

MEMORIA



**III CONGRESO MARÍTIMO
NACIONAL CARTAGENA 2016**
NUEVOS RETOS DEL SECTOR
MARÍTIMO ESPAÑOL



Real
Liga
Naval
Española



CLÚSTER
MARÍTIMO ESPAÑOL

1. **INTRODUCCIÓN**
2. **MOTIVOS QUE FUNDAMENTAN
LA CELEBRACIÓN DEL III CONGRESO
MARÍTIMO NACIONAL**
3. **ORGANIZADORES**
4. **COMITÉ DE HONOR**
5. **PROGRAMA**
6. **CONCLUSIONES**
7. **RESUMEN DE LAS PONENCIAS**
8. **REPERCUSIÓN MEDIÁTICA**
9. **PATROCINADORES**



1. INTRODUCCIÓN

La Real Liga Naval Española en colaboración con el Clúster Marítimo Español organiza el III Congreso Marítimo Nacional en el que se aborda la realidad por la que atraviesa el sector marítimo español.

El Congreso, que marca una línea de continuidad respecto al II Congreso Marítimo Nacional celebrado en Santander en septiembre de 2014, intenta dar una mayor visibilidad a un sector marítimo, desgraciadamente poco conocido por la opinión pública española.

Finalizado el pasado Congreso de Santander, una serie de conclusiones fueron elevadas al conocimiento general de la Administración, de sociedades mercantiles, de instituciones públicas y privadas, así como de asociaciones vinculadas al mundo de la mar.

Tanto desde la Real Liga Naval Española como desde el Clúster Marítimo Español apelamos a crear una conciencia marítima en España que nos sirva de elemento económico dinamizador a través de todos los actores implicados en el sector marítimo español. Y el III Congreso Marítimo Nacional es, al menos eso esperamos, ese escaparate en que cristalicen las justas reivindicaciones del sector.

En consonancia con los objetivos fundacionales de ambas instituciones organizadoras, finalizado el Congreso se elaborará un cuaderno de conclusiones que será remitido al Gobierno, a los partidos políticos, a la prensa y a las asociaciones marítimas.

2. MOTIVOS QUE FUNDAMENTAN LA CELEBRACIÓN DEL III CONGRESO MARÍTIMO NACIONAL

Habiendo transcurrido dos años desde la celebración del II CMN tanto la RLNE como el Clúster han entendido que la situación por la que atraviesa el sector marítimo no difiere apenas de la realidad observada en el antes referido congreso celebrado en Santander.

Por ello el congreso ha servido de escaparate del sector, punto de encuentro y debate entre profesionales cualificados. A través de conferencias, coloquios y mesas redondas se sugirieron y aportaron soluciones a los nuevos retos que plantea la realidad del sector marítimo español en todas sus vertientes: Marina mercante, Puertos, Astilleros, Marina deportiva, Marina de pesca y la Armada.

3. ORGANIZADORES

Real Liga Naval Española

La Real Liga Naval Española es una asociación de carácter privado, independiente y apolítica, sin ánimo de lucro, no adscrita a ningún organismo o institución, desde el año 1972 está reconocida por el Estado como de "Utilidad Pública".

La Liga aglutina las aspiraciones y anhelos de las cinco marinas: Armada, Mercante, Pesca, Deportiva y Científica.

Los fines de la Real Liga Naval Española se encuadran en la promoción y defensa de los intereses marítimos de España en su concepción más amplia.

3. ORGANIZADORES

Los orígenes de la Real Liga Naval Española hay que buscarlos en el nacimiento de la Liga Marítima Española, creada por el teniente de navío Adolfo Navarrete en el año 1900. Antonio Maura fue el primer Presidente de la Liga, siendo nombrado Adolfo Navarrete Secretario General. A partir de ese instante la Liga se convirtió en el eje vertebrador de cuantas iniciativas acontecieron relacionadas con el desarrollo de los intereses marítimos de España.

En junio de 1901 tiene lugar, bajo el impulso de la Liga Marítima, el I Congreso Marítimo Nacional. La celebración del Congreso registró un impacto mediático importante. El Congreso sirvió para concienciar a la clase política española de la necesidad de impulsar el progreso de la Armada española, su Marina Mercante y la industria de la Pesca.

La Real Liga Naval Española dispone de 12 delegaciones que abarcan la totalidad del territorio español, también cuenta con las siguientes áreas de actividad: Cultura, Pesca, Turismo Náutico, Modelismo Naval, Arqueología Sumergida, Biblioteca, Relaciones con la Armada y con una Oficina Técnico Marítima.

Clúster Marítimo Español

La Comisión Europea, en su Libro Azul sobre el Sector Marítimo, propone una política marítima integrada de la Unión Europea, que descansa en el reconocimiento claro, de la interconexión de todo lo relativo a los océanos y mares europeos y en la directriz, de que las políticas relacionadas con el mar, deben formularse conjuntamente, para poder elaborar una política marítima europea sólida y consensuada, que contribuya a integrar las numerosas políticas relacionadas con el mar, aplicadas desde ámbitos muy diferentes y a menudo sin coordinación alguna.

Como una de las principales actuaciones, la Comisión, recomienda la creación de una red europea de clústeres marítimos, e invita a los Estados miembros, a elaborar políticas marítimas nacionales integradas, en estrecha colaboración con las partes interesadas agrupadas en los clústeres. La Red Europea de Clústeres Marítimos está constituida por 17 clústeres marítimos nacionales europeos de los que el CME forma parte.

El Clúster Marítimo Español, se crea el 19 de octubre del 2007, y hoy en día la constituyen unas 100 entidades (85% privadas y 15% públicas) que engloban en su conjunto a más de 3.000 entidades marítimas en todo el territorio nacional.

En el CME están representados los astilleros y la construcción naval; los navieros; la pesca; la investigación oceanográfica; la Armada, la industria estratégica, la seguridad marítima; las sociedades de clasificación; la actividad portuaria; los transportes y la logística; los servicios jurídicos, financieros, aseguradores y de otra muy diversa índole; las ingenierías; los centros tecnológicos; los sindicatos; las universidades; los clústeres regionales representativos de las comunidades autónomas más ligadas al mar y los ayuntamientos marítimos.

El Clúster Marítimo Español es una asociación sin ánimo de lucro y una Agrupación Empresarial Innovadora, inscrita en el Registro correspondiente del Ministerio de Industria, ya que en el mismo se engloban varios centros tecnológicos y de innovación, agentes del sistema I+D+i, que hacen de la innovación una de las líneas fundamentales de su actuación. Como se recogió en el Informe sobre la Política Marítima Integrada de la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo, de 5 de octubre de 2010, el éxito de la Política Marítima Integrada, debe basarse en una investigación, tecnología e innovación marina del máximo nivel y conducir a un enfoque unitario en la toma de decisiones y, por consiguiente, a una menor duplicidad de competencias reguladoras, dependiendo, en una gran parte, de la actuación innovadora por parte del sector privado.

El Plan Estratégico del CME, ha identificado seis áreas especialmente importantes: Competitividad, Proyección Internacional, impulso a la Formación, Tecnología – Innovación y Sociedad - Imagen.

4. COMITÉ DE HONOR

Presidente: Su Majestad el Rey Felipe VI

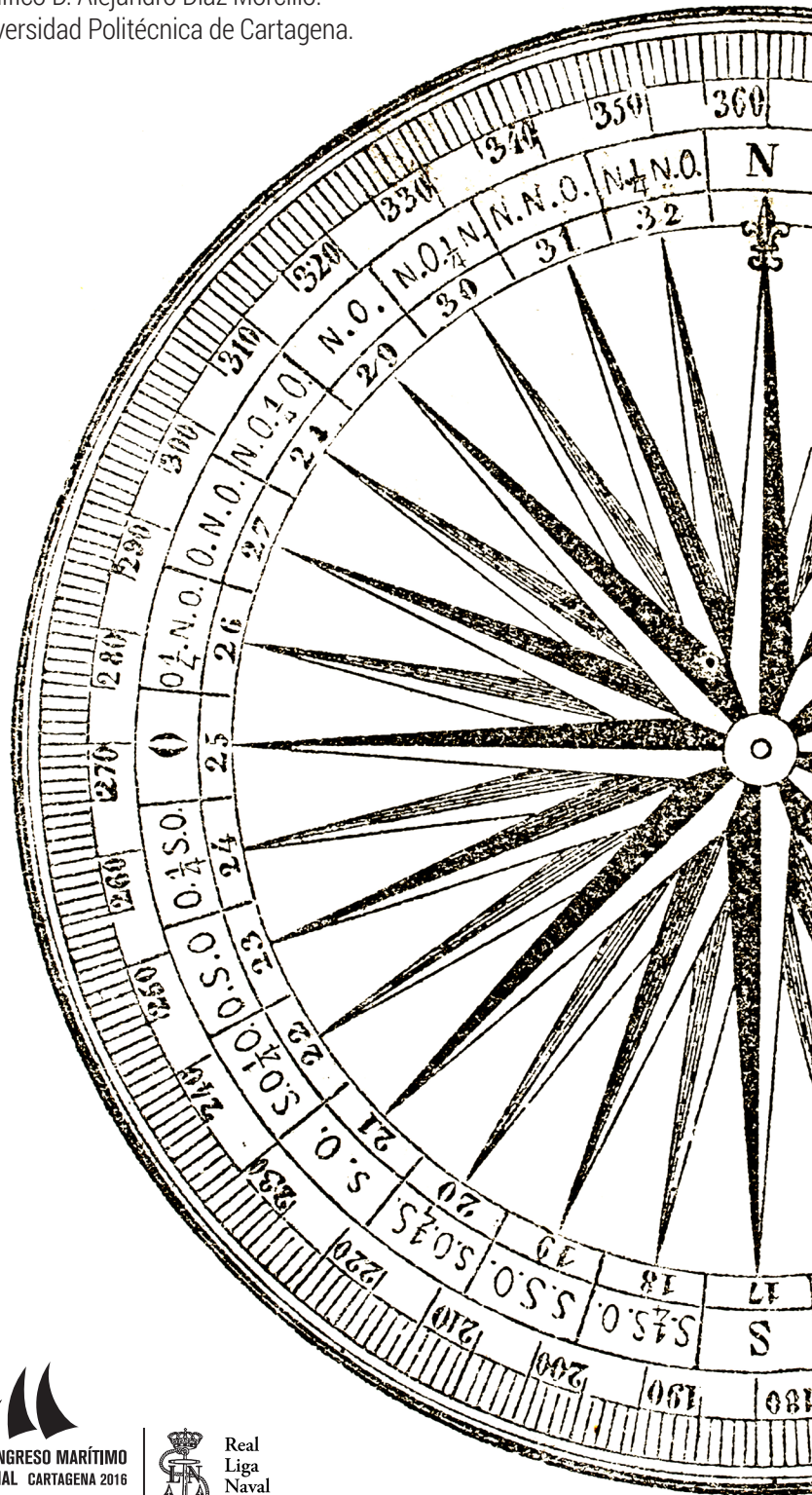
Excmo. Sr. D. Pedro Antonio Sánchez López.
Presidente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Excmo. Sr. D. José López Martínez.
Alcalde Presidente de la ciudad de Cartagena.

D. Antonio Sevilla Recio.
Presidente Autoridad Portuaria de Cartagena.

D. Miguel Agustín Martínez Bernal.
Presidente de la Cámara de Comercio de Cartagena.

Excmo. Sr. Rector Magnífico D. Alejandro Díaz Morcillo.
Rector Magnífico de la Universidad Politécnica de Cartagena.



