

Mar

Nº 601
ABRIL 2020

**Pesca y puertos,
esenciales frente
al COVID-19**

El ISM en Bizkaia

Ayudas para autónomos y pymes




FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR










932 21 03 80 | escolaport.com | Barcelona




LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)











Arrimar el hombro

Resulta paradójico que haya tenido que llegar una pandemia para poner en valor lo que el sector marítimo pesquero aporta a nuestro modo de vida. Una vez más, marinos y marineros, pescadores, portuarios, estibadores, remolcadores y un largo etcétera de profesionales del mar han trabajado sin descanso en un ejercicio de responsabilidad y compromiso con la sociedad, dando la cara frente al COVID 19.

Son precisamente estos sectores, revelados ahora como esenciales, los que hace unos días denunciaban su abandono, su percepción de que cada vez “vivimos más de espaldas al mar”.

Un país de larga tradición marinera, como el nuestro, tiene cada vez más problemas para encontrar jóvenes dispuestos a hacerse a la mar, al punto de llegar a poner en peligro la actividad. No es

solo la dureza del medio, que también, es el escaso reconocimiento social con que cuentan estas profesiones lo que pone en cuestión su atractivo.

Expertos en confinamientos y acostumbrados a lidiar con duros trabajos, la gente de mar está siendo, como siempre, en silencio, reflejo de lo mejor de la sociedad: compromiso y valentía, aún con cierto convencimiento de que dejarán de ser “esenciales” cuando pase la pandemia. No necesitan el aplauso, pero si reivindicar la valía de su trabajo y de su labor, ahora y siempre.

Y es que, a lo mejor, es conveniente aprovechar lo vivido para hacer una pequeña reflexión y corregir algunos de los errores cometidos. Poner en valor lo sencillo, lo primario, lo esencial y contar con que lo que es necesario, es posible, solo hay que hacerlo realidad. ■



El léxico de los pescadores de Almería

Autor: Antonio Carrillo

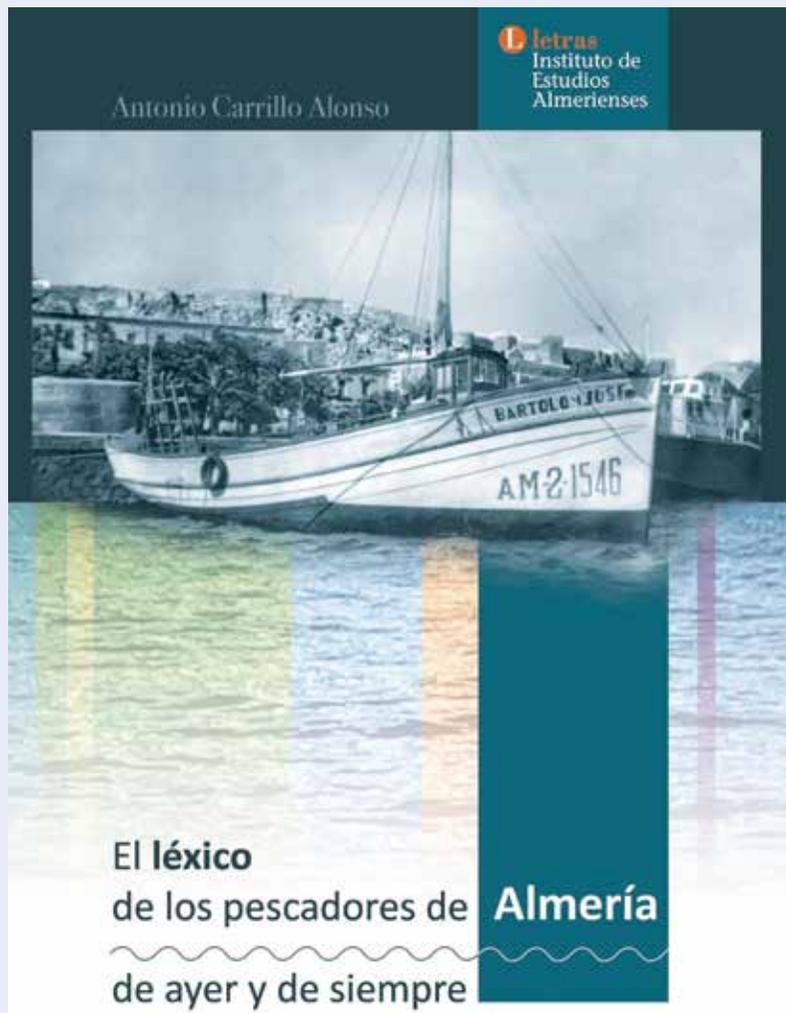
Editorial: Instituto de Estudios Almerienses

