

Mar

Nº 574
NOVIEMBRE 2017

Propuestas de TAC'18

Preocupa la sardina ibérica



Novedades para los
autónomos del REM

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

Tel. 986 56 66 41 - Fax 986 50 61 11

BAMIO

La gran escuela del Mar



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

De la anchoa a la sardina

Nadie puede, en rigor, sorprenderse por la petición de cierre de la pesquería de la sardina ibérica realizada por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES). Y es que hace años que los científicos vienen avisando del deterioro de su *stock*. La continua caída de las capturas es buen reflejo de ello. En 2015, de hecho, los científicos del ICES aconsejaron un TAC de 1.500 toneladas, lo que en la práctica era abocar al amarre de la flota. Evidentemente se obvió.

Los continuos fallos en el reclutamiento y la falta de medidas que protejan su pesquería sostenible están llevando a la especie a una situación que los científicos consideran límite. Por ello, insisten en protegerlo, ahora con una propuesta más radical: su cierre. Una investigadora del IEO, Isabel Riveiro, señala que mejor cerrar la pesquería en 2018 y ver cómo reacciona, que arriesgarnos a tener que hacerlo durante años. Algunos ya están encontrando similitudes con la situación sufrida por la anchoa, cuyo caladero acabó cerrado durante cinco años. Hoy, gracias al plan de gestión aplicado, se mantiene el tope máximo de capturas, establecido en 33.000 toneladas, que es el previsto para 2018 a falta de la supervisión científica.

España y Portugal, con el apoyo del sector pesquero, proponen un TAC para la sardina que rondará las 14.000 toneladas. Afirman que el impacto socioeconómico del cierre sobre el sector sería muy importante. Aunque otros creen que será mayor si colapsa el caladero.

En definitiva, que la humilde sardina ha restado parte del protagonismo a la mismísima merluza, que parece

que progresa en el crecimiento de su biomasa pero no lo suficiente como para alcanzar el RMS en 2020. Por lo tanto, esta especie, de enorme interés comercial para la flota española, se enfrenta a nuevas peticiones de recorte, especialmente duro en lo que respecta al *stock* sur (-30%). También se anuncia, entre otros, un recorte del 24% para el jurel ibérico. Peticiones que la Administración española ya ha anunciado que peleará para que sean suavizadas.



Juan Vega

La Comisión Europea destaca el esfuerzo que está realizando el sector. Esfuerzo que ha propiciado que 44 poblaciones se estén pescando a nivel de rendimiento máximo sostenible, frente a tan sólo cinco en 2009.

El Mediterráneo es otro cantar. La propia CE avisa de que *habrá que pasar a la acción*, ante la falta de medidas. La ICCAT puso orden con el atún rojo y, desde este año, trata de hacerlo con el pez espada. Medidas cuyo impacto asume el sector con vistas al futuro. ■

La acuicultura desde dentro

Autor: Cristóbal Aguilera **Ilustración:** Jesús Aguilera

Edita: Ediciones Ende

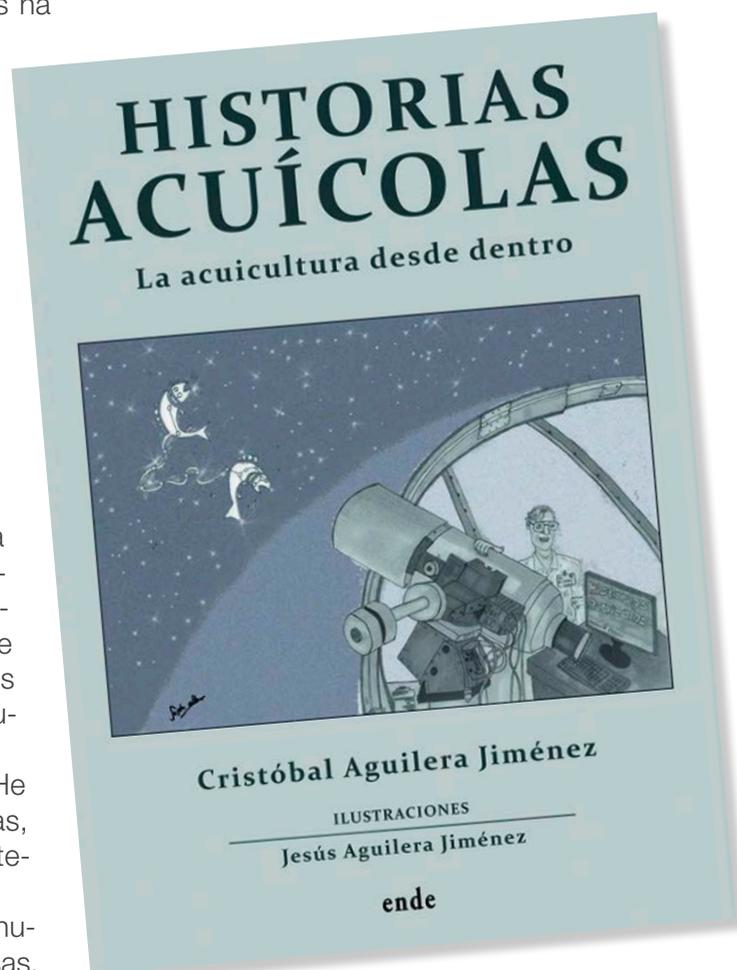
Cristóbal Aguilera, investigador en el IRTA de Cataluña y conocedor de la acuicultura desde sus pilares ha publicado estas “Historias acuícolas” con la intención de no olvidar las experiencias vividas y dar a conocer sus conocimientos de una manera lúdica y original. Afirma que, con esta obra, pretende “compartir recuerdos emociones y pasiones”. Le acompaña en la aventura su hermano Jesús, quien ilustra los diferentes relatos agrupados en esta publicación.

Juega con el lector para que éste imagine dónde empieza la fantasía y dónde acaba la realidad de cada una de las historias descritas. Según nos cuenta en la introducción del libro, “Historias acuícolas” es consecuencia de las personas que se cruzaron en su camino, “de los viajes y las anécdotas que se sucedieron, de la diversidad de las situaciones que se generaron y de los muchos mundos vistos en los más de veinticinco años que llevo vinculado a la práctica de la acuicultura”.

De hecho, Aguilera ha hecho de todo. “He estado en las trincheras, disparando a ciegas, y en los despachos, disparando con mira telescópica”.

Cada uno de los relatos está lleno de ternura, humor, anécdotas, críticas sutiles a cosas, hechos, actitudes humanas o gremiales y hasta impotencias que han marcado la necesidad de explicarlas a las nuevas generaciones de investigadores.

Ediciones Ende (www.ediciones-ende.com) ha editado este libro que puede adquirirse a través de internet.



Cristóbal Aguilera es gestor de la innovación dentro del ámbito acuícola. Participa en proyectos del H2020 y gestiona contratos privados, además de actividades transversales para la organización en general; especialmente en el ámbito de la innovación y el emprendimiento. ■



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Raúl Gutiérrez

Redacción:

Ana Díaz, Patricia Romero, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:

Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortigueira

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2. Tel. 881 90 98 00.

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2. Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1. Tel. 950 62 02 11.

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Casa del Mar. C/Albareda, 1. Tel. 93 443 96 00.

Bizkaia: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 473 90 00.

Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. Tel. 956 25 17 03.

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII s/n. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20. Tel. 956 50 02 40.

Gijón (Asturias): Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Gijón (Asturias) Tels. 985 327 200/985 327 300

Guipuzkoa: Casa del Mar. C/Hermanos Otamendi, 13. San Sebastián (Guipuzkoa) Tel. 943 40 40 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9. Tel. 959 25 74 11.

Las Palmas: Casa del Mar. C/León y Castillo, 322. Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo. Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/Churruca, 2. Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4 (Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/Fernando IV, 1. Tel. 95 428 60 28.

Tarragona: Casa del Mar. C/Francisco Bastos, 19. Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avinguda del Port, 300. Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51. Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: C/ Alejandro Cerecedo, 8. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 501 781.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004 Madrid.

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 700 67 17
Jesús M. Salamanca: 91 700 67 19

Patricia Romero: 91 700 67 18

Ana Munguía: 94 231 95 08

revista.marism@seg-social.es www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 273-15-001-7

NIPO Web: 273-15-002-2



MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.

Descárgate la revista en tu smartphone



46

LEY DE AUTÓNOMOS

Analizamos las modificaciones introducidas en la Ley de Autónomos y cómo afectarán a los afiliados al REM.

6

PROPUESTA DE TAC

La Comisión Europea acaba de proponer las posibilidades de captura para 2018. Destacan los recortes en merluza y el cierre de la pesquería de la sardina ibérica que pide el ICES.

22

BERBERECHO CON D.O.P.

Desde la Cofradía de Noia se impulsa una mayor valoración del berberecho gallego.

- 6 Propuesta de TAC 2018
- 10 Preocupación por la sardina ibérica
- 16 Tribuna
- 18 Berberecho con Denominación
- 24 Fraude en el atún
- 28 En vigor el Convenio 188 de la OIT
- 30 Jornada anual de SSS
- 34 Armas compra Trasmediterránea
- 36 Inspecciones del MOU
- 40 Foro de Acuicultura
- 44 Actualización Cartográfica en Castellón
- 46 Novedades en la Ley de Autónomos
- 54 Historia de la marina mercante
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social

Mar

En las propuestas de la CE para 2018, en ambos stocks

Fuerte REDUCCIÓN en las capturas de MERLUZA

Adolfo Ortigueira

En la presentación de las propuestas de capturas para el próximo año, la Comisión Europea ha mostrado un lado optimista, ya que en 2017 los Totales Admisibles de Captura en línea con el Rendimiento Máximo Sostenible se elevaron a 44 (en 2009 sólo eran 5) en el área del Atlántico Nororiental. Pero, al mismo tiempo, ha incidido en que todavía queda mucho por hacer, presentando en algunos casos importantes recortes en las capturas, como es el caso de la merluza del stock norte, con un 19%, y el del sur, con un 30%. El sector pesquero no se ha visto sorprendido por las propuestas de la CE, aunque cree excesivos muchos de los recortes propuestos. La Administración espera que, como suele ocurrir, puedan suavizarse estas cifras.

Todo sigue girando en torno a la consecución del Rendimiento Máximo Sostenible (REM). Esa es la prioridad. Y según la última evaluación del Comité Científico, Técnico y Económico de Pesca (CCTEP), en 2015 eran ya 66 las poblaciones evaluadas en el Atlántico Nororiental, de las que 39 fueron explotadas de forma sostenible, alcanzándose el 59%. En 2017 se llegó a las 44, por lo que

ese porcentaje subió hasta el 61%. Estos son los datos que el comisario de Pesca Karmenu Vella presenta como reafirmación de que nos hallamos en el buen camino. Pero, en el camino, al fin y al cabo, por lo que hay que seguir trabajando.

Y estas mejoras en los caladeros se traslucen en una mayor rentabilidad económica para las flotas europeas. Tras el beneficio neto récord alcanzado en 2014 con 770 millones de euros (la

contribución del sector a la economía a través de los salarios y el beneficio bruto ascendió a 3.700 millones de euros), los datos manejados por el CCTEP para 2015 apuntan a que prosigue la mejoría, al igual que las previsiones de los dos años siguientes. También se destaca que siguen evolucionando positivamente los avances hacia un mayor equilibrio entre capacidad pesquera y posibilidades de pesca.

Dentro de las grandes cifras contenidas en la propuesta de TAC de la Comisión Europea, en esta ocasión anuncia que serían 53 (en 2017 fueron 42) las poblaciones en las que se verá incrementada la propuesta de capturas, mientras que se reducen a 25 (35 en la anterior ocasión) en las que se prevé su disminución, aunque en 15 de ellas éstas peticiones son inferiores al 20%. Se mantiene una continuidad en las cuotas para 14 poblaciones.

Estos son los argumentos económicos en los que se centra, fundamentalmente, la Comisión Europea para seguir con su objetivo de lograr ese RMS en 2020, y las grandes cifras. Y, en algunas ocasiones, este objetivo general conduce a situaciones con previsión de recortes poco comprensibles para el sector pesquero, como el del stock norte de merluza, con un 19%, a pesar de que todos, sector y científicos, certifican una apreciable mejoría. De hecho, la propia Comisión se refiere a él señalando que se encuentra en “niveles que no se veían desde los años 70”. Y confirma que el TAC ha aumentado en un 10%.

Peor lo tiene el stock sur, sobre el que recae una petición de descenso de capturas de un 30%. Unos recortes importantes, por lo que representa esta pesquería para la flota española. También preocupa al sector la situación del rape en Gran Sol, del boquerón y el jurel en el golfo de Cádiz (-24%), aunque en el Cantábrico se puede ver incrementado en un 21% según las previsiones contenidas en las propuestas de la CE. Asimismo, preocupa la cigala, ya que se



José Antonio García

La CE propone reducciones de captura para 25 poblaciones, entre las que destacan el 30% para la merluza ibérica, y el 19% del stock norte. Para otras 53 poblaciones se solicita mantener o incrementar las cuotas

plantea la probabilidad de que siga cerrado el caladero. Un cierre que se solicita igualmente para la solla en el mar Cántico y el merlán en el oeste de Escocia y en el mar de Irlanda. Igual suerte pretende la CE que siga la anguila.

MAR IBÉRICO Y GOLFO DE VIZCAYA

En un rápido repaso, especialmente por algunas de las zonas de mayor interés para las flotas españolas, decir que la Comisión eleva al 68% los desembarcos procedentes de poblaciones que se gestionan de forma sostenible en el área del mar Ibérico y golfo de Vizcaya. Se subraya el caso del rape, en el que el sector adoptó un enfoque de gestión en el golfo de Vizcaya que el CCTEP considera sostenible. A través de esta gestión, como señala en su informe la Comisión, el TAC permanece sin cambios para 2017.

El gallo ibérico y cantábrico podría incrementarse en un 20% (de 1.159 to-

neladas se pasaría a 1.387). Una muy buena noticia dado que esta especie tiene una importancia socioeconómica destacable, y cuya especie también ha tenido un plan de gestión seguido por la industria que está dando sus frutos. Las capturas de anchoa seguirán en las 33.000 toneladas, pendiente de la certificación de los científicos. De la situación de la sardina, la protagonista inesperada de los últimos días previos a la publicación de las propuestas de TAC de la Comisión Europea, ante la petición de cierre del caladero, hablamos en otro artículo publicado en este mismo número de MAR.

El mar del Norte sigue su línea positiva, llegando al 59% los desembarques procedentes de poblaciones gestionadas de manera sostenible. Los TACs de lenguado (con un 21% de incremento) y el de cigala (con un 46%) son un buen ejemplo.

Dentro de lo malo, la situación en el Cantábrico se ve ligeramente mejorada respecto a la que se registraba por estas fechas el pasado año, ya que ahora se contempla la posibilidad de sendos incrementos de las capturas de gallo (hasta las 1.387 toneladas) y de jurel (que podría llegar hasta las 16.000 toneladas). Por el contrario, en la zona 9, en golfo de Cádiz y aguas de Portugal, la situación del jurel es bien distinta, por lo que la Comisión Europea propone un recorte del 25% en las capturas con respecto a lo que se pescó en el presente año.

MÁS ESFUERZO EN EL MEDITERRÁNEO

En el Mediterráneo no se aprecian cambios sensibles. Salvo, claro está, en la situación del atún rojo que, en la reunión que está celebrando la Comisión para la Conservación del Atún Rojo Atlántico (ICCAT) en el momento del cierre del presente número de MAR, en la localidad marroquí de Marrakech, probablemente sea propuesto un incremento de capturas de un 55% en tres años, si se sigue la valoración de su Comité Científico. Buena noticia,



Alicia Roldán

En el mar Ibérico y golfo de Vizcaya, el 68% de los desembarques procede de poblaciones gestionadas de manera sostenible

sin duda, cuya mejoría está recompensando los esfuerzos realizados por el sector para salvar la grave situación que se planteó hace años sobre este stock. Y el pez espada, que dada su sobreexplotación, está sometido a un plan de recuperación plurianual desde este mismo año (con la aplicación de un TAC de 10.500 toneladas), con el objetivo de alcanzar en 2031 una situación saludable. Habrá que esperar un poco para comprobar que las medidas adoptadas dan sus frutos. Un paso importantísimo, y que también supone un sacrificio del sector que se dedica a su captura, ya que es la especie, en estos momentos, con mayor índice de sobrepesca en el Mediterráneo.

El resto, es decir, el conjunto de las pesquerías mediterráneas sigue siendo un completo desastre. De hecho, como afirmó recientemente Carmen Fernández, miembro del IEO y vicepresidente en el Comité Asesor del ICES, confirmaba que los últimos datos ma-



Asociación de Armadores de Cerco de Sanlúcar

nejados por los científicos señalaban que la biomasa en el Mediterráneo sigue descendiendo. Y lo ha hecho, entre 2003 y 2014 en un 20%. De seguirse en esta línea, probablemente estemos en la antesala de la adopción de medidas más drásticas. De hecho, la CE plantea en su informe que es necesario un mayor esfuerzo, empezando por la mejora en la recogida de datos para las distintas poblaciones de interés. Y es que tan sólo unas pocas pesquerías se están explotando a niveles que permiten alcanzar el RMS. Se está mejorando, destacan desde Bruselas, en los desembarques.

La Comisión Europea vuelve a destacar, como ya lo hizo en ocasiones anteriores, la importancia de seguir trabajando con los socios internacionales de la Unión a través de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo, intensificando la actualización de los planes de gestión nacionales en consonancia con los objetivos de la PPC.

Si bien en el Mediterráneo, como se señaló anteriormente, la tendencia de la biomasa sigue siendo negativa, en el Atlántico Nororiental la situación es muy distinta, ya que mantiene su tendencia de crecimiento que ya se sitúa en un 35% con respecto a 2003.

El porcentaje de las poblaciones que se hallan dentro de los límites biológicos de seguridad también continúa incrementándose en el Atlántico Nororiental. En 2015 se consideró que el 68% de las poblaciones se encontraban dentro de los límites biológicos seguros, cifra que prácticamente duplica a la registrada en 2003 (un 35%).

Alcanzar el RMS sigue conllevando un gran esfuerzo. Un esfuerzo que, en el Mediterráneo y el Mar Negro, dada su situación de sobrepesca y estado de su biomasa, representa todo un reto. Y el informe finaliza apuntando a que la Unión Europea deberá ponerse a trabajar con más ahínco en las zonas donde el progreso hacia este rendimiento máximo sostenible está siendo más lento. El Mediterráneo sigue en el punto de mira. Karmenu Vella hizo recientemente un nuevo llamamiento a Gobiernos y pescadores para que actúen. *Necesitamos pasar a la acción*, señaló.

Estas son las propuestas de la Comisión Europea, los Totales Admisibles de Captura que plantea con el objetivo de alcanzar el Rendimiento Máximo Sostenible tal y como se prevé en la Política Pesquera Común. Los próximos días 11 y 12 de diciembre vendrán las discusiones de los ministros de Pesca, a la luz de estas propuestas y los planteamientos sobre el impacto socioeconómico de las mismas, en las que se fijarán los TAC para 2018. Unos TAC que distarán mucho, en algunos casos, de los que se proponen por la CE. Quedan dos años para lograr esos objetivos y, ante los problemas que se vislumbran para alcanzarlo, ya aparecen voces que reclaman una mayor flexibilidad. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Pablo Carrera, respecto a la crisis de la sardina

“Estamos en un escenario POCO OPTIMISTA”



Isidoro Mora

Seguimos en unos niveles de biomasa más o menos estables, dentro de la gravedad, pero con un dato más preocupante: el reclutamiento es muy bajo, destaca Pablo Carrera a MAR cuando se le pregunta por la situación del stock de sardina. Responsable de la campaña de pelágicos del Instituto Español de Oceanografía apunta a que las expectativas son bastante bajas. El ICES, a partir de los resultados obtenidos en la última campaña Pelacus, aconseja (sus recomendaciones no son vinculantes) un TAC cero para la sardina, lo que supondría un golpe muy duro para la flota de cerco. De ahí, que España y Portugal coincidan en plantear un TAC a la Comisión que ronde las 15.000 toneladas en 2018.

