado que va en constante avance hacia nuevas tecnologías.

La política del Just-in-time, en el enfoque de la reducción de tiempos, en nuestro caso en el manejo de la carga es necesario reconocer y reducir el tiempo en el cual la carga llega a puerto y al momento que se monte la carga para su distribución en su determinado país, provoca un gran reto. Debemos saber que desacuerdo al tipo de carga pueda tomar más tiempo descarga.

Es preciso que se realice el estudio del tiempo que resulta una variable clave. Cuando se trata del concepto just-in-time, se debe hacer mención inmediata a la calidad y el servicio el cual se brinda, nuestro caso es importante reconocer que solo se trata del servicio es uno de los defectos que tienen los diferentes puertos en el sector latinoamericano, por eso es preciso comentar la incorporación de un grupo de trabajo que fortalezca el sector logístico, imitando lo mas parecido al que lleva de nombre GT transporte, Logística y Combustible, el cual es *“Creado para mejorar la competitividad del sector marítimo español en particular en cuestiones referentes a los servicios portuarios, bunkering y otros costes portuarios así como para fomentar la aplicación del GNL como combustible en los Buques”*. Como lo indica en la memoria de actividad del CME (Clúster Marítimo Español). Esto serviría como un soporte para la mejora en la cadena de servicio, y como un foro en el cual exista una solución.

¿Quién Conformar este grupo de trabajo?

En el sector latinoamericano, es necesario que se realice el estudio de los puertos con mejor funcionamiento en el sector logístico, de manejo de la carga en puerto. En este caso es el puerto de Santos en Brasil, que cual según el CEPAL (Comisión Económica

para América Latina y el Caribe) , tiene el puesto numero uno en TEU transportados en 2016, a pesar de que disminuyo el transporte 0,9%, que vendrían siendo unos 47,5 millones de TEU.

Analizando el avance de este puerto, nos dimos cuenta que va en conjunto con la finalización de obras de la ampliación del Canal de Panamá, que se estuvo previsto, se realizo una habilitación para poder recibir buques de mayor porte y que puedan circular por la costa brasileña y por ende los propietarios ampliaron y reforzaron sus puertos, profundizar los sitios de atraque y adquirir grúas mas grandes para el manejo de mercancía en contenedores, sabiendo que a mayor manga, mayor capacidad de carga por ende las grúas porticas requieren ser renovadas, para un mejor funcionamiento logístico de la mercancía.

Dentro de la renovación de estos puertos va en conjunto, con las vías de transporte con fácil accesibilidad que tengan lo necesario para satisfacer la necesidad de contenedores que entran y salen durante el día. El modelo a nivel mundial en el sector logístico es el Alemán, según un estudio que realiza el Banco Mundial, la mejor infraestructura portuaria la tiene los puertos de Bremen, Hamburgo y Bremerhaven, que tienen un funcionamiento al mejor nivel de primer mundo, de los cuales son calificados en el índice de desempeño de 4,17 sobre 5, el banco mundial toma en cuenta diferentes ítems como procesos aduaneros, índice de conectividad en envíos y calidad de infraestructura, en estos campos los puertos calificaron con índices sumamente altos, la construcción de carreteras durante la historia en Alemania le ha dado un punto a favor, ya que con de 12 mil kilómetros de autopistas y un total de 40 mil kilómetros de carretera en todo el territorio Alemán, es posible conectar el envío y exportaciones de diferentes productos. Debemos reconocer que los diferentes puntos débiles en América Latina, son la falta de infraestructura tanto vial, ferroviaria que contienen estos países Europeo, que son un modelo a seguir.

El sector aduanero en cualquier País de América Latina, resulta un verdadero problema ya que la importación de ciertos productos están restringidos y la imposición de aranceles de

diferentes países resulta difícil, ya que la tasa va en aumento o disminución de acuerdo con la disponibilidad del producto en el determinado país, lo necesario sería que este determinado grupo de trabajo existe el consenso entre empresas importadoras y agentes aduaneros, para la mejora de los procesos de importación, y de esta manera se disminuya el tiempo de transportar determinada mercancía y llegue a su destinatario de manera rápida y efectiva brindando una mejor calidad.

Una de los puntos a favor son los tratados Libre y comercio, los cuales mejoran el proceso de importación de ciertos productos se llega a un determinado acuerdo.

El funcionamiento de estos grupos de trabajo consiste en que se realicen reuniones periódicamente, para discutir problemas que aquejan a la comunidad empresarial.

IX CONTAMINACIÓN AMBIENTAL EN PUERTOS LATINOAMERICANOS

Como sabemos los puertos Europeos y la legislación marítima europea, se toma muy en consideración la contaminación ambiental ya que es un factor sumamente importante. Sabemos que la leyes en materia ambiental. Dentro de los determinados grupos de trabajo de los cuales conforman el CME (Clúster Marítimo Español), esta el denominado Cold Ironing, consideramos que antes de iniciar debemos definir este concepto, el cual su traducción literal, vendría siendo el planchado en frío o conexión a tierra, que consiste en un proceso el cual el buque al momento de llegar a puerto se le proporciona energía eléctrica desde tierra a un buque el cual se encuentra atracado mientras que sus motores principales y auxiliares se encuentran apagados, lo que ayuda a todo el sistema de iluminación, refrigeración o calefacción puedan recibir energía eléctrica. Este proceso puede ser muy efectivo para el ahorra de energía y reducir considerablemente la contaminación del puerto y a la capa de ozono.

Es necesario que estos proyectos se lleven a cabo en Latinoamérica, este grupos de trabajo fue creado con el fin de *“Acelerar y favorecer el desarrollo de tecnología y apoyos para dar servicios de Cold Ironing en los puertos Españoles”*. *Su objetivos principales son:*

- *Desarrollo de negocio con base en el Sistema de Cold Ironing “Conexión a tierra de buques en puerto”.*
- *Identificar las soluciones tecnológicas más eficientes para la conexión eléctrica a tierra de los grandes cruceros.*
- *Reducir los efectos de la contaminación tanto acústica como la emisión de gases en las estancias del buque en puerto.*

Debemos reconocer que es necesario que para esta implementación debe existir un grupo dedicado a la innovación de diferentes campos tecnológicos del sector marítimo, para poder de que haya una actuación en conjunto.

El grupo de trabajo el cual se encarga solamente de la innovación, podría ser uno de los puntos a tomar en cuenta cuando se trata mejorar el funcionamiento de los puertos y como evitar la contaminación.

X LAS ZONAS ECA EN LATINOAMÉRICA

Para el Clúster Marítimo Iberoamericano es necesario que se implemente un grupo de trabajo el cual vaya encaminado al control de Emisiones, en el año 2015 se inicio la implementación de este sistema en donde debe haber un contenido máximo de azufre en el petróleo que contiene el combustible de los buques, las zonas que están ya delimitadas son el Canal de la mancha, Mar báltico y el mar del norte, Estados Unidos y Canadá se incorporaron a esta leyes, a las 200 millas desde sus costas, podemos decir que es su zona económica exclusiva. Cuando se trata de Latinoamérica se un proceso muy lento, el cual tomará mas de 8 años en su implementación, el caso en especifico de Chile, está todavía en estudio de las consecuencias económicas y el impacto negativo que esto implica.

XII PUNTOS A FAVOR DE UNIÓN EN EL CLÚSTER MARÍTIMO IBEROAMERICANO

Uno de los puntos de partida que debemos tener en cuenta es la relación que hay entre los países latinoamericanos en el sector marítimo, la existencia de diversas asociaciones, entidades y fundaciones pero en concreto no existe la instauración de un clúster como tal, lo cual sería necesario dar un paso hacia delante en este campo, en cada país es necesario la implementación, esta política es necesaria para el sector marítimo ya que conlleva un avance definitivo.

La adopción del convenio de lastre como legislación

Una década atrás nunca se hubiese pensando que una legislación como esta entrara en vigor, gracias a varios estudios científicos sobre el medio marino, se llegó a la conclusión que el Agua de Lastre, agua utilizada para la estabilización de los buques en la mar, contiene miles de microbios marinos y acuáticos, plantas y animales que son transportados por todo el mundo, el problema yace en que esta agua no tratada sea liberada en los puertos de destino, desestabiliza el ecosistema marino con la posibilidad de introducir nuevas especies que sean invasivas. Durante la historia, estas invasiones han aparecido, sin que los científicos pudiesen identificar la problemática.

Este convenio internacional impulsado la OMI, el cual trata sobre la gestión de esta agua que son perjudiciales para el medio ambiente. Entro en vigor en Septiembre de 2017, luego de 12 meses de que Panamá Junto con Finlandia ratificaron el convenio al ser el 35% de la flota marítima mundial.

El clúster Marítimo iberoamericano, entraría en acción de manera informativa y funcionando como foro para las dudas sobre la legislación y también para apoyar y generar opiniones acerca de este convenio y provocar un mejor entendimiento de los países los cuales no son parte del mismo, exhortarles a que se adhieran.

Este punto el cual mencionamos, puede provocar la creación de un grupo de trabajo, el cual se trata sobre los temas de legislación al nivel internacional tanto al nivel latinoamericano, como Iberoamericano. Que en definitiva es necesario para que este completamente informado de la legislación que es constante cambiante en el sector marítimo, con sistemas medio ambientales mas rígidos.

Tenemos que reconocer de que los países latinoamericanos, deben tener una mejor perspectiva sobre el medio ambiente y las consecuencias que llevan ciertas actuaciones en esta región. Es necesario crear conciencia, y la mejor vía es mediante el Clúster marítimo Iberoamericano que tiene que tomar un paso adelante en este sector que poco a poco va tomando mas auge.

XII ENTIDADES PÚBLICAS DEDICADAS AL SECTOR MARÍTIMO Y LA CREACIÓN DE LA POLÍTICA MARÍTIMA

La política marítima integrada es concepto que nace de la idea de la obtención beneficios de los mares y océanos que no tengan repercusiones hacia el medio ambiente y el hábitat marina, esta política abarca todos los campos que envuelven el sector marítimo. Una política adoptada por la Unión Europea que empieza a tomar forma desde el año 2005, el cual el cambio climático se toma mas en consideración por parte del parlamento Europeo. El PMI abarca una serie de campos que son muy diversos, entre los mas importante se encuentra la Pesca, la Acuicultura y transporte, nunca olvidando tampoco las investigaciones sobre el entorno marino, la construcción naval que es uno de los puntos fuertes de esta región.

En comparación al sistema latinoamericano, es necesario tomar como punto de partida la existencia de una entidad la cual tenga similitud de funciones, las relaciones resultan ser un poco distintas al momento de la creación de una política verdaderamente integrada, ya que varios países de esta región tienen diferentes tipos de recursos naturales y marinos distintos.

Para que en Latinoamérica haya una Política marítima integrada, es un proceso que lleva años pero que debe realizarse, con la fundación del clúster marítimo Iberoamericano, este puede ser uno de los pasos para dar inicio, ya siendo instaurado por el clúster marítimo Español, teniendo presencia importante en la Unión Europea se tiene la posibilidad de crear proyecto con similitudes y aportando siempre adecuaciones conforme a las necesidades de los países latinoamericanos.

XIII VÍNCULO ENTRE LA EMPRESA PRIVADA Y LAS ENTIDADES PÚBLICAS EN PAÍSES LATINOAMERICANOS Y EN EUROPA

El sector marítimo, generalmente esta enfocado en la empresa privada que se dedican a explotar y sacarle provecho a los recursos que la mar brinda, por otro lado las entidades publicas que ejercen su jurisdicción correspondiente en los países que conforman la región latinoamericana tiene la tarea en conjunto de llevar a cabo el consenso para que de esta manera se cree una política marítima adecuada a las verdaderas necesidades del sector, y de esta manera ejecutar acciones que vayan a favorecer el sector marítimo en general.

Por otro lado en Europa vemos que ya desde hace mucho tiempo el estado se ha visto muy involucrado en el sector marítimo, haciendo cada vez mas estrecha la relación entre el Estado y la empresa privadas en conjunto con asociaciones. Este el objetivo el cual debe llegar la Región Latinoamericana, ya que ha habido respuesta positiva.

XIV CLÚSTER IBEROAMERICANO

Entre los nuevos desarrollos del clúster marítimo español, está la creación de un clúster iberoamericano, es un proyecto muy prometedor y con muy buenas expectativas ya que busca unificar las diferentes empresas de latino-américa. Se perfila que para el presente año se constituya este clúster con la participación de varias empresas del sector privado en Iberoamérica como son el caso de Colombia, Chile, Argentina, Brasil, México, Perú entre otros, en el momento que esto se lleve a cabo, las actividades no se harán esperar

ya que se varios proyectos buscan fomentar la negociaciones, la transmisión de experiencias entre las partes es positivo ya que genera un avance en la economía.