Su autor, el filólogo Antonio Carrillo, original de Carboneras y nacido en una familia marinera realiza una aportación rigurosa y diferente al inventario lingüístico marinero con más de ochocientos vocablos y frases que tratan de reflejar una cultura popular cuyo hilo conductor ancestral ha sido la supervivencia, que a lo largo de los siglos se ha ido envolviendo de ritos y tradiciones.

La importancia de la obra radica en aplicar el procedimiento científico para categorizar los relatos orales a la hora de recopilar los testimonios y vivencias de la gente del mar y así evitar que caigan en el olvido. De hecho más del 70% de las palabras no figuran en el diccionario de la Real Academia.

Las definiciones del léxico de los pescadores son complejas debido a la fina diferencia de matices entre las palabras del mismo campo semántico, de ahí que las fotografías que ilustran el libro, la mayoría propiedad de su autor, sean de gran utilidad para una mejor comprensión.

Carrillo también analiza el proceso de transformación de embarcaciones y sistemas de pesca, los conflictos laborales o los problemas con Marruecos y también



Las definiciones del léxico de los pescadores son complejas

incluye estudios sobre los oficios afines a la pesca como mecánicos, calafates, carpinteros, conserveras o rederos.

La obra ha sido editada en diciembre de 2019 por la Diputación de Almería. Tiene un coste de 10€ y puede adquirirse en librerías y canales online. ■

Mar En este número

Nº 601 ABRIL 2020



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro

Directora:

Ana Munguía

Redacción:

Ana Díaz, Patricia Romero e Iñaki Moreno

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 C/ Faro de Santapola, 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. 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: Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Gijón

(Asturias). Tels. 985 327 200 / 985 327 300

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13.

San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9.

Tel. 959 25 74 11.

Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322.

Las Palmas de Gran Canaria. Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo.

Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churrúa, 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. Avda. del Port, 300. Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51. Vigo (Pontevedra).

Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: C/ Alejandro Cerecedo, 8.

Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

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

Madrid. Centralita: 91 700 66 00.

Ana Munguía: ana.munguia@seg-social.es

Patricia Romero: patricia.romero1@seg-social.es

Iñaki Moreno: juan-ignacio.moreno@seg-social.es

Suscripciones: revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 123-20-003-8

NIPO Web: 123-20-004-3

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.



6

ATAJAR EL COVID 19.

Asistimos a una crisis de efectos solo comparables a los que deparó la Segunda Guerra Mundial. Una pandemia que deja tras de si una importante herida social y económica. En estas páginas nos hacemos eco de algunas de las ayudas habilitadas para atenuar sus efectos.