Xoubas, sardinas pequeñas, no hay. Esa es la gran preocupación de los científicos, sobre todo porque llevamos quince años en una situación similar, una situación de muy baja productividad. En 2015, Pablo Carrera definía la situación del stock

de sardina como estable dentro de la gravedad, en declaraciones realizadas a MAR, aunque con una pequeña esperanza a la que asirse, como era el incremento de la distribución, especialmente en las Rías Baixas y a partir de Estaca de Bares, que se correspondía con la presencia de huevos. Un punto

para el optimismo, ya que eso podía significar que el stock no había seguido cayendo.

Ahora, dos años después, el científico del IEO se reafirma en que entonces, con los datos obtenidos en 2015, se abría una puerta a la esperanza porque fue, con respecto a años anteriores, relativamente bueno, pero en 2016 volvimos a las andadas. Así que tenemos sardina relativamente grande, porque lo que faltaba era la pequeña. Y en 2017 más de lo mismo, ya que como falló la puesta del año anterior no ha habido incorporaciones.

Estamos en una situación en la que tenemos un poco más de biomasa porque la sardina es más grande, pero lo que notamos es que falta la aportación de juveniles. Y valora que es una situación que no nos gusta, ya que la recuperación de la sardina vendrá porque bajemos el impacto por pesca, pero también porque el propio medio tenga las condiciones necesarias para que la especie se pueda recuperar teniendo éxito en la puesta. Y eso es lo que falló el año pasado, por lo que estamos en un escenario poco optimista. Dicho en otras palabras, estamos

“Todos los indicadores que tenemos conducen a un escenario de muy baja productividad, y llevamos así casi 15 años. La recuperación pasa porque cambie drásticamente la tendencia de los reclutamientos”
(P. Carrera)

en los peores niveles nunca detectados. Ahora sólo queda esperar a que en 2018 hubiese la suerte de que aumentase el reclutamiento.

MAYOR INCERTIDUMBRE

El responsable de la campaña de pelágicos del IEO recalca que la situación de incertidumbre se incrementa, por los resultados que venimos registrando, y que la única garantía de recuperación vendría porque la tendencia de los reclutamientos cambiara drásticamente.

Preguntado por ello, por las condiciones oceanográficas existentes para que se posibilite este cambio, Pablo Carrera apunta a que no están siendo propicias las actuales condiciones, pero quizás es que estamos ante unos niveles de biomasa muy bajos. *Cuando son tan bajos, la capacidad que tiene una especie de tener buenos o malos reclutamientos no sólo depende de que las condiciones sean buenas, sino que la disponibilidad de adultos sea también relativamente alta.*

Como no podemos controlar las condiciones oceanográficas, ni la tasa de supervivencia a causa de los depredadores en el mar, la única solución es rebajar el impacto de la pesca. Y en este sentido, los científicos del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, en sus siglas en inglés), apuntan al cierre del caladero ibérico de sardina en aguas atlánticas (desde el golfo de Vizcaya al golfo de Cádiz). De hecho, ya en 2015, desde el ICES se propuso un TAC de 1.500 toneladas, lo que equivalía a un cierre en la práctica, dado a lo poco que tocarían en el reparto los 350 cerqueros activos que existen en la actualidad, según los datos del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. El año anterior se habían capturado, entre España y Portugal, casi 28.000 toneladas; en 2015, 20.500 toneladas; y el pasado año, 22.700 toneladas. Cifras muy lejos de las recomendaciones científicas.



Oceana / Enrique Pardo

Desde 2012 se vienen produciendo restricciones de captura, y en 2014 se aplica el Plan de Gestión Conjunto hispano-portugués. Pero lo cierto es que las capturas no han dejado de caer. Ambos ya han expresado la intención de establecer un TAC de alrededor de las 15.000 toneladas, lo que supondría una recuperación del 5% de la biomasa, según un comunicado del Mapama. Los científicos dudan de que con estas cifras, y los datos de las campañas que se vienen realizando, se produzca esa recuperación. De hecho, esta misma situación se produjo el pasado año, cuando se aseguraba que con las 17.000 toneladas solicitadas y concedidas por la Comisión Europea, se incrementaría la biomasa en al menos un 4%. Incremento que, con los datos de la siguiente campaña de investigación, se comprobó que no se produjo.

Incremento de la biomasa no significa recuperación de la especie, insisten los científicos, sino que la sardina que hay en el agua ha aumentado de tamaño; es decir, es más grande. Pero como señala Pablo Carrera, lo que falta es que se incorporen juveniles.

Desde el Mapama se afirma que se van a poner en marcha medidas para garantizar la sostenibilidad de la población de sardina ibérica, como *un reparto de las posibilidades entre buques del caladero de Cádiz y del Cantábrico y Noroeste*. Asimismo, se apunta en un comunicado, *se debe dar tiempo a la flota a ajustar su situación a los nuevos valores de biomasa límite, mientras se desarrolla una nueva regla de explotación adaptada a los nuevos valores de referencia. Una flota que ya ha realizado un encomiable esfuerzo de reducción de capturas en los últimos años.*

Para reforzar esta petición de un TAC de alrededor de 15.000 toneladas, la flota pesquera, representada por cofradías lusas y españolas desde Cádiz hasta Guipúzcoa, acordaron sumarse a esta petición, en el marco de una re-



unión en Burela del grupo de trabajo específico para la sardina ibérica constituido en el seno del Consejo Consultivo de Aguas del Sur (CCR-Sur). En este Consejo también están representados los científicos y organizaciones de la sociedad civil.

Desde Cepesca se dice que los esfuerzos realizados desde 2012 han supuesto un incremento parcial de la biomasa de esta especie, y ha situado la mortalidad por pesca en los niveles más bajos de toda la serie histórica, por lo que consideran que las medidas planteadas desde el Ministerio son las



adecuadas. También son partidarios de una gestión diferenciada en el golfo de Cádiz de la del Cantábrico Noroeste.

FACTORES EXTERNOS

Desde algunas flotas, como las de la cofradía de Ondarroa, se reclama que se fijen cuotas límite por día y barco antes de cerrar el caladero. En su puerto se producen las mayores descargas de sardina, y calculan que alrededor del 20% de la campaña anual vasca depende de esta especie. El precio que se está pagando se ha revalorizado en los últimos años, lo que

agravaría el impacto económico para la flota que se dedica a su captura.

Los pescadores no comparten la visión tan negativa de los científicos, y afirman que este año ha habido más sardina. Los científicos, por el contrario, insisten en que cuando el *stock* está mal tiende a concentrarse, porque se mueve en cardúmenes. Si una flota encuentra uno de estos cardúmenes, las densidades son altas, con lo que se tiene la sensación de que hay una población local muy grande. Pero, como afirmaba Pablo Carrera en el análisis de la campaña de 2015 a MAR, es como si te hubiera tocado la lotería, lo que lleva a confusión en la apreciación de los pescadores.

Otro de los argumentos utilizados en la reunión del Consejo Consultivo de Aguas del Sur es que *la pesca no es la única causa de muerte de la especie, que también tiene que hacer frente, entre otros, a la presencia de predadores. No se puede aplicar toda la reducción al sector pesquero*, apuntaron. Pero, claro, aplicarle la reducción a los predadores es algo más complicado, y sobre las condiciones oceánicas, cabe señalar otro tanto, por lo que los científicos insisten en que sólo cabe incidir sobre el impacto pesquero si se quiere evitar el colapso de este *stock*, un colapso que podría derivar en lustros los que podría estar cerrada esta pesquería hasta que se lograra su recuperación, al ser una especie que sirve de alimento a otras muchas.

IMPACTO SOCIOECONÓMICO

La dependencia media de los armadores del cerco con esta especie es de un 23%, llegando en algunos casos hasta el 43%. Precisamente es otro de los argumentos esgrimidos por el sector para no cerrar el caladero, el importante impacto económico. La Secretaría General de Pesca señala que la producción de conservas supone más de 95 millones de euros mensuales, otro dato que refleja la importancia de esta pesquería.

Por su parte, las ONGs portuguesas y españolas (como Ecologistas en Acción, Fundación ENT, Oceana y SEO), también presentes en la reunión, se muestran contrarias a la cuota conjunta prevista de alrededor de 15.000 toneladas, ya que *cualquier cantidad de captura que se apruebe entrará en conflicto directo con lo aconsejado por el ICES y no podrá haber una explotación sostenible de recursos sin consejo científico y no habrá recuperación de stocks sin tener en cuenta dicha recomendación*. Respecto al impacto socioeconómico, estas organizaciones manifestaron que son conscientes del mazazo que supondría el cierre del caladero. Y añaden que, precisamente por ello, creen que *es urgente la elaboración de un plan de recuperación que en muchas ocasiones incluye medidas extremas, lo que evitaría perpetuar la sobrepesca y no ir en contra del principio de sostenibilidad tan deseado*.



También afirmaron que no responsabilizan al sector de la situación actual de la sardina ibérica, pero sí piden que se re dirija el esfuerzo de pesca para permitir la recuperación de esta población.

Todo apunta a que, al final, saldrá adelante la propuesta conjunta hispano-portuguesa. Sin embargo, la Organización para la Agricultura y la Alimen-

Frente al cierre del caladero solicitado por el ICES, España y Portugal, con el apoyo del sector, plantean solicitar a la Comisión Europea un TAC de alrededor de las 15.000 toneladas

tación de Naciones Unidas, FAO, ya se pronunció el pasado año sobre esta situación, al afirmar que el actual ritmo de explotación estaba colocando a este recurso al borde de su capacidad. Por su parte, Bruselas ya ha señalado que no prohibirá la captura, pero que tanto España como Portugal deberían de tomarse en serio la advertencia.

Lejos quedan aquellos tiempos en que los máximos de captura rondaban las 250.000 toneladas, como ocurría en 1961, fecha donde se registró el tope de capturas obtenidas desde 1940. En 1981 se alcanzaron unas envidiables 216.000 toneladas pero, desde entonces, la caída ha sido la tónica dominante, hasta llegar a las paupérrimas cifras de 20.600 toneladas de 2015, y dos mil toneladas más al año siguiente.

La situación es muy difícil, y los científicos señalan que la única solución es reducir el impacto por pesca, a pesar de la repercusión que pueda tener en el sector pesquero, pero si no se actúa el recurso puede colapsar. La gran preocupación de los científicos es saber qué está pasando, ¿por qué el stock francés se mantiene en una situación saludable y el nuestro no? *Es un tema muy complejo y muy caro [para investigar] y estamos en tiempos un poco difíciles para acometer este tipo de estudios, tanto nosotros como Portugal, señala el investigador del IEO. Las hipótesis sobre cómo abordar las investigaciones de futuro las tenemos, lo importante es poderlas abordar in situ.*

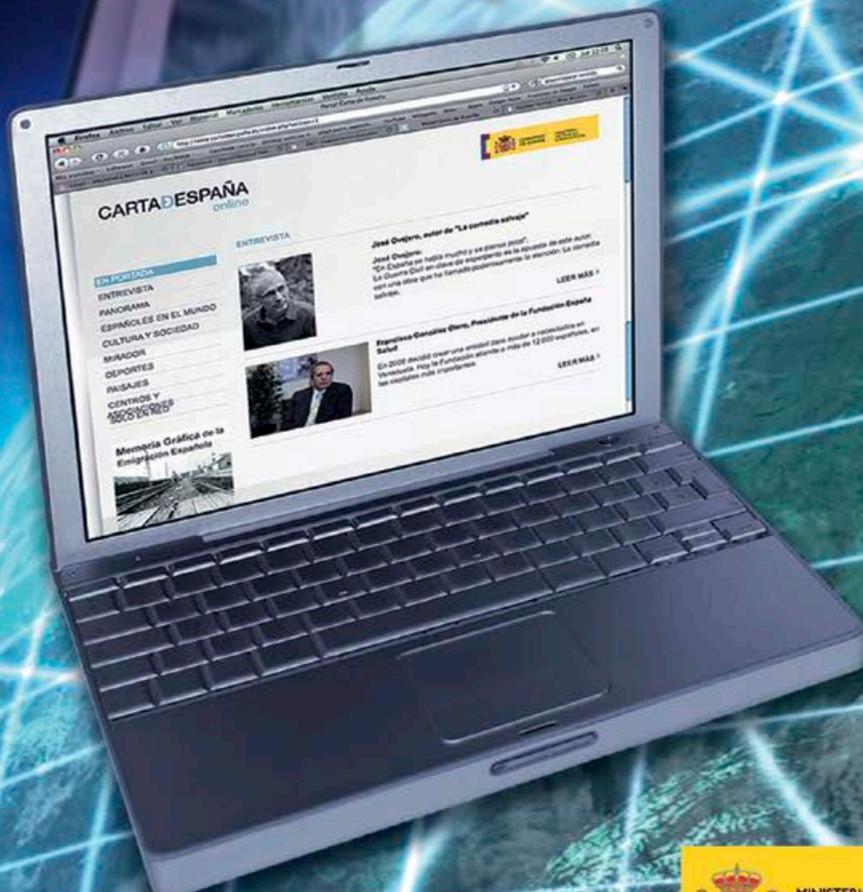
La perspectiva que nos dibuja Pablo Carrera, a partir de los trabajos de investigación realizados este año, no apuntan nada bueno. *La única certidumbre que tenemos, a raíz de la campaña de 2017, es que la carga de juveniles que compense lo que estamos pescando no se va a producir. Que pueda revertir la situación, habrá que verlo. Nuestro escepticismo viene de que todos los indicadores que tenemos conducen a un escenario de muy baja productividad, y llevamos así casi 15 años.* ■

RAÚL GUTIÉRREZ

www.empleo.gob.es/cartaespana

Reportajes, entrevistas,
convocatorias, centros
y asociaciones
contenidos exclusivos
Sólo en red

CARTA DE ESPAÑA
online



SECRETARÍA GENERAL
DE INMIGRACIÓN
Y EMIGRACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL
DE MIGRACIONES

¿PODEMOS pescar MÁS?

Resulta muy extraño que un sector económico esencial como es la pesca esté en crisis permanente. Se nos quiere hacer pensar (erróneamente, como veremos) que una actividad que se ejerce desde hace milenios y da de comer a millones de personas tiene un futuro incierto.

La verdad es que, año tras año, políticos europeos pagados con el dinero del contribuyente desoyen a científicos también pagados con el dinero del contribuyente y fijan límites de capturas por encima de sus recomendaciones y de lo que los mismos políticos acordaron en la Política Pesquera Común. Es una huida hacia adelante: no hay matemáticas que expliquen cómo se puede extraer más de un recurso cada vez más pequeño.

Una de las consecuencias más evidentes de pescar más de lo que el mar puede reponer es que el tamaño de las poblaciones de peces continúa siendo inferior a lo deseable. Lo estamos viendo estos días con el preocupante estado de la sardina de aguas ibéricas. Los científicos del Consejo Internacional para la Exploración del Mar han recomendado cero capturas para el año que viene y calculan que, incluso manteniendo cerrada



la pesquería, podría no recuperarse hasta 2024. Una situación que recuerda demasiado al colapso de la anchoa en el Cantábrico y el angustioso cierre de 2005 a 2010.

En el caso de la sardina, en 2016, entre España y Portugal pescaron 22.704 toneladas, una décima parte de lo que se capturó algunos años de las décadas de los 60 y los 80, donde se llegaron a superar las 200.000 toneladas anuales. ¿Hay que aspirar a volver a aquellas cifras? No exactamente. El año pasado, Oceana

difundió un estudio realizado por la Universidad de Kiel en el que se calculaba el rendimiento máximo sostenible de cuatro centenas de stocks pesqueros. Para la sardina ibérica, esto significa que podrían pescarse 130.667 toneladas anuales de forma indefinida y sostenible. De ellas, unas 50.000 corresponderían a la flota española. Es cuestión de ponerse de acuerdo con Portugal para dejar recuperarse la población de sardina y cambiar a una gestión responsable y en línea con la ciencia.



Oceana / Ángeles Sáez

Otro caso en las mismas aguas es el del rape. España es el país que más captura en el Cantábrico y el Atlántico ibérico: 3.296 toneladas de un total de 3.955. Esta cifra podría aumentar un 22,5% para la flota nacional, hasta unas 4.037, en un escenario de recuperación del *stock* pesquero y límites de capturas sostenibles, es decir, con vistas al largo plazo y no al término de la legislatura.

En el caso del *stock* de merluza sur, observamos que de un total de 10.520 toneladas, a España

le han correspondido este año 6.732. Pero de nuevo nos encontramos con una población cuyo tamaño ha disminuido por la excesiva presión pesquera, hasta el punto de que el informe calcula que la flota española podría capturar 13.422 toneladas, casi el doble de lo actual.

De manera recurrente se escuchan voces que achacan las dificultades de la pesca a factores externos, como el cambio climático. Nadie discute su influencia, pero el impacto más directo sobre los *stocks* es el que ejerce la actividad pesquera, avalado por quienes toman las decisiones políticas. Los límites de capturas son el ejemplo más claro.

Todos los años, los ministros de pesca de los 28 países de la UE se reúnen para acordar los totales admisibles de capturas para el año que viene. No hace falta tener una bola de cristal para saber cómo acaban esas reuniones; la hemeroteca nos enseña que todos los países “ganan” y los ministros presumen de lo mucho que han conseguido para “su” sector pesquero.

Es el momento de mostrar visión de futuro. Como científicos, reconocemos situaciones en las que no será posible aumentar la presión pesquera actual. Pero en la inmensa mayoría, el modelo

matemático muestra un gran potencial de beneficios si permitimos que las poblaciones de peces retornen a su tamaño natural.

Con la actual estructura de la flota, en España podrían crearse 4.700 nuevos empleos en el sector pesquero, más 2.700 en industrias relacionadas (hostelería, comercio, etc.). En total, un valor de negocio de 338 millones de euros anuales. De los países estudiados, España sería el más beneficiado por la recuperación pesquera.

En función de la especie y el caladero, el plazo oscila entre uno y diez años en los casos más graves, principalmente los del Mediterráneo. Quizá resulte mucho en términos electorales, pero no lo es cuando se trata de asegurar el modo de vida de millones de personas en Europa. Ya sabemos lo que no funciona; ahora debemos intentar un modelo pesquero nuevo y articular mecanismos políticos para el periodo de transición.

Sin sostenibilidad biológica, no hay sostenibilidad económica ni social. No hay que elegir entre una u otra, como a veces se nos hace creer. Todo el tiempo que estamos perdiendo para asegurar el futuro de la pesca es tiempo no recuperable, daños al ecosistema marino y oportunidades de negocio derrochadas. ■



JAVIER LÓPEZ

RESPONSABLE DE PESCA EN EL ATLÁNTICO
DE OCEANA EN EUROPA

La cofradía de Noia impulsa
una figura de protección de calidad

El BERBERECHO, tras los pasos del mejillón

Los mariscadores de la ría de Muros-Noia quieren proteger el berberecho con una figura de protección de calidad (Denominación de Origen Protegida) para diferenciarlo de otras especies congénicas en un mercado globalizado. Para ello cuenta con la colaboración de los investigadores del Laboratorio de Sistemática Molecular de la USC que centran su trabajo en las características del producto y su origen geográfico. Los mariscadores, como ya hicieron los bateiros anteriormente, consideran muy eficaz esta figura para diferenciar su producto ante el consumidor.

La Cofradía de Pescadores de San Bartolomé de Noia está impulsando una iniciativa que pretende la valoración del berberecho gallego en el mercado. Esta iniciativa ha desembocado en el proyecto Valober.gal, que busca dotar al berberecho de la costa gallega (*Cerastoderma edule*) de una identidad propia y diferenciada en un mercado globalizado. Para ello, se quiere establecer un marcador de identidad de origen geográfico que aporte al producto estrella del pósito de una identidad verificable mediante técnicas moleculares basadas en información genética. De esta forma, esta prueba analítica podría ser la base sobre la que asentar una futura denominación de origen protegida (DOP).

El proyecto para conocer el ADN específico del bivalvo noiés contó en 2016 con 138.500 euros de financiación procedentes de fondos para el sector marítimo-pesquero canalizados a través del Grupo de Acción Local (GALP 4). A esta cantidad, que supone el 90 por ciento del coste estimado del proyecto, el pósito noiés, en colaboración con otras entidades productoras del bivalvo, como las cofradías de Barallobre, Cabo de Cruz, Espasante y Muros, y la agrupación de mariscadores Río Anllóns, añadirán el resto para contar con la asistencia técnica del Laboratorio de Sistemática Molecular de la Universidad de Santiago de Compostela (USC).