Unión Iberoamericana con el Clúster Marítimo Español

Es necesario llevar un análisis de todos los países que son candidatos y que han mostrado un interés real en participar de Clúster Iberoamericano, de esta manera resulta mas fácil crear una relación con estos países algunos en vías de desarrollo y otros con una industria marítima ya establecida que a su vez necesita ser reforzada en muchas áreas que afectan su sector en particular.

Para iniciar la unificación del sector es importante tomar en cuenta que no resulta fácil lograr un acuerdo de unión con diferentes países los cuales tienen culturas y costumbres diferentes. Se debe comenzar por ponerse en contacto con las diferentes Asociaciones, Fundaciones, Ligas, Federaciones, las cuales se dediquen a los diferentes subsectores del ámbito marítimo. Como ejemplo podemos mencionar (CIANAM) cámara interamericana de asociaciones nacionales de agentes marítimos. Las cámaras tiene una función diferente a lo que se dedica un clúster, ya que trata casos solo de una profesión la cual tenemos como ejemplo que son los Agentes Marítimos, los cuales pueden ser Brokers, Consignatarios de buques, Operativos etc. Para dar inicio a la unificación es preciso entender que los fundamentos los cuales inicia el Clúster Marítimo Iberoamericano, tomando el riesgo que desde el inicio no existen Clústeres en esta región geográfica. Podemos mencionar que dentro de las funciones de Esta Cámara esta diferentes países como Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Estados Unidos, Méjico, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

Nuestro punto a favor es que el clúster será flexible con la admisión de las diferentes entidades ya que lo primordial para la creación es que haya un buen numero de socios que estén comprometidos a cumplir el objetivo principal del Clúster.

“El objeto fundamental de la Cámara es -de acuerdo a sus Estatutos- promover, en armonía con los más altos intereses interamericanos, los derechos e intereses de los

Agentes Marítimos y del transporte por vía acuática, así como del comercio marítimo internacional y de la actividad marítimo portuaria”.

Podemos ver que los objetivos de esta Asociación son claros y que la función la cual ellos desempeñan engloba una de las tantas que pueden ser parte del Clúster Iberoamericano.

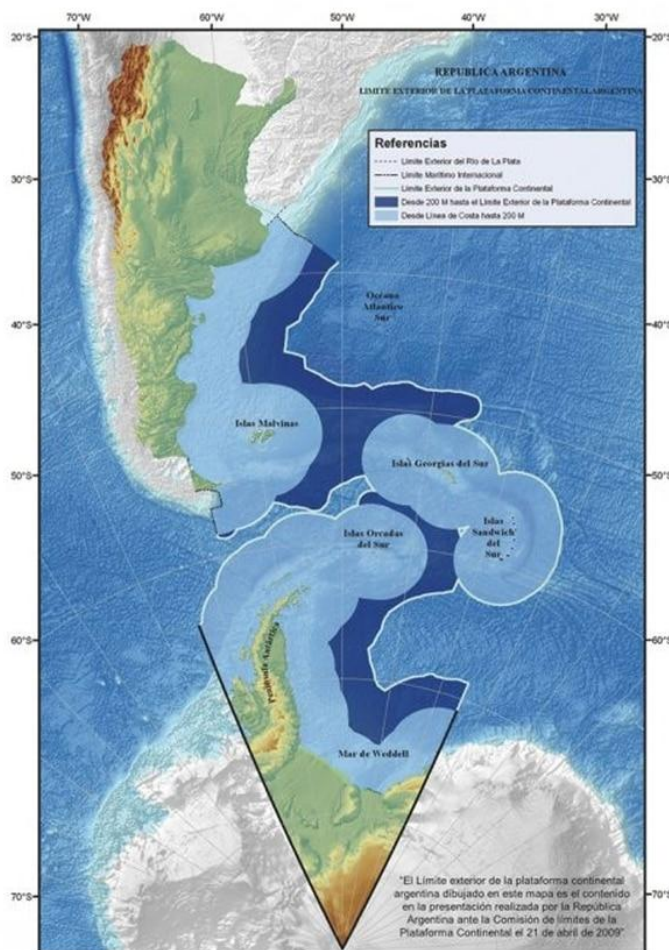
“Otro objetivo de nuestra Cámara será promover en obras de infraestructura, que faciliten al desarrollo del comercio marítimo en la región, como así también de todos los emprendimientos logísticos vinculados a transporte marítimo y los puertos, participando activamente en todos los proyectos que estén relacionados a estos fines”.

“Es nuestra clara intención integrar a los demás países de Latinoamérica, a fin de lograr que nuestra región sea competitiva con el resto del mundo, promover y defender el comercio marítimo con el mayor grado de eficacia posible para amplio beneficio del sector, bregando por el buen funcionamiento del transporte y servicios conexos de la región”.

La estrategia fundamental, que debemos tomar son el contacto con estas diferentes asociaciones e ir determinando, los países que están interesados, esta el claro ejemplo de Chile el cual se encuentra en la etapa de creación del Clúster Marítimo Chileno, y a su vez su adhesión al Clúster Marítimo Iberoamericano.

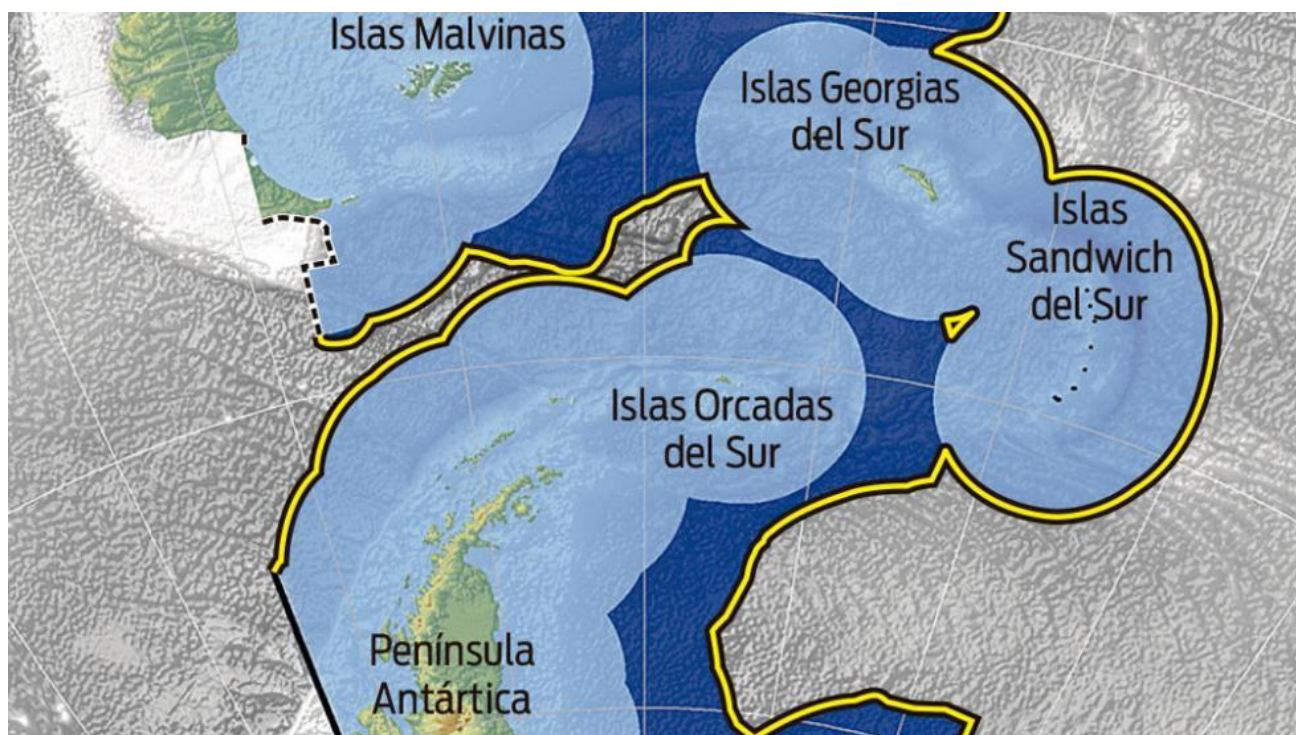
El caso de argentina resulta muy peculiar ya que en la actualidad, solicitaron a la comisión de Límites de la Plataforma Continental de la ONU extender su plataforma continental, lo cual consiguieron

Proyecto Clúster Marítimo Iberoamericano- Clúster
Josué Nun Tuñón Alderete



en 2016, y aumentaron 1,633 kilómetros cuadrados, situación que los coloca en la lupa, ya que en su momento se tenía restringido la exploración del subsuelo más allá de 200 metros de profundidad, ahora el objetivo principal es encontrar fuentes de recursos naturales necesarios para el enriquecimiento del país y a su vez de la zona, para esto es importante mencionar que la relación que tiene esta extensión con el mundo marítimo es muy estrecha.

Vista de la perspectiva global, que se extiende hasta la península antártica.



Islas que extienden su plataforma continental acercamiento

El sector Off-Shore, en España cuenta con la plataforma tecnológica marítima, la cual facilita y orienta sobre las nuevas tendencias e impulsa a que se siga con la investigación, para que de esta manera se innove en el sector marítimo, podría ser de mucha ayuda la implementación y crear el vínculo entre muchas empresas dedicadas a las investigación del sector Off-shore. El principal necesidad que se ve a ligera vista, es que el sector marítimo argentino, necesita de la investigación de sus mares, por lo cual la instalación de posibles plataformas marinas que se dediquen a la extracción de recursos naturales vitales para el desarrollo y enriquecimiento de la zona.

En el clúster marítimo español cuenta con un grupo dedicado a la reorientación del sector marítimo tradicional hacia este sector que es emergente al nivel mundial, y que resulta costoso pero a futuro puede resultar muy beneficioso. La formación del personal en este sector refiriéndonos hacia futuro puede resultar un problema ya que no esta desarrollado de la manera adecuada, y el clúster marítimo iberoamericano, imitando los denominados grupos de trabajo que posee el clúster marítimo español entre estos el de formación, puede ser tomado como un modelo a seguir ya que ante la posible demanda de ingenieros en este sector puede resultar necesario el impulso a que se integren futuros empleados que cambien el sector Off-shore argentino.

La renovación de puertos al nivel Latinoamericano, no es una casualidad ya que gracias a la ampliación del Canal de Panamá, y por ende el aumento del tamaño de los buques mercantes resulta muy importante y necesario para el crecimiento al nivel iberoamericano, tenemos países como Colombia, Perú y Panamá, los cuales se están dotando de nuevas infraestructuras capaces rellenar los altos requisitos que se demandan al nivel internacional.

México, esta realizando una restructuración de sus distintos puertos, en los últimos años se han concluido una serie de proyectos tales como una terminal especializada en contenedores I y II de Lázaro Cárdenas ubicada en el Estado de Michoacán en la costa del pacifico, la terminal de usos múltiples de Manzanillo en el Estado de Colima en el Pacifico que es uno de los principales puertos de entrada de carga de contenedores, marcando en las estadísticas entre los primeros puertos latinoamericanos con mas carga.



Puerto de manzanillo, Estado de Colima.

El sector dedicado a la construcción Naval ha estado en una paralización ya que no hay demanda ni cartera de construcción a futuro pero esta la excepción, de algunos Astilleros Mexicanos, los diques de Puerto Progreso ubicado en Yucatán, la empresa Diques Peninsulares (DIPENSA), invirtió 44 millones de dólares en la construcción de un astillero.

La mayoría de astilleros en este sector están dedicados al mantenimiento. Una inversión importante se ha realizado con México que busca construir uno de los astilleros más modernos de América Latina, en donde se tiene como objetivo principal de ensamblar equipo y partes de



embarcaciones petroleras.

Proyecto de Puerto Progreso, Península de Yucatán, México.