- 10 La pesca, sector esencial.
- 16 Efectos demoledores del COVID 19 en la acuicultura.
- 20 Ayudas comunitarias en apoyo al sector de la pesca y la acuicultura.
- 26 TRIBUNA. Javier Garat analiza los efectos del COVID 19 en la pesca.
- 28 #AlimentaisNuestraVida. Campaña homenaje al sector primario.
- 30 Iniciativas innovadoras para atajar la crisis en las ventas de productos pesqueros.
- 34 El sistema portuario, fundamental para el abastecimiento.
- 38 Estibadores y prácticos: esenciales entre los esenciales.
- 42 La logística mundial en "shock" por la pandemia.
- 46 Más que nunca, con la flota. Centro Radio Médico y buques hospital frente al COVID.
- 50 La gestión del ISM en Bizkaia
- 56 Nuevos estándares para conseguir el sello azul de MSC
- 58 De costa a costa.
- 62 Sucedió hace 50 años.
- 64 Páginas médicas.
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET

www.RevistaMar.es

Descárgate la revista en tu smartphone

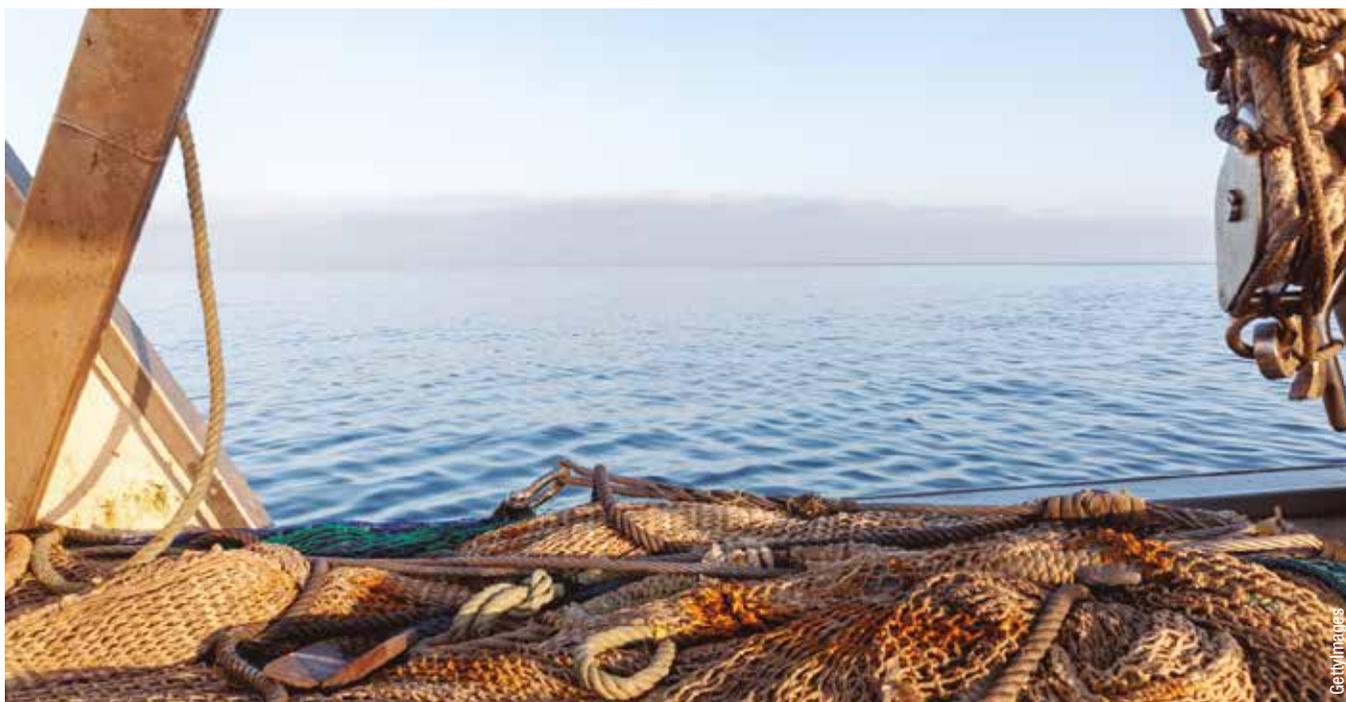


Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos y las Entidades Gestoras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

PROTECCIÓN DE LOS TRABAJADORES

Red de contención social

La pandemia va remitiendo y comenzamos con lo que se ha venido a llamar la “desescalada”. Tras las primeras decisiones y con el objetivo de dar respuesta a las necesidades detectadas, se han seguido habilitando medidas de protección del tejido productivo y social del país. En concreto, los autónomos y las pequeñas y medianas empresas (pymes) son colectivos sobre los que se está poniendo especial énfasis al considerarse especialmente vulnerables ante el parón de la actividad económica generado por la crisis sanitaria del coronavirus.