OBJETIVOS

Los responsables del pósito persiguen con este proyecto, desarrollado en tres fases, un triple objetivo. El primero, se centra en el ámbito económico. Al garantizar la trazabilidad de los productos etiquetados por estas entidades, dándoles valor frente a berberecho similar procedente de otras zonas geográficas —Francia y Portugal— que se está enlatando en la actualidad como marisco gallego, se busca un incremento del precio en lonja del ber-

La investigación del proyecto Valober.gal es pionera

berecho. El etiquetado, garantizando su trazabilidad, supondrá incrementar el rendimiento económico de este berberecho procedente del marisqueo de las entidades gallegas, cuya calidad ya es reconocida y apreciada por los consumidores.

La segunda meta supone un reto tecnológico. En este ámbito, la cofradía cuenta con la colaboración de los investigadores de la USC para desarrollar técnicas moleculares de vanguardia que permitan la diferenciación genética del berberecho gallego frente a especies similares presentes en el mercado nacional e internacional. Además, se quieren implementar nuevas tecnologías que permitan disponer de información en el etiquetado sobre la procedencia y características del producto de cara al consumidor final.

El tercer empeño corresponde al medioambiente, ya que desde la cofradía se quiere potenciar una gestión correcta de los recursos propios evitando la introducción de otras especies que podrían afectar a las poblaciones autóctonas, garantizando una explotación sostenible, responsable y continuada de este molusco sobre el que se asienta buena parte de la economía de la zona.

En su segunda fase, el proyecto examina información genética, por meto-



dologías de secuenciación masiva, en la que pueda observarse caracteres asociados a las zonas geográficas en las que se desarrolla el molusco. Y, finalmente, en la tercera fase, que se desarrollará durante el próximo año, la investigación intentará establecer una metodología de análisis de identificación basándose en el análisis del microbioma que presenta el individuo.

El resultado final busca que, basándose en datos genómicos de diferenciación genética poblacional, se pueda, a través de un test, tomar una muestra del molusco en cualquier estadio del proceso de producción o comercialización y bajo cualquier formato del producto —fresco, congelado o en conserva—, para determinar si se corresponde exactamente con el origen geográfico que se supone. Esta identificación permitirá, como señala Javier Quinteiro, investigador del laboratorio de Sistemática Molecular de la USC, *llevar a cabo un análisis comparativo de los datos de secuencias mitocondriales de diversas poblaciones para diferenciar las poblaciones más distantes geográficamente. Así, el berberecho de áreas de explotación del norte de Europa, como Holanda, es genéticamente diferenciable del berberecho cultivado en el sur de Europa.*

A través de esta herramienta el apreciado berberecho gallego, cultivado artesanalmente, podrá competir en un mercado global con especies de aspecto similar o con el producto procedente de los industrializados sistemas productivos del norte de Europa y con las importaciones de berberechos de nuestros vecinos: Francia y Portugal.

El proyecto, como subraya el secretario de la cofradía de Noia, se *enmarca también en la Estrategia de Desarrollo Local Participativa (EDLP), y tiene una clara inclinación hacia la Responsabilidad Social Corporativa, pues, aunque la iniciativa parte del pó-sito de Noia, todos los resultados de la ejecución del proyecto serán públicos y podrán ser utilizados por otras*



entidades que extraigan o transformen berberecho gallego. Un beneficio que se puede hacer extensivo tanto a consumidores como a la restauración, ya que la identificación del origen del berberecho permite su trazabilidad garantizando su calidad y la seguridad alimentaria.

EL PRODUCTO ESTRELLA

Es una especie de crecimiento rápido y vida corta, sobre los tres años. El berberecho en la ría de Noia alcanza su tamaño comercial en su primer año de vida, llegando durante el segundo y tercer año a tamaños catalogados como especiales.

Este molusco marino de concha sólida y contorno redondeado es determinante para la cofradía de Noia. Valga como ejemplo que el berberecho supuso durante la campaña de 2016 en torno al 80 por ciento del volumen de molusco extraído en los nueve millones de metros cuadrados de bancos naturales con que cuenta el pósito. En cuanto al valor comercial, la pasada campaña supuso el sesenta por ciento.

Así, una campaña con producto y buen precio como la de 2015, en la que los cerca de 1.600 mariscadores a flote y a pie extrajeron más de 2.400 toneladas de marisco, que superaron los 14 millones de euros de facturación en las dos lonjas —Testal y O Freixo— administradas por el pósito de Noia, supone una ayuda económica determinante en una zona altamente dependiente de la pesca para mantener su desarrollo y fijar su población. Por ello, esta iniciativa puesta en marcha por el pósito noiés en 2016 persigue evitar que intermediarios y conserveras comercialicen berberecho de otras zonas geográficas como producto gallego.

Las semanas de inactividad por marea roja se han visto paliadas por el buen precio del berberecho

Hecho que perjudica al producto realmente gallego, ya que al asimilar el molusco de otras zonas al gallego, todo se comercializa como gallego forzando a la baja el precio del bivalvo en lonja y perjudicando la economía familiar de miles de productores en la zona. En este sentido, subraya Adelo Freire, secretario de la cofradía de Noia, *es muy importante que los productos pesqueros cuenten con la etiquetación correcta para evitar el fraude que genera una competencia desleal.*

Este molusco, cuya extracción, gestión y comercialización genera una actividad económica de la que dependen alrededor de 2.000 personas que faenan en las concesiones del pósito, se ha visto afectado en las últimas campañas tanto por la *martellia* como por la competencia de producto procedente de arenas de Portugal, Francia, Reino Unido y Holanda que han abastecido a la industria conservera.

Las poblaciones de berberecho presentes en las rías gallegas corresponden mayoritariamente a la especie *Cerastoderma edule*, aunque también existen poblaciones de *Cerastoderma*



Valober.gal, berberecho con identidad

OBJETIVOS ECONÓMICOS:

- Valorar el berberecho frente a la competencia garantizando su trazabilidad.
- Generar un valor añadido en el mercado resaltando su procedencia del marisqueo.

RETOS TECNOLÓGICOS:

- Desarrollar técnicas moleculares para diferenciar genéticamente al berberecho de otras especies.
- Implementar nuevas tecnologías que informen al consumidor final sobre la procedencia y características del producto a través de la trazabilidad incluida en el etiquetado.

OBJETIVOS MEDIOAMBIENTALES:

- Gestionar correctamente las poblaciones autóctonas evitando la introducción de otras especies garantizando la sostenibilidad del berberecho como base importante de la economía de la zona.

glaucum, comúnmente llamado birollu. Este molusco bivalvo es una de las principales especies explotadas por el subsector marisquero en Galicia.

La producción media entre los años 1998 y 2004 se situó en torno a las 3.000 toneladas anuales, alcanzando una facturación media anual de primera venta de algo más de 7 millones de euros.

En las últimas campañas —desde 2010 a 2017— la producción media se ha situado en las 2.250 toneladas (ver cuadro). El descenso de la producción, aunque en esta cifra no están incluidas las últimas semanas de este año, es evidente. Sin embargo, el descenso en la producción, debido entre otros factores a la *marteilia* que ha afectado a buena parte del berberecho de las rías de Arousa, Pontevedra y Vigo en las últimas campañas, se ha compensado por el incremento del precio en primera venta. Así, los cerca de 17,5 millones de kilos de berberechos extraídos en las últimas siete campañas han alcanzado un precio cercano a los 90 millones de euros superando los 5 euros el kilos en lonja. La subida en el precio de venta se debe, entre otros factores, a una mejor gestión tanto de la extracción como de la comercialización del producto. Un rendimiento económico que confiere a este recurso un cierto valor social por constituir una de las



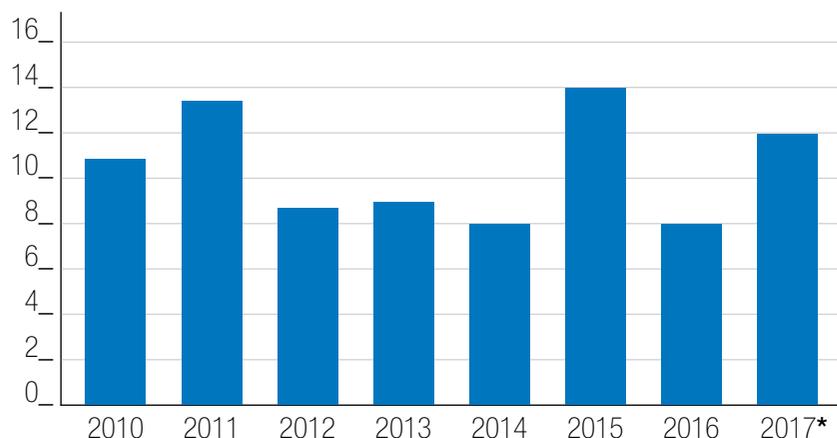
principales actividades económicas de muchos municipios costeros.

LA CAMPAÑA DE MUROS-NOIA

El arranque de la campaña de marisqueo a mediados del pasado septiembre fue muy positivo para los más de 1.500 mariscadores que bajaron a los bancos, ya que el precio del berberecho de primera categoría se pagó por encima de los 15 euros en las dos lonjas —Testal y O Freixo— que gestiona la cofradía. Esta cifra supone un incremento superior al 30% respecto al precio alcanzado por este molusco el primer día de la campaña de 2016, que rondó los 11 euros. Además, los productores comprobaron que hay gran cantidad de marisco corroborando las previsiones realizadas por la asistencia técnica del pósito.

La gran cantidad de producto ha permitido a los profesionales que marisquean a flote extraer el cupo (30 kilogramos por tripulante) sin problemas

VENTAS EN LONJA



Facturación anual de las lonjas de Testal y O Freixo en millones de euros.

* Datos provisionales (hasta mediados de noviembre).



durante la hora de que disponen —de las 9.00 a las 10.00 horas—. La mayoría de las mariscadoras a pie también extrajeron los 20 kilos establecidos para esta modalidad. En este caso, las productoras cuentan con 4 horas, de 7.30 a las 11.30.

Tras dos semanas de actividad, la llegada de la marea roja a la ría de Muros-Noia obligó a Intecmar a decretar la paralización de la actividad marisquera. Una paralización que ha durado hasta finales de octubre.

El revés económico que supuso para los profesionales del marisqueo las cuatro semanas de inactividad se ha visto paliado por un reinicio de la actividad muy positivo para los mariscadores y mariscadoras.

Desde que se ha reanudado la actividad en los bancos, el precio de venta está siendo alto y desde la entidad se han ampliado los cupos. A partir de noviembre se incrementó hasta los 25 kilos para el colectivo a pie y hasta los

40 para el de a flote. De esta forma, el aumento del cupo y el buen precio de venta están aminorando el impacto que la paralización ha tenido en la economía doméstica de los productores.

Así mismo, desde la cofradía se ha planteado la autorización a partir de diciembre para extraer tanto los viernes como las vísperas de festivo. Un incremento en el volumen de producción que se espera que sea absorbido por la demanda para consumo en fresco tanto de la restauración como de particulares durante las fiestas navideñas evitando que provoque una caída en el precio de venta en lonja. Para ello, la cofradía cuenta con una depuradora en la lonja del Testal en la que comercializa directamente durante los meses de campaña el bivalvo que sale de sus concesiones. Así como con un criadero propio que garantiza la trazabilidad del producto, ya que no se siembra nada que no proceda de su criadero.

También desde el pósito se ha propuesto a los responsables de la Consellería do Mar mejorar aspectos relacionados con el sistema que implementa Intecmar para controlar el nivel de biotoxinas y la suscripción de un seguro que cubra posibles pérdidas debidas a episodios de mareas rojas u otros parásitos que puedan afectar el cultivo del berberecho.

Al cierre de esta edición, la cotización del berberecho extraído en los bancos gestionados por el pósito se había incrementado respecto al precio pagado antes del cierre por la marea roja. Las cuatro categorías de berberecho que se venden en las lonjas se han apreciado casi en dos euros respecto del precio pagado en las mismas fechas durante la campaña anterior. Además, los productores están encontrando cantidad de almeja fina que está alcanzando precios por encima de los 70 euros, más de un veinte por ciento por encima de la campaña pasada. ■

J.M.S.

La trazabilidad hace aguas

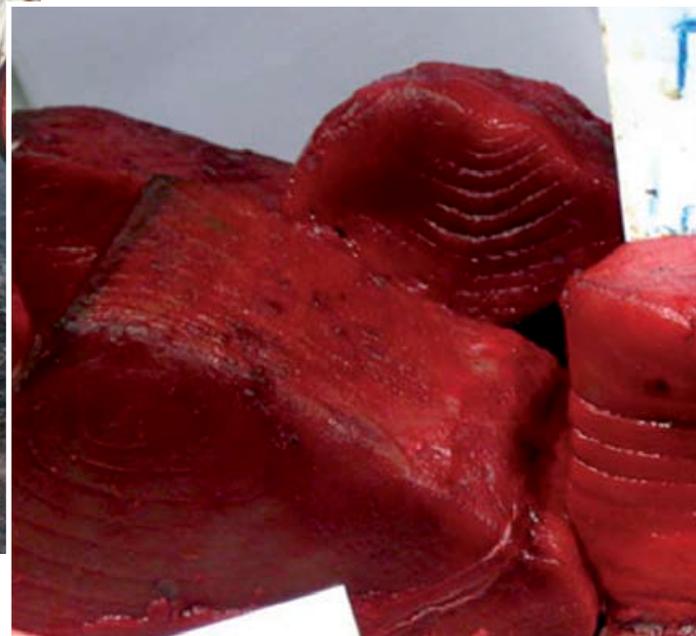
FRAUDE del atún rojo

Representantes de las administraciones, del sector pesquero, de la industria de conservación y científicos se reunieron a finales de octubre para evaluar el escrito remitido por la Comisión al Gobierno exigiendo medidas para acabar con las alertas sanitarias por alta concentración de histamina en el atún que han afectado a 154 personas en España y en otros países europeos. En la reunión también se informó de la presencia de representantes de la Comisión Europea presenciando auditorias en julio y en octubre para evaluar la efectividad de los controles y de las medidas correctivas adoptadas para resolver el fraude.



Descarga de atún rojo legal en aguas del Mediterráneo

Atún tratado para ser vendido como atún rojo



A finales de septiembre el Ministerio de Sanidad confirmó que la intoxicación por consumir atún rojo en malas condiciones había afectado a 154 personas, tanto en nuestro país como en otros países europeos. Más de dos tercios de los casos se relacionaron con productos de la marca almeriense Garciden, cuya línea de producción se cerró como medida de precaución.

Por su parte, la Agencia Española de Consumo, Seguridad Alimentaria y Nutrición comunicó que en los tres primeros trimestres de 2017 había gestionado 15 alertas por alta concentración de histamina en atún generadas por la mala conservación del pescado. La alta concentración de esta sustancia química puede provocar una intoxicación alimentaria, que generalmente no reviste gravedad y se manifiesta con síntomas como dolor de garganta, sudor facial, náuseas o cefaleas.

Hace un año, el ejecutivo comunitario informó por carta, al entonces representante permanente de España ante la UE, Alfonso Dastis, hoy ministro de Exteriores, de que representantes de la industria pesquera europea habían advertido del fraude debido a que, según denunciaban, dos alertas por intoxica-

Pescadores y consumidores, los más perjudicados

ción alimentaria en Italia y Francia tenían su origen en el atún fresco vendido por una empresa española. Desde Bruselas se aseguraba que el producto afectado iba inicialmente destinado a la industria conservera, pero que el pescado había sido tratado para modificar su color y darle un aspecto más fresco; una práctica fraudulenta.

De acuerdo con el Reglamento (CE) 853/2004, si el pescado se va a vender en fresco debe ser conservado a dieciocho grados bajo cero y no se puede subir de esa temperatura hasta que se descongela para la venta al consumidor. Por otro lado, los lomos de los ejemplares que se congelan en salmuera, a nueve grados bajo cero, únicamente pueden destinarse a la fabricación de conserva.

ATÚN LISTADO POR ROJO

El fraude y la alerta sanitaria europea, que forzó la reunión del pasado octubre, se debe a la venta de lomos de atún descongelados comercializados como frescos, que no habían sido conservados como exige la ley. A estos lomos se inyectan extractos vegetales u otros aditivos para cambiar el color del pescado y dar apariencia de fresca.

De acuerdo con datos de la Comisión Europea el fraude por vender atún listado por rojo reporta unas ganancias de 200 millones de euros. Este pícaro negocio ha producido las alertas sanitarias por los efectos de la histamina en el atún, lo que ha llevado a cuestionar el tratamiento de congelación en salmuera por parte de la flota española.

Un engaño que, como señala el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP), Basilio Otero, *perjudica principalmente a pescadores y consumidores. Por lo que desde los pósitos se apoyan las actuaciones de los inspectores de sanidad y se pide a la Administración que informe puntualmente de las empresas o personas físicas que han cometido*



este fraude destinando a consumo en fresco, lomos de atún congelados, sin garantía de que hubieran sido correctamente congelados. Además, se han sustituido especies añadiendo aditivos para inducir a error. Así mismo, respaldan que se incluya en la información del diario electrónico el método de congelación que se realiza a bordo.

El atún rojo es uno de los pescados en cuya comercialización se produce más fraude en nuestro país. La directora del Instituto de Investigaciones Marinas (IIM), Carmen González Sotelo, cuantifica que alrededor del 25 por ciento del atún rojo que se vende en realidad corresponde a otras especies de túnidos más baratos, como el listado y el aleta amarilla. González Sotelo, quien también coordina el proyecto *Labelfish*, así mismo señaló para contextualizar este porcentaje que España está en el “término medio” en lo que respecta al cumplimiento de la normativa sobre trazabilidad y etiquetado.

PLAN DE ACCIÓN

Pesca, tras dar a conocer al sector los resultados preliminares de la visita efectuada por la Dirección General de la Salud y la Seguridad Alimentaria de la Comisión Europea (DG SANTE) del 23 al 26 de octubre para auditar el procesado en las comunidades de Murcia y Galicia, como continuación de la realizada en julio pasado, ha coordinado el refuerzo de controles y la trazabilidad con las Comunidades Autónomas para erradicar estas prácticas fraudulentas, recuperar la confianza de los consumidores y mejorar la imagen del sector.

Así mismo, se presentó una Guía de trazabilidad para apoyar las actuaciones de los inspectores de sanidad y se estableció la ampliación de la información del diario electrónico (DEA) de la flota que captura túnidos para que se indique el método de congelación utilizado a bordo.

Desde la FNCP se ha informado a sus asociados sobre la reunión, resaltando la siguiente información:



La cuota de atún rojo asignada a España para 2017 ha sido de 4.243 Tn

- **Aditivos.** Únicamente se puede utilizar los permitidos por el Reglamento 1333/2008 en las cantidades adecuadas y si presentan ventajas y beneficios para el consumidor.
 - Extractos vegetales. Su uso tiene un objetivo principal fraudulento.
 - Antioxidantes. Su uso está permitido, pero al usarse en grandes cantidades con el objetivo de cambiar el color y mejorar la imagen del producto es otra práctica fraudulenta.
- **Congelación en salmuera.** Se comercializa atún congelado como fresco. Esta práctica, aunque permitida, es fraudulenta si no se informa al consumidor. Además, en el caso del atún congelado con salmuera sólo se podrá destinar al consumo como “fresco descongelado”, si se prueba suficientemente una congelación rápida —entre 24 y 28 horas— un nivel de congelación entre dieciocho y veintiún grados centígrados bajo cero.



El atún rojo es el más cotizado por su escasez y su demanda en el mercado japonés

i Entre las medidas previstas está que el DEA informe si el pescado ha sido congelado a dieciocho bajo

cero, y exigir a los buques congeladores que faenan bajo pabellón español que cumplan con su deber de remitir una nota de venta su comunidad autónoma, si vende pescado a un estado miembro, o al Estado si venden a un país tercero. Los buques de estados terceros deberán declarar el método de congelación del atún, y un certificado de que el buque puede llegar a congelar rápidamente a dieciocho bajo cero.