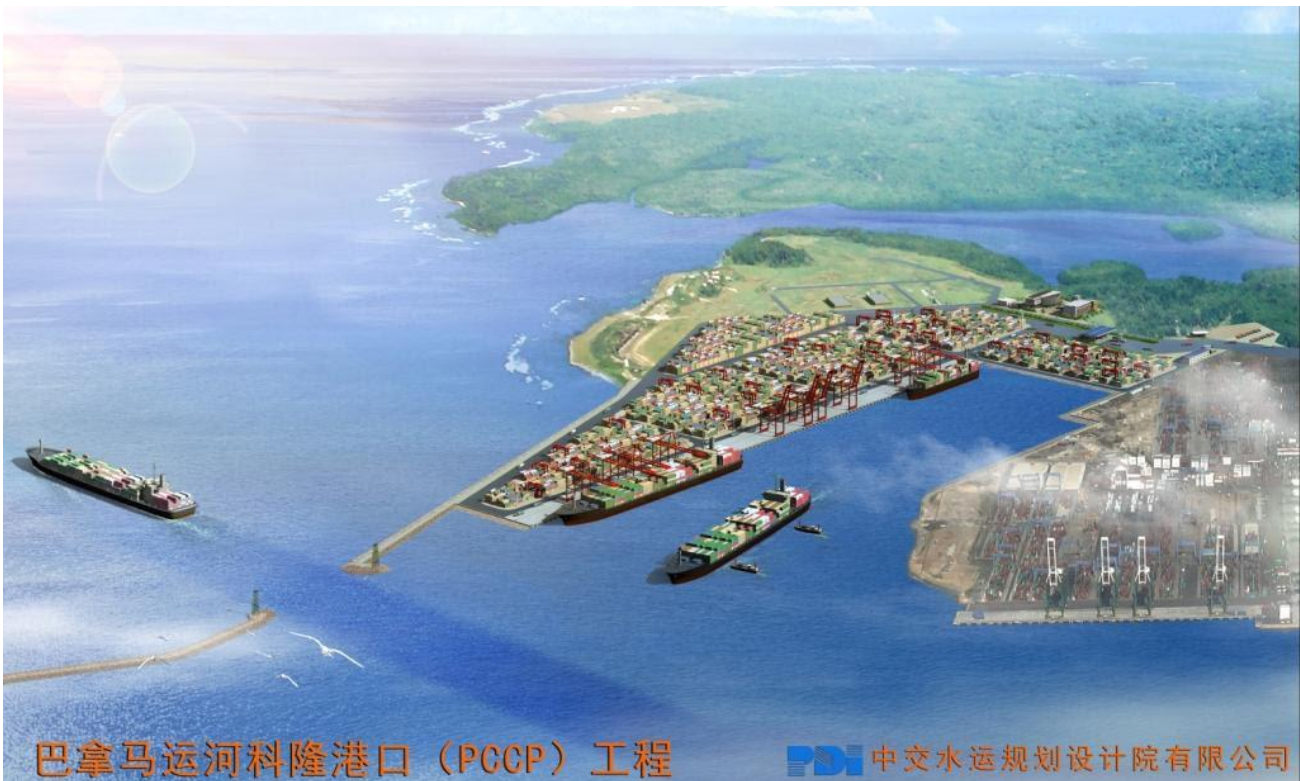
Diques flotantes de Puerto Progreso, Península de Yucatán, México.

República Dominicana, es un país que posee una ubicación privilegiada y tiene un desarrollo portuario importante, tenemos que mencionar el Puerto Caucedo es una zona multimodal y de terminal de transporte que se ha convertido en un Hub de operaciones portuarias. Entre otros proyectos los cuales se desarrollan esta el Gas Natural Licuado, mejor conocido por sus siglas GNL , a través de la empresa de origen Norteamericano AES, la cual ha realizado una inversión importante en República Dominicana, para que se construyera un puerto para distribución de GNL y para consumo interno del país, construyendo un gasoducto hasta la ciudad principal que es Santo Domingo.



Puerto AES Andrés, ubicado en Andrés Boca Chica en Santo Domingo.

El Caso de Panamá, se dio inicio a la construcción de un nuevo puerto en Cristóbal perteneciente a la costa atlántica, lo cual aumentara exponencialmente el transito de contenedores en esta área y a su vez se ha dado inicio a la construcción de una planta de Gas natural licuado, sector el cual España a desarrollado por muchos años, es interesante lo importante que puede resultar siendo la primera en Centroamérica a desarrollar este proyecto.



Proyecto de construcción, Margarita Colón.



Proyecto Clúster Marítimo Iberoamericano- Clúster Azul
Josué Nun Tuñón Alderete

Proyecto de Planta de GNL en Isla Telfers, en Colón Panamá, destinada que se concluya con su construcción de su primera fase en 2018 y su segunda en 2019.

El inicio de las relaciones con la República Popular de China con Panamá, va a ser un gran avance en la economía panameña, en las negociaciones realizadas están el proyecto de construcción de vías ferroviarias desde la ciudad de Panamá hasta la provincia de Chiriquí, estas vías se construirán tanto para cargas y pasajeros. Lo que nos interesa en nuestra materia es el transporte de carga proveniente de las otras provincias teniendo una mayor conectividad.

El clúster marítimo Iberoamericano, sería de gran ayuda ya que los socios provenientes del clúster marítimo español, poseen vasta experiencia en el campo multimodal, en el cual incluye el transporte de mercancía mediante tren. A parte los buques abanderados con pabellón Panameño, podrán optar por una tasa preferencial y de esta manera haya un aumento de los buques que quieran pertenecer al registro Panameño.

Colombia por otro lado ha realizado una renovación es sus puertos de Cartagena muy importante cubriendo la demanda de las nuevas naves provenientes del pacifico al igual que el puerto de barranquilla y buenaventura están teniendo cambios significativos en la infraestructura para un mejor desempeño y operatividad.



Puerto de Barranquilla, actualmente posee la capacidad total de 2,890 TEUS, este puerto también está dedicado a la carga general, tiene 35,000 M2, una bodega prefabricada de 2000 M2, para la consolidación de los contenedores. Actualmente la reconocida empresa Hamburg Süd ha trasladado su sede del caribe a este puerto.



Puerto de Buenaventura actualmente tiene una capacidad de soportar la demanda de 650,000 contenedores TEUs.

Chile, es uno de los países que más interesado está en la constitución de un clúster marítimo iberoamericano, previamente se han realizado reuniones con el Clúster marítimo Español, en la cual se tocaron temas relacionados a la pesca, estuvo presentes entidades representativas del sector. Actualmente Chile posee una cantidad de proyectos en marcha, la renovación portuaria de diversos puertos tales como el de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo entre otros.

En su mayoría el problema al cual se enfrentan en estos puertos es el difícil acceso vial, resulta muy difícil la salida y entrada de equipo pesado que transporta en su mayoría contenedores, se tiene proyectado que se actualice el sistema ferroviario como una alternativa, como respuesta a la problemática. En específico el puerto de Arica, es el encargado del manejo de toda la mercancía destinada para Bolivia, y parte de este puerto es administrado por el Gobierno Peruano.

Se perfila que el crecimiento portuario aumente en su productividad 6% cada año de acuerdo a lo estipulado en el Plan de desarrollo portuario, documento oficial creado por la subsecretaría de transporte de Chile.



Puerto de Arica, Chile

Unos de los casos curiosos, son el de Bolivia trata de no depender de los Puertos Chilenos. La Hidro-vía Paraná- Paraguay, abre la puerta a un conjunto de puerto conectados por el Río Paraguay, conformando un Canal, el cual puedan pasar buques de gran Calado durante todo el año, el proyecto involucra la participación de los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Bolivia Conecta con el puerto de Santa Cruz. La ventaja que tiene esta unificación, es que las vías fluviales son completamente natural y no es necesario un sistemas de esclusas para poder compensar el desnivel.

Los Objetivos principales son el mejoramiento de la Navegabilidad, mejorar la infraestructura de los puertos de esta ruta para que de esta manera sea más fácil la carga y descarga. Las ventajas que provee este proyecto es el ahorro energético y lo amigable que es con el medioambiente la navegación, el abaratamiento de costes de trasporte resulta sumamente importante. Según estudios realizados el transporte de bajada es por

la cuenca es mayor que el de subida, entre los productos más populares se encuentra la soja y sus derivados, resultan los más importante en volumen a transportar por la hidro-vía, los siguen los combustibles y el hierro, el mayor tráfico de subida es el de combustible.

El cabotaje en América latina, es sumamente importante para el tráfico de cargas de diferentes tipos, es una actividad que debe ser costumbre entre los países de la región. El proyecto de la hidro-vía entre estos países de Suramérica genera muchas facilidades para el desarrollo de los comercios internos de cada país, debido a los diferentes recursos naturales que se encuentran en esta área.

Esto solo puede lograrse con el debido consenso entre los diferentes países los cuales, durante mucho tiempo se ha mostrado ciertos pueblos de la región sudamericana, se muestran disconformes con el empleo de la hidro-vía, ya que el dragado que se realiza en el río daña el fondo marino ricos en mucha fauna y flora, el sector pesquero de esta región no está de acuerdo con esta vía; pero algo está claro que el transporte de diferentes productos tales como la soja, el estaño, cereales y demás productos para exportación.



XV CONSTITUCIÓN LEGAL DEL CLÚSTER

El Clúster Marítimo Español está creado bajo la legislación Española, en específico en la ley de Asociaciones, lo cual contiene una serie de requisitos legales los cuales deben seguir las Asociaciones de domicilio Español.

La Base legal del Clúster Iberoamericano sigue la tendencia del Clúster Marítimo Español, para un mejor funcionamiento es necesario que se realicen ciertas modificaciones por el ámbito territorial, ya que el Clúster Iberoamericano será de funcionamiento internacional, en diferentes países de la Latinoamérica. Al momento de dar inicio con el proyecto incorporación es necesario que se analice, los posibles candidatos que formarán parte de esta asociación. Lo que debemos tomar en cuenta es que mientras más países haya más, importante será el conglomerado que conformen el sector.

La denominación del Clúster Marítimo Iberoamericano será la de Clúster Azul, el cual será una asociación sin ánimo de lucro de acuerdo con las leyes de derecho internacional, la asociación de diferentes entidades al nivel internacional no requiere seguir una legislación específica. Antes de dar inicio a la redacción de los Estatutos fue necesario obtener un modelo a seguir que tuviese el ámbito internacional incluyendo a países Iberoamericanos, en nuestro caso utilizamos los Estatutos de FIDALMAR Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales, la cual tiene los mismos principios proyectados al nivel internacional.

El principio de ideación del Clúster Iberoamericano, debe ser una red de Clústeres, pero resulta difícil ya que en América latina no existen clústeres los cuales se desarrollen en el sector marítimo o similar. La táctica más adecuada para la implementación de este sistema es que se llegue primeramente a todas las asociaciones, fundaciones, Cámaras o Federaciones e incluso empresas representativas, las cuales se dediquen al sector marítimo, dentro de nuestra investigación es de suma importancia realizar en contacto con todo tipo entidad que ayude a contactar con los diferentes conglomerados de empresas. De esta manera el Clúster tendría un mejor funcionamiento.

Para el entendimiento de estos estatutos debemos utilizar un periodo transitorio, el cual es un periodo determinado para que los países latinoamericanos incorporen sus debidos clústeres, el encargado de reconocer los diferentes socios es el Comité de Admisión, que funciona como filtro al momento del ingreso de la empresa o entidad interesada que no es un clúster marítimo regional o Nacional, dentro del proceso de ingreso el Comité de Admisión debe determinar si la entidad o empresa interesada es representativa del sector y si cumple con las condiciones las cuales se requiere para ingresar, y debe estar dispuesta a compartir ideas acerca del sector y ser participativo en todas las actividades. Es importante mencionar que los socios deben participar en la mayor cantidad de eventos posible, para dar su opinión acerca del sector en sus diferentes facetas.

Es importante que para la determinación de estos estatutos, de que existan dos tipos de socios los cuales son los siguientes:

Socio Constituyentes o Fundadores, o de Número: se refiere a los socios que formaron parte de la asamblea fundacional, socios los cuales estuvieron presentes al momento de la constitución del Clúster. Los de Número son los que posteriormente a la fundación se adhieren de manera voluntaria. Este socio es un Clúster ya establecido.

Asociado Representativo son los socios los cuales no son clústeres, sino que son entidades representativas del sector o empresas dedicadas al negocio marítimo. Los Asociado de Pleno Derecho, son Clústeres Nacionales y/o Regionales.

Para dar inicio al cuerpo legislativo debemos iniciar por los Estatutos fundacionales, los cuales son los conceptos principales del Clúster, lo cual engloba los objetivos Misión y Visión en el cual se va a desarrollar el proyecto.

ESTATUTOS DEL CLÚSTER IBEROAMERICANO

TÍTULO 1. DENOMINACIÓN, ÁMBITO DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS.

Artículo 1.- Denominación

Con la denominación de “ASOCIACIÓN CLUSTER MARÍTIMO IBEROAMERICANO (CLUSTER AZUL)” (en adelante, la “Asociación”) se constituye una Asociación, sin ánimo de lucro, con personalidad jurídica propia, independiente de los miembros que la constituyen y apolítica, con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, legalizándose en los organismos jurídicos correspondientes en los términos definidos en la Ley y en los presentes Estatutos.

Este artículo nos explica claramente la denominación de la Asociación y el marco legal el cual va a seguir en su desarrollo. Está claro que este tipo de entidades debe dejarse claro que son sin ánimo de lucro, puesto que no se busca sacar provecho comercial ni mucho menos lucrarse. La personalidad jurídica en comparación del clúster marítimo español, son casi las mismas.