5. PROGRAMA

LUNES 9 DE MAYO 21:00 h
Cóctel de Bienvenida en Capitanía General de Cartagena

MARTES 10 DE MAYO
La Armada, La Marina Mercante, La Marina Deportiva

MAÑANA: LA ARMADA Y LA MARINA MERCANTE

08:30 - 09:00 h.

Recogida de acreditaciones

09:00 - 09:30 h.

Acto de apertura del congreso

D. Juan Díaz Cano.

Presidente RLNE.

D. Alejandro Aznar Sainz.

Presidente Clúster Marítimo Español.

Excmo. **D. Alejandro Díaz Morcillo.**

*Rector Magnífico de la Universidad
Politécnica de Cartagena.*

Excmo. Sr. **D. José López Martínez.**

Alcalde Presidente de la ciudad de Cartagena.

Excmo. Sr. **D. Francisco Bernabé Pérez.**

*Consejero de Fomento e infraestructura de la Comunidad Autónoma
de la Región de Murcia.*

MESA REDONDA LA ARMADA

Intervendrán:

09:30 - 10:00 h.

- Armada española: Proyectos de futuro.

Ponente: **D. Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río.** Almirante
Jefe del Estado Mayor de la Armada.

09:30 - 10:00 h.

- Navantia, proveedor de proyectos de futuro de la Armada española.

Ponente: **D. José Manuel Revuelta Lapique.** Presidente de
Navantia.

10:30 - 11:00 h.

Coloquio

Moderador: **D. Marcelino González Fernández.** Capitán de
Navío (r) y Vicepresidente de la RLNE.

11:00 - 11:30 h.

Descanso/Café.

MESA REDONDA LA MARINA MERCANTE Y LA MARINA DEPORTIVA

Intervendrán:

11:30 - 11:50h.

- Ley de navegación, conclusiones tras un año de vigencia.

Ponente: **D. Rafael Rodríguez Valero.**

Director General de Marina Mercante.

11:50 - 12:10 h.

- Marina Mercante, dos años después del II Congreso Marítimo Nacional.

Ponente: **D. Alejandro Aznar Sainz.**

Presidente de la Asociación de Navieros Españoles (Anave).

12:10 - 12:30 h.

- Los puertos en España.

Ponente: **D. José Llorca Ortega.**

Presidente de Puertos del Estado.

12:30 - 12:50 h.

- La Marina Deportiva.

Ponente: **D. Carlos Sanlorenzo Ferri.**

Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen).

12:50 - 13:30 h.

Coloquio

Moderador: **D. Andrés Castaño Domínguez.**

*Patrón de Altura de la Marina Mercante, Asesor Seguros de
Pantaenius Spain y socio de la RLNE.*

13:30 - 16:00 h.

Comida en el Restaurante
Mare Nostrum de Cartagena.

5. PROGRAMA

MARTES 10 DE MAYO
La Armada, La Marina Mercante, La Marina Deportiva

TARDE: LOS PUERTOS Y CENTENARIO DE TRASMEDITERRANEA

MESA REDONDA LOS PUERTOS

Intervendrán:

16:00 - 16:25 h.

- El servicio de practica en Cartagena.

Ponente: **D. José Manuel Rivas Fernández.**

Práctico Mayor de la Corporación de Prácticos de Cartagena.

16:25 - 16:50 h.

- Coordinación de salvamento marítimo en España.

Ponente: **D. Antonio Padial Sayas.**

Jefe de Salvamento Marítimo de Valencia.

16:50 - 17:15 h.

- Presente y futuro de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

Ponente: **D. Antonio Sevilla Recio.**

Presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

17:15 - 17:40 h.

- Radiografía de los lubricantes marinos en España.

Ponente: **D. Ibán Bascones Oset.**

Responsable de Lubricantes Marinos en Repsol.

17:40 - 18:00 h.

Coloquio.

Moderador: **D. Diego Varela Formoso.**

Delegado Regional de la RLNE en la Región de Murcia.

PRESENTACIÓN DEL CENTENARIO DE TRASMEDITERRANEA 1917 - 2017

Intervendrán:

18:00 - 18:40 h.

- Intervención del Presidente de Honor del Clúster Marítimo Español, **D. Federico Esteve Jaquotot.**

00:00 - 00:00

- Trasmediterranea, 100 años en la historia de España. Ponente: **D. Juan Carlos Díaz Lorenzo.** *Investigador académico, periodista y escritor.*

00:00 - 00:00

- Intervención del Director de Relaciones Institucionales de Trasmediterranea, **D. Rafael Montes Caracuel.**

21:00 h.

Cena oficial del Congreso en el Club Naval de Oficiales de Cartagena. Patrocinada por Compañía Trasmediterranea.

5. PROGRAMA

MIÉRCOLES 11 DE MAYO La Pesca, Los Astilleros y Otros Aspectos

MAÑANA: LA PESCA Y LOS ASTILLEROS

MESA REDONDA LA PESCA

Intervendrán:

09:00 – 09:20 h.

- Realidad del sector conservero español.

Ponente: **Dña. Marta Aymerich Cano.**

*Directora de Comercio, Internacionalización
y Relaciones con la UE y Promoción
de ANFACO-CECOPECA.*

09:20 – 09:40h.

- Nuevos sistemas de señalización por balizas/sondas de bancos de pesca.

Ponente: **D. Iñaki Arbulu.**

*Consejero Delegado Grupo Arbulu:
Marine Instruments.*

9:40- 10:00h.

- Retos de la Marina de Pesca española en la Unión Europea.
- Ponente: **Dña. Iolanda Piedra Nañes.**

*Presidenta de la Federación Española
de Empresarios del Mar (IVEAEMPA).*

10:00h – 10:25 h.

Coloquio.

Moderador: **D. José de Lara Rey.**

*Profesor de la ETSI Navales UPM.
Coordinador de Proyecto de Pesqueros y Viveros,
Medio Ambiente y Seguridad Marina y Oceanografía.*

10:25 - 10:50 h.

Descanso/Café.

MESA REDONDA LOS ASTILLEROS

Intervendrán:

10:55 - 11:20 h.

- Innovación en la propulsión pod para embarcaciones profesionales.

Ponente: **D. Jaime Cortecero Torres.**

Jefe de Motores Marinos Volvo Penta España.

11:20 - 11:45 h.

- Los pequeños y medianos astilleros en España.

Ponente: **D. Laudelino Alperi Baragaño.**

Presidente Astilleros Armón.

11:45 - 12:10 h.

- Previsibles diseños de futuro en los buques mercantes.

Ponente: **D. Javier Pamies Durá.**

Director Oficina Vigo de Ghenova Ingeniería.

12:10 - 12:35 h.

- Retos y oportunidades en el mercado offshore.

Ponente: **D. Manuel Moreu Munaiz.**

Director General de Seaplace.

12:35 - 13:00 h.

- Los astilleros de los buques del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

Ponente: **D. Carlos Crespo Romero.**

Coronel Jefe del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

13:00 - 13:30 h.

Coloquio.

Moderador: **D. Federico Esteve Jaquotot.**

Presidente de Honor del Clúster Marítimo Español.

13:30 - 16:00 h.

Comida en el restaurante Arqua de Cartagena.

5. PROGRAMA

MIÉRCOLES 11 DE MAYO La Pesca, Los Astilleros y Otros Aspectos

TARDE: OTROS ASPECTOS DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

MESA REDONDA OTROS ASPECTOS DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

Intervendrán:

16:00 - 16:20 h.

- El mercado laboral para los ingenieros navales españoles.

Ponente: **D. Mauricio Álvarez Ortiz.**

Decano de la Delegación Territorial de Murcia del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN).

16:20 - 16:40 h.

- Empresas clasificadoras en España.

Ponente: **D. Jaime Pancorbo Crespo.**

Director Técnico de Marina y Offshore de Bureau Veritas para España y Portugal.

16:40 - 17:00 h.

- Proyectos de Innovación en la Industria Marítima.

Ponente: **D. Jorge Dahl.**

Business Development Manager de DNV GL.

17:00 - 17:20 h.

- Tendencias actuales del shipping y de la formación marítima.

Ponente: **D. Alfredo Pardo Santayana.**

Presidente del Instituto Marítimo Español (IME).

17:20 - 17:45 h.

Coloquio.

Moderador: D. Luis Vilches Collado.
Decano del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos.

17:45- 18:15 h.

Acto de Clausura.

Ilma. Sra. **Dña. Yolanda Muñoz Gómez.**

Secretaria General de la Consejería de Fomento.

Dña. Obdulia Gómez Bernal.

Concejala de Turismo del Excelentísimo Ayuntamiento de Cartagena.

D. Juan Díaz Cano.

Presidente RLNE.

D. Federico Esteve Jaquotot.

Presidente de Honor del Clúster Marítimo Español.

JUEVES 12 DE MAYO

Visita guiada: Arsenal, Base Naval de Submarinos y Museo Naval de Cartagena.

Valladolid. dels. alpo. 33. gr. [3. tinnedelat. 41. gr. 34. m. //
cabecón. dels. alor. 12. gr. 7. 1. 2. 1/2. 3.
fordesillas. delpo. almd. 34. gr. l. 5. 7.
simancas. delpo. almd. 20. gr. l. 2.
portillo. del md. alor. 39. gr. l. 3.
elabrojo. del md. alpo. 10. gr. l. 1.
herrera. del md. alor. 42. gr. l. 1.
fuentes de duero. delor. al md. 29. gr. l. 1. 1/4.
aldea mayor. del md. alor. 31. gr. l. 2.
lapedraja de portillo. del md. alor. 23. gr. l. 5.
buzillo. del md. alor. 8. gr. l. 1. 1/2.
demora leja de coca. estan.
som farin de neuva. delor. al md. 7. g. l. 2.
mingo garcia. delor. als. 14. g. l. 3.
melche. delor. almd. 31. g. l. 1. 1/2.
el aguila. delor. al md. 20. d. l. 3.
aldea nueva. del md. alor. 29. g. l. 1/2.
el aldeguela. del md. alor. 35. g. l. 1.
xnavros. del md. alor. 40. g. l. 1. 2/3.

6. CONCLUSIONES

CONCLUSIÓN FUNDAMENTAL

La necesidad de romper la transversalidad administrativa a la que se ve sometido un sector marítimo español que precisa de tres Ministerios diferentes como interlocutores válidos para exponer sus problemas y reivindicaciones. Desde el sector se ha venido reivindicando desde hace algún tiempo la necesidad de crear un Ministerio de la Mar que agrupe los intereses marítimos del país.

CONCLUSIONES PARTICULARES:

A continuación se detallan escuetamente las conclusiones referidas a las distintas ponencias expuestas en el Congreso, así como las propuestas surgidas a partir de las mismas.

Marina Mercante

1. Necesidad de fomentar el Registro de Canarias a tenor del éxito observado en el desarrollo de banderas como las de Chipre y Malta. Para ello se hace necesaria una flexibilización de la interpretación de determinados artículos de la Ley de Extranjería y una mayor cooperación de los sindicatos para responder a temas como tiempos de embarque, reducciones de tripulaciones, etc.
2. Facilitar la salida laboral a los profesionales que salen de los centros que imparten enseñanza técnica superior en materia de náutica y transporte marítimo, creando para ello una bolsa de trabajo gestionada por la Dirección General de Marina Mercante mediante acuerdo con navieras tanto españolas como extranjeras. El acuerdo incluiría rebajas fiscales y reducciones en las cotizaciones de la Seguridad Social para las navieras adscritas al acuerdo.
3. Creación de un registro general de plazas para alumnos en prácticas.
4. Establecimiento de exenciones fiscales y rebajas portuarias a las líneas de cabotaje y gran cabotaje.
5. Implementación de un nuevo marco portuario más flexible y una mayor liberalización de servicios portuarios.
6. Una mayor flexibilización y liberalización en la inspección a buques mercantes a través de sociedades de clasificación o entidades análogas.