La magnitud de la pesca y la conserva de túnidos, y la importante demanda existente de una especie —el atún rojo— de alto valor comercial incita al fraude. Una estafa que ni es nueva ni única, ya que no es la primera vez que se oferta una especie similar de menos calidad haciéndola pasar por un producto de mayor categoría para ganar más. Un engaño económico que afecta principalmente a consumidores y pescadores, que debe resolverse en la trazabilidad del producto para identificar el origen y las diferentes etapas de un proceso de producción y distribución. ■

J.M.S.

Capturas y consumo de atún

La producción mundial de captura de peces, crustáceos, moluscos y otros animales acuáticos fue de 92,6 millones de toneladas en 2015, según datos de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, por sus siglas en inglés).

Por su parte, las capturas de atún y las especies afines rondan los 6 millones de toneladas. Estas especies comerciales han ido incrementado su valor económico al venderse casi en todo el planeta. Las capturas de las 40 especies comerciales se llevan a cabo en el Pacífico (70,5% de las capturas de estas especies). En el Índico se producen el 19,5% y en el Atlántico y en el Mediterráneo el 10% restante.

En cuanto a las principales especies comerciales destacan las capturas de atún listado con un 58,1%, seguido por el rabil con un 26,8%, la tercera posición es para el patudo con un 8,2%, se-

guido por el atún blanco —bonito del norte— con un 5,9%. El atún rojo del Atlántico supone menos del 1% de las capturas.

En nuestro país el consumo de atún por habitante está en tres kilos anuales, seis veces más que la media mundial (0,5 kilos por persona), según difundió Isabel García Tejerina, ministra de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente durante el congreso de la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (Opagac). La flota atunera bajo pabellón español, compuesta por 26 buques, captura cerca de 280.000 toneladas principalmente en los océanos Índico y Atlántico. Por su parte, la industria ocupa el segundo lugar en conservas de atún, por detrás de Tailandia, con 220.000 toneladas que alcanzan una facturación de 1.500 millones de euros.

J.M.S.

En vigor el convenio 188 de la OIT para el trabajo en la pesca

Pescadores más **PROTEGIDOS**

Diez países han firmado el Convenio 188 que establece las normas básicas para asegurar la protección efectiva de los trabajadores de la industria pesquera. Esta herramienta supone el primer paso en un largo camino hacia el establecimiento de unas condiciones de trabajo decente en la pesca comercial. Una actividad profesional, en la que trabajan 38 millones de personas, considerada como de las más peligrosas del mundo. España, considerado como ejemplo a seguir en cuanto a protección de los trabajadores del mar, no está entre los firmantes.



El pasado 16 de noviembre entró en vigor el Convenio 188 de la International Labour Organization (ILO, por sus siglas en inglés, u OIT en castellano) que establece las normas básicas de trabajo decente en la industria pesquera.

Con este fin, se establecen requisitos jurídicamente vinculantes que hagan frente a los principales problemas re-

lacionados con el trabajo a bordo de los buques pesqueros. Entre éstos destacan la seguridad y la salud en el trabajo, atención médica en el mar y en tierra, períodos de descanso, contratos de trabajo escritos, edad mínima, repatriación y una protección de la seguridad social al mismo nivel que los demás trabajadores. Así mismo, tiene también como finalidad garantizar que todos los buques de pesca sean cons-

truidos y mantenidos de forma que los pescadores tengan unas condiciones de vida decente a bordo.

El convenio contribuye a prevenir condiciones inaceptables de trabajo de los pescadores, sobre todo los migrantes que a menudo están al borde de la esclavitud. Además, contempla la regulación del proceso de contratación y la investigación de las quejas presentadas por los pescadores. Estas medidas buscan erradicar el trabajo forzoso a bordo, la trata de personas y otros abusos.

Los trabajadores de buques pesqueros, como reconoce Guy Ryder, director general de la OIT, *se enfrentan frecuentemente con desafíos en relación a las condiciones de trabajo decente, a prácticas de empleo informal, trabajo en zonas remotas en condiciones climáticas y meteorológicas adversas. Además, las leyes y las normas que protegen a los trabajadores no siempre son claras, o no existen.* Por ello, el Convenio 188 establece requisitos jurídicamente vinculantes para resolver problemas relacionados con el trabajo a bordo de los buques pesqueros. Además, a través de la investigación de las quejas presentadas por los pescadores prevenir abusos como el trabajo forzoso o la trata de personas.

En el momento de entrar en vigor, han ratificado el texto únicamente diez Estados: Angola, Argentina, Bosnia y Herzegovina, Congo, Estonia, Francia, Lituania, Marruecos, Noruega y Sudáfrica. Estos países se comprometen a controlar los buques pesqueros que abanderan mediante inspecciones, presentación de informes, supervisión, tramitación de quejas por parte de las tripulaciones, aplicación de sanciones y medidas correctivas. Además, podrán inspeccionar los buques pesqueros extranjeros que utilicen sus puertos y aplicar las medidas adecuadas.

En Europa, gracias al acuerdo impulsado por los agentes sociales, este convenio ha sido traspuesto a la legislación europea en una directiva. Por lo que, los países ribereños de la UE

aplican este convenio sobre el trabajo en la pesca desde el mismo día de su firma. Pero, a diferencia de los diez países firmantes, que se comprometen a inspeccionar sus buques y a los buques extranjeros que hagan escalas en sus puertos, los países de la UE que no han ratificado el texto no pueden inspeccionar en sus puertos a barcos de otras banderas. Debido a esto, la flota pesquera española no queda libre de ser inspeccionada por las autoridades de los diez países que sí lo han ratificado. Por este motivo, desde las organizaciones sindicales se critica el *escaso interés de nuestro país por regular el sector de la pesca.*

La responsable del ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Isabel García Tejerina, señaló en el Senado a finales del año pasado “dificultades técnicas” para aplicar el convenio. Aunque resaltó que la aplicación de esta norma internacional *no supondría problemas para los buques nuevos, de eslora mediana o grande, pero sí para las embarcaciones más pequeñas.*

Desde 2013 existe un grupo de trabajo en el que participan los ministerios de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Empleo y Fomento que estudia las medidas necesarias para garantizar la adecuada aplicación del Convenio 188 a la flota española. ■

J.M.S

Hito histórico en la protección de los pescadores



Jornada anual de la Asociación SPC-Spain

La **CORTA DISTANCIA** se inclina por el **Ecobono**

Esta modalidad de transporte marítimo sigue ganando enteros y así se puso de manifiesto durante la Jornada Anual de la Asociación Española de promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), que con el objetivo de analizar los “Nuevos Retos y Oportunidades para el Transporte Marítimo de Corta Distancia” se celebró en Santander, el pasado 26 de octubre.

Aunque el crecimiento sigue siendo desigual —mientras que en la fachada Mediterránea está consolidado, en la fachada atlántica depende aún del apoyo público—, se puede afirmar que el transporte marítimo de corta distancia en España goza de buena salud con *crecimientos consolidados, superiores al 8% que*, tal y como explicó el presidente de Puertos del Estado, José Llorca, durante su intervención en la Jornada organizada por SPC-Spain, llegan a ser *espectaculares*, en el caso de Barcelona, *donde se creció por encima del 30%*.

En este encuentro, que se celebra anualmente, se busca potenciar el transporte marítimo de corta distancia y analizar los temas que van a condicionar su actividad a corto y medio plazo. En esta ocasión, el componente medioambiental, las incógnitas que despierta el conocido como Brexit y los cambios regulatorios en el transporte por carretera fueron la columna vertebral del debate.

De hecho, la Jornada “Nuevos Retos y Oportunidades para el Transporte Marítimo de Corta Distancia” reunió a cerca de 120 profesionales de navieras, cargadores, transportistas terrestres, consignatarios, transitarios, operadores de servicios portuarios, etc. En definitiva,

El “Med Atlantic Bonus” potenciará la demanda sobre la oferta, en la que se valorarán los proyectos de innovación, ventanilla única, sostenibilidad

En la Jornada se resaltó el buen comportamiento de la autopista del mar de Vigo que explota “SuarDiaz”



representantes de prácticamente todos los agentes implicados en el transporte multimodal de corta distancia.

Inauguró la jornada la secretaria general de Transportes, Carmen Librero, destacando la labor realizada por SPC-Spain desde que esta se constituyó, hace ya quince años, para dar paso al presidente de Puertos del Estado quien, con una extensa exposición, centró el debate en lo que consideró el contexto en el que hay que trabajar: los principios acordados por los ministros de Transportes de la UE, el marzo pasado, recogidos en la “Declaración de La Valeta”. Así, el responsable de Puertos se refirió a *sincromodalidad*

o transparencia, que permitirá, entre otras cosas que, sobre la base de información muy detallada —sensorizada—, el usuario pueda elegir en tiempo real el modo de transporte que más le interese en cada momento, y también apostó también por seguir trabajando en la *descarbonización*. Tal y como explicó, el equilibrio que se está produciendo entre los costes externos del transporte marítimo y el realizado por carretera en los últimos tiempos hace que la UE esté dejando de apoyar que los criterios medioambientales, por sí solos, sean suficientes para potenciar el transporte marítimo. En esta línea, animó a potenciar el uso de *combustibles marítimos alternativos*, a la vez que señaló a las nuevas tecnologías como un elemento más a la hora de aportar más competitividad al transporte marítimo de corta distancia.

LA LUPA SOBRE LD LINES

Ya en el ámbito nacional, y en lo que se refiere al *Short Sea Shipping* en la fachada atlántica, el importante volumen de camiones que continúan cruzando por los pasos fronterizos de Irún y La Junquera anima a profundizar en mejorar la competitividad de la alternativa marítima, a pesar de que las subvenciones sigan siendo necesarias. Sobre la primera Autopista del Mar atlántica que funcionó con ayudas públicas de España, Francia y comunitaria, el presidente de Puertos del Estado adelantó el interés de Baleária por retomar la ruta que en su día abandonó LD Lines, y la posibilidad de, si finalmente la auditoría determina que la naviera francesa incumplió su compromiso, *poder recuperar parte de la ayuda en poco tiempo*.

Y es que, si un modelo fue cuestionado durante esta jornada celebrada en Santander fue el de las autopistas del mar. Tanto el presidente de SPC-Spain, Manuel Carlier, como el responsable de Puertos del Estado señalaron el modelo del “Ecobono”, al estilo del utilizado en Italia —que financia a los usuarios— como una fórmula más efi-



caz para potenciar el transporte marítimo de corta distancia sin, además, distorsionar la competencia.

De hecho, otro de los ponentes, el director técnico de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, presentó el innovador programa marco europeo del “Ecobono”. En su intervención, este técnico desgranó una visión completa del programa, aún en fase de desarrollo, partiendo de cómo han ido evolucionando, a nivel comunitario, las ayudas al transporte marítimo de corta distancia, para después introducir las líneas generales del innovador proyecto europeo, “Med Atlantic Ecobonus”, que se desarrollará en el Atlántico y en el Mediterráneo occidental y en el que



A. Munguía

participa nuestro país junto con Francia, Italia y Portugal. Un programa de incentivos que apoya básicamente la demanda, aunque no descarta las ayudas a la oferta basadas en cuestiones como la innovación, la ventanilla única y la sostenibilidad, entre otras.

BREXIT, UNA INCÓGNITA

Sobre los potenciales efectos del Brexit y la incógnita general sobre cómo va a afectar al tráfico de mercancías y pasajeros, Christophe Mathieu, CEO de la naviera Brittany Ferries, remarcó la incertidumbre que existe entre los agentes implicados sobre este proceso, que no se clarificará hasta 2019. *Hay un calendario cerrado, pero no se sabe cómo implantarlo a pesar*

de lo cual, en lo que consideró un ejercicio de pragmatismo, mostró su convencimiento de que las rutas implicadas saldrán adelante.

En la sesión dedicada a las nuevas normas medioambientales, tanto Jorge Pinto, senior principal Surveyor DNV GL, como Miguel Barroso, de Endesa Energía, analizaron la agenda regulatoria en esta materia, las opciones que se plantean para dar respuesta a estos requerimientos y las oportunidades que ofrece el Gas Natural Licuado

Analizando la intermodalidad, la entrada en vigor de la nueva regulación comunitaria de transporte por carretera era un factor del que no se podía dejar de hablar en el encuentro. José M^a Quijano, director de relaciones con la UE de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), Patricia Cirez, delegada ante la UE de la GEOE (Confederación Española de Organizaciones Empresariales), y Juan Gaitán, de Gaitan Abogados, hicieron un repaso sobre cómo esta nueva normativa puede influir en el transporte marítimo de corta distancia.

ASIGNATURA PENDIENTE

Por su parte, el presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Jaime Gonzalez, comenzó su intervención coincidiendo con el responsable estatal de los puertos en que el futuro de la corta distancia está en el tráfico no acompañado. De hecho, animó a los cargadores españoles a asomarse al transporte marítimo sin cabeza tractora, en lo que definió como una *fórmula de éxito* que ya experimentan los cargadores extranjeros y, por tanto, *una asignatura pendiente* de nuestro comercio.

González también defendió la dimensión medioambiental del transporte marítimo frente al transporte por carretera, y apostó por seguir invirtiendo en este componente *para mantener la ventaja competitiva que supone, sin la cual, en su opinión, no se podrá tirar para adelante.* ■

A. MUNGUÍA



ESCOLAPORT
FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR

CURSOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL

ACTUALIZACIÓN DE CERTIFICADOS

- Formación Básica en Seguridad · STCW
- Patrón Portuario
- Marinero de Puesto
- Formación Sanitaria Específica Inicial
- Operador Restringido SMSSM
- Formación Básica en Protección Marítima
- Operador General SMSSM
- Buques de Pasaje
- Botes de Rescate no Rápidos
- Avanzado Contra Incendios
- PPER

93 221 03 80
Expomarine & Boats, SL

www.escolaport.l.barcelona



Editorial MIC
902 271 902
www.editorialmic.com



Una naviera de “ARMAS” tomar

De forma totalmente inesperada, el pasado 26 de octubre, el grupo naviero “Armas” hacía público su acuerdo con “Acciona” para hacerse con la participación que esta última posee de la centenaria “Trasmediterránea”. Con esta operación, la compañía canaria se convierte en la mayor naviera de España y una de las mayores de Europa en número de buques, de pasajeros y volumen de carga. Según ha trascendido, la compra seguramente se hará efectiva en el primer trimestre de 2018 y ha supuesto, de entrada, una inversión de 388 millones de euros.



Los buques de Armas y Trasmediterránea coinciden en puerto

Se trata de una operación de la que, a pesar de que se desconocen detalles, sí que es seguro que tendrá como resultado la aparición en escena de un grupo naviero de considerables dimensiones puesto que concentrará más de 30 buques, infraestructuras portuarias y marítimas, a los que se añadirán tres buques nuevos: dos *fast ferries* que se construyen en Australia y un barco convencional, ya encargado.

Tal y como ha trascendido, el grupo Armas adquirirá de manos de Acciona el 92,7% de las acciones de Trasmediterránea por 260,4 millones de euros y asumirá el pago de otros 127,3 millones de euros que la naviera centenaria

tiene comprometidos con otras empresas de la propia Acciona. En total, 388 millones de euros a los que probablemente se sumen otros 16 millones de euros más, como consecuencia del beneficio bruto de explotación futuro (Ebitda) del grupo combinado, que dependerá del cierre de este año. En 2016, el Ebitda de Trasmediterránea fue de 61 millones, con una cifra de negocio total de 431 millones, mientras que, en 2015, el resultado bruto ascendió a 41 millones, con una facturación de 424 millones.

Cuando esté cerrada por completo la operación —prevista para el primer trimestre de 2018, una vez que obtenga el visto bueno de la Comisión Nacional de la Competencia—, el valor de este

gran grupo naviero quedará entre 419 y 435 millones de euros.

FAMILIAR Y DISCRETA

Armas, la compañía nacida en Lanzarote en 1941 de la mano de Antonio Armas Curbelo que, como dice en la web de la naviera, *comenzó su andadura con barcos de casco de madera, con veleros puros y motoveleros* pasó hace unos años a manos de su hijo Antonio Armas quien, en 1995, dio un cambio significativo en la estrategia de la empresa para introducirse en el mercado de los buques de carga y pasaje.

Actualmente y hasta que se culmine la adquisición de Trasmediterránea, Armas cuenta con 14 buques en funcionamiento —a los que se unirán los tres mencionados— dedicados al traslado de pasajeros y carga rodada fundamentalmente entre las islas Canarias, y estas con la Península, aunque también tiene intereses en Baleares y conexiones desde Motril (Granada) con los puertos norteafricanos de Nador, Melilla y Al-Hoceima.

Es verdad que la venta de Trasmediterránea era un rumor constante en los últimos tiempos, pero tampoco es menos cierto que la naviera canaria lleva años queriendo entrar más fuerte en el mercado balear. Aunque Armas ya era propietaria de un 1,5% de las acciones de Trasmediterránea que no estaban en manos de Acciona, con la adquisición anunciada ahora, consigue de un plumazo entrar en ese mercado, don-

Armas tiene encargados dos fast ferries y un barco convencional que se construirán en Australia

de la naviera absorbida había centrado su estrategia en los últimos tres años, logrando acercarse, poco a poco, a las cifras de Balearia.

Hoy por hoy, Trasmediterránea opera en los principales puertos de la Península, con los archipiélagos de Baleares y de Canarias, con las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y con el norte de África.

El tránsito de una empresa familiar a hacerse con la compañía más emblemática de la marina mercante española aunque *ilusionante* no está exento, como dice el director comercial de Armas, de *complejidad* y, aunque ha adelantado que de momento no habrá cambios, sí que apuntó que *es muy pronto para saber qué va a pasar*.

Por su parte, al cierre de esta Revista, los trabajadores de Trasmediterránea desconocen qué va a pasar con ellos y en qué condiciones se van a quedar, tal y como nos confiesa José M. Blanco Lojo, de la sección sindical de la Compañía, que también apunta a que se han enterado de la venta de la empresa por la prensa, *no es una "buena práctica" la venta o cambio de titularidad sin que los representantes de los trabajadores tengan información al respecto*, ha señalado.

ACCIONA Y SOSTENIBILIDAD

Por lo que se refiere al futuro de Acciona, según señaló en un comunicado su presidente, José M^a Entrecanales, la operación con Armas *permite ajustar y reforzar el modelo de negocio de Acciona, centrado en infraestructuras sostenibles y energías limpias, en línea con las expectativas del mercado*, a lo que añade que la transacción se hace en *el momento más oportuno de recuperación del sector del transporte marítimo, tras un proceso de mejora de la eficiencia operativa de la compañía y con un comprador español del sector que conoce bien el mercado, lo que sin duda contribuirá a reforzar la posición competitiva de Trasmediterránea*, añadió. ■

A. MUNGUÍA



En la imagen uno de los buques de pasajeros de Armas

La “lista blanca”

PENDE de un hilo

De seguir con la tendencia registrada hasta septiembre, la permanencia de la flota de pabellón español en la “lista blanca” del Memorando de París estará comprometida. El, cada vez más exiguo, número de buques que navegan con bandera española condiciona la permanencia en esta clasificación donde figuran las flotas de mayor calidad, a la vez que, en cierta forma, puede comprometer la actividad de los buques nacionales.

A pesar de que el número de buques bajo control español creció en el último año, cada vez menos unidades navegan bajo pabellón nacional. De hecho, a 1 de enero de este año, tal y como desveló ANAVE durante su Asamblea General, la flota controlada por navieras españolas, con 5,2 millones de GT, es la más alta de los últimos 32 años, este porcentaje que crece, año tras año, no queda mayoritariamente registrado en el pabellón español, sino que lo hace en otros de nuestro entorno que, tal y como afirman los navieros les ofrecen *un marco fiscal más favorable*.

Estos datos, además de preocupantes en un país con tanta tradición marítima como es el nuestro, implican importantes consecuencias a efectos prácticos. Y es que, con la inclusión en la lista “blanca, gris o negra”, donde se recoge el espectro completo de las flotas mundiales en lo que se refiere a la calidad (desde las banderas más correctas, pasando por las de actuación deficiente y, por último, las banderas

En lo que llevamos de año, se han realizado 18,4% inspecciones menos y se han registrado un 37,5% deficiencias más que en 2016



consideradas de alto riesgo) se clasifican teniendo en cuenta la proporción entre el número de inspecciones y detenciones realizadas en los tres últimos años, siempre que el número de inspecciones sean treinta o más en ese tiempo, por lo que el tamaño de la flota sí importa.