La Asociación tiene personalidad jurídica propia con capacidad legal suficiente para la adquisición, posesión y disposición de toda clase de bienes, así como para contraer obligaciones y ejercitar cuantas acciones le correspondan de cualquier carácter, sin más limitaciones que las establecidas en las leyes.

Esta claro que dicha Asociación teniendo personalidad jurídica, puede optar por adquirir propiedades y disponer de bienes, para su mejor funcionamiento.

Artículo 2.- Domicilio, ámbito territorial e idioma

El ámbito de la Asociación es internacional y su jurisdicción se extenderá a todas las Organizaciones y Empresas que sean asociadas. Su sede social se encuentra en calle Príncipe de Vergara, 74, 5ª planta, 28006 en Madrid (España).

El ámbito de territorialidad es internacional, debido a los países los cuales conformarán este clúster, su ubicación será España ya que su Origen y desarrollo se ha dado en este país, pero este artículo está abierto a modificaciones ya que para la facilidad de movilidad de las diferentes entidades, es posible que sea elegido otro país.

Los idiomas oficiales de la Asociación serán el español, inglés y portugués.

Los países que se planifican a futuro que formen parte no son todos de habla Hispánica, la mejor opción es estar abierto a diversos idiomas, por ejemplo el portugués ya que sea posible que Brasil y Portugal tengan presencia en este clúster, también varias islas del Caribe las cuales su primer idioma es el Inglés.

El idioma de trabajo será el español por mayoría y en ocasiones si la Asamblea así lo permite, se utilizarán medios de traducción simultánea en los tres idiomas oficiales, para así facilitar la comunicación entre sus miembros.

La Asociación ejercerá sus actividades en los territorios de los países de aquellos Organismos y Empresas asociadas (países miembros), sin perjuicio de las actuaciones que pueda realizar fuera de éstos en cumplimiento de sus fines asociativos.

Teniendo en cuenta que la Asociación tiene un ámbito internacional y en consecuencia la actividad de la misma podrá desarrollarse en distintos territorios, cada país asociado deberá establecer una delegación nacional y/o regional, que se regirá por el *Reglamento de representación por Delegaciones*.

Artículo 3.- Objetivos

El Clúster Marítimo Iberoamericano nace con la vocación de Impulsar en Iberoamérica el crecimiento y la competitividad de las industrias del mar contribuyendo al crecimiento sostenible y a la generación de empleo y riqueza en la economía de sus países.

La Asociación se crea con el fin impulsar la creación de clústeres marítimos nacionales y/o Regionales en los países iberoamericanos, y de establecer vínculos entre ellos, y a través de estos, entre las empresas, Asociaciones u Organizaciones pertenecientes al sector marítimo iberoamericano, así como de promover el desarrollo del sector marítimo iberoamericano, para potenciar la competitividad de los países miembros de la Asociación.

Los objetivos del clúster marítimo iberoamericano es uno de los puntos de partida mas importantes al momento de su constitución se indica el enfoque el cual se va a desarrollar el clúster, sabemos que el desarrollo de la actividad es el Mar y todos sus recursos naturales siempre teniendo una conciencia con la conservación del medio ambiente.

Para el cumplimiento de estos fines, la Asociación podrá realizar las siguientes actividades:

- Impulsar y defender los intereses generales y horizontales del sector marítimo iberoamericano y por ende sus países de origen, siempre sin menoscabo de los intereses específicos y competencias de los miembros de la Asociación y de los sectores empresariales representados por los mismos, así como distintos foros y clústeres marítimos nacionales y/o regionales que existiesen previamente en Iberoamérica y que se incorporen a esta Asociación.
- Impulsar la creación de clústeres nacionales y/o regionales que puedan constituirse como miembros de la Asociación.
- Promover la buena imagen, la visibilidad y la importancia del sector marítimo en Iberoamérica.
- Aumentar la presencia internacional de la Asociación.
- Ser lugar de encuentro y debate de todos los agentes del sector marítimo iberoamericano.

- Promover la cooperación, la innovación y la capacidad emprendedora con el fin de potenciar, estimular e impulsar el tejido empresarial y la transferencia de conocimiento en el sector marítimo iberoamericano.
- Identificar, aflorar y agrupar intereses que den respuestas a los retos estratégicos competitivos del sector marítimo iberoamericano en su conjunto.
- Facilitar la comunicación entre los países miembros y a su vez a las clústeres nacionales y/o regionales miembros de la Asociación así como entre diferentes segmentos de actividad que constituyen el sector marítimo iberoamericano.

Artículo 4.- Duración

La Asociación se constituye por tiempo indefinido y sólo se disolverá en los casos previstos en el Artículo 19 de los presentes Estatutos.

La duración del clúster siempre esta enfocado a una prolongada duración, pero sabemos que esto depende de la cantidad de socios que estén activos.

Artículo 5.- Periodo Transitorio

Se establece un periodo transitorio hasta la fecha en que se hayan constituido todos los clústeres marítimos correspondientes a los países miembros, que serán finalmente quienes constituyan la Asociación, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 7.

El periodo Transitorio, es un concepto creado especialmente para esta asociación, ya que en Iberoamérica no están constituidos clústeres regionales y nacionales destinados al desarrollo marítimo, el periodo transitorio corresponde a un plazo el cual se les otorga a las diferentes empresas de crear clústeres.

TÍTULO 2. MIEMBROS DE LA ASOCIACIÓN

Artículo 6.- Requisitos para adquirir la condición de asociado

Podrán pertenecer a la Asociación todos aquellos clústeres marítimos nacionales y/o regionales público-privados, sin ánimo de lucro, existentes o de nueva creación, que tengan interés en el desarrollo y cumplimiento de los fines de la Asociación y que serán los representantes de los países miembro una vez finalizado el periodo de transición.

Durante el periodo transitorio, podrán pertenecer a la Asociación todas aquellas asociaciones, empresas, instituciones públicas o privadas y/o entidades jurídico-privadas sin ánimo de lucro, que sean representativas del sector marítimo en su ámbito regional y que tengan interés en el desarrollo y cumplimiento de los fines de la Asociación.

El ingreso en la Asociación será voluntario. Para adquirir la condición de miembro, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

- i) Solicitar por escrito a la Asamblea General su ingreso.
- ii) Satisfacer la cuota de entrada en la cuantía y forma que establezca la Asamblea General.
- iii) Recibir la notificación de la Asamblea General aprobando su incorporación.

Es necesario identificar los requisitos básicos los cuales son el pago de la membresía, y la solicitud por escrito, como hemos mencionado anteriormente, el clúster marítimo iberoamericano al momento de dar inicio a su actividades, estará abierto a recibir todo tipo de entidades representativas, empresas privadas y sector público, que manifiesten su interés en participar del proyecto.

Artículo 7.- Comité de Admisión

Previo a la notificación por parte de la Asamblea General de la aceptación como asociado de una entidad o empresa que no sea un clúster marítimo nacional y/o regional, se requerirá la aprobación de la solicitud por parte del Comité de Admisión.

El Comité de Admisión estará formado por un número de empresas sectoriales reconocidas internacionalmente, que decidirán la aceptación o no de la solicitud de asociación según lo establecido en el *Reglamento de actuación del Comité de Admisión*.

Esta es otra figura que hemos creado a futuro, el comité de admisión es una agrupación de socios pertenecientes del Clúster Iberoamericano que se encargan de analizar y tramitar las solicitudes que provienen de los futuros miembros, cuando no pertenecen a ningún clúster nacional o regional y que buscan incluirse en el clúster iberoamericano de manera propia.

Artículo 8.- Clases de Socios

Los asociados podrán ser:

- Constituyentes o Fundadores, o de Número
- Asociado Representativos o Asociado de Pleno Derecho

Tendrán tener la calificación de Constituyentes o Fundadores, o de Número, según se establece a continuación:

- i) Serán Asociados Constituyentes o Fundadores, los clústeres nacionales y/o regionales, las asociaciones, empresas y/o entidades representativas que se adhieran a la Asociación en la Asamblea Fundacional de la misma.
- ii) Tendrán la condición de Asociados de Número los clústeres nacionales y/o regionales, las asociaciones, empresas y/o entidades representativas que se adhieran a la Asociación con posterioridad a la celebración de la Asamblea Fundacional.

La división de los socios se realizarán de esta manera ya que al momento que se da inicio con el Clúster, los socios que forman parte de la asamblea fundacional, vendrían siendo socios fundadores. Luego tenemos a los asociados de números los cuales ya son los

clústeres nacionales o regionales o entidades representativas que se adhieren después de realizada la Asamblea Fundacional del clúster.

Los asociados podrán tener la calificación de Asociado Representativos o Asociado de Pleno Derecho, según se establece a continuación:

- iii) Tendrán la condición de Asociados Representativos, las asociaciones, empresas y/o entidades representativas que se adhieran a la Asociación en la Asamblea Fundacional de la misma o durante el periodo de transición.
- iv) Tendrán la condición de Asociados de Pleno Derecho los clústeres marítimos nacionales y/o regionales, que se adhieran a la Asociación en la Asamblea Fundacional o con posterioridad, y durante el periodo de transición o con posterioridad a la finalización de este.

Los asociados son una figura para las entidades que son representativas del sector marítimo en Iberoamérica, pero no son clústeres estando presentes al momento que se da inicio con la asamblea fundacional, la actividad de estos asociados que desarrollan es principalmente marítima y que entra en el periodo transitorio, luego están los asociados de pleno derecho que ya son clústeres nacional o regionales que de acuerdo a sus objetivos cumplen con los requisitos del clúster iberoamericano.

Artículo 9.- Cláusulas de unión y representación

Aquellas empresas y/o entidades representativas que, no estando unidas a ningún clúster nacional ni regional, y siendo representativas del sector marítimo en su ámbito territorial, soliciten la adhesión a la Asociación durante el periodo de transición, adquirirán la condición de Asociado Representativo si la solicitud es aprobada por el Comité de Admisión.

El Comité de Admisión admitirá a trámite la solicitud anterior únicamente si con anterioridad a la misma, no se ha adherido un clúster nacional y/o regional como miembro del mismo territorio.

Si con posterioridad a la adhesión de un Asociado Representativo, se incorporase un clúster nacional o regional del mismo ámbito territorial, automáticamente dicho Asociado Representativo será sustituido por el citado clúster, que pasará a ser Asociado de Pleno Derecho, previo acuerdo de las partes, en cumplimiento del *Reglamento de representación por Delegaciones*.

Esta clausula es creada, por una situación que se trata de prever al momento de que se constituya el clúster Iberoamericano, y es que al principio estarán empresas y entidades adheridas a esta agrupación, no tendrán representación a través de un propio clúster, y la solución es que al momento de que en el país en donde la empresa o entidad tiene su actividad principal constituye un clúster nacional, esta automáticamente se unirá al a su ámbito territorial.

Artículo 10.- Derechos y deberes de los asociados

Son derechos de los asociados, a que se refiere el artículo 6, los siguientes:

- a) Participar en las actividades de la Asociación y en los órganos de gobierno.
- b) Ser informado acerca de la composición de los órganos de gobierno y representación de la Asociación, de su estado de cuentas y del desarrollo de su actividad.
- c) Ser oído con carácter previo a la adopción de medidas disciplinarias contra él.
- d) Impugnar los acuerdos de los órganos de la Asociación que estime contrarios a la Ley o los Estatutos.
- e) Beneficiarse de la labor de la Asociación y participar en su actividad.
- f) Los demás que resulten de estos Estatutos y de la Ley.

Son deberes de los asociados, a que se refiere el artículo precedente, los siguientes:

- a) Compartir las finalidades de la Asociación y colaborar para la consecución de las mismas.
- b) Acatar y cumplir estos Estatutos.
- c) Actuar cuando proceda, según los Reglamentos establecidos en los presentes estatutos.
- d) Observar las disposiciones y normas que apruebe la Asociación y cumplir sus acuerdos.
- e) Participar en las Asambleas y en las reuniones de los órganos de gobierno de la Asociación, si formara parte de ellos.
- f) Desempeñar fielmente las obligaciones inherentes al cargo que desempeñen en los órganos de gobierno de la Asociación o en aquellos foros a los que acudan en representación de la Asociación.
- g) Contribuir al sostenimiento económico de la Asociación mediante la cuota que se establezca.

En estos presentes estatutos es obligatorio que se enumeren los derechos y deberes de los asociados, en estos se mencionan diferentes reglas las cuales deben de ser acatadas por todos los socios y futuros socios que quieran formar parte del Clúster.

Artículo 11.-Derecho a voto

El derecho a voto corresponderá a las Delegaciones de los países miembros. Cada una de ellas participará con un solo representante, elegido según se establece en el *Reglamento de representación por Delegaciones*. Dicho representante será quién ejerza el derecho a voto, que será sólo uno por delegación.