6. CONCLUSIONES

Armada

1. Necesidad de acometer a nivel nacional una campaña de concienciación a la ciudadanía española sobre la necesidad de incrementar los presupuestos generales del Estado destinados a la defensa nacional.
2. Mantener a corto plazo el nivel operativo del Arma Submarina a la espera de la entrada en servicio de los nuevos submarinos de la serie S80.
3. Mantenimiento del modelo de cooperación industrial entre la Armada y la industria nacional (Navantia) como medio de asegurar la independencia tecnológica de nuestra flota de guerra.
4. Mantenimiento de las misiones internacionales que con tanto éxito viene desarrollando la Armada española.
5. Proseguir el trabajo de renovación de la fuerza de cara al futuro: helicópteros, drones, fragatas, submarinos, etc.

Marina de Pesca

1. Reajuste en Bruselas de unas cuotas pesqueras asignadas a España que no guardan relación alguna con el peso real de la flota pesquera española.
2. Incremento de aranceles comunitarios y de cuotas contingentarias a las importaciones pesqueras de aquellos países alejados del juego limpio mercantil como China o Tailandia. Esta protección al sector pesquero comunitario redundaría en beneficios a nuestra sufrida industria conservera.
3. Mayores exigencias medioambientales en materias como seguridad y prevención especialmente con las flotas pesqueras de terceros países en los que se prodiga la pesca ilegal.

Marina Deportiva y de Recreo

1. Eliminación del impuesto de matriculación que afecta a las embarcaciones de más de 8 metros de eslora. Se trata de un impuesto que, dentro de la Unión Europea sólo existe en España, impide la libre competencia de nuestra industria vinculada a la Marina de recreo y ha sido el factor que explica la desaparición de los pequeños astilleros españoles dedicados a la construcción de este tipo de embarcaciones.
2. Limitación administrativa al "abanderamiento de conveniencia" que se viene observando en países comunitarios como Bélgica.
3. Mayores exigencias medioambientales tanto a usuarios como a instalaciones portuarias y deportivas, así como un mayor control sobre las responsabilidades contenidas en las pólizas de seguro afectas a ambos.
4. Concienciación, mediante campañas mediáticas, a la sociedad española de conocer el mar y sus realidades a través de la Marina deportiva como paso inicial a este conocimiento.

6. CONCLUSIONES

Astilleros

1. Mejora en el acceso a la financiación de nuevas construcciones mediante mecanismos de garantía financiera. Tras el desafortunado affaire del llamado "tax lease español" es de esperar que el nuevo marco financiero establecido reabra a los astilleros españoles la posibilidad de competir de nuevo, al menos, en el entorno europeo.
2. Fomento de alianzas estratégicas exteriores que abran nuevos mercados a nuestros astilleros, focalizados, a día de hoy, en la construcción de pesqueros y en la reparación naval.
3. Apoyos fiscales a la construcción naval mediante vías indirectas tal y como vienen haciendo países de nuestro entorno comunitario.

Puertos

1. Crear el marco administrativo que permita adecuar nuestros puertos a la nueva realidad que se aproxima y que de seguro cambiará en breve el actual perfil portuario español (cold ironing, uso del GNL, big data, sensorización de operativas portuarias y de buques, etc).
2. Mayor flexibilidad administrativa en trámites y operativas portuarias, así como una mayor liberalización de usos, servicios y trabajos portuarios.
3. Resolución del problema surgido en la estiba con motivo de la adecuación del sector a las normativas comunitarias.

Acto de apertura del Congreso



7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS

MESA REDONDA LA ARMADA

“Armada española: proyectos de futuro”.

Ponente: D. Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río.
Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.



Para poder continuar en el medio y largo plazo cumpliendo con los cometidos que se asignan a la Armada es necesario buscar planes viables para la renovación de la fuerza.

La Armada es realista y en todo momento planea alcanzar una fuerza naval “posible”, ajustada a las expectativas que se tiene del esfuerzo que gobiernos y sociedad estarán dispuestos a dedicar a sus Fuerzas Armadas. La Armada no pretende crecer en número de unidades, sino que busca sustituir aquellas obsoletas por otras más capaces y tecnológicamente avanzadas, que le permitan cumplir las misiones asignadas con mayor eficiencia y al mismo tiempo proporcionen una economía de escala en su sostenimiento.

La renovación de la flota debería basarse en tres pilares fundamentales, íntimamente ligados entre sí. El primero de ellos es el de disponer de una estabilidad presupuestaria que garantice la financiación de los planes de renovación, lo que permite crear un entorno adecuado para el desarrollo del segundo pilar: la industria nacional.

La Armada continúa impulsando proyectos basados en el diseño y construcción eminentemente nacional. Este modelo nos ha dado muy buenos resultados y ha dotado a la Armada de unidades muy versátiles, tecnológicamente avanzadas y a la altura de las mejores del mundo.

Esta confianza en el diseño nacional fomenta igualmente el tercer pilar, la investigación y desarrollo. Los retos del futuro sólo se podrán afrontar con garantías de éxito si continuamos desarrollando sistemas propios, que simplifiquen los costes de obtención y sostenimiento, y sean plenamente interoperables.

Este modelo de construcción ha supuesto un gran éxito para la industria naval española, que incluso podríamos medirlo en términos de rentabilidad o retorno de la inversión.

Pero no podríamos disponer de una construcción naval competitiva sin mantener una visión a largo plazo, la cual es necesaria si consideramos la vida media operativa de un buque de guerra, cuarenta años, y el tiempo que lleva la definición del proyecto y la construcción de un buque.

Si nuestras expectativas se cumplen, de aquí al año 2030, la Armada impulsará diferentes proyectos, orientados a conseguir una entidad de fuerza que no diferirá mucho en términos cuantitativos respecto a la actual, pero sí en términos de versatilidad, interoperabilidad y eficiencia. Grandes avances tecnológicos afectarán a casi todas las áreas de las plataformas; sistemas de combate, sensores, armamento, propulsión, modularidad e integración con sistemas autónomos, y permitirán que las dotaciones de los buques sean cada vez más reducidas en número.

La futura fuerza naval debería mantener su naturaleza esencialmente expedicionaria, con unas características específicas que la potencien y le permitan adaptarse a cualquier tipo de conflicto o escenario. Dichas características son alto nivel tecnológico, alta disponibilidad, versatilidad, interoperabilidad, autonomía logística y movilidad estratégica.

El núcleo principal de la Armada es y seguirá siendo el buque tipo fragata, buque versátil y apto para un importante número de cometidos. Es por ello que los planes de renovación de las fragatas clase “Santa María” por la nueva serie de fragatas F-110 tienen gran prioridad.

Especial mención merece también la capacidad submarina. El nivel de disuasión generada por un submarino es difícilmente alcanzable por cualquier otra plataforma, y por ello continuaremos disponiendo de un arma submarina, basada en el S-80.

Sin duda, mantener y renovar el conjunto de capacidades que posee y necesita la flota para las misiones que le encomiendan la defensa y seguridad nacional, es una tarea que presenta grandes retos en el corto y medio plazo.

Por todo ello, la Armada no repara en esfuerzos para disponer de la fuerza naval que España necesita para las próximas décadas.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS



“Navantia, proveedor de proyectos de futuro de la Armada española”. Ponente: D. José Manuel Revuelta Lapique.
Presidente de Navantia.

MESA REDONDA LA MARINA MERCANTE Y LA MARINA DEPORTIVA

Ley de navegación, conclusiones tras un año de vigencia.

Ponente: D. Rafael Rodríguez Valero.
Director General de Marina Mercante.



El Boletín Oficial del Estado de 25 de julio de 2014, publicaba la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Con tal publicación, se finalizaba una larguísima singladura iniciada en 1999.

El proyecto de Ley de Navegación Marítima constituye un importante instrumento jurídico en materia de derecho mercantil, que sustituye el antiguo conjunto normativo del Libro III del Código de Comercio de 1885. Por esta razón, el Ministerio proponente ha sido el Ministerio de Justicia.

El objeto y ámbito de aplicación de la Ley, es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación por aguas marítimas.

La primera y fundamental conclusión es que se ha simplificado notablemente la regulación del sector marítimo, de modo que desde el punto de vista legal tenemos dos leyes de referencia, la Ley de Navegación Marítima y el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Otra gran virtud de la Ley de Navegación Marítima ha sido la aclaración de diversas definiciones que son de uso habitual en el mundo marítimo tales como navegación marítima, distinción entre embarcación y buque, distinción entre naviero y armador y otras habituales del tráfico marítimo.

Asimismo, esta norma es resaltable porque, sienta una serie de principios generales en el Título I, derivados de la legislación internacional tales como la entrada en puerto (artículo 7), polizones (artículo 11) o el despacho de buques (artículo 18).

Éstos y otros preceptos, sientan principios que podrán ser desarrollados en normas posteriores, pero resulta difícil pensar en su supresión por resultar extraídos de principios de derecho internacional o de buenas prácticas de navegación marítima.

También es de agradecer la apuesta por un registro dual de bienes muebles y registro administrativo, cuestión que no fue nada pacífica en su momento. La Ley configura el registro de bienes muebles como aquel en el que se inscribirían obligatoriamente todos los buques, embarcaciones y artefactos navales salvo aquellos que se hallan inscritos en la lista octava y los de recreo, cuya inscripción es potestativa.

La náutica de recreo ha dejado de ser un fenómeno marginal en alza, para convertirse en una realidad palpable, hace que debamos tratarla como un ente con personalidad propia y no como la hermana menor de la marina mercante, como se ha hecho a menudo. Por esta razón, la Ley de Navegación Marítima consagra el Capítulo V de su Título IV al contrato de arrendamiento náutico (artículos 307 a 313).

Otro de los aciertos de esta Ley es la regulación del salvamento, no en su óptica del salvamento de personas, sino en lo referente al salvamento o auxilio de buques y embarcaciones (artículos 357 a 368), puntualizando algunas cuestiones del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, tales como el derecho a premio por parte del salvador y los criterios de reparto entre armador y dotación.

En resumen, creo que la Ley de Navegación Marítima está resultando muy útil para el sector marítimo y así ha sido reconocido unánimemente por la doctrina y si bien tiene algunas carencias, éstas no empañan sus logros.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS

Marina Mercante, dos años después del II Congreso Marítimo Nacional.

Ponente: D. Alejandro Aznar Sainz. Presidente de la Asociación de Navieros Españoles (Anave).

1. Contexto internacional

1.1 Comercio Marítimo, flota mercante y fletes

Según Clarkson, en 2015, el comercio marítimo movió en el mundo un total de 10.716 millones de toneladas, con un crecimiento de sólo el 2%, el más bajo desde la crisis de 2009. Esto se debió principalmente al estancamiento de las importaciones chinas de graneles sólidos, especialmente en la segunda mitad del año. Al crecer la flota de buques graneleros un 2,4%, el balance fue que aumentó el excedente de flota en este sector, lo que ha llevado los fletes de carga seca a unos niveles mínimos históricos.

Por el contrario, después de varios años de clara atonía, la demanda de transporte de crudo y productos del petróleo aumentó un notable 4,7%, sensiblemente más que la flota, que lo hizo un 3,2%, lo que permitió que 2015 fuese un buen año para los fletes de petroleros.

Finalmente, la evolución del segmento de los portacontenedores fue claramente negativa, con un aumento de la demanda de sólo el 2,9% y un crecimiento de la flota del 7,1%, lo que aumentó el excedente de flota en más de 4 puntos y condujo a una grave crisis de fletes también en este sector.