Según datos de la Dirección General de la Marina Mercante, hasta el 30 de septiembre, se realizaron 31 inspecciones a buques de bandera española en el ámbito del Memorando de París —o sea en puertos firmantes del Acuerdo que no son los propios— y en 18 se detectó alguna deficiencia, resultando detenidos 2. Unos malos datos, especialmente porque las inspecciones



Knutsen incorporó dos metaneros a la flota española en 2016. En lo que llevamos de año no se ha contabilizado ninguna incorporación más

durante este período son un 18,4% menos, por lo que el porcentaje de deficiencias se eleva hasta un 37,5% más que en 2016

INTENSIFICANDO EL PLAN

Tal y como reconocen fuentes de Marina Mercante, cuyo director general, Rafael Rodríguez Valero, está comprometido con el sector en hacer lo posible para que los buques bajo control español regresen a la bandera nacional, si se finalizara el año con los resultados que se tienen hasta el momento, *la permanencia de España en la lista Blanca puede estar cuestionada a pesar de que, durante este año 2017 se han reforzado las medidas adoptadas en el*

Plan Lista Blanca: un conjunto de acciones preventivas y correctivas sobre los buques de bandera española que navegan en la región del MOU. Concretamente, cuando un buque solicita despacho en el extranjero se comprueba su historial de inspecciones: si han transcurrido más de 3 meses desde la última inspección registrada en la base de datos del “Plan Lista Blanca” y en los 3 meses siguientes entra en Prioridad I o II (inspección obligatoria/buque susceptible de inspección) se efectúa un reconocimiento al buque de las mismas características al que le correspondería cuando entra en la Prioridad I o II.

Según aseguran desde Marina Mercante, el objetivo de estas acciones es llegar a un número mínimo de inspecciones —para poder ser incluido en las Listas— y no sufrir ninguna detención más. De momento, no se ha producido ninguna detención más aunque hay que esperar a finalizar el año para saber si se ha llegado a ese número mínimo de inspecciones y si no se ha producido ninguna detención más.

Paralelamente, y como viene sucediendo en los últimos nueve años, la administración marítima española ocupa el primer puesto en cuanto a inspecciones MOU realizadas en sus puertos: 1.672, el 9,4% del total de las 17.828 efectuadas en todo el territorio MOU, seguida de Italia, Reino Unido y Holanda, con 1.429, 1.352 y 1.261, respectivamente.

DESCENSOS GENERALIZADOS

Las últimas cifras ofrecidas por el MOU, relativas a 2016, indican que son 73 los Estados de bandera que se incluyen en sus listas. De ellos, 12 (uno más que en 2015) están en la Lista Negra; 19 en la gris (el mismo número que el año anterior) y 42 en la blanca (uno menos que en 2015).

Entre las flotas de mayor calidad (es decir, las que tienen un porcentaje de detenciones más bajo) están Francia, Dinamarca y Holanda, mientras que entre las de muy alto riesgo están Con-

go, Togo, Tanzania y República de Moldavia, entre otras.

En términos generales, tal y como apunta el informe anual presentado el pasado verano, las detenciones —consecuencia de la detección de peligros para la seguridad o el medio ambiente— se incrementaron un 13,5%, respecto a 2015. De hecho, el año pasado se denegó la entrada a puertos MOU a 20 buques, 11 más que en 2015, es decir, un 81,8% más.

Por tipos de buque, los de carga general o multipropósito fueron los que más proporción de detenciones registraron, seguidos de los de gran velocidad, los buques de carga refrigerada y los graneleros. Por su parte, los buques de carga combinada y los gaseros fueron los que mejores resultados obtuvieron puesto que no sufrieron ninguna detención el año pasado. ■

A. MUNGUÍA

35 años de compromiso con la calidad

El pasado 12 de septiembre se cumplieron 35 años de la firma del Memorando de Control de Puerto o Memorando de París, rubricado por catorce Estados. Desde entonces, el Memorando se ha extendido a 27 miembros, todos ellos empeñados en la retirada de los buques sub-estándar de los mares.

Lo que comenzó como un acuerdo ambicioso centrado en aspectos técnicos es ahora una organización madura que realiza un control efectivo de los mecanismos de mejora de la seguridad, de la protección del medio marino y garante de las condiciones del trabajo seguro a bordo.

En estos años, se han adoptado nuevas decisiones que han incrementado la efectividad del trabajo realizado en el marco del Memorando, que se ha ido completando con nuevas áreas de evaluación en las que se introducen también juicios más subjetivos en los requerimientos operacionales así como de las condiciones de trabajo, las medidas de gestión y seguridad se han incorporado también a las inspecciones que se realizan.



Baleària tiene parte de su flota abanderada en Malta

Alojamiento **GRATIS** para niños (hasta 12 años)
Hasta un **20%** de descuento para reservas anticipadas



Registro Turisme de Catalunya - HVA000751

BIENVENIDOS A RAFAELHOTELES BY LA PLETA

Bienvenidos a un hotel único donde disfrutar de cualquier servicio personalizado: desde un paseo en trineo de perros hasta el tratamiento de spa más selecto o las más atrevidas propuestas de los mejores chefs con Estrellas Michelin... y todo a escasos minutos del telesilla de Esquiros (en transporte privado y sin aglomeraciones).

Descubre las nuevas EXPERIENCIAS LA PLETA en www.lapleta.com



EXPERIENCIA
ROMÁNTICA



EXPERIENCIA
ASIÁTICA



EXPERIENCIA
AVENTURA



EXPERIENCIA
DÉTOX



CTRA. BAQUEIRA A BERET, S/N - COTA 1.700
25598 BAQUEIRA (LÉRIDA)

(+34) 973 645 550

reservas.lapleta@rafaelhoteles.com

Ventajas exclusivas en
www.lapleta.com

XX Foro de los Recursos Marinos y de la Acuicultura de las Rías Gallegas

Investigación, bienestar animal y acuicultura ecológica, en el **FOROACUI**



La vigésima edición del Foro de los Recursos Marinos y la Acuicultura de las Rías Bajas, celebrado los pasados 10 y 11 de octubre en la Isla de La Toja, en la pontevedresa villa de O Grove, reunió a más de 200 personas entre investigadores, empresarios, representantes de las Administraciones Públicas y estudiantes. En esta ocasión, la I+D+i, el bienestar animal y la acuicultura ecológica centraron las intervenciones y el debate en las mesas de trabajo sobre “Marisqueo y pesca de bajura”, “Acuicultura”, “Bienestar animal y acuicultura” y “Producción y comercialización de productos ecológicos de la acuicultura” que estructuraron el Foro. De la presencia de ejemplares de ballena azul en Galicia y las interacciones entre cetáceos y acuicultura se habló en el XXIX Ciclo Cultivando el Mar.

Un año más, la localidad pontevedresa de O Grove reunió en la Isla de La Toja a investigadores, empresarios, representantes de las Administraciones Públicas y estudiantes vinculados al ámbito pesquero y

acuícola para analizar, debatir y reflexionar sobre los recursos marinos y la acuicultura de las Rías Gallegas y contribuir a la transferencia de conocimiento.

Como viene siendo habitual en cada edición del ForoAcui (Foro de los Recursos Marinos y de la Acuicultura de

las Rías Gallegas) la estructura del encuentro se centró en cinco mesas de trabajo. La primera jornada reunió a expertos en las áreas de “Marisqueo y Pesca de Bajura”, “Acuicultura” y “Bienestar animal en acuicultura” mientras que la segunda se centró en la acuicultura ecológica, que ocupó dos sesiones en el programa.

Según Manuel Rey, presidente del comité organizador del ForoAcui, la importancia que el Foro ha concedido este año a la acuicultura responde al “rápido crecimiento de la actividad en la producción de productos pesqueros para el consumo humano, alcanzando incluso a la pesca extractiva”. Además, la actividad se considera “una de las principales soluciones para poder alimentar a una población mundial que, según las previsiones, alcanzará los 9.000 millones en el año 2050”, recordó Rey.

Junto a las mesas de trabajo y el debate que generan las intervenciones de los invitados, en el Foro también tienen lugar conferencias magistrales sobre temas monográficos. La participación de empresas relacionadas con el sector y los trabajos científicos en paneles también están presentes en cada edición del Foro.

CONFERENCIAS MAGISTRALES

Los retos a los que se enfrenta la acuicultura para su crecimiento y expansión en el mundo pasan por la sanidad y el bienestar animal y la alimentación de los peces además de, como ocurre en nuestro país, la reducción de la burocracia y la falta de lugares para el establecimiento de nuevas instalaciones.

De los avances en formulación de alimentos y de cómo una empresa de piensos sostenible puede ayudar a vender más peces habló Alberto Ruiz Moreno, responsable de HSQE y Sostenibilidad de Nutreco. Por su parte, Juan de la Cerda, director corporativo de I+D, Calidad y Sostenibilidad del Grupo Nuevo Pescanova dio a cono-

cer el Pescanova Biomarine Center, centro de investigación y difusión de la acuicultura que el Grupo Nuevo Pescanova construirá en la localidad de O Grove. Las obras se llevarán a cabo en la planta de 400 metros cuadrados que Induiña tiene en la localidad marinera y será inaugurado antes de que termine 2018.

De la Cerda explicó que el Grupo Pescanova pretende transformar su centro de engorde de rodaballo para convertirlo en el primer centro tecnológico de acuicultura privado de España y uno de los tres mayores que existen en Europa. El Pescanova Biomarine



Center “posicionará a Galicia en la vanguardia de la I+D mundial en acuicultura”.

El proyecto se asienta en la mejora del cultivo de especies actuales (rodaballo, langostino y tilapia), mediante procesos que tengan que ver con la genética, la nutrición, el manejo y la salud, asegurando el futuro de la empresa, sin olvidar la sostenibilidad y teniendo presente al consumidor.

En la mesa de trabajo sobre “Marisqueo y Pesca de Bajura” se habló de la gestión de los parques de cultivo de Carril, de pesquerías artesanales en zonas estuarias y del berberecho galle-

go. Javier Quinteiro, de la Universidad de Santiago de Compostela explicó los resultados del proyecto Valober.gal, con el que se pretende dotar al berberecho gallego de una identidad propia y diferenciarlo en el mercado con un marcador de identidad de origen. El berberecho gallego compite con otros similares que se venden como gallego sin serlo. El proyecto, en el que participa la cofradía de Noia, productora de casi el 90% del berberecho en Galicia, se inició en el 2016 al amparo de las Estrategias de Desarrollo Local Participativo de la Xunta.

En la mesa de “Acuicultura” se habló de nutrición de larvas de moluscos bivalvos en criadero, las nuevas salidas profesionales en el sector, la gestión de los vertidos en las empresas y de la repoblación de bogavante en las costas gallegas.

De sanidad acuícola y sobre todo del bienestar animal en las granjas piscícolas, entendiéndose por tal la ausencia de sufrimiento en cada una de las fases de cultivo, incluido el sacrificio, habló Morris Villarroel, de la Universidad Politécnica de Madrid. Los integrantes en esta mesa han participado en la elaboración de la norma UNE173300 Piscifactoría. Guía de prácticas correctas para el sacrificio, que es referente en Europa en la materia.

ACUICULTURA ECOLÓGICA

La subdirectora general de Acuicultura de la Xunta de Galicia, Ángeles Vázquez, considera que la acuicultura ecológica es una actividad de desarrollo creciente que “está cobrando gran relevancia, gracias a su capacidad de dar respuesta a un determinado tipo de consumidor, preocupado por la seguridad y salubridad de los productos, su trazabilidad y su impacto sobre el medio ambiente”.

La acuicultura ecológica y la producción y comercialización de sus productos ocuparon dos mesas de trabajo en el ForoAcui. En ellas se habló de las ventajas y beneficios de estas producciones o de los retos del establecimiento de una unidad de producción ecológica en nuestro país.

El ForoAcui invitó a representantes de Naturix y Frescamar Alimentación, perteneciente a Andrómeda Ibérica como ejemplos de producción ecológica. Ambas empresas han sido galardonadas con los premios Alimentos de España en la modalidad de Pesca y Acuicultura. La Asociación de Mexilloneiros San Amaro, Mariscos Linamar y Conservas del Mar de Arousa también explicaron sus producciones ecológicas. A finales de 2016, Galicia conta-



El Pescanova Biomarine Center se convertirá en un centro pionero de investigación y difusión de la acuicultura

ba con 32 instalaciones de producción acuícola oficialmente certificada.

CICLO CULTIVANDO EL MAR

Bruno Díaz, fundador y director del The Bottlenose Dolphin Research Institute (BDRI), experto internacional en cetáceos y con más de 15 años de experiencia en el estudio de las interacciones entre cetáceos y acuicultura fue uno de los protagonistas del XXIX ciclo Cultivando el Mar que se celebró en el marco del ForoAcuí.

En marzo de este año, la revista *Marine Biology* recogió un estudio del BDRI que analizaba el impacto del cultivo de mejillón y ostra en los delfines mulares de la Ría de Arousa. La investigación demostró que los delfines prefieren estar entre las bateas y cerca de estas instalaciones porque les ofrecen un recurso extra de alimento seguro y abundante, permitiéndoles ahorrar tiempo y energía;

El cultivo del mejillón en bateas es sostenible con la presencia de delfines mulares en las Rías Bajas

por lo que las bateas son ecológicamente sostenibles con los delfines y un claro ejemplo de coexistencia.

Según Bruno Díaz, la interacción entre especie animal y la humana “no tiene por qué ser siempre negativa”. A su juicio, la gestión adecuada de la acuicultura puede minimizar el grado de impacto y permitir la coexistencia. El conflicto se da “cuando la gestión no es la adecuada”. El cultivo de mejillón en batea es “más ecosostenible para esta especie de delfines que el de long-line que, de acuerdo con estudios científicos, provoca mayor impacto negativo”, dijo este experto

El avistamiento durante dos semanas de septiembre de dos ejemplares de ballena azul en el litoral gallego también centró el debate del ciclo Cultivando el Mar. ■

ANA DÍAZ



El Instituto Hidrográfico de la Marina la presentó en el ISM

Campaña de ACTUALIZACIÓN CARTOGRÁFICA en Castellón

Óscar Ortega Pérez, comandante del Buque Hidrográfico “Tofiño”, presentó el pasado 6 de noviembre en la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Castellón, la campaña de actualización cartográfica en aguas del Levante español que ha llevado a cabo en los últimos meses. Se trata de un acto de colaboración del Instituto Hidrográfico de la Marina, la Capitanía Marítima de Castellón y el ISM. Al término de la conferencia, los asistentes pudieron visitar el barco, atracado en el muelle de Levante del puerto de Castellón.

El Instituto Hidrográfico de la Marina es el organismo encargado de elaborar toda la cartografía náutica oficial del Estado. También elabora y edita las publicaciones náuticas necesarias para garantizar la seguridad en la navegación, representando a España en la Organización Hidrográfica Internacional.

Por otro lado, difunde los avisos a los navegantes para que sea posible mantener permanentemente actualizadas las cartas náuticas, ofreciendo asesoramiento y apoyo medioambiental a las Fuerzas Navales en la ejecución de operaciones y ejercicios.

Dar a conocer la organización de este organismo, así como las relaciones que mantiene el Instituto Hidrográfico de la Marina en el ejercicio de sus funciones fue el objeto de la conferencia que el comandante del buque hidrográfico “Tofiño”, Óscar Ortega Pérez, impartió el pasado 6 de noviembre en la sede de la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Castellón.



Los asistentes al acto pudieron visitar el buque “Tofiño”

Durante su intervención, el comandante Ortega Pérez describió las principales tareas y trabajos que llevan a cabo los hidrográficos de la Armada “para cumplir las misiones que tienen encomendadas”. Entre los trabajos que realizan destacan los levantamientos batimétricos sistemáticos para la actualización continua de la cartografía náutica de toda la costa española; los levantamientos batimétricos de la ZEE y de la plataforma continental española, las comisiones antárticas a bordo del BIO “Hespérides”, el apoyo geoespacial, meteorológico y oceanográfico a la Fuerza durante la ejecución de operaciones y ejercicios, contribuir al Plan Nacional de Protección de Patrimonio Subacuático, así como desarrollar proyectos de investigación y colaboraciones de distinta naturaleza con otros organismos.

El Comandante del “Tofiño” aprovechó la ocasión para explicar con detalle las tareas más importantes que el buque hidrográfico ha realizado para actualizar la cartografía de los puertos de Castellón y Burriana, así como de las aguas costeras de la provincia de Castellón.

El ISM colabora con cualquier organismo con intereses para el sector náutico-pesquero y, en este sentido, prestó sus instalaciones al Instituto Hidrográfico de la Marina para difundir el trabajo que realiza su personal, beneficiando a la gente del mar.

VISITA AL “TOFIÑO”

Los asistentes a la conferencia pudieron visitar el barco hidrográfico “Tofiño”, que se encontraba atracado en el muelle transversal interior del puerto de Castellón.

El “Tofiño” es el segundo buque de la clase “Malaspina”. Fue construido por la Empresa Nacional Bazán (actual Navantia) en la localidad gaditana de San Fernando en noviembre del año 1972. Se botó el 22 de diciembre de 1973 y fue entregado a la Armada en abril de 1975.



La directora provincial del ISM en Castellón, Cristina Gil, hizo de anfitriona

El objetivo de la conferencia era dar a conocer el trabajo de los hidrografos de la Armada y el trabajo cartográfico que están realizando en los puertos de Castellón y Burriana

El actual “Tofiño” es el segundo buque en la historia de la Armada que lleva este nombre. El anterior fue construido en 1933 por la Sociedad Española de Construcción Naval en sus astilleros de Cartagena.

La nave, con una eslora de 58 metros, una manga de 12 metros y un calado de 5,2 metros, ostenta el nombre “Tofiño” en memoria, honor y reconocimiento de los servicios prestados por el ilustre marino y matemático, Jefe de Escuadra de la Armada española, Vicente Tofiño San Miguel, quien realizó profundos estudios astronómicos en el Observatorio de la Marina de San Fernando.

Académico de mérito de la Real Academia de la Historia y de las Academias de Ciencias de Lisboa y París, Vicente Tofiño fue autor del “Gran Atlas Marítimo de las costas españolas”.

El “Tofiño” es una de las tres unidades de Flotilla Hidrográfica que posee el Instituto Hidrográfico de la Marina. Su misión es adquirir datos, principalmente batimétricos, que permitan la elaboración de la cartografía náutica oficial de España.

Alcanza una velocidad máxima de 12 nudos y tiene una autonomía de 4.000 millas náuticas. La diversidad de sus sensores le permite operar tanto en aguas someras como en zonas de hasta 5.000 metros de profundidad. ■

ANA DÍAZ

NOVEDADES para los **AUTÓNOMOS** del REM



Alicia Roldán

El pasado miércoles 25 de octubre de 2017 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Ley 6/2017 que introduce novedades importantes para los trabajadores por cuenta propia del Sistema de Seguridad Social. Esta ley fomenta la empleabilidad al doblar el periodo de vigencia de la tarifa plana, reducir a más de la mitad el plazo para reemprender, flexibilizar los trámites y volcarse con las mujeres que son madres y autónomas, sin olvidarse de aspectos como la formación, la seguridad en el trabajo y el fomento de la jubilación activa.

La presente ley articula medidas dirigidas a facilitar la cotización y a reducir las cargas administrativas de los trabajadores autónomos. Se amplía el plazo de tarifa plana de 50 euros a los nuevos autónomos. Se desarrollan medidas para favorecer la conciliación entre la vida laboral y familiar. Se mejoran los derechos colectivos del trabajador autónomo. Se clarifican los gastos deducibles en los que se incurrir en el ejercicio de su actividad a la par que se desarrollan medidas para mejorar la cotización. Se mejora la formación profesional y se admite por primera vez el accidente in itinere para los trabajadores autónomos. Finalmente se eleva de dos a cuatro el número de veces al año en que puede cambiarse de base de cotización.