Otra figura creada, para este clúster son las denominadas delegaciones. Esto es creado porque el ámbito territorial que adopta el Clúster Marítimo Iberoamericano es muy amplio, ya que se extiende a todos los países de Latinoamérica, y resultará difícil al momento de determinar el derecho a voto de los socios, por esto las delegaciones serán una agrupación de empresas activas en el clúster de un determinado país, que a su vez eligen un delegado que representará el voto de acuerdo al clúster nacional que representa, para que de esta manera el voto sea equivalente a un país o región.

El reglamento de representación por Delegaciones, es un documento complementario a los estatutos, en el cual se especifica el proceso por el cual cada país o región elige a su respectivo delegado. Las funciones que realiza el delegado son: ejercer su derecho de voz y voto conforme al clúster que representa, este tendrá una función de vocero y dará a conocer todos los proyectos y las tendencias del clúster al que este representa.

Artículo 12- Pérdida de la condición de asociado

Se perderá directamente la condición de asociado cuando concurra alguna de las causas siguientes:

- Renuncia o solicitud de baja voluntaria del interesado comunicada por escrito a la Asamblea General.
- Declaración firme de disolución como tal de persona jurídica.

También se perderá automáticamente por impago durante dos años de las cuotas anuales aprobadas por la Asamblea General. El pago de las cuotas corresponderá a las Delegaciones de los países miembros según se establece en el *Reglamento de representación por Delegaciones*.

Asimismo, la Asamblea General podrá acordar separar de la Asociación a aquellos asociados que incumplan sus obligaciones como tales o cometan actos probados que perjudiquen a la Asociación o sean indignos de sus miembros. La separación, que podrá ser temporal o definitiva, será precedida de expediente en el que deberá ser oído el

interesado. Se considerará aprobada la separación mediante acuerdo de la Asamblea General adoptado por el voto de los 2/3 de sus miembros presentes o representados.

El asociado que sea separado definitivamente de la Asociación no tendrá derecho a reclamar las cuotas que haya abonado a la misma hasta la fecha de su separación.

En este artículo se indica la pérdida de condición de asociado del clúster marítimo Iberoamericano, los casos son específicos por una parte el asociado debe cumplir con el pago de la cuota, también cuando el asociado por decisión propia decida darse de baja temporal en el clúster o de manera definitiva deje de formar parte y que incumpla con los estatutos en el cual esta de acuerdo de seguir.

TÍTULO 3. ÓRGANOS DE GOBIERNO

Artículo 13.- Órganos de Gobierno

El gobierno, dirección, gestión, administración y representación de la Asociación, con las competencias y facultades que se especifiquen en cada caso, corresponde a los siguientes órganos:

- La Asamblea General
- Presidencia
- Comité Ejecutivo

Los Órganos de Gobierno, es la figura más importante de cualquier Clúster, es el encargado de todas las actividades, la toma de decisiones es uno de sus principales funciones. Esta esta conformada por la presidencia, La Asamblea General y el Comité ejecutivo.

SECCIÓN I ASAMBLEA GENERAL

Artículo 10.- Asamblea General

La Asamblea General, integrada inicialmente por los Asociados Fundadores, según la definición de los mismos contenida en el Artículo 8 de los presentes Estatutos, es el órgano supremo de la Asociación, con facultades plenas deliberantes y decisorias. Los asociados de número que se adhieran a la Asociación también tendrán derecho a participar en la Asamblea, a partir del momento de su incorporación.

Los acuerdos de la Asamblea, adoptados conforme a los Estatutos, obligan a todos los miembros de la Asociación, incluso a los ausentes y disidentes.

La Asamblea General estará constituida por todas las Delegaciones de cada país miembro, que integrará los clústeres y entidades asociadas de dicho país o territorio. Será el representante de la delegación el que ejerza su pleno derecho con voz y voto, tal y como se establece en el Artículo 11 de los presentes Estatutos.

La falta de pago de la cuota anual si bien no restringirá la asistencia, si privará del derecho a voto a la delegación que corresponda.

Las reuniones de la Asamblea General pueden ser Ordinarias y Extraordinarias.

Artículo 11.- Asamblea General Ordinaria

La Asamblea General se reunirá con carácter ordinario, una vez al año, convocada por el Presidente de turno.

La convocatoria de la Asamblea General deberá efectuarse por escrito, expresando el carácter de la misma, la fecha, hora y lugar de la reunión y el orden del día con los asuntos a tratar en la misma con al menos quince (15) días naturales a la fecha de celebración de la misma.

Asimismo, constará la fecha y demás datos de la segunda convocatoria, debiendo mediar entre una y otra, como mínimo una diferencia de media hora.

Las Asambleas quedarán válidamente constituidas cuando concurren, presentes o representados en primera convocatoria, más de la mitad de las Delegaciones con derecho a voto y en segunda convocatoria cualquiera que sea el número de concurrentes.

Será válida la representación para acudir a las Asambleas y la delegación de voto, otorgadas a favor de otro país miembro, siempre que estas delegaciones se efectúen por escrito y se dirijan al Secretario de la Asamblea General antes del inicio de la reunión.

Artículo 12.- Asamblea Extraordinaria

La Asamblea General se reunirá con carácter extraordinario siempre que lo solicite el Presidente de turno.

También se reunirá cuando lo hayan solicitado al menos, 3/4 de los asociados, con indicación detallada de los asuntos a tratar. En este último caso, el Presidente deberá convocarla en el plazo de un mes desde la fecha de solicitud de la convocatoria.

Artículo 13.- Adopción de acuerdos

Cada uno de los Representantes de las Delegaciones con derecho a asistir a la Asamblea tendrá derecho a votar, correspondiendo un voto a cada uno de las Delegaciones.

Los acuerdos se tomarán por mayoría simple de votos de las Delegaciones presentes o representadas, salvo en los supuestos de modificación de estatutos, disolución de la Asociación, disposición o enajenación de bienes, y separación de los asociados, en los que será necesaria una mayoría de 2/3 de votos de las Delegaciones presentes o representadas, decidiendo en caso de empate el voto de calidad del Presidente, o de quien haga las veces.

Artículo 14.- Funciones de la Asamblea General

Corresponde a la Asamblea General Ordinaria:

- a) Elección y nombramiento de Presidente y Secretario.
- b) Nombramiento de los Vicepresidentes a propuesta del Presidente.

- c) Resolver sobre la admisión de nuevos asociados y de entidades representativas.
- d) Examinar y aprobar los presupuestos y las cuentas anuales.
- e) Aprobar los Programas de Actuación a propuesta del Presidente.
- f) Fijar anualmente las cuotas ordinarias o extraordinarias.
- g) Disposición y enajenación de bienes.
- h) Cualquiera otra que no sea de la competencia exclusiva de la Asamblea extraordinaria.

Corresponde exclusivamente a la Asamblea General Extraordinaria la modificación de los Estatutos y la disolución de la Asociación.

Artículo 15.- Actas

El Secretario redactará el acta de cada reunión de la Asamblea, que reflejará un extracto de las deliberaciones, el texto de los acuerdos que se hayan adoptado y el resultado de las votaciones. Las actas serán firmadas por el Presidente y el Secretario.

Si la reunión de la Asamblea se celebrase en varias sesiones se redactará una única acta que recogerá todas ellas. Las Actas se aprobarán por la propia Asamblea.

SECCIÓN II *PRESIDENCIA*

Artículo 16.- El Presidente

La Asamblea General elegirá un Presidente, que será Presidente de turno, de entre aquellas personas cuya trayectoria profesional y relevancia en relación con las actividades marítimas sean acreditadas, y representen a una de las Delegaciones de uno de los Países miembros según lo establecido en el *Reglamento Electoral*.

El Presidente ostenta la representación de la Asociación a todos los efectos.

El Presidente convoca y preside las Asambleas Generales. En su ausencia, asumirá sus funciones el Vicepresidente y si hubiera varios, el Vicepresidente Primero. Si no asistiera ninguno de ellos, asumirá sus funciones el miembro de la Asamblea General designado por los asistentes.

Son facultades del Presidente de la Asociación, sin carácter limitativo, las siguientes:

- a) Presidir la Asamblea General.
- b) Dirigir los debates y reuniones.
- c) Representar a la Asociación ante cualesquiera Organismos, Instituciones y Entidades. A tal efecto, le corresponde la firma de los convenios y contratos que apruebe la Asamblea General y, en su caso, el otorgamiento de poderes generales o específicos a terceras personas, cuando las actividades de la Asociación así lo exijan.
- d) Dirigir, coordinar y supervisar las actividades de la Asociación.
- e) Autorizar con su firma los documentos, actas y correspondencia.
- f) Proponer a la Asamblea la aprobación de los presupuestos, programas de actuación y creación de Grupos de Trabajo, así como en general proponer a la Asamblea la adopción de los acuerdos que estime oportunos en materias de la competencia de aquella.

El Presidente podrá delegar en otros miembros de la Asamblea General las facultades que estime necesarias para el correcto funcionamiento de la Asociación.

Artículo 17º.- Los Vicepresidentes

El Presidente, si lo estima adecuado para la gestión de la Asociación, podrá proponer a la Asamblea el nombramiento de uno o varios Vicepresidentes que le auxilien en el ejercicio de sus funciones. Para ser elegido Vicepresidente deberá poseer análogos méritos y condiciones a los expresados en el artículo 16º anterior y obtener el voto afirmativo de la

mayoría simple de la Asamblea. En caso de ausencia, vacante o enfermedad del Presidente asumirá sus funciones el Vicepresidente y si hubiera varios, el Vicepresidente Primero. El orden de prelación de los Vicepresidentes lo determinara la Asamblea según el procedimiento que establezca el Reglamento Electoral.

Artículo 18º.- El Secretario

La Asamblea, por mayoría simple, designará un Secretario, con quien la Asociación contratará el desempeño de las funciones establecidas en estos Estatutos.

El Secretario, además de las funciones previstas en otras disposiciones de los presentes Estatutos, tendrá las siguientes:

- a) Dirigir los trabajos puramente administrativos de la Asociación.
- b) Expedir certificaciones.
- c) Llevar los ficheros y custodiar la documentación de la entidad, remitiendo, en su caso, las comunicaciones a la Administración, con los requisitos pertinentes.
- d) Ejecutar y desarrollar las instrucciones del Presidente.
- e) Asistir al Presidente para el mejor cumplimiento de sus competencias y funciones.
- f) Proponer al Presidente cuantas actuaciones sean necesarias para los intereses de los asociados.
- g) Dirigir los servicios existentes en la Asociación, desarrollando cuantas funciones de ordenación sean precisas para el mejor logro de los fines de las mismas.
- h) Contratar proyectos, estudios y servicios de acuerdo con los objetivos marcados por los órganos de gobierno de la Asociación y en las condiciones que se estipulen en las correspondientes normas.

- i) Preparar los Programas de Actuación que pueda realizar la Asociación en cada ejercicio económico y dirigirlos una vez sean aprobados.
- j) Someter a la Asamblea General los contratos de colaboración, asistencia y adquisición que considere oportuno celebrar.
- k) Llevar la contabilidad general y auxiliar de toda actividad o servicio, así como la mecánica de cobros y pagos.
- l) Preparar los presupuestos de la Asociación así como el estado de cuentas del año anterior para su presentación a la Asamblea General.
- m) Preparar el presupuesto de ingresos y gastos, incluyendo las cuotas o aportes de los miembros de la asociación, para ser aprobados por la Asamblea General.
- n) La coordinación, impulso y provisión de medios a los Grupos de Trabajo creados por el Comité Ejecutivo.
- o) Evaluar y dar seguimiento permanente a los Grupos de Trabajo.
- p) Cuantas le atribuya la Asamblea General.
- q) Cualesquiera otras funciones que sean necesarias para la consecución de los fines de la Asociación y que no sean competencia de la Asamblea General.

El Secretario llevará a cabo las mencionadas funciones: i) por sí mismo; ii) mediante subcontratación; o iii) mediante cualquier otra forma jurídica que estime oportuna para la correcta consecución de los fines de la Asociación, asumiendo la responsabilidad y buen fin de su ejecución.

Artículo 19º.- El Tesorero

La Asamblea podrá designar, por mayoría simple, a un Tesorero, en persona distinta del Presidente y del Secretario, que recaudará los fondos pertenecientes a la Asociación. En

caso de que la Asamblea no designe persona alguna, las funciones del Tesorero serán realizadas por el Secretario.

Artículo 20.- Duración de los cargos

El periodo de duración de los cargos de Presidente y Vicepresidente será de 4 años, sin oportunidad a ser reelegidos a la expiración de su periodo correspondiente.

El Secretario y el Tesorero será de 4 años, pudiendo ser reelegidos si así lo decide la Asamblea General por mayoría simple.