1.2 Construcción naval

En línea con lo anterior, los nuevos encargos de petroleros aumentaron en 2015 un 70,4% respecto del año anterior, con lo que la cartera de pedidos de este tipo de buques creció hasta el 18,8% de la flota existente. Por su parte, los pedidos de graneleros descendieron un 73,5% respecto del año anterior, llevando la cartera de pedidos al 16,3% de la flota actual.

Lo único poco comprensible es que los armadores de portacontenedores, a pesar del ya notable excedente de flota existente, encargasen 24 millones de tpm de buques nuevos, un 97% más que el año anterior. Ello es consecuencia de que las principales navieras están claramente en una carrera para aumentar su cuota de

mercado con los llamados megabuques, de unos 18.000 teu, aunque sea a costa de tirar los fletes a niveles mínimos.

2. Evolución de la flota mercante controlada por armadores españoles, desde el último Congreso

Desde el II Congreso Marítimo, celebrado en Santander en septiembre de 2014, aunque la flota mercante de transporte total de control español ha descendido en 1 unidad, su tonelaje ha aumentado en unas 139.000 GT, lo que supone un aumento del 3,7%. No es un crecimiento muy fuerte pero, como antes hemos indicado, el contexto mundial del sector tampoco es nada favorable en general.



Los descensos de los segmentos de Petroleros, buques de Carga General y Varios casi se han visto compensados por los aumentos de los Graneleros, Portacontenedores y, sobre todo, los Buques de Pasaje.

La parte de esta flota total que opera bajo pabellón español (Registro Especial de Canarias, REC) ha descendido en el mismo periodo en 3 unidades y un 0,8% de su GT, una evolución bastante mejor que la registrada en los últimos años, ya que entre 2013 y 2014 había caído casi un 15%. Por el contrario, en este mismo periodo, la flota controlada bajo otras banderas (fundamentalmente de otros Estados miembros de la UE) ha aumentado en 2 unidades y un 9,5% de sus GTs.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS

Por tanto, es evidente que el REC sigue adoleciendo de falta de atractivo frente a otros registros europeos, que están captando la mayoría de los buques nuevos o usados que, ahora a un mayor ritmo que en los últimos años, van adquiriendo los armadores españoles.

Para que un registro resulte atractivo para los armadores, los buques inscritos en el mismo deben resultar competitivos en los mercados internacionales de transporte marítimo, que están abiertos a buques de todas las banderas. Éste es un mensaje que, por ejemplo, nuestro vecino Portugal ha entendido perfectamente y, gracias a una gestión muy acertada, su registro de Madeira ha conseguido un crecimiento espectacular, multiplicando por 6 su tonelaje en los últimos 3 años, al mismo tiempo que su flota ha pasado de una edad media de 19 años en 2007 a tan sólo 11 a comienzos de 2016.

3. Propuestas de ANAVE

Desde ANAVE no podemos sino reiterar a la Administración las mismas propuestas que ya formulamos en el Segundo Congreso para mejorar la competitividad del REC y que serían, entre otras:

- La posibilidad de resolver problemas técnicos (renovación de certificados, inspecciones...) 24 horas al día, 365 días al año, en particular, ampliando las materias delegadas en Organizaciones Reconocidas (Sociedades de Clasificación) y el número de éstas;
- Aportar plena seguridad jurídica al enrole de marinos extranjeros en buques del REC, eliminando los obstáculos que se introdujeron en el Reglamento de Extranjería hace ya más de 10 años;

- Simplificar y acortar al máximo la tramitación administrativa de estos enroles (resulta más fácil para un marino filipino venir a España a enrolarse en un buque alemán que en uno español);

- Aplicar la flexibilidad prevista en la legislación vigente para ampliar, caso a caso, el porcentaje de marinos no nacionales de la UE en los buques del REC;

- Proporcionar seguridad jurídica regulando las agencias de empleo, según lo previsto en el MLC 2006 y en términos compatibles con la realidad operativa de las empresas navieras.

4. Conclusión

Quiero terminar con un mensaje positivo:

- Los armadores españoles están comprometidos con el medio ambiente y apostando por soluciones novedosas, como el uso del GNL como combustible marino.

- Hemos pasado unos años de dura crisis, pero hoy día, a pesar de que la coyuntura internacional no es ni mucho menos positiva, gracias a su esfuerzo y a su inversión, como hemos visto, la flota total controlada por los armadores españoles está ya volviendo a crecer y a crear nuevo empleo.

- Los armadores españoles miramos al futuro con perspectivas positivas.

Esperamos que en próximos congresos podremos seguirles trayendo datos de una evolución favorable de nuestro sector, que repercutan positivamente también en los demás segmentos del Clúster Marítimo Español.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS

Presente y Futuro de la Autoridad Portuaria de Cartagena

Ponente: D. José Llorca Ortega.
Presidente de Puertos del Estado.



Las Autoridades Portuarias son organismos públicos encargados de la prestación de los servicios portuarios, para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía y seguridad. Así pues la misión principal, de la Autoridad Portuaria de Cartagena, es hacer posible la creación de empleo y riqueza, facilitando el comercio marítimo (en especial de la Región de Murcia).

Siendo conscientes de nuestra misión, y gracias a un gran equipo de trabajadores, la Autoridad Portuaria de Cartagena atesora una gran experiencia que le ha permitido estos últimos años convertirse en líder nacional en el tráfico de graneles y ser así mismo el puerto más rentable de España.

Analizando en profundidad el cambio que ha venido experimentando a lo largo de los años el Puerto de Cartagena, se observa la importancia de una buena planificación, que ha permitido convertir Escombreras en uno de los principales polos energéticos del Mediterráneo y todo un referente para este tipo de industria. Esta planificación, con un exhaustivo estudio de las demandas de tráficos, ha permitido optimizar las inversiones y convertirnos desde el año 2010 en el Puerto con mayor crecimiento de sus tráficos.

La Autoridad Portuaria de Cartagena afronta el futuro con unos objetivos claros, y con un equipo humano dispuesto a lograr cumplir cada uno de estos hitos:

- Consolidar nuestro liderazgo en graneles.
- Nexo de unión entre Norte de África, Oriente Medio y la Región de Murcia.
- Nuevas líneas de contenedores, facilitando las exportaciones de la Región.
- Afianzar la posición geoestratégica del Puerto de Cartagena como puerto Hub.
- Continuar siendo un referente nacional en la compatibilización de la actividad portuaria y la conservación del medio ambiente.

Para conseguir estos objetivos, se han preparado una serie de líneas estratégicas que incluyen algunas de las siguientes medidas:

- De cara a consolidar el Puerto de Cartagena como líder de graneles, se está trabajando para convertir Escombreras en un Hub de Graneles Líquidos y por otro lado se está realizando reuniones y mesas de trabajo para consolidar la nueva terminal de graneles sólidos y su acceso ferroviario.
- El Norte de África y los países de la Península Arábiga son referentes en el comercio exterior de nuestra región, por lo que se están desarrollando trabajos para dotar de mayores frecuencias, así como reducir los tiempos de tránsito en las exportaciones hacia estos destinos. Además el Puerto de Cartagena es líder nacional en el tráfico de ganado vivo con destino a estos países.
- En línea con el punto anterior, se están también intensificando las reuniones para establecer nuevas líneas regulares que permitan favorecer las exportaciones de la Región de Murcia. La mejora de las infraestructuras, así como una optimización de los servicios disponibles, son una herramienta básica de cara a lograr este objetivo.
- Una de las grandes oportunidades de desarrollo de la Región de Murcia, pasa por aprovechar la posición geoestratégica del Puerto de Cartagena, pudiendo establecer en la Dársena del Gorguel uno de los principales puntos de tránsito de contenedores del Mediterráneo.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS

• Por último la Autoridad Portuaria de Cartagena es un referente internacional en la compatibilización de la actividad portuaria y la conservación del medio ambiente. Para ello se ha creado la Catedra de Medioambiente con la UPCT así como la puesta en marcha de numerosas iniciativas y medidas, que han supuesto importantes menciones y premios a nivel internacional.

El Puerto de Cartagena continúa afianzando su crecimiento a través de sus planes estratégicos e impulsando proyectos innovadores en el campo de la gestión portuaria, el control de gastos y creación de valor para la sociedad.

Este esfuerzo colectivo, ha sido el que ha servido para llevar al Puerto de Cartagena al lugar que actualmente ocupa como primer puerto de graneles a nivel nacional, uno de los cinco mayores puertos de España y un líder internacional en la gestión medioambiental.

La Marina Deportiva.

Ponente: D. Carlos Sanlorenzo Ferri.
Secretario General de la Asociación
Nacional de Empresas Náuticas (Anen).



El sector de la náutica de recreo en España ha asistido a una transformación en los últimos diez años que se concreta fundamentalmente en los siguientes aspectos:

· Ha cambiado el perfil del usuario/consumidor de la náutica que se decanta por nuevas opciones, alternativas a la compra, para disfrutar del mar. En consecuencia, subsectores como el alquiler crecen progresivamente y van ganando cuota de mercado de forma notable. En el ejercicio 2015, las matriculaciones de embarcaciones de recreo para uso de alquiler crecieron cerca de un 40% con respecto al ejercicio anterior. Es una tendencia que continúa este año.

· En paralelo al cambio de perfil del usuario, nuevas formas de consumo y emprendimiento irrumpen con fuerza en el sector náutico. Los modelos de negocio evolucionan para incorporar herramientas de gestión en las que las nuevas tecnologías y la venta de productos y servicios online crecen de manera exponencial.

· Ante esta nueva realidad, el potencial del sector náutico se hace más evidente y es el momento de socializar la náutica y cambiar su imagen como algo exclusivo, caro y al alcance de unos pocos por la de una actividad de turismo y ocio accesible para todos. Con capacidad para ofrecer mil y una formas de divertirse, disfrutar, compartir... Bajo estas premisas, desde ANEN se ha puesto en marcha la campaña #embárcate de promoción de la náutica española, cuyo objetivo es, además de cambiar la percepción de la opinión pública, abrir el espectro de consumidores y atraer a un público más joven, urbano, cosmopolita que apuesta por un ocio diferente con alternativas para todos los bolsillos.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS



MESA REDONDA LOS PUERTOS

El servicio de practica en Cartagena.

Ponente: D. José Manuel Rivas Fernández.
Práctico Mayor de la Corporación de Prácticos de Cartagena.

Coordinación de salvamento marítimo en España.

Ponente: D. Antonio Padial Sayas.

Visión general del Servicio Público de Salvamento Marítimo en España prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Su creación en el año 1992 a raíz de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, principios de coordinación en el que basa todas sus actuaciones, objetivos del Servicio Público, Salvamento de la Vida Humana en el Mar, Lucha contra la contaminación, Control del Tráfico Marítimo, todo desde el punto de vista de la salvaguarda de la vida humana y del medio ambiente. Áreas geográficas de responsabilidad, 1.500.000 kilómetros cuadrados (tres veces la superficie de España, dirección de la emergencia a cargo del Capitán marítimo y coordinación de medios por parte del Centro de Coordinación, medios propios de los que dispone, con una descripción de las unidades marítimas y aéreas, con las principales características de las mismas. Principales convenios firmados con Organismos, Instituciones y Entidades colaboradoras, tanto nacionales como extranjeras. Estadísticas de los últimos años en cuanto a número de emergencias, clases, personas implicadas, etc...



7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS

Jefe de Salvamento Marítimo de Valencia. Presente y futuro de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

Ponente: D. Antonio Sevilla Recio.

Presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena.



Las Autoridades Portuarias son organismos públicos encargados de la prestación de los servicios portuarios, para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía y seguridad. Así pues la misión principal de la Autoridad Portuaria de Cartagena, es hacer posible la creación de empleo y riqueza, facilitando el comercio marítimo (en especial de la Región de Murcia).