La Subdirección General de la Seguridad Social de los Trabajadores del

Estos cambios reducen las cargas administrativas de todos los trabajadores autónomos

Mar detalla cuáles son las novedades principales de este importante cambio legislativo para este colectivo que hacen referencia a siete apartados: recargos, pluriactividad, reducciones y bonificaciones, accidentes, altas y bajas, cotización y prestaciones.

RECARGOS

Desde el 1 de enero de 2018 se modulan los recargos por el ingreso fuera de plazo de las cuotas a la Seguridad Social, reduciendo a un 10 por ciento el aplicable si el abono se produce dentro del primer mes natural siguiente al del vencimiento del plazo de ingreso.

PLURIACTIVIDAD

Entró en vigor el 26 de octubre de 2017 y se aplicará a los autónomos incluidos en el grupo primero de cotización del REM.

El reintegro del exceso de cotización en favor de los autónomos en pluriactividad, que superen la cuantía fijada cada año en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, pasará a efectuarse de oficio por la TGSS (Tesorería General de la Seguridad Social) dentro del primer cuatrimestre del ejercicio siguiente, sin tener que solicitarse por los trabajadores, como ocurría hasta el momento. El reintegro se efectuará antes del 1 de mayo salvo que resulte necesaria la aportación de nuevos datos.

REDUCCIONES Y BONIFICACIONES

Los autónomos incluidos en el grupo primero de cotización del REM accederán a los siguientes beneficios:



Arturo Rivera

Por alta inicial o por volver a darse de alta cuando han pasado dos años, a partir del 1 de enero de 2018 tendrán derecho a una reducción en la cotización por contingencias comunes, incluida la incapacidad temporal, que quedará fijada en 50 euros mensuales durante los 12 meses inmediatamente siguientes a la fecha de alta, cuando coticen por la base mínima. Si optan por una base de cotización superior se les aplicará una reducción del 80 por ciento sobre dicha cuota.

Posteriormente y hasta completar un periodo máximo de 24 meses se beneficiarán de:

a) Una reducción del 50 por ciento de la cuota durante los 6 meses siguientes.

b) Una reducción equivalente al 30 por ciento durante los 3 meses siguientes a la anterior.

c) Una bonificación equivalente al 30 por ciento de la cuota durante los últimos 3 meses.

Además si los trabajadores autónomos son menores de 30 años (35 en caso de mujeres) en alta inicial podrán aplicarse otra bonificación adicional equivalente al 30 por ciento sobre la cuota, en los 12 meses siguientes al periodo de bonificación.

Es importante destacar que el periodo de baja en el grupo primero de cotización para tener derecho a estos beneficios en caso de reemprender una actividad, será de 3 años si han disfrutado con anterioridad de dichos beneficios.

Beneficios para discapacitados con un grado igual o superior al 33 por ciento, víctimas de violencia de género y víctimas del terrorismo que emprendan o reemprendan una actividad por cuenta propia incluidos en el grupo



primero, que entrarán en vigor el 1 de enero de 2018.

Cuando se opte por cotizar por la base mínima, la cuota será de 50 euros mensuales durante el año siguiente mientras que en bases de cotización superiores la cuota a reducir será el 80 por ciento del resultado de aplicar a la base mínima, el tipo mínimo de cotización vigente en cada momento.

Posteriormente por un período máximo de hasta 48 meses podrá aplicarse una nueva bonificación siendo la cuota a bonificar el 50 por ciento del resultado de aplicar a la base mínima de cotización.

El periodo de baja en el grupo primero para poder volver a optar a estos beneficios será de tres años si se han disfrutado anteriormente.

Bonificaciones para la conciliación laboral y familiar. Desde el 26 de octubre de 2017 los trabajadores incluidos en el grupo primero del REM podrán optar durante 12 meses a una bonificación del cien por cien de la cuota de autónomos en los siguientes casos:





Arturo Rivera



a) Por cuidado de menores de doce años que tengan a su cargo.

b) Por tener a su cargo un familiar, por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive, en situación de dependencia, debidamente acreditada.

c) Por tener a su cargo un familiar con parálisis cerebral, enfermedad mental o discapacidad intelectual con un grado igual o superior al 33 por ciento o una discapacidad física o sensorial con un grado igual o superior al 65 por ciento y siempre que dicho familiar no desempeñe una actividad retribuida.

Bonificaciones durante el descanso de maternidad/paternidad.

Desde el 26 de octubre de 2017, los trabajadores autónomos incluidos en el grupo primero de cotización, pueden recibir una bonificación del 100 por cien de la cuota de autónomos durante los períodos de descanso por maternidad, paternidad, adopción, guarda con fines de adopción, aco-

gimimiento, riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural, siempre que este periodo tenga una duración mínima de un mes.

Estas bonificaciones ya existían con anterioridad pero como novedad se elimina el requisito de contratar a otro trabajador que cubra dicha baja.

Bonificaciones por reincorporación. Desde el 26 de octubre de 2017 las trabajadoras por cuenta propia incluidas en el grupo primero de cotización que se reincorporen al trabajo en determinados supuestos tras haber cesado su actividad por maternidad, en los dos años siguientes a la fecha del cese, tendrán derecho a una bonificación en su cuota que será de 50 euros mensuales durante los 12 meses siguientes si se acogen a la cotización mínima, en caso contrario la bonificación será del 80 por ciento sobre la cuota.

Bonificación por contratación indefinida de familiares. Si el autónomo contrata indefinidamente como trabajadores por cuenta ajena a parientes hasta segundo grado podrá acogerse a una bonificación del cien por cien de la cuota empresarial por contingencias comunes durante doce meses. Esta medida se aplica desde el 26 de octubre.

Bonificación por altas de familiares. Desde el 26 de octubre de 2017 se establecen también bonificaciones por altas de familiares colaboradores de trabajadores autónomos.

ACCIDENTES

Desde el 26 de octubre los autónomos están cubiertos en las contingencias derivadas de un accidente laboral in itinere.

Se entenderá como accidente de trabajo el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que se realiza, mientras que se considerará enfermedad profesional aquella que esté provocada por la acción de los elementos y sustancias especificados en el Real Decreto 1299/2006.



Se considerará accidente in itinere, aquel sufrido al ir o al volver de la nave, declarada a efectos fiscales, donde se realice la prestación de la actividad profesional o económica siempre que no coincida con el domicilio.

ALTAS Y BAJAS

Desde el 1 de enero de 2018 para todos los trabajadores autónomos los efectos de las altas y de las bajas se contabilizarán no desde el primer o último día del mes sino desde el día en que concurran o dejen de concurrir los requisitos necesarios.

La afiliación y hasta tres altas dentro de cada año natural tendrán efectos desde el día de su inclusión. El resto de altas tendrán efectos desde el día primero del mes natural.

Las altas solicitadas fuera del plazo reglamentario tendrán efectos desde el



Los autónomos generan más de 4 millones de empleos en España

día primero del mes natural. Las altas de oficio tendrán también efecto desde el día primero de mes.

Hasta tres bajas dentro de cada año natural tendrán efectos desde el día en que el trabajador autónomo hubiese cesado en la actividad. El resto de las bajas surtirán efectos al vencimiento del último día del mes natural en que el trabajador autónomo hubiese cesado en la actividad.

Además, las altas pasarán a formularse con carácter previo al inicio de la actividad, quedando sin vigor el plazo de los 30 días naturales siguientes al inicio de la actividad, del que hasta ahora disponían, para solicitar la afiliación y el alta.

COTIZACIÓN

Desde el 26 de octubre se ha establecido una base mínima de coti-

zación, que será determinada en los Presupuestos Generales, para los siguientes trabajadores incluidos en el grupo primero:

- Los autónomos que hayan tenido contratados por cuenta ajena a diez o más trabajadores simultáneamente.
- Consejeros y administradores por cuenta ajena, cuando el desempeño de su cargo conlleve la realización de las funciones de dirección y gerencia de la sociedad, si son retribuidos por ello.
- Los socios trabajadores de las sociedades laborales cuando su participación en el capital social, junto con la de su cónyuge y parientes hasta el segundo grado, alcance al menos el 50 por ciento, salvo que acrediten que el control de la sociedad requiere de personas ajenas a la familia.

Por otro lado desde el 1 de enero, los autónomos del grupo primero, podrán cambiar hasta cuatro veces al año (1 de abril, julio, octubre o enero) su base de cotización siempre que así lo soliciten a la TGSS.

Otra novedad importante que entrará en vigor a principios del 2018 y que afecta a todos los autónomos del REM es la obligatoriedad de abonar las cuotas por domiciliación bancaria en aquellas entidades autorizadas.

PRESTACIONES

Base reguladora: Las prestaciones económicas por maternidad y por paternidad consistirán en un subsidio equivalente al 100 por ciento de una base reguladora cuya cuantía diaria será el resultado de dividir la suma de las bases de cotización durante los seis meses inmediatamente anteriores entre ciento ochenta. Entra en vigor el 1 de enero para el grupo primero.

Si el autónomo no ha estado dado de alta esos últimos seis meses al completo la base reguladora surgirá al dividir el resultado por los días cotizados en ese tiempo.

Compatibilidad: desde el 26 de octubre y para todos los trabajadores por cuenta propia se establece que

la pensión de jubilación compatible será de un 100 por 100 si se realiza un trabajo por cuenta propia y se acredita tener contratado al menos a un trabajador.

Por último, desde el 26 de octubre se considera infracción grave la falta de afiliación y alta (hasta tres por año) o solicitud fuera de plazo tras una actuación inspectora. Las multas podrán oscilar de los 3.126 a los 10.000 euros.

GRANDES ACTIVOS

Desde la puesta en marcha de la Tarifa Plana en 2013, más de 1.200.000 personas se han acogido a esta bonificación y han puesto en marcha un proyecto por cuenta propia.

Los autónomos son los responsables de uno de cada cuatro empleos que se crean. Actualmente, cerca de 4 millones de autónomos emplean a más de un millón de trabajadores asalariados.

Diversas organizaciones de autónomos han reconocido la importancia de esta ley para el colectivo, aunque Lorenzo Amor, presidente de ATA, afirmaba que hay que seguir luchando para seguir consiguiendo mejoras "en el ámbito de las cotizaciones y los impuestos" que ayuden a consolidar los negocios.

Los autónomos acogen con especial interés la posibilidad, que permite la nueva ley, de compatibilizar el cobro íntegro de la pensión con el mantenimiento de la actividad y confían en que se sigan reforzando las medidas de protección social especialmente ante un eventual cese del negocio. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



De un vistazo

Las principales novedades de la Ley 6/2017 de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo aplicadas al Régimen Especial del Mar:

1. Se reduce un 10 por ciento el recargo por ingreso fuera de plazo de las cuotas de la Seguridad Social.
2. El exceso de cotización en situaciones de pluriactividad se pagará de oficio antes del 1 de mayo del ejercicio siguiente.
3. Ampliación de la tarifa plana de 6 a 12 meses y nuevas reducciones y bonificaciones de entre el 50 y 30 por ciento de la cuota para el año siguiente.
4. Reducciones de cuota para jóvenes, mujeres, discapacitados y víctimas.
5. Bonificaciones para favorecer la conciliación familiar por cuidado de hijos y familiares enfermos.
6. Las mujeres que tras la maternidad vuelvan a solicitar su alta como autónomas tendrán tarifa plana de 50 euros durante un año.
7. Se bonifican las contrataciones indefinidas y las altas de familiares.
8. Los autónomos del REM tendrán la misma cobertura que cualquier trabajador en caso de accidente laboral in itinere.
9. Las bajas y altas hasta tres veces al año contarán desde el día que son efectivas y no desde primeros o últimos de mes como antes.
10. Las cuotas de la Seguridad Social solo podrán abonarse por domiciliación bancaria en las entidades autorizadas.
11. La solicitud de alta del autónomo será previa al inicio de la actividad y no en el plazo de 30 días naturales tras comenzar a trabajar.
12. La cotización podrá realizarse por días y no por meses completos.
13. Aumenta de dos a cuatro el número de veces al año en que puede cambiarse de base de cotización.
14. El trabajo de autónomo será compatible con el cobro del 100 por ciento de la pensión de jubilación si se contrata a un trabajador.
15. Se considerará infracción grave la falta de afiliación.

...Para saberlo todo sobre tráfico y seguridad vial...

Suscríbase

a la revista de referencia en el sector

**SOLO 8,25 €
AL AÑO
(6 números)**

- LA MEJOR INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL
- TODO SOBRE MOVILIDAD
- LAS OPINIONES DE LOS MEJORES ESPECIALISTAS
- TODA LA ACTUALIDAD DE LA DGT

...Y MUCHO MÁS...

+ INFORMACIÓN:
<http://revista.dgt.es>



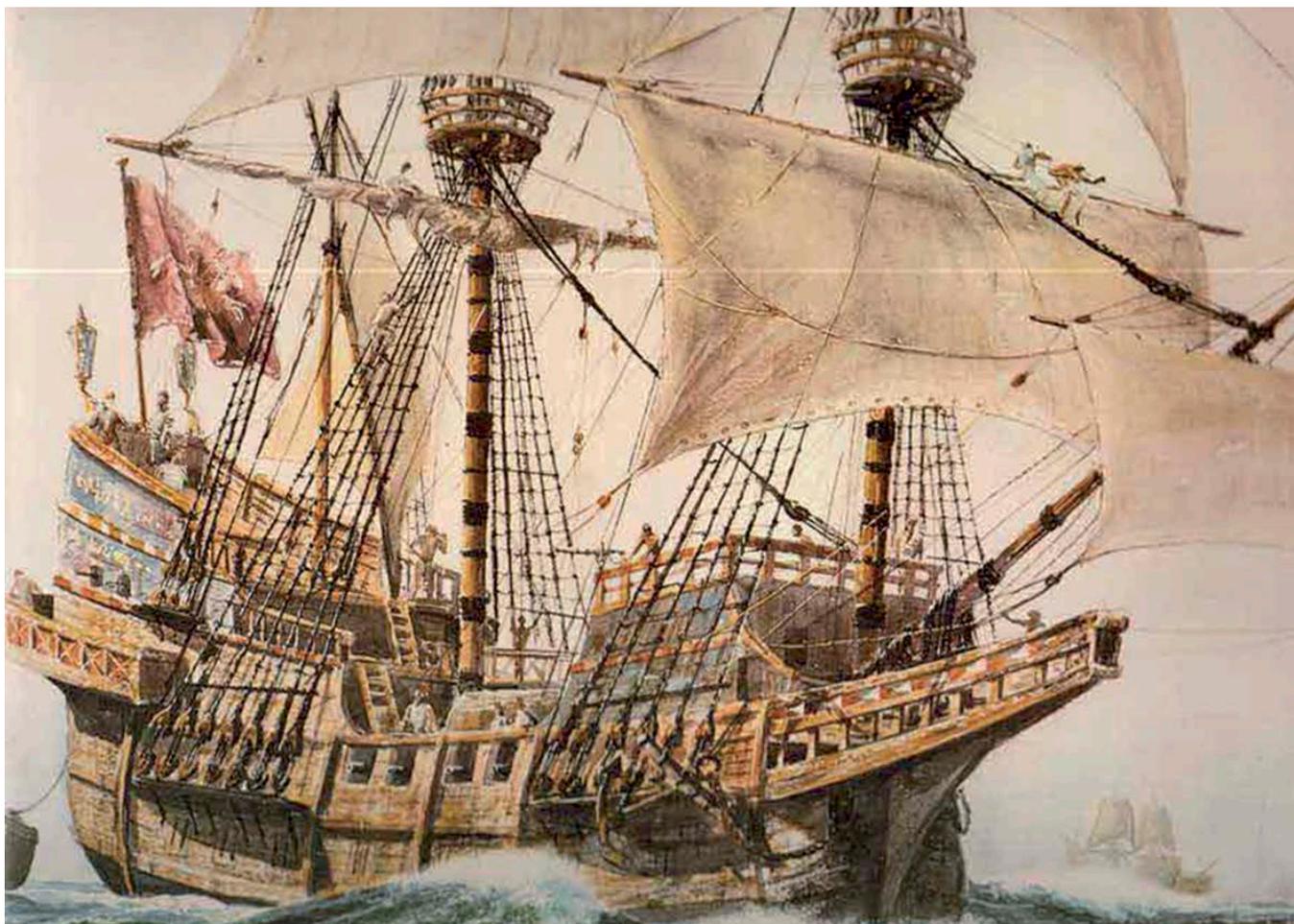
► SUSCRIPCIONES

c/ Artesiano s/n, Pol. Ind.
Trobajo del Camino 24010 León
Tel.: 987 27 27 27
Fax: 987 80 79 83
edicion@editorialmic.com

Episodio de la

FLOTA DE LA NUEVA ESPAÑA

Los reiterados ataques de los piratas franceses a la flota española que cubría las rutas con el Nuevo Mundo, que con su nulo respeto a los tratados y a las leyes osaban abordar a las naves castellanas incluso en tiempos de paz y a la vista de la costa, y las consecuencias que esto trajo en la que en aquella época era toda una potencia naval vertebran este artículo, en el que el autor cuenta algunos pormenores de la vida en el mar durante aquellos años.



Una imagen de lo que era un galeón en el siglo XVI

Ya en 1521, apenas finalizada la conquista de México, piratas franceses se alzaron con dos naos cargadas con remesas de valor, dirigidas a comerciantes sevillanos. Al año siguiente, el quinto real del tesoro de Moctezuma y

los envíos particulares de oro de los soldados de Hernán Cortés a sus familias, que llegaban en dos carabelas de una flotilla de tres al mando de Antonio de Quiñones, fueron a caer, a la altura de las islas Terceras, en manos de Jean Fleury, quien capitaneaba ocho naves corsarias



del armador de Dieppe, Jean Anco. De esta forma, el francés se adelantaba a las tres naves de Alonso Dávila, que debían salir de Cádiz hacia San Vicente para dar escolta a los barcos de Quiñones. Una de las naos logró refugiarse en la isla Santa María pero, cuando reanudó la marcha custodiada por los tres navíos de Dávila, volvió Fleury a la carga, consciente de su gran superioridad y decidido a no dejar escapar la más mínima parte del tesoro. Tras una desesperada defensa en la que Quiñones resultó muerto y Dávila prisionero, Fleury se apoderó de todo el precioso cargamento. Parte no menos valiosa del botín estaba constituida por el informe de Hernán Cortés al Emperador acerca de la conquista de México y por



La Casa de Contratación de Sevilla tenía un papel protagonista en la regulación de los trááficos de España con el Nuevo Mundo.

los mapas de los mares de las Antillas y del Golfo de México, dibujados recientemente por los pilotos españoles, lo que prácticamente abría las puertas del Caribe a futuras expediciones de los corsarios franceses, cuya audacia no parecía tener límites.

Esta agresiva y creciente actividad y la complaciente actitud de Portugal, que daba acogida en sus puertos a los buques corsarios, suscitaban ciertos recelos del lado castellano, pero salvo casos puntuales, en líneas generales hubo entendimiento y colaboración entre ambas naciones ibéricas.

No tardaron las autoridades españolas en adoptar medidas concretas para

combatir el corso y la piratería, entre ellas: impulsar la formación de una armada de guardacostas para el triángulo Sanlúcar-Azores-Canarias; prohibir la navegación independiente de buques aislados, es decir el libre registro, y eliminar el despacho en las Indias de bajeles inferiores a 100 toneladas de porte.

Por cierto, la segunda de estas disposiciones chocaba frontalmente con las pretensiones de los mercaderes sevillanos, quienes tradicionalmente atendían únicamente a su propio beneficio.

Además, desde 1522 se comenzaron a artillar los navíos con 4 piezas de grueso calibre y con hasta 16 culebrinas y se reforzaba la dotación con una treintena de soldados. En adelante, solo se podría viajar a las Indias navegando en conserva, pues habemos mandado que vayan juntos ocho navíos escoltados por dos carabelas que van con ellas de armada.