Durante los primeros cinco años del Periodo de transición o hasta la finalización del mismo si éste fuese menor de cinco años, la Presidencia será ocupada por el Clúster Marítimo Español. A partir dicho plazo, la presidencia comenzará a ocuparse en turnos rotativos según se establece en el *Reglamento electoral*, y con la vigencia establecida en el primer párrafo del presente artículo.

SECCIÓN II *COMITÉ EJECUTIVO*

Artículo 21.- Naturaleza y composición del Comité Ejecutivo

El Comité Ejecutivo es el órgano colegiado de gobierno para la gestión, administración y dirección de la Asociación entre Asambleas.

El Comité Ejecutivo tomará las decisiones necesarias para alcanzar los objetivos de la Asociación, de conformidad con las directrices y disposiciones aprobadas por la Asamblea General.

El Comité Ejecutivo estará constituido por el Presidente, los Vicepresidentes, en su caso y adicionalmente, un número vocales que no podrá ser superior a ocho (8) ni inferior a cuatro (4) cada uno de ellos perteneciente a un ámbito territorial distinto.

Los vocales serán elegidos por acuerdo entre las Delegaciones interesadas, por el procedimiento descrito en el *Reglamento de Representación por delegaciones*. Pasarán a ser miembros del Comité ejecutivo y ejercerán su pleno derecho con voz y voto.

A estos efectos, el Presidente cada cuatro años propondrá a la Asamblea la aprobación de las áreas territoriales que deben ser tenidas en cuenta a los efectos de la composición del Comité Ejecutivo, de tal forma que exista un equilibrio aproximado entre las diferentes regiones en función de los miembros. Asimismo, el Presidente podrá proponer a la Asamblea el nombramiento de nuevos vocales según se vaya aumentando el número de Países miembros, que se integrarán en el Comité Ejecutivo.

La vigencia del cargo de los miembros del Comité Ejecutivo será de cuatro (4) años.

El Comité Ejecutivo se reunirá con una periodicidad mínima de cuatro (6) meses previa convocatoria, debiendo mediar al menos tres (15) días entre ésta y su celebración. Quedará válidamente constituida cuando asistan la mitad más uno de sus miembros. Y para que sus acuerdos sean válidos deberán ser adoptados por mayoría simple de votos, correspondiendo un voto a cada miembro.

Artículo 22.- Funciones

Además de las funciones previstas en otras disposiciones de los presentes Estatutos, son facultades del Comité Ejecutivo las siguientes:

- a) Formular y someter a la aprobación de la Asamblea General las pautas generales que han de guiar la consecución de los objetivos de la Asociación.
- b) Preparar el informe general sobre el desempeño de las labores del Comité Ejecutivo, que presentará el Presidente en la Asamblea.
- c) Proponer a la Asamblea General el establecimiento de las cuotas ordinarias y extraordinarias, así como la modificación de los Estatutos.

- d) Acordar la creación de Grupos de Trabajo, para un cometido concreto así como el establecimiento de normas de consulta y rendición de cuentas o presentación de resultados de tales Grupos de Trabajo a la Asamblea.
- e) Decidir sobre el establecimiento de Grupos de Trabajo Especializados, así como también la designación de sus coordinadores.
- f) Supervisar las funciones del Secretario y del Tesorero de la Asociación.
- g) Acordar el establecimiento de relaciones con terceros de cualquier índole que sean beneficiosas para el cumplimiento de los fines de la Asociación.
- h) Admitir y cesar al personal administrativo y técnico, disponiendo sueldos, imponiendo sanciones y concediendo gratificaciones, todo ello respetando las disposiciones legales contenidas en la legislación laboral.
- i) Acordar la Federación de Asociaciones o integrarse en alguna.
- j) Acordar provisionalmente la expulsión de los socios, que deberá en todo caso ser ratificada por la Asamblea General.
- k) Solicitud de declaración de utilidad pública.
- l) Establecimiento de delegaciones o representaciones en cualquier demarcación territorial.
- m) Durante el periodo transitorio, será responsabilidad del Comité ejecutivo la actuación del Comité de Admisión.

En el desempeño de las funciones del Comité Ejecutivo, el Presidente y la Asamblea podrán apoyarse o delegar tareas y responsabilidades en el Comité Ejecutivo.

El Comité Ejecutivo podrá establecer su propio Reglamento de Régimen Interno que requerirá la aprobación de la Asamblea General.

TÍTULO 3. RÉGIMEN ECONÓMICO

Artículo 23.- Recursos económicos

En el momento de su constitución, la Asociación carece de patrimonio fundacional.

El patrimonio y los recursos económicos de la Asociación estarán constituidos por toda clase de bienes y derechos, y se formará por lo siguiente:

- Las cuotas anuales de los asociados correspondientes a cada año aprobadas por la Asamblea General por mayoría simple.
- El importe de dichas cuotas será el que determine la Asamblea General, sin perjuicio de la facultad de ésta para acordar cuotas extraordinarias de conformidad con lo previsto en el Artículo 14 de los presentes Estatutos.
- Las subvenciones, legados, ayudas económicas, patrocinios y donaciones que pueda recibir de forma legal, tanto de las administraciones públicas como de personas físicas y jurídicas.
- Los ingresos que obtenga la Asociación mediante las actividades lícitas que acuerde realizar el Comité Ejecutivo, previa aprobación de la Asamblea general, siempre dentro de los fines estatutarios.
- Los productos de los bienes patrimoniales y derechos que le correspondan.
- Los préstamos y cualquier otro recurso legítimo que pueda obtenerse.

Artículo 24.- Responsabilidad

La responsabilidad por las deudas sociales quedará limitada a los bienes de la Asociación, sin que respondan de las mismas, personalmente, sus miembros.

Artículo 25- Ejercicio económico y contable

El ejercicio económico y contable coincidirá con el año natural.

Artículo 26.- Resultados económicos

Los remanentes que puedan resultar de cada ejercicio, una vez concluido el mismo y aprobadas las cuentas anuales, deberán aplicarse al cumplimiento de los fines sociales. En ningún caso se podrá aprobar su reparto entre los asociados.

Título 4. MODIFICACIÓN DE ESTATUTOS

Artículo 27.- Modificación de Estatutos

La modificación de los Estatutos del clúster, podrá ser propuesta por 1/3 de los miembros, poniéndose a consulta general, siendo solo valido el acuerdo de las 2/3 partes de los miembros presentes o representados en la Asamblea General.

TÍTULO 5. DISOLUCIÓN

Artículo 28.- Disolución

La disolución del Clúster Marítimo Iberoamericano tendrá que ser acordada en Asamblea General Extraordinaria que sea convocada para tal efecto, con mayoría de tres cuartas partes de los miembros presentes.

Es necesario de que implementara un periodo transitorio, el cual es aplicable a todos los países pertenecientes a América Latina, ya que estos al momento que lleguen a implementar clústeres nacionales en sus países específicos, utilizarán representaciones por parte de cada país, las cuales actuaran en nombre de estos.

Para los diferentes conceptos a parte de los Estatutos del Clúster marítimo Iberoamericano es necesario crear tres diferentes reglamentos los cuales son:

Reglamento Electoral: Este reglamento tiene como objetivo regular todo lo relacionado con la votación para designar el presidente y vicepresidente, los puestos mas importante del Clúster, a su vez se encargan de nombrar el comité ejecutivo. Este reglamento procura

seguir lo indicado de los Estatutos, funcionando como complemento legislativo, con pocos artículos los cuales aclaran el proceso por el cual se escoge el siguiente presidente del Clúster.

El inicio del proceso Electoral, la notificación debe ser realizada mediante escrito el cual el comité ejecutivo debe comunicar que se abrirá para que los candidatos se presenten y formalicen su intención de ser Presidente o vicepresidente. El lugar en el cual se realice la votación ya que el clúster tiene un ámbito internacional será donde así lo disponga el comité ejecutivo en el cargo.

Reglamento del comité de Admisión: Este reglamento es adecuado y valido para la formalización y escogencia de los socios, sabemos que desde un principio el clúster tiene como objetivo adherir el mayor numero de socios posibles con el fin de que haya quorum y que genere una posición importante al nivel internacional, la comisión de admisión tiene la función de analizar las solicitudes de las entidades representativas las cuales no son clústeres sino pueden ser asociaciones, federaciones o empresas que se dedican al sector marítimo o están relacionados a este. De esta manera estas asociaciones, federaciones o empresas en un futuro puedan constituir su propio Clúster marítimo.

Reglamento de Representación por Delegaciones: el enfoque primordial de este reglamento es la representación de los países al momento de la votación y escogencia de la junta directiva, vimos necesario que la creación de este reglamento va relacionado con el reglamento electoral, pero al momento de que se realice la votación es necesario de que haya una delegación y esta delegación puede ser representada por un país o varios países que pertenecen a un región en particular de América Latina, podemos poner como ejemplo los países pertenecientes al caribe estos pueden conformar una delegación la cual será es escogida internamente, para que de esta manera haya consenso y la votación no sea con un mayor volumen.

La votación en este clúster trata de ser lo mayor simplificada posible, para que resulte más fácil al momento identificar los votantes. Las delegaciones decidirán otros temas relacionados a las posiciones de los países o región cuando se trate de dialogar acerca una temática en específico.

REGLAMENTO ELECTORAL DEL CLUSTER MARITIMO IBEROAMERICANO- (CLUSTER AZUL)

Artículo 1: Aplicación del reglamento Electoral.

Este reglamento será valido para todos los socios del clúster marítimo Iberoamericano, su jurisdicción se extenderá a los territorios de diferentes miembros que conformen el clúster.

Artículo 2: Objetivos del Reglamento Electoral.

Este reglamento abarcara temas relacionados con la elección de los puestos de presidente y vicepresidente del CLUSTER AZUL (Clúster marítimo Iberoamericano).

PROCESO ELECTORAL

Artículo 3: Inicio del Proceso Electoral

El proceso electoral dará inicio, con la previa notificación realizada por el comité ejecutivo el cual se encargará de recibir las solicitudes de candidaturas de las entidades las cuales se postulen para la presidencia y vicepresidencia del CLUSTER AZUL (Clúster marítimo Iberoamericano).

Artículo 4: La Postulación de los Candidatos.

La postulación por parte de los candidatos tendrá un plazo de un mes desde la fecha que haya sido notificado a los miembros del Clúster. Luego de terminado el plazo de presentación de nombramientos se dará a conocer por parte de la Asamblea General quienes serán los candidatos para las elecciones de manera oficial.

Del nombramiento exclusivo

Durante el periodo transitorio, los únicos candidatos validos para los puestos de elección serán los socios fundadores del clúster que corresponderán a tres candidaturas las cuales, deberán ser escogidas por la Asamblea general ordinaria.

Artículo 5: Lugar de las Elecciones

Las elecciones se realizaran durante una Asamblea General Ordinaria, la cual se realizará en el País donde pertenece el presidente actual del Clúster, o donde sea de su elección.

Artículo 6: De la Votación

Para poder ejercer el derecho a voto, los miembros del clúster deberán estar al corriente de pago de la cuota anual, de lo contrario solo podrán participar en la votación como oyentes. El candidato que ganará la elección deberá ser por mas del 50 porciento de los miembros participantes de la asamblea general en su debido momento.

Artículo 7: Del Acta de Votación

Posterior realizada la votación, el secretario deberá realizar el acta de la Asamblea General Ordinaria y a parte el acta de votación, la cual redactará todo los acontecido en la escogencia del presidente y el vicepresidente del clúster.

Artículo 8: Del escrutinio

El escrutinio será realizado por el comité ejecutivo de turno, el cual llevará con detenimiento el conteo de los votos realizados durante la asamblea general ordinaria. Terminado el escrutinio y realizado el conteo de los votos, se anunciara al ganador de las elecciones mediante un notificado, sea por escrito o mediante correo electrónico o similar.

Artículo 9: La toma de posesión

La toma de posesión se realizará mediante Asamblea General extraordinaria la cual, será de carácter enunciativo, por parte del comité ejecutivo se hará el anuncio oficial del nuevo presidente del CLUSTER AZUL (clúster marítimo Iberoamericano).

El presidente y el vicepresidente deberán tomar juramento, en presencia de los socios miembros de la asamblea general, procurando seguir con los objetivos primordiales del CLUSTER AZUL.

Artículo 10: Del Periodo Presidencial

Según lo estipulado en el Artículo (20) veinte, de los Estatutos de la Asociación Clúster Marítimo Iberoamericano, el cargo de presidente y vicepresidente será de (4) cuatro años, sin oportunidad a ser reelegidos a la expiración de su periodo correspondiente.

Artículo 11: Presidencia del CME (Clúster Marítimo Español).

El primer periodo presidencial corresponderá al Clúster marítimo español, el cual durante el periodo transitorio, ejercerá como presidente hasta la incorporación de los diferentes clústeres en Iberoamérica.

Elección de Secretario y Tesorero

Artículo 12: Secretario y Tesorero.