Siendo conscientes de nuestra misión, y gracias a un gran equipo de trabajadores, la Autoridad Portuaria de Cartagena atesora una gran experiencia que le ha permitido estos últimos años convertirse en líder nacional en el tráfico de graneles y ser así mismo el puerto más rentable de España.

Analizando en profundidad el cambio que ha venido experimentando a lo largo de los años el Puerto de Cartagena, se observa la importancia de una buena planificación, que ha permitido convertir Escombreras en uno de los principales polos energéticos del Mediterráneo y todo un referente para este tipo de industria. Esta planificación, con un exhaustivo estudio de las demandas de tráfico, ha permitido optimizar las inversiones y convertirnos desde el año 2010 en el Puerto con mayor crecimiento de sus tráfico.

La Autoridad Portuaria de Cartagena afronta el futuro con unos objetivos claros, y con un equipo humano dispuesto a lograr cumplir cada uno de estos hitos:

- Consolidar nuestro liderazgo en graneles.
- Nexo de unión entre Norte de África, Oriente Medio y la Región de Murcia.

- Nuevas líneas de contenedores, facilitando las exportaciones de la Región.

- Afianzar la posición geoestratégica del Puerto de Cartagena como puerto Hub.

- Continuar siendo un referente nacional en la compatibilización de la actividad portuaria y la conservación del medio ambiente.

Para conseguir estos objetivos, se han preparado una serie de líneas estratégicas que incluyen algunas de las siguientes medidas:

- De cara a consolidar el Puerto de Cartagena como líder de graneles, se está trabajando para convertir Escombreras en un Hub de Graneles Líquidos y por otro lado se está realizando reuniones y mesas de trabajo para consolidar la nueva terminal de graneles sólidos y su acceso ferroviario.

- El Norte de África y los países de la Península Arábiga son referentes en el comercio exterior de nuestra región, por lo que se están desarrollando trabajos para dotar de mayores frecuencias, así como reducir los tiempos de tránsito en las exportaciones hacia estos destinos. Además el Puerto de Cartagena es líder nacional en el tráfico de ganado vivo con destino a estos países.

- En línea con el punto anterior, se están también intensificando las reuniones para establecer nuevas líneas regulares que permitan favorecer las exportaciones de la Región de Murcia. La mejora de las infraestructuras, así como una optimización de los servicios disponibles, son una herramienta básica de cara a lograr este objetivo.

- Una de las grandes oportunidades de desarrollo de la Región de Murcia, pasa por aprovechar la posición geoestratégica del Puerto de Cartagena, pudiendo establecer en la Dársena del Gorguel uno de los principales puntos de tránsito de contenedores del Mediterráneo.

- Por último la Autoridad Portuaria de Cartagena es un referente internacional en la compatibilización de la actividad portuaria y la conservación del medio ambiente. Para ello se ha creado la Catedra de Medioambiente con la UPCT así como la puesta en marcha de numerosas iniciativas y medidas, que han supuesto importantes menciones y premios a nivel internacional.

El Puerto de Cartagena continúa afianzando su crecimiento a través de sus planes estratégicos e impulsando proyectos innovadores en el campo de la gestión portuaria, el control de gastos y creación de valor para la sociedad.

Este esfuerzo colectivo, ha sido el que ha servido para llevar al Puerto de Cartagena al lugar que actualmente ocupa como primer puerto de graneles a nivel nacional, uno de las cinco mayores puertos de España y un líder internacional en la gestión medioambiental.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS



Radiografía de los lubricantes marinos en España.

Ponente: D. Ibán Bascones Oset.

Responsable de Lubricantes Marinos en Repsol.

En esta ponencia REPSOL analiza los suministros de lubricantes marinos que se realizan en nuestro país en torno al mundo del shipping.

REPSOL como suministrador de lubricantes marinos presenta las características de estas operaciones, la situación del mercado global, la tipología de lubricantes en el mercado, la demanda de nuevos productos y la evolución del mercado de lubricantes condicionado por los cambios tecnológicos con motivo de las restricciones medioambientales y económicas del mercado.

PRESENTACIÓN DEL CENTENARIO DE TRASMEDITERRANEA 1917 - 2017

Intervención del Presidente de Honor del Clúster Marítimo Español, D. Federico Esteve Jaquotot.

Trasmediterranea, 100 años en la historia de España.

Ponente: D. Juan Carlos Díaz Lorenzo. Investigador académico, periodista y escritor.

Intervención del Director de Relaciones Institucionales de Trasmediterranea, D. Rafael Montes Caracuel.

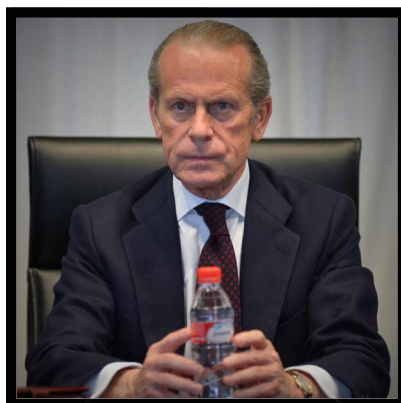
El 25 de noviembre de 1916 nació Compañía Trasmediterránea, fruto de la visión de un grupo de navieros que decidieron unir sus medios y sus esfuerzos para sobrevivir ante un escenario difícil, en el que la Marina mercante española atravesaba una de sus crisis más significativas. En la actualidad, Trasmediterranea aspira a consolidarse como empresa líder del transporte marítimo regular de pasajeros y mercancías. La compañía ha experimentado en 2015 un crecimiento en los tráficos de pasajeros en torno al 4%, con cerca de 2,5 millones de pasajeros y 5,7 millones de metros lineales de carga, un 3,4 % más que el ejercicio anterior.

En la constitución de Compañía Trasmediterránea, liderada por José Juan Dómine, figuran la Compañía de Vapores Correos de África, la Sociedad Línea de Vapores Tintoré, Ferrer Peset Hermanos y la S.A. Navegación e Industria. En total aportaron 44 barcos, el astillero Talleres Nuevo Vulcano y un capital humano extraordinario, lo que permitió comenzar sus singladuras el 1 de enero de 1917. En 1918 se unió Isleña Marítima y La Marítima, Compañía Mahonesa de Vapores. La recién nacida compañía llegó en 1920 a Nueva York, el mismo año en el que se firmó el primer contrato con el Estado.

Factor importante en el desarrollo de Trasmediterránea fue la constitución de la sociedad Unión Naval de Levante (1924), que durante muchos años fue un claro referente a nivel nacional en la construcción de buques de pasajeros y petroleros, además de importante factoría para la reparación naval.

El I Plan de Nuevas Construcciones supuso la incorporación entre 1927 y 1933 de 14 nuevos buques, a los que unirían otros dos en 1935, que se construyeron en los astilleros Krupp (Alemania), Ansaldo (Italia), Unión Naval de Levante, Echevarrieta y Larrinaga, La Naval y Euskalduna (España).

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS



Viajes para el recuerdo

Entre los viajes que han quedado en la historia de la compañía destaca el crucero universitario, durante la II República, del buque Ciudad de Cádiz a Túnez, Malta, Egipto, Palestina, Turquía, Grecia e Italia, organizado por la Institución Libre de Enseñanza con la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Central. Durante la II Guerra Mundial se realizaron trayectos a Argentina y Nueva York y otros más lejanos, como el realizado en 1946 por el buque Plus Ultra a Filipinas. En la lista de viajes históricos de Trasmediterranea figuran también el realizado por el buque Ciudad de Toledo como Exposición Flotante de la industria española en 1956 y los seis viajes del J.J. Sister con el programa "Aventura 92" de Miguel de la Cuadra Salcedo.

Toda una vida de innovación ha quedado reflejada también en las construcciones de nuevas series. A principios de la década de los 50 de los buques Ciudad de Alcira, Salamanca, Toledo, Cádiz, entre otros y posteriormente llegaron las series "Albatros" y "Cormorán". Y los años 70 marcaron el comienzo de una nueva etapa, con la construcción, en el astillero Unión Naval de Levante, de los ferries Manuel Soto y J. J. Sister. En Finlandia nacieron los buques Ciudad de La Laguna y Villa de Agaete.

Otra fecha significativa es la de 1978, con la nacionalización de Trasmediterranea, liderada por Federico Esteve

Jaquotot, durante muchos años presidente de Trasmediterranea y en la actualidad presidente honorífico del Clúster Marítimo Español y participante destacado en el III Congreso Marítimo Nacional. En esa etapa se firmó un nuevo contrato con el Estado, se procedió a una importante renovación de la flota, y comenzó el tráfico de carga rodada entre la Península y Canarias, a donde en 1980 llegó el revolucionario "jet-foil".

Siguió a esta época el desarrollo del proyecto Mestral, una apuesta de la industria naval española por los buques de alta velocidad mediante buques monocascos "uve profunda" construidos en el astillero de la E.N. Bazán (Cádiz). Y el siglo XXI trajo la alta velocidad con los super-ferries Sorolla, Fortuny y Murillo, los primeros Super-Fast para carga rodada y los catamaranes de alta velocidad.

En julio de 2002 culminó la privatización de Compañía Trasmediterránea, que tiene como accionista mayoritario a Acciona, emprendiendo una nueva etapa en la que se han incorporado nuevos buques, entre ellos los mayores rolones de la Marina mercante española, José M. Entrecanales y Super-Fast Baleares (2010). Y desde 2015, Mario Quero Gil, en su condición de consejero-director general, lidera el rumbo de Compañía Trasmediterránea.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS



MESA REDONDA LA PESCA

Realidad del sector conservero español. Ponente: Dña. Marta Aymerich Cano. Directora de Comercio, Internacionalización y Relaciones con la UE y Promoción de ANFACO-CECOPECA.

El sector industrial transformador de conservas de la pesca y la acuicultura nacional se ha convertido en un referente a nivel mundial, siendo España la primera zona productora de la Unión Europea, donde el atún se ha convertido en su producto estrella. Las estrategias de futuro de este sector se basan en: Internacionalización, I+D+i, Sostenibilidad medioambiental, social y económica, abastecimiento de materia y una política comercial europea que asegure la competitividad del sector.

El sector de conservas de pescados y mariscos es un sector centenario, que cuenta como organización representativa desde 1904 a ANFACO-CECOPECA. Es un sector que ha vivido épocas doradas y situaciones difíciles, pero que ha sabido reorganizarse y construir su futuro, porque es un sector donde existe una tradición, un saber hacer y unas competencias por parte de todos, los empresarios y de los trabajadores, y esto, hoy en día es una fuente de competitividad en el que el sector sigue profundizando para ganar el reto del futuro.



Nuevos sistemas de señalización por balizas/sondas de bancos de pesca. Ponente: D. Iñaki Arbulu. Consejero Delegado Grupo Arbulu: Marine Instruments.

Tras una breve introducción del Grupo Arbulu como grupo especializado en electrónica naval, con una facturación total agregada de 120M€ y una plantilla de 383 personas, y una reseña de las seis empresas líderes en sus respectivos sectores: NAUTICAL y Marine Instruments en pesca, Aage Hempel Group, NAVTEAM y SMD en buques mercantes y e3s en megayates, se detalla su cobertura geográfica mundial.

El núcleo de la presentación es la explicación del uso de las boyas satelitarias con sondas para la pesca del atún tropical con objetos a la deriva (FADs), desarrolladas y fabricadas por Marine Instruments y comercializadas e instaladas en la flota por NAUTICAL. Resulta esencial para la explotación eficiente del buque no sólo la localización del objeto a la deriva, sino la correcta recepción y la gestión de la información completa transmitida vía satélite a los sistemas de recepción abordo y su adecuada interpretación mediante un sofisticado software así como su posible interconexión con otros sistemas abordo.