Los autónomos cobrarán al menos 661 euros

La protección de las y los trabajadores, las familias y los colectivos vulnerables; el apoyo a la continuidad en la actividad productiva y el mantenimiento del empleo, así como el refuerzo de la lucha contra la enfermedad, son los tres pilares en que se

***El 21 de abril,
1,5 millones
de autónomos
habían solicitado
prestación***

ha basado la estrategia para amortiguar los efectos del COVID 19.

En el segundo grupo, la protección de autónomos y las pymes, tanto por su volumen como por su vulnerabilidad, ha de ser una prioridad. Y es que, el 21 de abril ya habían echado el cie-

re 86.000 pymes y 1,154 millones de autónomos -el 35,5% de los cotizantes- habían solicitado la prestación extraordinaria por cese de actividad. Una ayuda que tiene por objetivo proteger la falta de ingresos de los autónomos por la pandemia y contribuir a la supervivencia de sus negocios. Para entonces, se habían resuelto favorablemente 1.039.598 prestaciones y denegado 38.605, es decir, que eran favorables más del 90%, aunque aún quedaban 76.722 pendientes de resolución, según informaba el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.

MÍNIMO DE 661 EUROS

La cuantía de esta prestación gestionada por la Seguridad Social es el equivalente al 70% de la base mínima de cotización en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos o, en su caso, en el Régimen Especial del Mar, lo que supone un mínimo de 661 euros al mes. Además, los trabajadores por cuenta propia que la perciban están exentos de pagar las cotizaciones del mes. Un ahorro a añadir a la prestación.

Entre las últimas decisiones adoptadas para facilitar la tramitación de la prestación a los autónomos que aún no se hubieran adscrito a ninguna mutua, está la posibilidad de solicitar, en el mismo trámite, el cese de actividad y la adscripción a la mutua. Con esta medida, que afecta a unos/as 50.000 trabajadores/as por cuenta propia, se garantiza que la nueva entidad les pueda reconocer el derecho y facilitar su tramitación, al igual que, si fuera preciso, solicitar



La cuantía de la prestación es el equivalente al 70% de la base mínima de cotización al Régimen de Autónomos o del Mar

a través de ellas la prestación de la Incapacidad Temporal.

También en estos días se ha contemplado la posibilidad de que los trabajadores autónomos puedan compatibilizar el cobro de la prestación extraordinaria por cese de la actividad con las prestaciones de la Seguridad Social que viniera percibiendo, como es el caso de las pensiones de orfandad y viudedad.

Por otro lado, se ha regulado el procedimiento para pedir los aplazamientos de deuda con la Seguridad Social, que serán incompatibles con la moratoria de las cuotas, y también pueden solicitar los autónomos y las empresas. (Ver cuadro adjunto).

Es también de destacar el conjunto de medidas fiscales incorporadas



Autónomos y empresas pueden solicitar aplazamiento de pagos a la Seguridad Social

para "alinearse las bases imponibles de los impuestos a la situación real a la que se enfrentan las empresas, sobre todo pymes y autónomos". Así, los trabajadores autónomos podrán realizar el cálculo de los pagos fraccionados del IRPF y el ingreso a cuenta del régimen simplificado del IVA con el método de estimación objetiva, lo que ajustará el pago a los ingresos reales. Por su parte, las empresas podrán igualmente adaptar las liquidaciones de los ingresos a cuenta a la previsión de ingresos estimada para 2020, a la vez que se establece la posibilidad de supeditar el pago de las deudas tributarias del impuesto de sociedades a la obtención de la financiación a través de la línea de avales del Instituto de Crédito Oficial (ICO).