El Cargo de Secretario y Tesorero, a diferencia de la presidencia se realizará mediante turnos rotativos, los cuales los futuros miembros deberán ser analizados por el comité ejecutivo de turno.

Entre los Criterios que serán tomados en cuenta son:

- Trayectoria en el Clúster
- El cargo deberá ser de carácter administrativo

Artículo 13: Entrega de Actas

El cambio de cargo de secretarios, deberá realizarse mediante Asamblea General Ordinaria, en la cual se hará entrega de las actas redactadas por el secretario actual del Clúster al nuevo.

Artículo 14: Entrega de hojas contables del Tesorero

El cambio del cargo de tesorero, se realizará mediante Asamblea General Ordinaria, en la cual implica la entrega de las hojas contables de la Asociación, Listados de miembros y Estados de Cuentas por parte del tesorero actual del Clúster al nuevo.

REGLAMENTO DE ACTUACIÓN DEL COMITÉ DE ADMISIÓN DEL CLÚSTER MARÍTIMO IBEROAMERICANO

Artículo 1: Objetivo

Este reglamento tiene como fin definir, los integrantes del Comité de admisión del Clúster Marítimo Iberoamericano (CLUSTER AZUL), y sus derechos y deberes para con los miembros del clúster, durante el periodo transitorio a la instauración de Clústeres en Latinoamérica.

Según lo expuesto en el párrafo segundo del Artículo 7 de los Estatutos del Clúster Marítimo Iberoamericano (CLUSTER AZUL), estará formado por un número de empresas sectoriales reconocidas internacionalmente, que decidirán la aceptación o no de la solicitud de asociación.

Artículo 2: Aplicación de Reglamento

El presente reglamento será de aplicación para los Asociados de Número, que son aquellas entidades representativas, o clústeres Nacionales y/o regionales, empresas las cuales se adhieren con posterioridad a la celebración de la Asamblea Fundacional.

Artículo 3: Derechos y Deberes del Comité de admisión.

- Analizar el ingreso de cada miembro

Artículo 4: Selección del Comité de Admisión.

La elección del comité de admisión será realizado por el comité ejecutivo el cual se encuentre de turno, y estos deberán ser nombrados

Artículo 5: Los criterios tomados en cuenta por el comité de admisión son los siguientes.

- La entidad que solicite admisión deberá tener una trayectoria en el sector notable.
- Cumplir con los requisitos de pago de cuota de entrada y anual que requiere el Clúster.

Artículo 6: Selección de la entidad durante el periodo transitorio

El denominado periodo transitorio, es la condición en los cuales los miembros son tomados en cuenta para el ingreso del clúster.

Reunión del Comité de Admisión del Clúster Iberoamericano (CLÚSTER AZUL).

Artículo 7: El comité de admisión se reunirá cada 3 meses, con la debida acumulación de futuros miembros, en este evaluarán la solicitud de cada uno.

Durante la Asamblea General Ordinaria, se realizará el anuncio de los nuevos miembros conformantes.

REGLAMENTO DE REPRESENTACION POR DELEGACIONES DEL CLUSTER MARITIMO IBEROAMERICANO (CLUSTER AZUL)

Artículo 1: Objetivo

El objetivo del Reglamento es establecer una delegación nacional o regional que se encargue de representar a los países en los asuntos electorales, que se desarrollen en el Clúster marítimo Iberoamericano (CLÚSTER AZUL).

Artículo 2: Mecanismo de representación

La representación tendrá lugar por los países miembros del Clúster Iberoamericano que cuenten con un Clúster Nacional o Regional como Asociado de Pleno Derecho. Estas representaciones se harán efectivas en delegaciones para la unificación del voto al momento de la elección del Presidente y vicepresidente del Clúster, habiendo estado previamente aprobado por el Comité de Admisión.

Artículo 3: Validez de la representación

La Delegación Representativa, será válida desde el momento en que el Comité de Admisión se pronuncie mediante escrito formal debidamente firmado por el presidente del Clúster.

Artículo 4: División de Delegación

Cuando se trate de una delegación la cual represente a una Región en particular y esta haya decidido que se realice una división por constitución de un Clúster Nacional, se procederá a Dividir la Representación al País en Particular que lo solicite.

El comité de admisión realizará un comunicado en el cual se informará de la división representativa de la delegación.

Artículo 5: Disolución de la Delegación

La disolución de la delegación, deberá ser comunicado mediante escrito o cualquier medio electrónico al Comité Ejecutivo, el cual realizará un comunicado formal, informando la disolución de la delegación la cual lo solicite.

Modelo de Solicitud

SOLICITUD DE INGRESO AL CLÚSTER MARÍTIMO IBEROAMERICANO (Clúster Azul)

Madrid, ___ del mes de _____ de 2018

DISTINGUIDOS MIEMBROS DE LA COMISION DE ADMISION DEL CLUSTER MARITIMO IBEROAMERICANO (CLUSTER AZUL). E.S.D.

Nosotros, Asociación, Clúster marítimo, o Empresa (nombre) _____, por este medio hacemos formal solicitud de ingreso al Clúster Marítimo Iberoamericano denominado CLUSTER AZUL, el cual conforma un importante conglomerado de empresas dedicadas al sector marítimo.

Nos comprometemos a seguir las normas previstas en los Estatutos, que a su vez conforman los diferentes reglamentos del Clúster. La presente solicitud está comprometida a la aceptación del comité de admisión del Clúster Marítimo. Iberoamericano (Clúster Azul).

Firma del Representante de la entidad

Recibido por: _____

XVI PLAN ESTRATEGICO DEL CLUSTER MARITIMO IBEROAMERICANO

INTRODUCCIÓN

Más del ochenta por ciento del comercio de mercancías a nivel mundial se transporta por la vía marítima. Este modo de transporte es sin duda el método más eficiente y rentable para mover grandes volúmenes de carga proporcionando un medio fiable, de bajo coste y bajas emisiones, lo que facilita el comercio y ayuda a crear prosperidad entre las naciones y los pueblos.

La promoción del transporte marítimo y su desarrollo sostenible es la principal prioridad de la Asociación Clúster Marítimo Iberoamericano, que elige el sobrenombre de “CLUSTER AZUL” con una marcada intención de que sea identificado con la promoción de una industria marítima que sea global, segura y eficiente, componentes esenciales de cualquier programa para un futuro crecimiento ecológico y económico sostenible.

En un contexto en el que los países iberoamericanos trabajan en la consolidación de una "Iberoamérica próspera, inclusiva y sostenible" tal y como se acuerda en los propósitos fijados para la XXVI Cumbre Iberoamericana de 2018 (perfectamente alineada con la Agenda Universal de los Objetivos de Desarrollo Sostenible), se crea un marco propicio para el desarrollo de este Clúster Azul.

El Clúster Azul configura una actuación de reflexión y análisis, para definir las estrategias de desarrollo conjunto del sector marítimo iberoamericano, que mejore la competitividad de las empresas y organismos que lo integran y en el que se consolide un mecanismo de orientación y estructuración del sector marítimo en cada Nación, y en las sinergias existentes entre ellas. Un espacio de encuentro y diálogo entre los distintos agentes relacionados con el mar, cuyo futuro depende en gran medida de la capacidad de mantener y crear ventajas competitivas mediante el desarrollo de actividades e iniciativas conjuntas.

La estrategia del Clúster Azul se estructura en cinco ejes principales:

- Eje 1: Competitividad
- Eje 2: Proyección internacional
- Eje 3: Formación
- Eje 4: Tecnología – Innovación
- Eje 5: Sostenibilidad, Bienestar social y Comunicación

Estos ejes se engranan entre sí para facilitar la creación de un Clúster Azul con carácter global como nuestros océanos, generoso como nuestras naciones y nuestros ciudadanos y ganador, en el que todos los miembros, por el propio impulso sinérgico, mejoren sus beneficios y ganancias a su sociedad.

MISIÓN, VISIÓN, OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.

Misión

“Impulsar en Iberoamérica el crecimiento y competitividad de las industrias del mar contribuyendo al crecimiento sostenible y a la generación de empleo y riqueza en la economía de sus países”.

El Clúster Marítimo Iberoamericano nace con la vocación de Impulsar en Iberoamérica el crecimiento y la competitividad de las industrias del mar contribuyendo al crecimiento sostenible y a la generación de empleo y riqueza en la economía de sus países.

Como principales herramientas, el Clúster Azul se apoyará en la cooperación, la complementariedad y la comunicación.

Visión

El Clúster Azul nace del deseo y la inquietud de unir los mares de dos continentes, a través de la unión de España y los países Latinoamericanos, entre los que se mantiene una tradición de profundos vínculos. El sector del mar es uno de los más globalizados del mundo, existiendo de hecho alianzas internacionales que regulan y guían en el desarrollo de las distintas actividades marítimas en la filosofía del respeto y el aprovechamiento adecuado del mar y sus recursos.

En este contexto, el horizonte que persigue el Clúster Azul, es el alcance de un papel preponderante en el sector marítimo internacional, siendo referencia y foro de debate para las organizaciones de las distintas Naciones que lo integran, así como en las relaciones de estas con el resto de las Naciones marítimas del panel internacional. Por ello uno de los retos del Clúster Azul es el impulso de la creación de Clústeres Marítimos nacionales y/o regionales en los países Iberoamericanos, que se unifiquen entre ellos y con el Clúster Marítimo Español (CME) en la creación de una red de colaboración que trabaje en pro del desarrollo del sector y la mejora de la competitividad de las empresas que lo integran así como de las industrias marítimas en general.

La pesca y la acuicultura, el transporte y los puertos marítimos, el entorno marino, la investigación marina, la energía en el mar, la construcción naval y las industrias afines, la vigilancia marítima, el turismo marítimo y costero, el empleo, el desarrollo de las regiones costeras y las relaciones exteriores en cuestiones marítimas son algunos de los principales focos de interés en los que

centra sus objetivos el Clúster Azul.

Objetivos Estratégicos

- Identificar y apoyar los intereses y acciones colectivas horizontales, a la vez que se atiende a las conveniencias propias de cada subsector.
- Buscar la excelencia empresarial en el sector marítimo de los países iberoamericanos.
- Aumentar la competencia de las empresas iberoamericanas en el mercado global.
- Fomentar la innovación y creación de alto valor.
- Mejorar la eficacia de la gestión industrial y comercial de las empresas.
- Impulsar el desarrollo profesional de los trabajadores.
- Crear riqueza y bienestar para la sociedad.
- Proteger los océanos y sus recursos y fomentar el desarrollo y aprovechamiento sostenible de las industrias para abordar los retos del futuro del planeta.

EJES ESTRATÉGICOS. LÍNEAS ESTRATÉGICAS.

Eje 1	<u>Competitividad</u>
LÍNEA 1.1	Promover una Alianza y red Iberoamericana orientada a garantizar la competitividad internacional de las empresas de los países miembros del Clúster Marítimo Iberoamericano.
LÍNEA 1.2	Debatir y Recomendar iniciativas propias del sector marítimo Iberoamericano de carácter horizontal cuya finalidad sea reforzar la competitividad de nuestras empresas e industrias e impulsar las economías y la generación de valor, riqueza y empleo en los países miembros.
LÍNEA 1.3	Impulsar la formación de Clústeres Marítimos que identifiquen y agrupen intereses comunes a fin de dar respuesta a los retos de competitividad del sector marítimo en cada región, creando sus debidas representaciones.
LÍNEA 1.4	Promover la comunicación entre los miembros del Clúster Marítimo Iberoamericano, y propiciar el aprovechamiento de sinergias y actividades comunes entre los diferentes países y diversos sectores que componen el Clúster.

Eje 2	<u>Proyección Internacional</u>
LÍNEA 2.1	Promover un foro de encuentro y puesta en común de estrategias y buenas prácticas creando un ecosistema de alto valor añadido y de apoyo recíproco en las áreas de especialización de cada país miembro que de lugar a la creación de núcleos de alta competitividad para el impulso de estrategias, programas, planes y proyectos.
LÍNEA 2.2	Crear una imagen de marca de la industria marítima Iberoamericana de referencia internacional en tecnología y producto para fortalecer el acceso a mercados internacionales a lo largo de todo el mundo.
LÍNEA 2.3	Fomentar la presencia de la industria marítima en el exterior a través de su participación en foros, eventos y mercados, mejorando en su caso los canales existentes de acceso a los mismos, o creando otros nuevos.

Eje 3	<u>Formación</u>
LÍNEA 3.1	Fomentar el desarrollo y conocimiento de las oportunidades profesionales del sector.
LÍNEA 3.2	Promover las vocaciones entre los jóvenes; realizando actividades que promocionen la actividades relacionadas con el mundo marítimo.
LÍNEA 3.3	Coordinar y mejorar la formación académica y permanente de los profesionales marítimos trabajando en conjunto con diferentes grupos dedicados a la formación, analizando la necesidad de formación en los diferentes subsectores que conforma Iberoamérica.
LÍNEA 3.4	Facilitar el trasvase de profesionales entre países, subsectores y actividades marítimas.