Por último se señalan nuevos sistemas de seguimiento de objetos a la deriva como

FAD autónomos y drones, así como una sólida estructura de fabricación, distribución y soporte abordo con el máximo criterio de calidad para garantizar un sólido sistema de gestión y explotación para la pesca. Y esto es lo que ofrece Marine Instruments y NAUTICAL.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS

Retos de la Marina de Pesca española en la Unión Europea.

Ponente: Dña. Iolanda Piedra Nañes. Presidenta de la Federación Española de Empresarios del Mar (IVEAEMPA).



En septiembre de 2012 la Comisión Europea presentó el documento sobre las oportunidades para un crecimiento marino y marítimo sostenible. En él, se identificaba la Economía Azul de la UE como aquella que ofrece 5,4 millones de puestos de trabajo y aporta un valor añadido bruto de casi 500 000 millones de euros al año. Además, la vía marítima supone el 75% del comercio exterior de Europa y el 37% del comercio interior de la UE.

El mar y las costas son motores de la economía. Por su situación geográfica abierta al exterior, los puertos y las comunidades costeras han sido tradicionalmente centros de nuevas ideas y de innovación.

Los diferentes sectores que componen la economía azul son interdependientes. Se basan en competencias comunes y en infraestructuras compartidas —como los puertos o las redes de distribución eléctrica— y dependen de que los otros sectores utilicen el mar de forma sostenible. Este elemento es clave para el sector de la pesca, dado que el stock pesquero se reproduce y se alimenta.

Pero la situación podría cambiar de aquí a 2020. Tenemos, pues, que prepararnos para los avances tecnológicos, los cambios demográficos, la creciente escasez de recursos naturales y el crecimiento de economías hasta hoy subdesarrolladas, incluidas las de los países que nos rodean.

Junto a algunas actividades tradicionales en las que se incluye la pesca, que seguirá siendo una fuente importante de empleo, se prevé que las actividades emergentes ofrecerán también nuevos puestos de trabajo, entre las que cabe citar las relacionadas con el turismo marítimo, costero y de cruceros; la energía azul; la acuicultura marina; los recursos minerales marinos, y la biotecnología azul.

Pero el apremio que todas ellas ejercen sobre costas y mares, lejos de reducirse, tenderá a hacer aumentar aún más la frágil naturaleza del medio marino. En consecuencia, la economía azul deberá ser sostenible y respetar las preocupaciones medioambientales que se planteen, aunque estas procedan de sectores tradicionales.

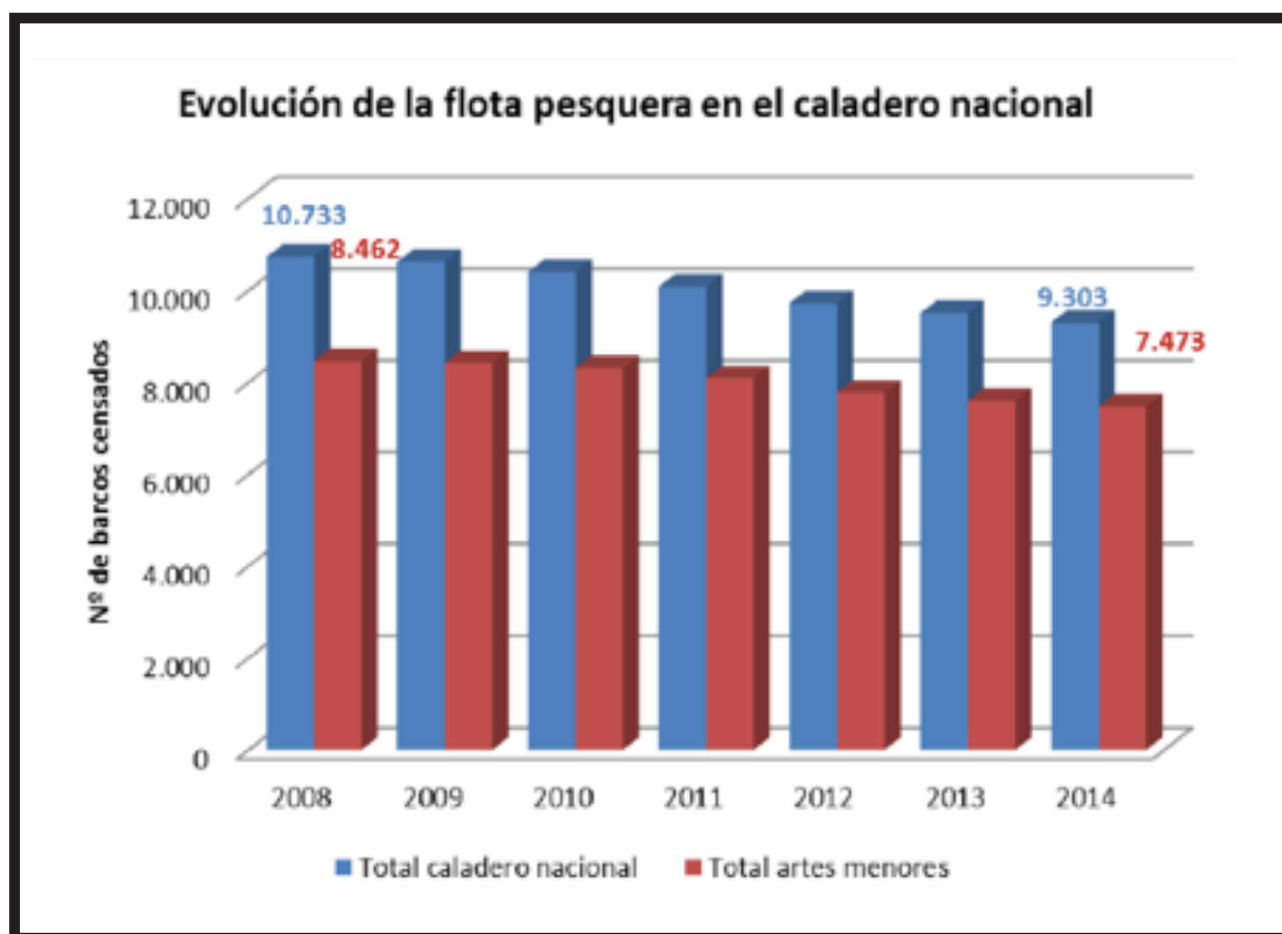
Se necesitará una correcta gestión de la gobernanza relacional entre actividades y un gran esfuerzo para reducir el impacto medioambiental negativo, pues la emisión de contaminantes o el vertido de sustancias nocivas perjudican el equilibrio del ecosistema, que es vital para las necesidades de la pesca.

Para España, el reto principal planteado —en términos de supervivencia del sector pesquero— depende sobre todo de los acuerdos que, a nivel global, se tomen en materia de política marítima integral (PMI) y planificación marítima espacial (PMS); y no tanto de la Política Pesquera Común (PPC), basada especialmente en el control de stocks a través del desarrollo de los planes de gestión pesquera.

No en vano, la flota pesquera española es una de las más importantes de la Unión Europea. Según datos del Eurostat para el año 2009, aportaba el 15% de las capturas, tan solo por detrás de Dinamarca en cuanto a volumen.

En ese año, España poseía el 13% de los buques de pesca de la flota europea y generaba el 26% de los empleos en el sector de la pesca, calculados en equivalente a tiempo completo.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS



A 31 de diciembre de 2014, según datos del Censo de la Flota Pesquera Operativa del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA), la flota pesquera española estaba compuesta por 9.635 barcos, de los cuales 9.303 faenaban en el caladero nacional. En función del tipo de arte utilizado, se distribuían de la siguiente manera: 858 arrastre, 607 cerco, 284 palangre, 81 redes de enmalle y 7.473 artes menores.

En lo relativo al empleo, el sector pesquero en su conjunto aporta empleo directo a un total de 34.031 personas, de las cuales 33.128 (32.801 hombres y 327 mujeres) desarrollan su actividad laboral a bordo de las embarcaciones pesqueras y 902 (713 hombres y 189 mujeres) trabajan en tierra. Si nos referimos al empleo en buques que faenan en las aguas nacionales, el número total de empleos es de 26.158 (25.819 hombres y 338 mujeres), de los cuales 25.905 trabajan a bordo y 253 en tierra.

Por ello, no debería aplicarse en solitario el criterio de precaución como base fundamental para la gestión pesquera, a fin de asegurar el restablecimiento de la explotación de los recursos biológicos marinos vivos

y el mantenimiento de las poblaciones de especies capturadas por encima de los niveles que puedan producir el rendimiento máximo sostenible (RMS).

Ahora es necesario un diálogo mucho más profundo sobre qué sector azul, con qué intensidad y en qué momento puede y debe desarrollarse.

En este sentido, el Gobierno español debe plantear una gestión eficiente y eficaz también en términos de gobernanza del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), dado que es el instrumento que financiará la aplicación de la Política Pesquera Común (PPC) y la Política Marítima Integrada (PMI) durante el período de programación 2014-2020, así como el resto de fondos con los que está estrechamente relacionado.

Potenciar el cumplimiento de la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina (DMEM) o la Directiva Marco del Agua, unido a una Planificación Marítima Espacial coherente y a una Gobernanza eficaz, puede ser un buen inicio a la hora de tratar los mares.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS

MESA REDONDA LOS ASTILLEROS

Innovación en la propulsión pod para embarcaciones profesionales. Ponente: D. Jaime Cortecero Torres. Jefe de Motores Marinos Volvo Penta España.

- Tras una introducción de la posición de Volvo Penta como compañía perteneciente a Volvo Group, Jaime Cortecero explicó la actividad de la marca, así como los mercados en los que opera: Desarrollo fabricación y comercialización de motores líderes en el mundo y sistemas de energía completos para embarcaciones profesionales y de recreo, así como para aplicaciones industriales. Con presencia a nivel mundial, Volvo Penta comercializa sus productos en más de 130 países a través de sus 3.500 distribuidores oficiales.

- Pionera en tecnología e innovación, uno de los grandes hitos de la compañía ha sido el desarrollo de Volvo Penta IPS, un sistema de propulsión totalmente innovador que revolucionó la propulsión marina a nivel global, cuando se lanzó al mercado en el año 2004. Entre los beneficios que proporciona este sistema de última generación, cabe destacar el ahorro de combustible, reducción del impacto medioambiental, eficiencia hidrodinámica, reducción del nivel de vibraciones y ruido, excelente maniobrabilidad y fiabilidad del producto, entre otros.

- Al tratarse de un sistema de propulsión de última generación que es fundamentalmente diferente de la configuración tradicional, la involucración técnica de Volvo Penta con el Astillero es total, tanto para el desarrollo de los cascos como para la instalación del sistema. La compañía ha estado involucrada en numerosos proyectos de fabricantes claves y ha probado más de 500 embarcaciones.

- Embarcaciones para parques eólicos marinos, embarcaciones de trabajo de alta velocidad, barcos de pasaje, fueron presentadas como casos de éxito de aplicación del sistema Volvo Penta IPS en el sector marino profesional.



7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS



Los pequeños y medianos astilleros en España. Ponente: D. Laudelino Alperi Baragaño. Presidente Astilleros Armón.

Previsibles diseños de futuro en los buques mercantes. Ponente: D. Javier Pamies Durá. Director Oficina Vigo de Ghenova Ingeniería.

En esta presentación trataremos de dar una visión actual de los problemas que el diseño de los buques debe resolver en el futuro, aunque algunos de ellos son de tanta actualidad que en realidad son problemas que se deben resolver casi en el presente.