Hasta el momento, las entidades financieras han concedido unas 116.000 operaciones avaladas por el ICO, por un importe de 11.700 millones, lo que ha permitido canalizar hacia el tejido productivo financiación por más de

15.100 millones. El 99% de los avales se han dirigido a autónomos y a pymes.

MÁS PROTECCIÓN

La respuesta dada, al decretarse el estado de alarma dejó desprotegidos a algunos trabajadores, a los que ahora se extiende la cobertura. Así, se habilita cobertura para los trabajadores que tienen un contrato fijo-discontinuo, de forma que pueden incorporarse a los ERTE o percibir una prestación, aun cuando hubiesen agotado el desempleo. Estos trabajadores tendrán una prestación de 90 días, independientemente de que hubiesen consumido su desempleo o de que hubiesen cotizado.

Accederán también a prestación las trabajadoras y trabajadores cuyo contrato se extinguió durante el período de prueba, desde el 9 de marzo, así como cuando su contrato se hubiera rescindido por baja al tener otra oferta y esta, finalmente, no se haya materializado a causa de la pandemia.

Los trabajadores autónomos pueden realizar el cálculo de los pagos fraccionados del IRPF y del simplificado del IVA con el método de estimación objetiva

Igualmente, se suspenden los plazos de actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, salvo en los casos en los que la intervención del organismo sea necesaria para garantizar la protección del interés general o por estar relacionados con el Covid-19. Paralelamente, se refuerzan los mecanismos de control y se configura una sanción específica para empresas que presenten solicitudes fraudulentas para la obtención de ERTE.

Una de las medidas incorporadas en esta última "hornada" tiene una importante afección sobre el sector pesquero, como es la posibilidad de aplicar el supuesto de "fuerza mayor" de carácter parcial, es decir, de que esta exigencia se extienda solo a los trabajadores que realizan las labores denominadas esenciales y no a toda la plantilla.

Por último, junto a otras muchas medidas aprobadas, cabe citar la prórroga durante dos meses más del trabajo a distancia o "teletrabajo" y del derecho de adaptación del horario y de la reducción de jornada.

Adicionalmente, se prohíbe el despido alegando causas relacionadas con el Covid-19, a la vez que se prevé la protección de los trabajadores temporales, interrumpiendo el cómputo máximo de sus contratos, si se suspenden en la pandemia y se agiliza el procedimiento para que los afectados por ERTE perciban su prestación, ya que solo será necesaria la solicitud colectiva que ha de presentar la empresa, sin hacer necesaria la tramitación individual. ■

A. MUNGUÍA

Aplazamiento y moratoria de pagos a la Seguridad Social

¿QUIÉN PUEDE SOLICITAR UN APLAZAMIENTO DE LOS PAGOS?

El autónomo o empresa responsable de la deuda, afectados desde y por la situación provocada por el COVID-19. Las empresas y trabajadores que se beneficien de este tipo de aplazamientos no pueden tener otro aplazamiento en vigor anterior.

¿QUÉ PAGOS SE PUEDEN APLAZAR?

Se pueden aplazar los pagos que se tienen que realizar en los meses de abril, mayo y junio. En el caso de las empresas, esos pagos corresponden a las cotizaciones sociales devengadas por los trabajadores del régimen general en los meses de marzo, abril y mayo. En el caso de los autónomos, los pagos aplazables corresponderían a las cotizaciones del mes en curso.

¿POR QUÉ ES ESPECIAL ESTE APLAZAMIENTO POR EL COVID 19?

Porque tiene un tipo de un interés muy reducido, el 0,5%, interés siete veces inferior al que normalmente se establece.

¿CUÁNDO Y CÓMO SE PRESENTA LA SOLICITUD?