DESAFÍO PIRATA FRANCÉS

Pese a todo, en la tercera década del siglo XVI, la presencia de los corsarios en las costas de la Península Ibérica alcanzó niveles humillantes e insostenibles para España, entonces ya gran potencia europea, pues haciendo gala de su nulo respeto a los tratados y a las leyes, osaban abordar a las naves castellanas incluso en tiempos de paz y a la vista de la costa española, lo que era constitutivo de delito de piratería. Así, durante el invierno de 1525, la osadía y el desafío quedó una vez más de manifiesto cuando cinco de sus barcos fueron arrojados por un temporal sobre los bajos de Chipiona. Todos los tripulantes fueron apresados y se les formó la correspondiente causa, y al ser interrogados, se dio la sorprendente circunstancia de hallar entre ellos un buen número de caballeros y gentes principales de Francia, los cuales, hallados culpables, fueron condenados y ajusticiados.

Este rápido deterioro de la seguridad en la navegación llevó a la Casa de Contratación a prohibir la salida no solo de navíos sueltos, sino incluso a agrupaciones de menos de 6 buques. En 1525 da la vela el primer convoy importante, una

gran flota de 22 naos y carabelas. Ocho de ellas transportarían los tesoros en el viaje de retorno a España.

Sin demostrar respeto por las medidas de protección adoptadas por las autoridades españolas, en 1528, los corsarios ensancharon su área de “trabajo” hasta el Mar Caribe, alternando los ataques al tráfico español con el contrabando, vendiendo toda clase de artículos europeos, demandados en las Indias, a precios muy inferiores a los establecidos por el monopolio castellano, y pagando además precios más altos por las mercancías que allí se producían, y ello, en no pocas ocasiones, con la anuencia de las autoridades locales, ansiosas de un rápido enriquecimiento aunque fuera por vía del comercio ilegal.

Ese mismo año 1528 se registró el primer desembarco violento en la demarcación de Cubagua, Venezuela. Después de esta acción, constatada la, por entonces, debilidad militar española en el continente americano, los corsarios protagonizaron numerosas campañas auténticamente propias de la piratería más cruel y despiadada, con desembarcos, saqueos, rapiñas, incendios, violaciones, etc. Obviamente, conocido en Europa el pingüe resultado de las correrías de los franceses, fáciles e impunes, pronto acudirían los ingleses, holandeses y flamencos, amén de algún que otro renegado español, “exigiendo” su participación en beneficios.

PIRATAS DEL CARIBE

Ya en 1543, a instancias del rey Carlos I, la Casa de Contratación reglamentó que en tanto España estuviese en guerra con Francia, el número de naves que debían integrar las flotas -agrupación de buques mercantes- en ningún caso debía ser inferior a diez y se obligó a los maestros y armadores a aumentar el porte y la capacidad defensiva de los navíos mercantiles. Las flotas saldrían de España, una en marzo y otra en septiembre, escoltadas por dos carabelas de 100 toneladas y cuatro galeones de 300 toneladas, artillados y con importante dotación de hombres de guerra.



Ilustración basada en el puerto de Sevilla de aquella época, obra de Alonso Sánchez Coello

Por otra parte, entre 1545 y 1555, el descubrimiento de las minas de plata en Perú y en Nueva España tuvo como consecuencia una fuerte demanda de mercurio en México y un espectacular aumento del valor de la carga que trasportaban los galeones procedentes del Nuevo Mundo, lo que a su vez generó y contribuyó indirectamente a exacerbar la ambición de piratas y corsarios. Así pues, mediado el siglo XVI, la todavía escasa presencia naval española en el Caribe hacía posible que corsarios y filibusteros -denominación atribuida a los piratas europeos establecidos en las Antillas, cuyo objetivo principal eran las ciudades- navegasen a sus anchas a todos los rumbos, lo que no impidió un creciente tráfico español de mercancías y pasajeros.

Para combatir la piratería se adoptó el sistema de fuertes escuadras o armadas permanentes de guarda y escolta, que acompañaban a las flotas durante todo el viaje y, una vez en destino, dedicaban buena parte de su tiempo a perseguir, apresar y en su defecto a expulsar, al menos temporalmente, a corsarios y piratas de sus refugios en el Caribe. No tardando mucho, los barcos dedicados al comercio serían dotados de algunas piezas de artillería y, recíprocamente, los navíos de guerra transportarían también el tesoro real. El mando supremo lo ostentaba un Capitán general que enarbolaba su insignia en la nave “capitana”. El segundo en el mando era el Almirante y su buque era la “almiranta”. En cada una de estas naves embarcaban cien hombres de mar y otros tantos de guerra, principalmente mosqueteros, considerados por los



modernos historiadores como predecesores de la Infantería de Marina de nuestros días. A tal punto cobró importancia el intercambio comercial y de personas entre España y sus nuevas colonias, que ya en 1552 salió de Sanlúcar una flota compuesta por 50 barcos bajo el mando de Bartolomé Carreño.

LA ODISEA DE ALCEGA

A finales del mes de junio de 1574 llevaba anclas de Sanlúcar de Barrameda la flota de Nueva España, protegida por la armada del almirante vasco Diego de Alcega, que enarbolaba su insignia en el galeón *San Juan*. En las bodegas los galeones transportaban 2.000 quintales de mercurio para las minas de plata recién descubiertas en las colonias, de ahí que frecuentemente se denominase a estos barcos “azogues”. Doce días después, el convoy al completo fondeaba en Gran Canaria para refrescar víveres y hacer agua y el 14 de julio reemprendía la marcha. Tras veintidós días de navegación, un duro temporal dispersó el convoy cuando se encontraba todavía en los 17° 30' de longitud Oeste y no fue hasta mediados de agosto que los barcos de la flota y de la armada pudieron reunirse en la bahía de Ocoa, en la Española, donde se aprovisionaron de todo lo necesario. El 22 de agosto, cuando las naves navegaban plácidamente entre las islas de Jamaica y Cuba fueron alcanzadas por un temprano ciclón, el primero de la temporada, “*el más recio que los marineros más antiguos desta carrera dicen aver visto. Si dos horas durara más no quedaría ninguna nao por perder*” escribió el almirante Alcega en carta fechada en San Juan de Ulúa el 6 de noviembre de 1574. “*Todas las naos se derrotaron -añadía el Almirante- excepto la nao capitana y la almiranta, que toda la noche estuvieron juntas. La capitana se le quebró el mástil del trinquete y el bauprés y la almiranta empezó a rendírsele el trinquete y si más durara el tiempo se le acabara de quebrar*”.

Pasado hacia el noroeste el vórtice del ciclón, los barcos se reagruparon y penosamente, con poca vela, buscaron

refugio al socaire del Cabo San Antonio, donde durante dos días las tripulaciones se ocuparon en reparar como pudieron los daños y averías más urgentes. El 18 de septiembre llegaron los primeros galeones a San Juan de Ulúa y los últimos lo hicieron el día 27. Desafortunadamente hubo que dar por perdidas definitivamente dos urcas y dos naos, la *Santa María de Begonia* y la *Santa Ana*.

En uno de los galeones viajaban dos pasajeros distinguidos, los hermanos De la Cueva. Claudio, el mayor, había sido arcediano de Guadalajara y llegaba a Nueva España en calidad de representante de la Inquisición. Juan de la Cueva de Garza había nacido en Sevilla, el 23 de octubre de 1543. Este último, antes de trasladarse al Nuevo Mundo había destacado en el campo de la poesía con 25 sonetos, églogas, elegías, 3 madrigales y 2 odas. Cuando regresó de México a España en la flota del general Antonio Manrique se estableció en Sevilla, su ciudad natal, y se consagró como dramaturgo. Renovador del drama histórico, influyó en la obra de Cervantes y de Lope de Vega. Escribió 14 piezas dramáticas, entre otras, *El saco de Roma*, *Los siete infantes de Lara*, *La muerte del rey don Sancho*, impresas todas en 1583. A estas siguieron otras muchas, como *Viaje de Sannio* (1585), *La conquista de la Bética* (1603), etc. Falleció en Granada en el año 1612. Sin embargo, lo que aquí nos importa destacar es su visión particular de la terrible experiencia vivida a bordo de una nave de la armada del almirante Diego de Alcega, “vapuleada” por el ciclón. ■

CARLOS PEÑA ALVEAR
CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE



El reconocido dramaturgo viajó con Diego de Alcega, y ofreció su visión particular de la terrible experiencia vivida a bordo.

Bibliografía:

- *En la Edad de Oro*, José Cebrián.
- *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Cesáreo Fernández Duro.
- Colección de documentos y manuscritos de Fernández Navarrete, Julio Guillén. Wikipedia, la enciclopedia libre.

El Mapama regula la cuota de captura de atún rojo

Días antes de iniciarse la reunión en Marrakech de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), en la que previsiblemente se incrementará la cuota de captura de atún rojo hasta las 36.000 toneladas (de las 23.155 actuales, y que a España correspondieron 4.243,5 toneladas), el Mapama presentó el proyecto de Real Decreto sobre el reparto de dicha cuota en una reunión con el sector.

Isabel Artime, directora general de Recursos Pesqueros del Mapama, presentó el proyecto de Real Decreto por el que se regulará la pesca de atún rojo en aguas españolas para los próximos años, y en las que se establecerá un nuevo reparto de cuotas. Un nuevo reparto que se justifica en el aumento significativo de capturas, de seguirse las indicaciones del Comité Científico, que las elevaría hasta llegar a las 36.000 toneladas en 2020.

Entre las medidas previstas, se contempla conceder casi un 8% a la flota canaria, un 2,8% a las flotas de artes menores del Mediterráneo y un 1,2% a las del Estrecho de captura limitada. Esta norma reintegra a la captura accesorio a la flota de palangre de superficie del Atlántico, pudiendo retener de nuevo las posibles capturas que puedan producirse en sus pesquerías de pez espada y tiburones pelágicos.

Según el plan previsto por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, se detraería un 5,8% de las flotas altamente dependientes para incrementar las cuotas de las flotas que se vieron afectadas por las medidas restrictivas del plan de recuperación, resultando los porcentajes anteriormente mencionados. La cuota de pesca de las almadrabas se podría incrementar hasta un 30%. Para las flotas altamente dependientes la cuota será



del 86,7%, en “aras a mantener la rentabilidad en sus operaciones y como reconocimiento a los esfuerzos desplegados en los años en los que se recortó la cuota”, como señala el propio Mapama.

A pesar de que se presenta un próximo futuro de abundancia, algo que deberá corroborarse con los incrementos de cuota que establezca la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (cuya reunión se está desarrollando en el cierre del actual número de MAR), armadores y cofradías ya anuncian alegaciones al proyecto de Real Decreto.

En declaraciones a Efeagro, Basilio Otero, presidente de la Federación Nacional de Cofradías, defendió que “el máximo número posible de barcos obtenga la categoría de ‘pesca dirigida’ y consiga más cuota”. Por su parte, Pedro Maza, presidente de la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras, destacó que una nueva distribución de cuotas en España no debería suponer “un incremento del esfuerzo pesquero”, ya que el “atún está bien pero cabe el riesgo de volver a la situación anterior a 2008, por lo que es necesario ordenar al sector”. ■

Sigue el galimatías de la estiba

Lo que en el número anterior citábamos como una posibilidad se ha hecho realidad. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha abierto expediente a algunos de los acuerdos alcanzados entre patronal y sindicatos, lo que puede llegar a dilatar el texto final hasta 18 meses.

Concretamente, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha incoado expediente sancionador contra la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (Anesco), la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar (CETM), la Unión General de Trabajadores (UGT), Comisiones Obreras (CC. OO.), la Confederación Intersindical Galega (CIG), Langile Abertzaleen Batzordeak (LAB) y Eusko Langileen Alkartasuna (ELA) por posibles prácticas competitivas que, según el comunicado de la CNMC, *incurren en la restricción de la libertad de contratación de trabajadores para la prestación del trabajo portuario de manipulación de mercancías y en la limitación de la libertad de las empresas prestadoras de dichos servicios de participar, o no, en sociedades cuyo objeto social sea la puesta a disposición de los citados trabajadores.*

Tal y como señala en su comunicado la CNMC, la incoación de este expediente *supone que se abra un período máximo de 18 meses para la instrucción y resolución del mismo*, período en el cual recuerda a las partes *la reserva y confidencialidad* al que están obligadas. Añade además que, previa a la sentencia de la UE, el organismo inició de oficio una información reservada, de la que ha concluido la existencia de indicios

de conductas prohibidas por la normativa de la competencia, lo que ha motivado finalmente esta investigación.

Por su parte, Antolín Goya, recién reelegido secretario general de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del MAR (CETM) se mostró muy sorprendido con la decisión ya que tiene el *firme convencimiento de la legalidad del acuerdo que, recordó, cuenta con el visto bueno del Ministerio de Empleo e incluso la Unión Europea.* ■



Sardina con sello azul

Desde Marine Stewardship Council (MSC), que certifica con el sello azul la pesca sostenible y responsable, se quiere hacer constar que la certificación concedida en la pesca de sardina a las flotas de Gipuzkoa y Bizkaia, en el País Vasco, y a la cofradía de San Martín de Laredo, en Cantabria, no tiene nada que ver con la situación de la sardina ibérica, al borde del colapso. La certificación concedida a estas flotas (que también obtuvieron el sello azul en sus pesquerías de anchoa y bonito del norte) afecta a sus capturas de sardina en la costa francesa del golfo de Vizcaya, que es donde faenan, y cuya población goza allí de buena salud.

Veto a los transbordos

La Organización de Productores de Grandes Atuneros Congeladores (Opagac) y WWF reclaman a la ICCAT una gestión más centralizada y transparente de la pesquería del atún tropical. Piden una mayor implicación de esta ORP, aunque admiten ciertos progresos, para que en 2021 todos los países controlen las capturas de su flota. Demandan que se prohíban definitivamente los transbordos en alta mar (práctica vetada desde 2007 a todos los pesqueros, excepto los palangreros), ya que facilitan las actividades de pesca ilegal. WWF y Opagac reclaman que toda la flota lleve observadores a bordo en un plazo de cinco años y que se generalicen los objetos antiemallantes.

Eficiencia y velocidad

A finales de año, Baleària incorporará su primer *eco fast ferries* -de una serie de cuatro-, que encargó al astillero asturiano de Godán: unas embarcaciones con capacidad para 350 personas que pueden alcanzar una velocidad máxima de 28 nudos. Dotadas de placas solares fotovoltaicas para suministrar energía a bordo, de un casco que no requiere pintura y de un motor que minimiza las emisiones de gases de efecto contaminante, se consideran las más ecoeficientes de



BREVES

su modalidad. Para simbolizar su compromiso con el medioambiente, la naviera bautizará estos *eco fast ferries* con los nombres de los cuatro elementos que componen la naturaleza: Eco AQUA, Eco TERRA, Eco AIRE y Eco LUX.

Más almeja japonesa

La Bahía de Santander ha sido objeto de la siembra de un millón de semillas de almeja japonesa dentro del Plan de Recuperación del Marisqueo, en el marco del cual se han realizado ya otras dos acciones previas: una, en 2016; y otra, en junio de este año. En total, se han diseminado 2.360.000 semillas. Estos parques permanecerán vedados para la pesca y protegidos de los depredadores mediante mallas, hasta que los resultados de los estudios indiquen su óptimo crecimiento y recuperación. El plan es consecuencia de meses de restricciones en la explotación, necesaria para la recuperación de los bancos de almeja, dada la precaria situación atravesada por las poblaciones de bivalvos en la zona.

Competencia investiga a la acuicultura

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia abrió una investigación sobre posibles prácticas anticompetitivas en la acuicultura española, según información de Apromar. Al mismo tiempo, esta asociación señaló que “cumplimos escrupulosamente con las normas legales en esta materia”. Como asociación empresarial, está también reconocida como Organización de Productores Pesqueros, por el Mapama y la CE, por lo que se manifiesta “firme defensora del libre mercado y valora como positivas todas las actuaciones que la CNMC pueda poner en marcha.

La UE apercebe a Vietnam

A pesar de los esfuerzos realizados por la diplomacia vietnamita a fin de justificar sus avances en el control de la pes-

CATALUÑA**C-Start: historia de un desatino**

Desde hace más de un mes, un grupo de tripulantes pakistaníes resiste a bordo del buque C-Start, amarrado en el Puerto de Barcelona, a la espera de una solución que les permita volver a sus casas y cobrar sus salarios, después de ser abandonados por el fletador que les había contratado.

El buque ya apuntaba maneras cuando, bajo bandera de Mongolia y fletado por una compañía alemana, se dedicaba a obstaculizar y evitar el rescate de inmigrantes que realizan las organizaciones humanitarias en el mar. Lo que mal empieza, mal acaba y ahora es la tripulación de menor graduación del buque la que subsiste con la ayuda de organizaciones humanitarias —Comité de Bienestar de la Gente del Mar, Stella Maris, Cruz Roja...— a la espera de que se resuelva la situación.

Tal y como nos cuenta Joan Mas, inspector de ITF en Cataluña, la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte ya se ha puesto en contacto con el propietario del buque, de nacionalidad británica, quien asegura que el buque se ha vendido a una compañía que, en principio, se ha comprometido a hacerse cargo del barco y de la tripulación.

La tripulación mantiene la confianza en que la empresa cumpli-

rará con lo dicho a ITF, puesto que la alternativa de declarar y tramitar el abandono, tal y como nos explica el inspector, *complicaría aún más su situación, ya que se trata de un proceso lento y complicado.*

El periplo del C-Start comienza cuando pretende entrar en el Puerto de Palamós, teóricamente para realizar unas reparaciones, permiso que le es denegado, al igual que se hubiese hecho en cualquier puerto serio, teniendo en cuenta su expediente.

Después de varios días frente al Puerto de Barcelona, el Capitán Marítimo autorizó el atraque en el Puerto por razones humanitarias. La compañía, a pesar de que ha pedido paciencia, sigue sin enviar los víveres requeridos y comprometidos con ITF. La organización espera con los tripulantes, aunque advierte que *como sigan sin enviar víveres o sin dar una solución se verán obligados a declarar el abandono y solicitar el embargo del buque.* ■





Un “bosque marino” para favorecer el desove del choco

GALICIA

La cofradía de Redondela, Pontevedra, ha instalado dos pinos en el fondo del mar para favorecer el desove del choco o sepia, tras recuperar con éxito una antigua técnica consistente en depositar ramas de pino en el fondo de la ría.

Ante los buenos resultados obtenidos depositando ramas de pino en el fondo de la ría, a fin de facilitar el desove del choco, la especie más valorada en esta zona, la cofradía de Redondela ha decidido dar un paso más e instalar un “bosque marino”, a fin de mejorar estas puestas. Estas “camas” de ramas dieron, en los seis años en que se vienen instalando, buenos resultados, ya que la resina mejora el agarre de las huevas, pero presentan el inconveniente de que son desplazadas por las corrientes, complicando su recuperación tras la temporada de reproducción.

Los árboles se sustentarán sobre una base de hormigón diseñada para este fin y se podrán recuperar fácilmente, puesto que estarán unidos a unas boyas en la superficie del mar. Se han instalado dos pinos de unos cinco

metros de altura, para comprobar cómo se comportan con las corrientes para desarrollar esta iniciativa antes de que se inicie la temporada el próximo mes de febrero. Si todo sale como se espera, tal y como señala el patrón mayor de la cofradía, Clemente Bastos, “en enero colocaremos cincuenta ejemplares para crear el primer bosque marino para la cría del choco”.

Esta iniciativa, que ya ha despertado el interés de otras cofradías, pendientes del experimento, favorecerá el desove de este cefalópodo, pero también atraerá a otras muchas especies, ya que las ramas de los pinos actuarán como refugio frente a posibles depredadores. Esta iniciativa va unida a una serie de actuaciones que se están poniendo en marcha de cara a la creación de la marca “Choco de Redondela” y su promoción en distintos mercados. ■

ca ilegal, no regulada y no reglamentada (INDNR), Bruselas no los creyó suficientes y sacó “tarjeta amarilla” al país asiático. Y es que la UE cree que Vietnam no ha sido capaz de poner en marcha un sistema sancionador efectivo contra la pesca INDNR. Otro país asiático, Tailandia, sigue bajo la amenaza de “tarjeta roja”, aunque hay abierto un diálogo entre las autoridades de este país y la Comisión Europea. Diálogo que se prolongará, dado que está cooperando. Sus progresos serán evaluados antes de que finalice el presente año.