Eje 4	<u>Tecnología – Innovación</u>
LÍNEA 4.1	Impulsar el desarrollo tecnológico del sector apoyando y colaborando en Consorcios de I+D+i y en Plataformas Tecnológicas, que sean conformes a las necesidades del sector.
LÍNEA 4.2	Promocionar la cooperación y el aprovechamiento de sinergias en materia de Innovación y Tecnología entre los países miembros en la industria marítima reforzando las debilidades de unos miembros con las fortalezas de otros.
LÍNEA 4.3	Coordinar y mejorar la formación académica y permanente de los profesionales marítimos trabajando en conjunto con diferentes grupos dedicados a la formación, analizando la necesidad de formación en los diferentes subsectores que conforma Iberoamérica.
LÍNEA 4.4	Promover la participación de la industria marítima Iberoamericana en proyectos de cooperación tecnológica, a nivel internacional.

Eje 5	<u>Sostenibilidad, Bienestar social y Comunicación</u>
LÍNEA 5.1	Proteger los océanos y sus recursos e impulsar las industrias sostenibles.
LÍNEA 5.2	Cooperar en la obtención del bienestar social en todos los ámbitos relacionados con la actividad marítima.
LÍNEA 5.3	Conseguir el reconocimiento de la importancia económica del Sector Marítimo en Iberoamérica y su aportación a la calidad de vida, al empleo y al crecimiento sostenible.
LÍNEA 5.4	Apoyar a la industria en acciones destinadas a reforzar la responsabilidad social corporativa.
LÍNEA 5.5	Conseguir el reconocimiento de la importancia económica del Sector Marítimo Iberoamericano y su aportación a la calidad de vida, al empleo y al crecimiento sostenible.
LÍNEA 5.6	Reafirmar la identidad y tradición histórica marítima de nuestros países.

ACTUACIONES PRIORITARIAS

- Creación de una plataforma de colaboración e intercambio de información, conocimiento y experiencias (Los miembros podrán poner a disposición de la Alianza sus estudios, proyectos, desarrollos, conferencias, etc, principalmente en formatos digitales).
- Creación de grupos de debate y trabajo en los 5 ejes estratégicos y sub-sectoriales.
- Encuentros virtuales entre los miembros de los grupos de trabajo.
- Emisión de videos de las reuniones, encuentros y desayunos del Clúster Marítimo Español y otros países miembros que así lo deseen creando una red de conocimiento y colaboración.
- Apoyo directo desde la Secretaría Técnica a los países miembros en las actividades y objetivos del Clúster Marítimo Iberoamericano.
- Realización de acciones de comunicación, concienciación, y difusión a través de la plataforma y boletines.
- Asamblea anual rotando en cada país miembro y promoción de premios a nivel Iberoamericano a las mejores entidades en cada uno de los ejes estratégicos.

ESTRATEGIA DE ACTUACIÓN DEL CLÚSTER AZUL 2018-2020

Estado del Arte

Desde el año 2015 el Clúster Marítimo Español viene promoviendo la creación de un CLUSTER MARÍTIMO IBEROAMERICANO que agrupe un conjunto de entidades, empresas e instituciones de gran prestigio con el fin de impulsar la cooperación, colaboración y comunicación entre las entidades del CME y de Iberoamérica para crear sinergias, conocimiento y valor, que mejoren la competitividad y el desarrollo de las industrias del mar en sus países.

Tras una larga labor de reconocimiento del sector en los diferentes países de potencial interés, así como de identificación de las sinergias entre naciones y subsectores, se ha establecido un orden de prioridades, en base al cual se desarrolla la estrategia de activación del Clúster Azul.

El análisis del Estado del Arte elaborado, da una idea de la posición política y tecnológica del Sector en los distintos países de Iberoamérica.

Países potencial interés	Intereses Estratégicos identificados en el Sector Iberoamericano
1. Argentina	<ul style="list-style-type: none"> ● Aumento de plataforma continental a 1,633 km cuadrados <ul style="list-style-type: none"> ○ Pesca internacional ○ Posibilidad de Hidrocarburos y Gas, por lo que se puede desarrollar investigación Off Shore. ● FIDALMAR
2. Brasil	<ul style="list-style-type: none"> ● FIDALMAR
3. Chile	<ul style="list-style-type: none"> ● Clúster marítimo chileno, implementación. ● Proyecto Fénix que realiza la armada Chilena conforma la Recuperación y Mantenimiento de los buques militares, Señalizaciones Marítimas. ● FIDALMAR
4. Colombia	<ul style="list-style-type: none"> ● Crecimiento Portuario en Colombia Puerto de Buenaventura. ● Aumento de capacidad en el Puerto de Cartagena de 1.5 millones de TEUS a 3.2 millones de TEUS. el campo a desarrollar sería el de transporte y logística. ● Formación. ● FIDALMAR
5. Ecuador	<ul style="list-style-type: none"> ● Exportación E importación de producto a Granel. Sector Logístico.
6. México	<ul style="list-style-type: none"> ● Aumentar rutas y naves para el cabotaje respetuosas con el medio ambiente. ● Impulso la educación náutica ● FIDALMAR
7. Panamá	<ul style="list-style-type: none"> ● Desarrollo Portuario, ampliación del sector portuario en Atlántico Puerto de Cristóbal y Pacifico Construcción de puerto de Corozal. ● Planta de Gas Natural Licuado por AES Rep. Dominicana. ● Análisis de las industrias marítimas auxiliares ● FIDALMAR
8. Paraguay	<ul style="list-style-type: none"> ● Renovación del Puerto de asunción en proceso de licitación
9. República Dominicana	<ul style="list-style-type: none"> ● Implementación de modelo de Puertos Públicos-Privados APORDOM (plan estratégico 2017- 2020). Puertos Manzanillo y Plata cercanos a E.E.U.U. ● Objetivo es convertirse en Puertos Hub. ● Gas Natural Licuado por empresa AES Rep. Dominicana ● FIDALMAR
10. Uruguay	<ul style="list-style-type: none"> ● Proyecto de Hidrovía Paraná-Paraguay y Uruguay ● FIDALMAR
11. Cuba	<ul style="list-style-type: none"> ● Firma de acuerdo portuario entre administración de puertos de cuba y Puerto de Ohio E.E.U.U. ● FIDALMAR
12. Perú	<ul style="list-style-type: none"> ● Renovación del puerto del Callao ● FIDALMAR
Otros países de	Intereses Estratégicos identificados en el Sector Iberoamericano

interés	
13. Estados Unidos	● FIDALMAR
14. Curazao	● FIDALMAR
15. Portugal	● FIDALMAR
16. Bolivia	● Puerto Busch Bolivia en el Rio Paraguay.

Ámbito de actuación

El Clúster Marítimo Iberoamericano nace con una vocación clara de fortalecimiento de vínculos y lazos entre las naciones iberoamericanas, de fomentar las relaciones tecnológicas y comerciales, así como de asesoramiento y apoyo, compartiendo conocimiento, buenas prácticas y talento, para impulsar el desarrollo y competitividad de nuestro sector y nuestras industrias, y favorecer la creación de valor, empleo y riqueza para nuestros ciudadanos y sociedades aprovechando las oportunidades que la economía azul y los vastos recursos oceánicos ponen a nuestra disposición.

Durante las primeras fases de promoción se han realizado numerosos visitas y encuentros al máximo nivel del Vicepresidente primero del Clúster Marítimo Español D. José de Lara, con entidades de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Perú, República Dominicana y Uruguay, obteniendo un respaldo unánime a la iniciativa.



Chile

Es el país más interesado en participar en el Clúster Azul. El Clúster marítimo Español se ha reunido con entidades representativas del sector marítimo chileno, tales como el presidente de la Real Liga Marítima Chilena, la Asociación de Armadores de Chile, el Comité Empresarial para la Creación del Clúster Marítimo Chileno y la Sociedad Chilena de Pesca mejor conocida como SonaPesca.

Según el cronograma adjunto, se plantea una primera etapa “Comercial”, con la consecución de los acuerdos de adhesión correspondientes a los clústeres nacionales o empresas representativas que vayan a ser socios constituyentes del Clúster Azul. Para ello a lo largo de 2018, se prevé continuar con la labor de difusión y captación de intereses colaborativos en los distintos ámbitos representativos del sector marítimo de los países iberoamericanos. Para ello, continuará la ronda de reuniones y contactos, entre el CME y los agentes representativos de cada nacionalidad.

Además, durante el primer trimestre de 2018 se redactará el Plan de Comunicación incluida la web corporativa y se determinará la imagen corporativa, que se empleará en todo material de difusión.

La Fase II corresponde a la etapa de constitución del Clúster Azul, tanto en el ámbito organizativo como administrativo. En relación con la organización corporativa, A fin de 2018, habrá de estar establecido el grupo de Socios Constituyentes, mediante la firma de los convenios de adhesión correspondientes. Una vez consolidado el Clúster Azul como clúster, con ese primer grupo de socios, se procederá a la elección del Comité de Admisión, que tal y como se establece en los Estatutos del Clúster Azul, será el órgano decisorio responsable de la admisión de nuevos socios, ya sean empresa u otro tipo de organizaciones.

A partir de este momento, se trabajará en la adhesión de representantes de los que vayan a ser Países Miembros, tratando de poner el foco en aquellos países con potencial marítimo identificados en el ámbito de actuación.

En paralelo a esta actividad, durante 2019 ha de desarrollarse la estructura administrativa, la cual, tal y como establecen los Estatutos anteriormente referidos, situará su sede social en las oficinas del CME en Madrid. En enero de 2020 se fecha la celebración de la Asamblea Constituyente del Clúster Azul, así como la presentación oficial del Clúster, momento en el cual, ya ha de estar activa la Secretaría, como órgano de gestión administrativa del mismo.

Por último, en una tercera etapa, “Fase de lanzamiento”, que se desarrollará a lo largo de 2020, se alcanzarán los siguientes hitos:

- Constitución del Comité Ejecutivo, que se conformará, de nuevo atendiendo a los Estatutos, como órgano colegiado de gobierno para la gestión, administración y dirección del Clúster Azul entre la celebración de sus Asambleas. Dicho Comité estará constituido por el

Presidente, los Vicepresidentes, en su caso y adicionalmente, un número vocales perteneciente a distintos ámbitos territoriales.

- Diseño de la estructura de funcionamiento. Descripción y establecimiento de los Grupos de Trabajo de interés, y de las actividades instruccionales a desarrollar.
- Actualización de la composición del Clúster. De conformidad con los Estatutos del Clúster Azul, si con posterioridad a la adhesión de un socio, se incorporase un clúster nacional o regional del mismo ámbito territorial, el Comité de Admisión autorizará a dicho clúster nacional o regional a sustituir a aquel socio como representante del País Miembro. El citado socio, pasará a ser miembro del Clúster que le sustituye.
- Celebración en el último trimestre de 2020 de la Primera Reunión del Comité Ejecutivo, así como de la Asamblea General.

XVII CONCLUSIONES

- En este trabajo de fin de master podemos concluir que a lo largo de Latinoamérica, se valora tomar la iniciativa de proponer un nuevo proyecto con el fin de mejorar la capacidad del sector marítimo Latinoamericano, para que el sector se vaya fortaleciendo a través de alianzas entre diferentes entidades representativas de cada país el cual lo conforma. El análisis de la situación actual de cada País de la región latinoamericana, se enfoca en la mejora de las infraestructuras portuaria y el refuerzo de sus sistemas logísticos a través del transporte de mercancías en contenedores.
- Se han identificado las estrategias prioritarias de cada país, que conformarán las líneas estratégicas del CLUSTER AZUL.
- El Clúster Marítimo Iberoamericano juega un papel fundamental en el avance a futuro de las empresas o entidades representativas que pasarán a formar parte de este proyecto que vitaliza la unificación de criterios bajo un mismo sector marítimo, sabemos que es una tarea difícil pero debe realizarse.
- La actividad marítima engloba a muchos subsectores los cuales son sumamente importantes para el impulso de la competitividad de las Naciones y el bienestar social, generando empleos y oportunidades a nivel mundial. Los clústeres en este sector marítimo han dado resultados muy positivos, impulsando y creando un foro de debate en el que los agentes de los distintos subsectores luchan conjuntamente en la búsqueda de sinergias que potencien dicha industria.

XVIII BIBLIOGRAFÍA

1. Plan estratégico 2012-2015 clúster marítimo español
2. Memoria de Actividades 2016 clúster marítimo español
3. www.clustermaritimo.es
4. www.mundomaritimo.com
5. Estatutos del Clúster Marítimo Español
6. Estatutos FIDALMAR
7. www.amp.gob.pa