El aplazamiento se debe solicitar en los diez primeros días naturales del mes de abril, mayo y junio para evitar la facturación de cada cuota. Para

ello hay que presentar el modelo TC 17/10. Si dispone de un medio de autenticación permitido, puede realizar su solicitud a través del Registro Electrónico en el trámite Aplazamiento en el pago de deudas a la Seguridad Social en la Sede Electrónica de la Seguridad Social.

Además, para facilitar su tramitación, la empresa o el autónomo que actúe a través de un profesional o de un tercero (graduados, gestores, abogados y demás autorizados del Sistema RED), podrá tramitarlo a través del mismo sin necesidad de ningún tipo de apoderamiento específico para ello.

¿QUIÉN PUEDE PRESENTAR UNA MORATORIA DE CUOTAS?

Cualquier autónomo o empresa. La moratoria no será de aplicación para las empresas que hayan sido exoneradas de pagar cotizaciones sociales por sus trabajadores afectados por ERTEs por fuerza mayor a causa del coronavirus.

Los trabajadores por cuenta propia podrán acceder a la moratoria si las actividades que realicen no se han suspendido con ocasión del estado de alarma.



Un porcentaje muy alto de la flota del Cantábrico está faenando estos días

SERVICIO ESENCIAL

Responsabilidad y riesgo

Ser esencial y disponer de medios para protegerse es la ecuación en la que ahora trabaja el sector pesquero. Una vez que la caída vertiginosa del consumo y de los precios parece superada; que la posibilidad de presentar un ERTE ha quedado despejada y de que se hayan empezado a cobrar las primeras ayudas por cese de actividad, queda pendiente lo que es, sin duda, una de las bazas más importantes: garantizar la plena seguridad de estos trabajadores y que la asunción de más responsabilidad vaya aparejada de seguridad.

Los pescadores siempre hemos sido unos luchadores: si podemos con la mar, podemos sacar adelante nuestro trabajo y nuestros productos. Así de contundente se mostraba Carmen,

una patrona canaria que, como el resto de sus compañeros, hace virguerías para colocar sus productos estos días. Es verdad que, a las dificultades económicas y operativas que atraviesa todo el sector pesquero estos



aciagos días, en Canarias hay que añadirle su peculiar sistema de comercialización -no tienen lonjas-. Los pescadores se organizan a través de acuerdos con los comercializadores y salen a pescar bajo demanda. *Hemos tenido que reinventarnos. Vendemos casa por casa, con el riesgo añadido que esto supone. Pescamos menos, porque obviamente el público no consume lo mismo que bares y restaurantes, pero los precios no varían, porque si no nadie compra. Nuestros ingresos han caído mucho.*

Pero las complicaciones, con diferentes matices, se dan en todas partes y las sufren todas las flotas. La dificultad para garantizar las medidas necesarias para evitar la propagación de la COVID-19 en los buques, la caída del precio y el consumo de algunos pes-

La dificultad para garantizar la seguridad a bordo es el caballo de batalla con que se enfrenta el sector pesquero, decidido a garantizar el abastecimiento constante de pescado al mercado

cados, y las pérdidas derivadas del cierre de restaurantes y hoteles está tocando, y mucho, a la pesca y a los minoristas que la despachan, pero a pesar de todo, siguen mayoritariamente al pie del cañón, garantizando en todo momento el abastecimiento de esta proteína de calidad. Considerados como servicios esenciales, estarán ahí *aunque se prolongue el periodo de confinamiento*, apuntan desde el Comité de crisis constituido con motivo de la pandemia, en el que participan la Confederación Española de Pesca (Cepesca), la Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados (Fedepesca) y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP).

CONSUMO ESTABLE

Es verdad que el paso de los días ha permitido remontar algunas de las críticas situaciones de las primeras semanas de confinamiento. Atrás quedan jornadas en las que medidas de protección brillaban por su ausencia, la información escaseaba y el consumo caía vertiginosamente. A día de hoy, según las estadísticas del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, las compras en el conjunto de la pesca se mantienen estables con respecto a la misma semana de 2019 - del 16 al 22 de marzo-, con incrementos del 37,9% en la adquisición de pescado congelado, un ligero descenso en el pescado fresco (-4,4%) y el mantenimiento en las conservas de pescado (-0,7%), cifras que suponen un alivio, tanto para pescadores como para minoristas.