Protección de los fondos marinos

Verdemar-Ecologistas en Acción ha solicitado, a la Delegación de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía en Cádiz, información sobre las medidas adoptadas para la protección de los fondos marinos del Estrecho de Gibraltar. La organización ecologista destaca que en esa zona hay cerca de dos mil especies de flora y fauna marinas, algunas de las cuales presentan un gran interés de conservación debido a su catalogación, como la nacra, clasificada en “situación crítica” por el Mapama. Destaca también la presencia de diversas especies invasoras que están colonizando los fondos del Estrecho, provocando una fuerte alteración de sus fondos marinos.

Aznar, vicepresidente europeo

Alejandro Aznar, presidente del Clúster Marítimo Español, ha sido elegido uno de los tres vicepresidentes del European Network Maritime Clusters (ENMC), tras un cambio en el equipo directivo en la entidad que ha tenido lugar el pasado octubre. Aznar, además de sentirse honrado con el nombramiento, se mostró dispuesto a trabajar por *promover y mejorar* el valor agregado y la influencia de la industria marítima europea, así como atraer oportunidades marítimas intersectoriales y desafíos (sostenibles) a la arena en Bruselas.

Castellón y Tarragona

Los pescadores en la zona de vedas para el arrastre



A partir de la Orden del Ministerio de Comercio de 21 de julio de 1966, que entró en vigor el primero de agosto siguiente, en este año se ha cumplido el primero de vida con carácter uniforme en las dos provincias marítimas de Castellón y Tarragona, como conclusión a la que se llegó después de los cinco años de experiencia y vedas voluntarias desde 1962 a 1966.

Una de las cuestiones sociales más importantes planteadas es la ocupación del personal tripulante de embarcaciones de arrastre durante los tres meses que dura la veda. El problema se ha venido enfocando según las características de cada puerto y la coyuntura en la necesidad de mano de obra. La pesca de sardina a la luz, cuyo volumen más importante se centra en las dos capitales de provincia, absorbe muchos hombres, y los mismos armadores de arrastre suelen tener equipo para esta pesquera.

Un buen grupo de embarcaciones de San Carlos de la Rápita, según costumbre seguida desde antes de 1960, se han desplazado a pescar a la gamba en aguas de Baleares, de acuerdo con las normas señaladas en la citada Orden. Otras tripulaciones han armado a la marrajera, pescando en aguas de profundidad y a bastante distancia de la costa, o bien han armado para la pesca de la merluza al palangre, si bien estas dos últimas modalidades no se han dado bien este año.

En las costas del Delta del Ebro ha sido la pesca del langostino al trasmallo la que ha ocupado a un gran número de hombres y a muchas embarcaciones de arrastre de pequeño porte, cuya temporada coincide en términos generales con la de la veda.

Después de la veda de 1967, muchos trabajadores reconsideran el planteamiento del problema. Se ha dado en estas zonas una abundancia, como en años no se había conocido,

de cría de salmonete y langostinos que al desplazarse con el tiempo a mayores profundidades podría ser una reserva para los meses venideros.

Hay sectores que estiman buena la veda de tres meses. Otros consideran que es mucho tiempo (voluntariamente la han venido siguiendo así en la zona de Tarragona hasta el Ebro desde 1962; los de la zona del Plan tenían dos meses al año con sólo cinco días laborables a la semana) y desearían reducciones. Pero en lo que no hay disparidad de criterios es en la necesidad de continuidad de la veda para el mantenimiento de la industria ante volúmenes de captura no muy altos para una flota en crecimiento. También se coincide en que sería de desear la ampliación a mayores trozos del litoral mediterráneo español de estas vedas, y con un descanso general, indispensable, para los fondos, se evitarían los problemas de límites.

Luis Millán Roca

Reunión del Consejo General y acuerdos de la Comisión Permanente Ejecutiva del ISM

En la reunión del Consejo General del Instituto Social de la Marina, el subdirector general, señor Mochales Ochoa, informó de las realizaciones llevadas a cabo por el organismo durante el último trimestre, que ofrecen un volumen de prestaciones de la Seguridad Social de 441 millones de pesetas. Se dieron cuenta de las inauguraciones de viviendas por el ISM en San Vicente de la Barquera, Santoña y Castro Urdiales; de las inauguraciones de las escuelas de formación profesional Náutico-Pesquera de Gijón y Santander; de la realización de 90 cursos de formación profesional con un presupuesto de 3.350.000 pesetas.

Por otra parte, en la reunión correspondiente a la Comisión Permanente Ejecutiva del ISM, en el pasado mes de octubre se adoptaron, entre otros, los siguientes acuerdos:

- Ratificar la subvención de cinco mil pesetas concedidas por el sub-

director general del organismo a la Cofradía de Pescadores de Cedeira destinadas a la celebración de las fiestas de la Virgen del Mar.

- Se concede una subvención de tres mil pesetas a la Cofradía de Roquetas de Mar para atender a sus actividades culturales y sociales.

- Subvención de cincuenta mil pesetas al club "Stella Maris" de Bayona, para cooperar a los gastos de instalación del mismo.

- Se concede una subvención para sufragar parte de los gastos que supone el traslado del capellán del Apostolado del Mar de Cádiz, al congreso internacional que se celebrará en Lisboa.

- Se concede una subvención de seis mil pesetas al pescador don Calixto Mayor Molina, en concepto de ayuda de estudios de la carrera sacerdotal a su hijo Antonio Mayor Hernández, que cursa cuarto año en el seminario menor de Murcia.

Transporte entre Guinea y la Península

Tarragona. En viaje inaugural ha tocado el puerto de Tarragona la motonave "Sorolla", que cubrirá la línea Guinea-Península, estando dedicada al transporte de madera en troncos y cargas pesadas de gran volumen, contando con una pluma de cien toneladas y siendo el primer barco español que posee tan ventajosas características para el transporte y almacenamiento de las mercancías madereras.

Nueva línea Bilbao-Nueva York

Bilbao. Se ha inaugurado en esta ciudad una nueva línea marítima regular que enlazará los puertos de Bilbao y los de la costa atlántica de Estados Unidos. La línea estará servida por cuatro buques de la firma portuguesa "Companhia de Navegação Corregadores Acorianos". Cada catorce días partirá un buque de Bilbao y otro de Nueva York siendo las escalas habituales previstas, Lisboa, Boston, Filadelfia y Baltimore. Los cuatro buques son de pequeño calado, por lo que será posible su atraque en el muelle de Abando, ya dentro de Bilbao.

Primer puerto

En los nueve primeros meses de 1967 han sido controlados en el puerto de La Luz 11.381 buques, con 39.417.416 toneladas brutas y 22.732.016 netas, figurando con tal motivo a la cabeza de los puertos españoles.



Sanidad Marítima



Las varices y la insuficiencia venosa crónica (II): tratamiento

Si bien la patología venosa es frecuente en los trabajadores del mar, como comentábamos en el anterior artículo, no requiere de urgencia quirúrgica y, además, están apareciendo nuevas técnicas menos invasivas que pueden revolucionar el tratamiento tradicional de las varices. A continuación detallamos los tratamientos posibles a las enfermedades venosas.

TRATAMIENTO MÉDICO

- **Tónicos venosos o flebotónicos:** suelen ser de origen vegetal o sintético. Sus resultados son controvertidos y en la actualidad han dejado de financiarse por el Sistema Nacional de Salud, aunque siguen usándose de forma habitual. Parece que solo mejorarían los edemas, aunque muchos pacientes relatan mejora de la “pesadez” de piernas.

- **Anticoagulantes y fibrinolíticos:** son fundamentales en el tratamiento de la trombosis venosa

profunda pues limitan su gravedad y previenen las embolias pulmonares (heparina IV o acenocumarol (sintrom). También se usan antiagregantes plaquetarios.

TRATAMIENTO DE LAS COMPLICACIONES

- **Varicoflebitis:** es la inflamación de la variz (roja, dolorosa...). Se tratan con antiinflamatorios no esteroideos (ibuprofeno, diclofenaco...) y podrían asociarse algún flebotónico. Solo en casos raros se necesitaría cirugía de la variz.

- **Varicorragia:** es el sangrado externo de una variz por rotura. Habría que elevar el miembro y compresión externa. Si hubiera hematoma sería necesario pomadas fibrinolíticas.

- **Dermatitis varicosa:** es la coloración amarroada con atrofia de la piel. Sin tratamiento efectivo local. Debe tratarse la patología venosa.

- **Úlcera varicosa:** heridas en la piel, casi siempre en el maléolo interno. Se realiza limpieza local de la

úlceras para lograr su cicatrización y es fundamental el reposo y la elevación del miembro para lograrlo. En casos graves es necesario injerto de piel.

TRATAMIENTO DE LA TVP

Ante una TVP (tromboflebitis venosa profunda) la primera medida será anticoagular al paciente de forma inmediata para prevenir que se desprenda un trombo y provoque una embolia pulmonar que en el caso de ser masiva podría incluso producir la muerte (se usa heparina subcutánea normalmente con pinchazos en el abdomen).

Una vez heparinizado se pasa normalmente a anticoagulación oral con simtrom® durante un periodo de 3 a 6 meses. Si se repitieran los episodios de TVP o no se resolviera el problema podría estar indicado el tratamiento con anticoagulantes de forma indefinida.

Si hubiera recurrencia de la embolia pulmonar pese a la anticoagulación la alternativa sería poner un filtro en la arteria cava inferior.

El cirujano vascular hará un seguimiento del cuadro para ver si se recanaliza la vena y para prevenir el síndrome post-flebitico.

TRATAMIENTO QUIRÚRGICO

La patología de varices no es una urgencia quirúrgica, sino que es una cirugía electiva (se elige el momento). Los indicadores de la cirugía serían la presencia de úlceras varicosas o los antecedentes de tromboflebitis.

Otras indicaciones serían la varicorragia, los trastornos tróficos/dermatológicos de la extremidad inferior y síntomas persistentes aun con tratamiento médico en la extremidad inferior.

Por último, estaría la indicación estética, que está en auge con las nuevas técnicas menos invasivas que están surgiendo.

TÉCNICAS ACTUALES

• **Cirugía tradicional:** consiste en extirpar las venas dilatadas y cerrar las comunicaciones insuficientes de las perforantes (safena externa o safena interna: safenectomía). Funcionaría el sistema venoso profundo y las superficiales no afectadas. Hoy en día es una cirugía semiambulatoria y la técnica más usada en hospitales. El candidato ideal sería aquel en el que el sistema venoso profundo y el de las perforantes está indemne.

• **Técnica CHIVA:** se cierran las comunicaciones insuficientes sin extirpar las venas grandes di-

latadas. Requiere un ECO-doppler para planificar y mapear cuidadosamente. El problema es que las varices reaparecen con frecuencia. Pretende redistribuir el flujo superficial al profundo preservando la vena safena mayor por si fuera en el futuro necesaria como recambio arterial para cirugía cardiaca o periférica.

• **Ablación con radiofrecuencia:** es parecido a la safenectomía pero quemándola por dentro y fibrosando la vena.

• **Láser endovenoso:** similar al anterior pero aparte de quemar por dentro la safena afecta a la sangre. Es guiado por ultrasonidos también.

• **Ablación por vapor de agua:** pulsos de vapor de agua dentro de la vena a alta temperatura para fibrosarla.

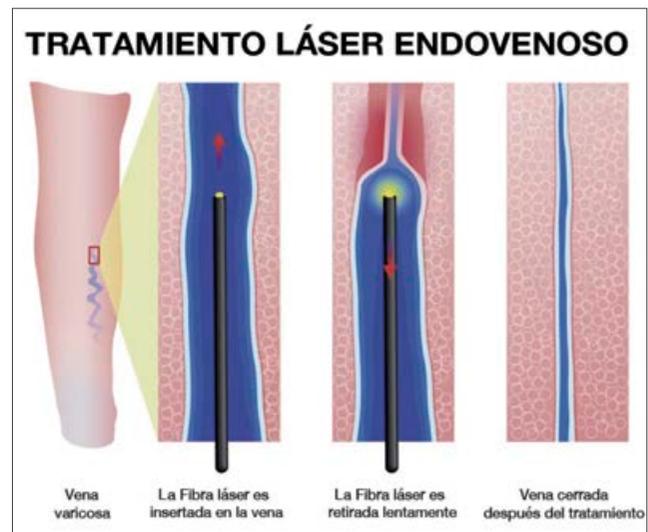
• **Escleroterapia:** consiste en inyectar dentro de la vena un agente esclerosante. En un principio solo se utilizó en las telangiectasias, pero últimamente una nueva técnica que mezcla gas y el esclerosante poliglicanol forma una espuma que, ecoguiada, permite actuar sobre venas grandes. Podría ser una gran alternativa a la cirugía en determinados casos.

• **Técnica ASVAL:** extirpar todas las tributarias. Es parecido al CHIVA.

Como ya se ha indicado, no se trata de un problema grave de salud salvo en el caso de la tromboflebitis venosa profunda por el riesgo de embolismo pulmonar que requiere un diagnóstico precoz y un tratamiento anticoagulante urgente.

JOSÉ RAMIRO VILLOCH VÁZQUEZ

MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA DE RIBEIRA (A CORUÑA)



Tecnologías marinas y reducción de descartes

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas ha organizado una Conferencia Internacional sobre Avances en Tecnologías Marinas Aplicadas a la Reducción y Gestión de Descartes (Martec'18). Se celebrará en Vigo, del 2 al 4 de mayo, y los que lo deseen ya pueden inscribirse.

Esta Conferencia se enmarca en el proyecto europeo Life iSEAS, liderado por el Instituto de Investigaciones Marinas (CSIC), que cuenta con la participación de Cesga, Cetmar, IEO, Opromar, Josmar y USC, cuyo objetivo es aportar soluciones para hacer frente a la problemática de los descartes. Lo que se pretende es que se debatan las últimas soluciones innovadoras que permiten cumplir los requisitos de recientes políticas pesqueras, asegurando al mismo tiempo la sostenibilidad de los recursos marinos y la viabilidad a largo plazo del sector pesquero.



Diego de Santos

Premio de la ICCAT a un pescador gallego

La ICCAT, en la ya tradicional lotería anual de premios entre las recapturas con marcas científicas que fueron comunicadas por los pescadores, otorgó uno de los premios al pescador gallego José A. Martínez, de la flota de palangre de superficie, por la recaptura de un tiburón azul de 140 centímetros de largo. Los datos de la marca científica fueron comunicados al Equipo de Túnidos del CO de A Coruña del IEO. El tiburón fue capturado por pescadores estadounidenses y liberado, tras ser marcado por los científicos. A bordo del palangrero español Ribel III, José A. Martínez recogió este ejemplar en octubre de 2016 en aguas del Atlántico Norte. La ICCAT otorga su premio en cuatro apartados (pez espada, marlines, tiburones y atunes) dotados con 500 dólares cada uno.

Ayudas a las organizaciones profesionales

A propuesta del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto (modifica al Real Decreto 277/2015, de 29 de mayo) que regula las ayudas a las organizaciones profesionales del sector de la pesca y la acuicultura, cofinanciadas por el Fondo Europeo y Marítimo de la Pesca, y que será de aplicación desde el 1 de enero de 2014. También se incluyen las ayudas a la creación de organizaciones interprofesionales.

Asimismo, se establecen las bases reguladoras de las subvenciones cuya gestión le corresponde a la Administración General del Estado, y que permiten la convocatoria de las líneas de ayudas.

Se prevé la próxima publicación de una convocatoria de ayudas para el mecanismo de almacenamiento (efectuados en 2014 y 2015), dotada de 4 millones de euros, con cargo a los presupuestos del Mapama gestionados por la Secretaría General de Pesca.

Centro Nacional de Formación Marítima

Isla Cristina

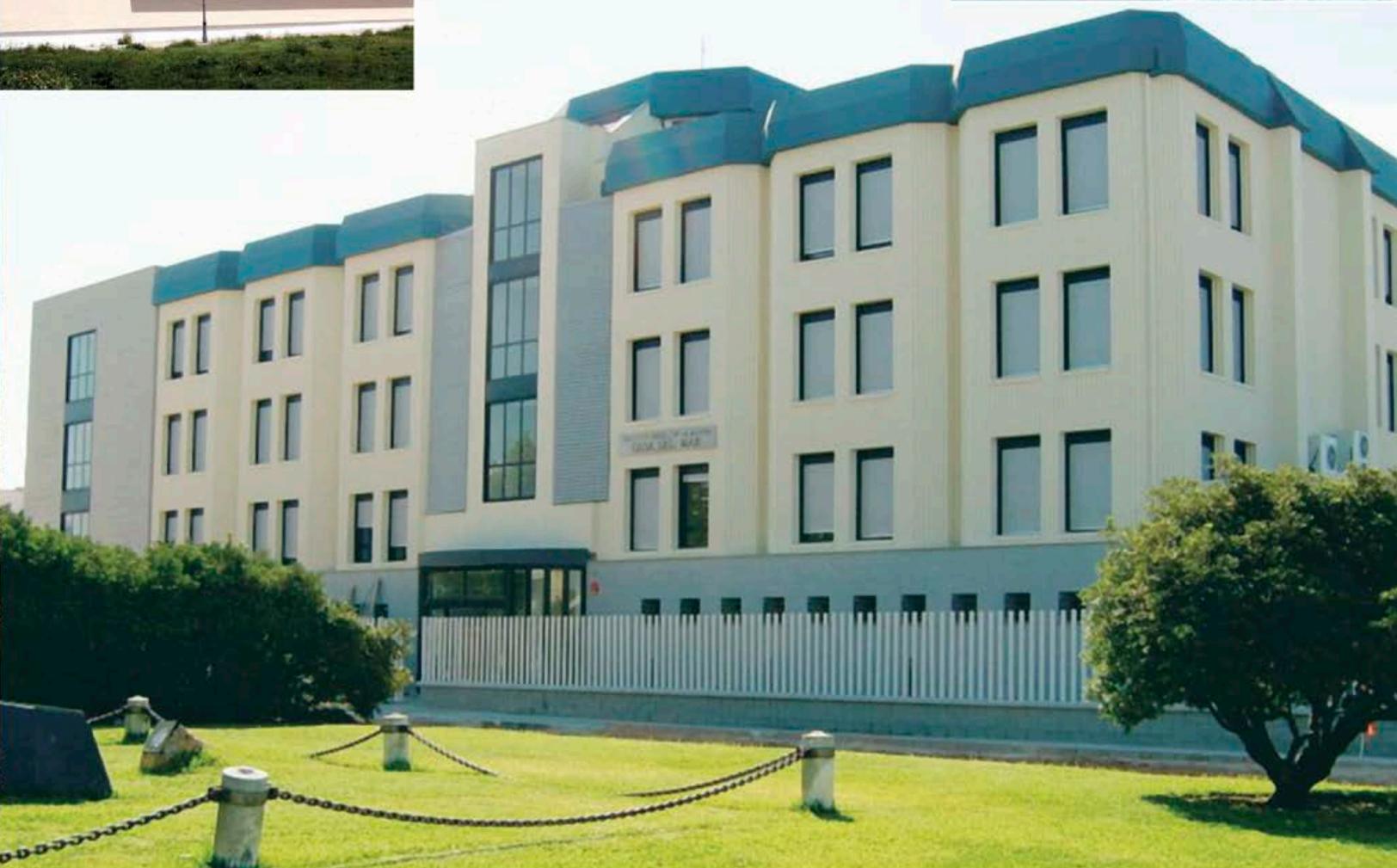
Dirección Provincial de Huelva

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n

21412 Isla Cristina (Huelva)

Tel. 959 331 345



El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro

Mar

Revista del ISM



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



DESDE DICIEMBRE DE 1963, "MAR" SE DIRIGE A LAS GENTES DEL MAR CON INFORMACIÓN SOBRE EL SECTOR PESQUERO, MARINA MERCANTE, ACUICULTURA, INVESTIGACIÓN, ECOLOGÍA MARINA...

SUSCRIPCIÓN GRATUITA

En **papel**, enviando su nombre, dirección y actividad profesional a revista.mar.ism@seg-social.es, o llamando al **teléfono 91 700 67 17**.

O si prefiere consultarla 'on-line', en la dirección www.seg-social.es - icono Revista MAR o ISMARINA Publicaciones.