Los actuales problemas medioambientales, de seguridad y productividad de los buques y del transporte marítimo, así como los derivados de la calidad de vida de las tripulaciones a bordo, deben tener una respuesta técnica adecuada, basada en proyectos de I+D+i que busquen soluciones y marquen el camino a seguir por los diseñadores, oficinas técnicas, astilleros y Armadores, dentro de un marco que deberán definir las diferentes Administraciones involucradas.

No trataremos de dar esas soluciones, simplemente porque si las conociéramos estaríamos ya aplicándolas, pero sí enumeraremos los problemas y lo que se ha hecho hasta ahora para tratar de resolverlos o, como mínimo, tratar de reducir sus efectos. El encuentro de soluciones adecuadas es algo que queda por resolver y que sólo la ingeniería y el sentido común podrán hacer.

Retos y oportunidades en el mercado offshore. Ponente: D. Manuel Moreu Munaiz. Director General de Seaplace.

Se analiza la situación a nivel conceptual de los diferentes sectores offshore, tanto en los hidrocarburos de petróleo o gas, como de las energías renovables y en particular la eólica, la acuicultura y los minerales.

Podemos decir que el petróleo y no tanto el gas, y los minerales viven momentos bajos de actividad, mientras que la eólica offshore y la acuicultura están en alza.

Los astilleros de los buques del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Ponente: D. Carlos Crespo Romero. Coronel Jefe del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

La ponencia pretende dar una visión general de los astilleros, casi exclusivamente nacionales, que han construido embarcaciones para el Servicio Marítimo de la Guardia Civil desde la creación de este en 1991.

Se expondrán las características generales de las mismas incidiendo con más concreción en las construcciones de cada uno de los astilleros que han suministrado embarcaciones o han efectuado trabajos significativos en las mismas.

Por último, se aportarán algunos datos sobre futuras inversiones y la aportación que la Guardia Civil puede llevar a cabo en beneficio de la construcción naval española.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS

MESA REDONDA OTROS ASPECTOS DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

El mercado laboral para los ingenieros navales españoles.

Ponente: D. Mauricio Álvarez Ortiz. Decano de la Delegación Territorial de Murcia del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN).



En la ponencia se explica el marco jurídico español en materia de delegación de funciones de inspección en las Sociedades de Clasificación, y por qué no todas las consideradas importantes no han recibido la autorización por parte de las autoridades españolas. En la ponencia se detalla el alcance de la delegación y lo que las Organizaciones Autorizadas pueden hacer y dónde lo pueden hacer en nombre del Reino de España.

Empresas clasificadoras en España. Ponente:

D. Jaime Pancorbo Crespo. Director Técnico de Marina y Offshore de Bureau Veritas para España y Portugal.



Proyectos de Innovación en la Industria Marítima. Ponente: D. Jorge Dahl.

Business Development Manager de DNV GL. Tendencias actuales del shipping y de la formación marítima.

Las nuevas tecnologías relacionadas con la comunicación, digitalización y conectividad están teniendo ya un impacto directo no sólo en la forma de diseñar los buques del futuro, sino también en la forma de operar y mantener los mismos, así como la flota actual, con la consiguiente mejora de la seguridad en la mar y en el respeto al medio ambiente.

Igualmente las demandas de la Sociedad en cuanto a sostenibilidad, eficiencia energética y reducción de emisiones están sirviendo como catalizadores en los proyectos de innovación en la Industria Naval.

7. RESUMEN DE LAS PONENCIAS

La presentación de DNV GL en el III Congreso Marítimo Internacional nos da una visión actualizada de las tecnologías emergentes en la Industria Naval y de su posible proyección en el 2025.



Ponente: D. Alfredo Pardo Santayana.
Presidente del Instituto Marítimo Español (IME).

La ponencia que presentamos a este Congreso consta de dos partes bien diferenciadas, el Futuro de la "Shipping Industry" y los Retos e Innovación en la Enseñanza Marítima, ambas unidas por un doble vínculo: El mundo marítimo en el que desarrollan su actividad y el horizonte temporal que se contempla, futuro a medio y largo plazo.

En la Primera Parte, tras definir lo que entendemos por Sector Marítimo – y constatar lo difícil e ingrato que resulta predecir el futuro – se pasa revista a las fuerzas tractoras que determinan el crecimiento del Transporte Marítimo y su previsible evolución.

A continuación se citan las fuentes utilizadas en la ponencia y se analizan someramente algunos de los trabajos publicados recientemente que se consideran relevantes para nuestro propósito, concentrándonos básicamente en el titulado "The Future of Shipping" que ofrece un planteamiento ciertamente novedoso (su objetivo: conseguir un futuro verdaderamente sostenible en el año 2050).

Acto de Clausura del Congreso

Entre los diferentes caminos que el trabajo recomienda transitar para conseguir tal objetivo, nos detenemos exclusivamente en la recomendación de que por parte del Sector se adopten las nuevas tecnologías y se utilicen los nuevos materiales disponibles.

Termina esta primera parte fijando nuestra atención en un reciente estudio de la consultora internacional IHS donde se identifica las cinco grandes tendencias que se consideran críticas en el desarrollo de la inversión en Shipping, en la mejora de la eficiencia operativa y en una nueva estrategia de negocio.

Una consecuencia importante de este último trabajo es el reconocimiento de que la "fuerza laboral" empleada en el Sector Marítimo está tecnológicamente menos capacitada que la de otras industrias tales como la aviación y la automoción. Y por ello, para atraer a nuevos profesionales, los astilleros tendrían que avanzar en materias de tecnología e innovación, y los marinos adquirir nuevos conocimientos y aptitudes e integrarse en las nuevas tecnologías.

Y ello nos lleva a la Segunda Parte de la ponencia, donde nos ocupamos de los retos a los que, a nuestro juicio, debería enfrentarse la Enseñanza Marítima.

Enseñanza que tiene como destinatarios tanto el personal de mar (las tripulaciones de nuestros buques), como el personal de tierra que dirige las operaciones y el desarrollo de la flota mercante.

La primera, que se dirige a un colectivo de más de 1,4 millones de marinos (570.000 oficiales y 850.000 Ratings) y está perfectamente estructurada y reglada a través de importantes Convenios internacionales (STWC y MLC) por lo que no es objeto de esta ponencia.

Nuestro trabajo se concentra pues en la Formación y Aprendizaje Permanente (Training and Lifelong Learning) de los cuadros directivos y de los operadores que trabajan en las diferentes empresas (Navieras, Astilleros, Clasificadoras, Puertos, Seguros, etc.) que se dedican a la actividad marítima.

Al final del trabajo se insiste en la idea de que la innovación en la enseñanza será la clave para alcanzar la competitividad y que sólo el aumento de la productividad nos llevará a un crecimiento económico sostenible.



Patrocinadores oficiales:

8. REPERCUSIÓN MEDIÁTICA

MEDIO	LINK	FECHA DE PUBLICACIÓN
20MINUTOS.ES	Fomento destaca el papel de la Región en el sector náutico y marítimo.	10-may-16
	La Región será referente del sector náutico en mayo con la celebración del Congreso Marítimo Nacional.	23-abr-16
	La Consejería de Fomento y la Real Liga Naval Española colaborarán en la organización del III Congreso Marítimo Nacional.	20-sep-15
ABC.ES	Arranca el Congreso Marítimo Nacional en Cartagena.	20-may-16
	Cartagena acoge en mayo el tercer Congreso Marítimo Nacional.	23-abr-16
ACTUALIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA	III Congreso Marítimo Nacional – Presencia global del sector marítimo en la primera jornada.	12-may-16
	Volvo Penta España patrocina el III Congreso Marítimo Nacional.	21-abr-16
	La Liga Naval y el Clúster Marítimo celebrarán el III Congreso Marítimo Nacional el 10 y 11 de Mayo, en Cartagena.	15-abr-16
	Española.	22-mar-16
	III Congreso Marítimo Nacional - Luis Guerrero (Bureau Veritas) y las empresas clasificadoras en España.	13-mar-16
	Coronel Jefe Servicio Marítimo Guardia Civil: “Tal vez haya que hacer un esfuerzo para volver la vista hacia la mar”	31-mar-16
	Video - III Congreso Marítimo Nacional - Mayo 2016 en Cartagena.	02-oct-15
La Real Liga Naval Española y el Clúster Marítimo Español anuncian la próxima celebración del III Congreso Marítimo Nacional en la ciudad de Cartagena, los días 10 y 11 de Mayo 2016.	11-feb-16	

8. REPERCUSIÓN MEDIÁTICA

MEDIO	LINK	FECHA DE PUBLICACIÓN
ANAVE	La Liga Naval y el Clúster Marítimo celebrarán el III Congreso Marítimo Nacional el 10 y 11 de mayo, en Cartagena.	03-may-16
	La Liga Naval y el Clúster Marítimo celebrarán el III Congreso Marítimo Nacional del 9 al 12 de mayo en Cartagena.	18-nov-15
BUREAU VERITAS	Bureau Veritas patrocina y participa con una ponencia en el III Congreso Marítimo Nacional.	03-may-16
CADENADESUMINISTRO.ES	La Real Liga Naval Española convoca la III Edición del su Congreso Marítimo Nacional.	15-feb-16
	El III Congreso Marítimo Nacional volverá a poner el acento en los problemas del sector.	27-oct-15
CADENASER.COM	Todo el sector marítimo se reúne en Cartagena.	10-may-16
CANARY PORTS	El III Congreso Marítimo Nacional se celebra este año en Cartagena.	19-feb-16
CÁMARA DE CARTAGENA	III Congreso Marítimo Nacional.	abr-16
CARTAGENA DE HOY	El III Congreso Marítimo Nacional se celebrará en Cartagena.	31-mar-16
CARTAGENA.ES	Obdulia Gómez clausura el Congreso Marítimo lanzando un reto para que Cartagena sea referente en formación náutica pesquera.	12-may-16
	III Congreso Marítimo Nacional de la Liga Naval Española (Universidad Politécnica de Cartagena)	22-abr-16

8. REPERCUSIÓN MEDIÁTICA

MEDIO	LINK	FECHA DE PUBLICACIÓN
CARTAGENA.ES	El III Congreso Marítimo Nacional recalará en Cartagena.	22-abr-16
	Cartagena acogerá en el mes de mayo el III Congreso Marítimo Nacional de la Liga Naval Española.	21-abr-16
	Cartagena acogerá en el mes de mayo el III Congreso Marítimo Nacional de la Liga Naval Española (Video)	21-abr-16
	Cartagena será la sede del III Congreso Marítimo Nacional.	29-ene-16
CARTAGENAACTUALIDAD.COM	Francisco Calderón asiste a la presentación del III Congreso Marítimo Nacional que se celebrará en Cartagena el 10 y 11 de mayo.	22-abr-16
	III Congreso Marítimo Nacional: PESCA. ¿Alejada de la tendencia positiva del sector marítimo?	
CLÚSTER MARÍTIMO ESPAÑOL	“Tal vez haya que hacer un esfuerzo para volver la vista hacia la mar”. Coronel Jefe Servicio Marítimo Guardia Civil.	31-mar-16
	III Congreso Marítimo Nacional	08-mar-16
	III Congreso Marítimo Nacional, 10 y 11 de mayo 2016.	15-feb-16
	tendencia de la náutica de recreo española en el III Congreso Marítimo Nacional .	20-abr-16
DEFENSA.COM	El submarino S-80 se someterá en junio a la revisión crítica del diseño.	13-may-16
DIARIO DE LA MANGA	El III Congreso Marítimo Nacional se celebrará en Cartagena este año.	22-abr-16
	El mundo del mar a debate en el III Congreso Marítimo Nacional.	11-may-16

8. REPERCUSIÓN MEDIÁTICA

MEDIO	LINK	FECHA DE PUBLICACIÓN
DIARIO MARÍTIMAS	El III Congreso Marítimo Nacional abordará los crónicos problemas del sector.	09-feb-16
	Cartagena será la sede del III Congreso Marítimo Nacional.	29-ene-16
EMPRESA EXTERIOR	"Foros como este Congreso son generadores de ideas" ha destacado Antonio Sevilla en la presentación del III Congreso Marítimo Nacional.	27-abr-16
EL VIGÍA	III Congreso Marítimo Nacional Cartagena 2016.	15-abr-16
EUROPAPRESS.ES	Cartagena será la sede del III Congreso Marítimo Nacional.	29-ene-16
FINANZAS.COM	Cartagena acoge en mayo el tercer Congreso Marítimo Nacional.	23-abr-16
GACETA CARTAGONOVA	Cartagena, capital marítima nacional gracias a unas jornadas que reúnen a las marinas mercante, de pesca, deportiva y militar.	10-may-16
	López participa en la inauguración del III Congreso Marítimo Nacional.	10-may-15
	...náutica pesquera..	12-may-16
	Cartagena acoge a partir de mañana el III Congreso Marítimo Nacional.	09-may-16
	Cartagena acogerá en el mes de mayo el III Congreso Marítimo Nacional de la Liga Naval Española.	21-abr-16
	José López asegura el apoyo institucional al III Congreso Marítimo Nacional que se celebrará en Cartagena el 10 y 11 de mayo.	21-abr-16
	Cartagena será la sede del III Congreso Marítimo Nacional.	29-ene-16

8. REPERCUSIÓN MEDIÁTICA

MEDIO	LINK	FECHA DE PUBLICACIÓN
GOBIERNO.CARTAGENA.ES	López participa en la inauguración del III Congreso Marítimo Nacional.	10-may-16
	Francisco Calderón asiste a la presentación del III Congreso Marítimo Nacional que se celebrará en Cartagena el 10 y 11 de mayo.	22-abr-16
	La Real Liga Naval Española presenta al alcalde el III Congreso Marítimo Español que se celebrará en Cartagena.	28-ene-16
INDUSTRIASPESQUERAS.COM	El Congreso Marítimo Nacional se consolida como una cita esencia para el sector nacional.	12-may-16
	El III Congreso Marítimo Nacional se celebrará en mayo en Cartagena.	01-oct-15
LA VERDAD	El sector pesquero muere poco a poco	12-may-16
	La tecnología de los barcos necesita marinos bien formados y motivados.	11-may-16
	Puertos del Estado descarta a corto plazo novedades sobre El Gorguel.	11-may-16
	centenario.	11-may-16
	El jefe de la Armada reclama estabilidad en el presupuesto para garantizar la defensa naval.	11-may-16
	Cartagena acoge el III Congreso Marítimo Nacional.	10-may-16
	Un Congreso Nacional analiza los retos futuros.	10-may-16
LA OPINIÓN DE CARTAGENA	El Almirante avisa del peligro de que Defensa se quede sin arma submarina.	11-may-16
	Cartagena acoge en mayo el Congreso Marítimo Nacional.	23-abr-16

8. REPERCUSIÓN MEDIÁTICA

MEDIO	LINK	FECHA DE PUBLICACIÓN
LA OPINIÓN DE MURCIA	El AJEMA alerta del peligro de que el arma submarina desaparezca si Defensa no invierte en los S-70.	11-may-16
	El Puerto de Cartagena lidera el tráfico nacional de graneles.	13-may-16
LOGINEWS	Volvo Penta España patrocina el III Congreso Marítimo Nacional.	05-may-16
	III Congreso Marítimo Nacional se celebrará en mayo 2016.	04-mar-16
MAKE ME FEED	La Real Liga Naval Española convoca la III Edición del su Congreso Marítimo Nacional.	15-feb-16
MASMAR.COM	La Liga Naval y el Clúster Marítimo celebrarán el III Congreso Marítimo Nacional el 10 y 11 de mayo, en Cartagena.	12-abr-16
MC CARTAGENA	El alcalde participará en la inauguración del III Congreso Marítimo Nacional.	21-abr-16
MURCIA.COM	Congreso Marítimo Nacional.	21-abr-16
	La Región será referente del sector náutico el próximo mes de mayo con la celebración en Cartagena del Congreso Marítimo Nacional.	22-abr-16
REGIÓN DE MURCIA	Cartagena será la sede del III Congreso Marítimo Nacional.	29-ene-16
	Cartagena acogerá en el mes de mayo el III Congreso Marítimo Nacional de la Liga Naval Española.	21-abr-16
	Tal vez haya que hacer un esfuerzo para volver la vista hacia la mar.	30-mar-16

8. REPERCUSIÓN MEDIÁTICA

MEDIO	LINK	FECHA DE PUBLICACIÓN
MURCIAECONOMIA.COM	El sector marítimo nacional se cita en Cartagena.	11-may-16
	Sevilla: "El Puerto crea riqueza y empleo para la Región"	12-may-16
	Cartagena acogerá en mayo el Congreso Marítimo Nacional.	23-abr-16
	Cartagena será la sede del III Congreso Marítimo Nacional.	29-ene-15
	Cartagena acogerá el Congreso Marítimo Nacional.	30-sep-15
NAUCHER	El III Congreso Marítimo Nacional se clausura con buenas perspectivas de empleo.	12-may-16
	El III Congreso Marítimo Nacional repasa desde Cartagena los principales debates del sector.	11-may-16
	El Coronel Jefe del Servicio Marítimo de la Guardia Civil cree necesario centrarse más en la mar.	01-abr-16
	mes de Mayo	18-mar-16
	La Real Liga Naval convoca el III Congreso Marítimo Nacional en Cartagena los días 10 y 11 de Mayo.	26-oct-15
PANORAMA NÁUTICO	El sector marítimo, estratégico para la economía.	11-may-16
PROFESIONALESHOY.ES	Carlos Sanlorenzo analizará los cambios de tendencia de la náutica de recreo española en el III Congreso Marítimo Nacional.	20-abr-16
	El III Congreso Marítimo Nacional analizará el panorama actual de la marina de pesca.	18-abr-16
	La Real Liga Naval Española organiza, en colaboración con el Clúster Marítimo Español, el III Congreso Marítimo Nacional.	16-nov-16

8. REPERCUSIÓN MEDIÁTICA

MEDIO	LINK	FECHA DE PUBLICACIÓN
PROA A LA MAR	Finaliza el III Congreso Marítimo Nacional. Nº 170	22-jun-16
	Entrevista a D. Juan Díaz Cano. Nº 170	22-jul-16
	III Congreso Marítimo Nacional. Nº 170	22-ago-16
	Entrevista a D. Alejandro Aznar Sainz. Nº 169	16-dic-15
	Novedades. Nº 169	16-dic-15
PUERTOS Y NAVIERAS	Trasmediterranea anuncia en el III Congreso Marítimo Nacional la celebración, el próximo año, de su Centenario.	12-may-16
RADIO NACIONAL DE ESPAÑA	Programa de Radio Nacional de España "Españoles en la Mar". 11 de abril de 2016.	11-abr-16
REGIÓN DE MURCIA	sector náutico y marítimo	10-may-16
	La Región será referente del sector náutico el próximo mes de mayo con la celebración en Cartagena del Congreso Marítimo Nacional.	22-abr-16
	Presentación del III Congreso Marítimo Nacional.	21-abr-16
REGIÓN DE MURCIA DIGITAL	Cartagena acoge la 3ª edición del Congreso Marítimo Nacional.	02-may-16
REVISTA GENERAL DE LA MARINA	III Congreso Marítimo Nacional. 01/03/2016	mar-16
REVISTA MAR	Nº 558. III Congreso Marítimo Nacional. Soluciones conjuntas.	01-may-16
	Nº 557. III Congreso Marítimo Nacional. Escaparate de la conciencia marítima.	01-abr-16

8. REPERCUSIÓN MEDIÁTICA

MEDIO	LINK	FECHA DE PUBLICACIÓN
REVISTA DEL SECTOR MARÍTIMO	III Congreso Marítimo Nacional.	21-may-16
ROTACIONHOY.ES	La Real Liga Naval Española organiza, en colaboración con el Clúster Marítimo Español, el III Congreso Marítimo Nacional.	20-abr-16
SECTOR EJECUTIVO	Debemos concienciarnos sobre la importancia que el mar tiene para nuestro país.	abr-16
SPAIN NEWS	Cartagena será la sede del III Congreso Marítimo Nacional.	14-ene-16
TRANSPORTE XXI	La estiba un marco legislativo de futuro.	15-may-16
	Marítimo que debatió el estado del sector.	15-may-16
	III Congreso Marítimo Nacional.	15-ene-16
	A las puertas del III Congreso Marítimo Nacional.	15-nov-15
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA	La UPCT acogerá en mayo el III Congreso Marítimo Nacional.	21-abr-16
WORLD NEWS	Cartagena será la sede del III Congreso Marítimo Nacional (Ayuntamiento de Cartagena)	02-may-16
	La UPCT acogerá en mayo el III Congreso Marítimo Nacional (Universidad Politécnica de Cartagena)	mar-16
	Nacional (Comunidad Autónoma de Murcia)	May -16



9. PATROCINADORES

OFICIALES



www.realliganaval.com



www.clustermaritimo.es



www.repsol.com



www.trasmediterranea.es



www.bureauveritas.es



www.navantia.es



www.dnvgl.com



www.iguazuri.com



www.volvopenta.com



www.elportus.com



[Marítima Canopus](http://www.maritima-canopus.com)



www.shiprovision.com



www.espanasa.com



[Control Ambiental España Sur](http://www.controlambiental.es)



www.inmobiliariahispana.com



[Asesores Nova Carthago](http://www.novacarthago.com)



[Club Náutico Santa Lucía](http://www.clubnauticosantalucia.com)

INTITUCIONALES



www.carm.es



www.cartagena.es



www.armada.mde.es



[Servicio Marítimo de la Guardia Civil](http://www.serviciomaritimogc.com)



www.upct.es



CARTAGENA 2016
10 y 11 DE MAYO

Organizan:
 Real Liga Naval Española


III CONGRESO MARÍTIMO NACIONAL CARTAGENA 2016
NUEVOS RETOS DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

Patrocinadores oficiales:




















Colaboradores institucionales:









CARTAGENA 2016

10 y 11 DE MAYO



III CONGRESO MARÍTIMO NACIONAL CARTAGENA 2016
NUEVOS RETOS DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL



CARTAGENA 2016

10 y 11 DE MAYO



Real
Liga
Naval
Española



CLÚSTER
MARÍTIMO ESPAÑOL



III CONGRESO MARÍTIMO
NACIONAL CARTAGENA 2016
NUEVOS RETOS DEL SECTOR
MARÍTIMO ESPAÑOL

La Real Liga Naval Española y el Clúster Marítimo Español no se hacen responsable de las opiniones vertidas en esta memoria que puedan publicarse. Se permite la reproducción total o parcial del contenido y del material gráfico en la siguientes condiciones: citando la procedencia, citando a los autores, sin hacer obras derivadas y sin hacer uso comercial de los mismos. Para otros usos, se ruega la previa autorización.

Real liga Naval Española:
C/ Mayor, 16 – 1º Dcha. - 28013 Madrid.
Teléfono: 91 366 44 94.
Dirección de e-mail: info@realliganaval.com

Clúster Marítimo Español:
C/ Príncipe de Vergara, 74, 5ª Planta – 28006 Madrid.
Teléfono: 91 562 55 90.
Dirección de e-mail: secretaria@clustermaritimo.es



**III CONGRESO MARÍTIMO
NACIONAL CARTAGENA 2016**
NUEVOS RETOS DEL SECTOR
MARÍTIMO ESPAÑOL



Real
Liga
Naval
Española