Quizás haya ayudado que el sector ha sabido hacer de la necesidad virtud y, haciendo gala de su proverbial estoicismo, ha encontrado la forma de sacar alguna ventaja en esta complicada situación. El descenso de un 30% en las ventas minoristas, del que un 20% se debe al cierre de la hostelería, ha llevado a muchos detallistas a improvisar medidas para evitar que el confinamiento acabara con sus ventas. Así, los pedidos “on line” y las ventas por WhatsApp y teléfono han crecido exponencialmente y ahora mismo copan el 80% de sus ventas, tal y como nos cuentan desde Fedepesca, a la vez que confirman la estabilización de los precios, tanto en primera venta como en las pescaderías tradicionales, como sucede con la demanda.

FLOTA ACTIVA

Pero el material de protección, tanto a minoristas como a profesionales del mar, ha seguido llegando con cuenta gotas. Una preocupación que el Comité de crisis de la pesca ha traslada-

Se contempla la posibilidad de que algunos barcos puedan acogerse a un ERTE, ante la dificultad de mantener la distancia de seguridad

do con insistencia a la Administración, llegando incluso Cepesca a solicitar la autorización oficial para poder adquirir directamente test de detección de COVID-19, ante las dificultades que se están presentando para administrárselos. Los tripulantes de los buques de pesca, tanto de altura como de bajura, como colectivo esencial, precisa de medios de protección urgentes frente a la pandemia que le permitan asegurar el suministro de pescado a la población. *El abastecimiento de tests de detección de COVID-19, así como de mascarillas, guantes y termómetros es indispensable. Seguimos saliendo sin otras medidas de protección que las que proporcionan de manera particular empresas, armadores, tripulantes y trabajadores y, excepcionalmente, algunas Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, apuntan en un comunicado estos profesionales.*

Hablamos de un sector que no se amilana fácilmente pero que también tiene unas características retributivas



Las tripulaciones que faenan en terceros países están prolongando sus períodos de embarque por las dificultades para realizar los relevos

que no permiten muchos ademanes. De hecho, y a pesar de todo, la mayor parte de los 9.000 barcos que componen la flota nacional continúa con su actividad. La flota del Cantábrico está casi al 100% y, después de posponerse más de quince días, ya ha empezado a desembarcar las primeras anchoas. *Cuando se decretó la alarma, a los que les quedaba, agotaron su cuota de caballa. El resto hemos esperado a hacernos con el material necesario. Las tareas y los metros en el barcos son los que son y, aunque se han hecho turnos, tanto en las rutinas de los barcos como en las descargas, está siendo muy difícil trabajar.* Pero no solo eso, el cierre decretado en toda la industria durante quince días también ha sido decisivo para retrasar la costera: *las conservas son nuestros principales clientes y había que esperar a que retomaran su actividad, nos cuenta un pescador enrolado en la flota cerquera gipuzkoana.*

En un intento de no saturar el mercado en una situación excepcional como la que vivimos, esta flota ha decidido autolimitar sus capturas en un costera, para ellos, transcendental. De hecho, en vez de los 10.000 kg por barco que tenían previstos capturar al día, están sacando 6.000 kg, en el caso de los barcos más grandes, y 4.400 Kg, en los de menor tamaño, en lugar de los 8.000 de la campaña pasada.

Día a día, se ha ido retomando también la actividad en los puertos del Mediterráneo y del Golfo de Cádiz, después de algunas semanas en las que cerca del 50% de los barcos tuvo que dejar de salir a faenar. Para



Algunos barcos pequeños han podido acogerse a ERTE por fuerza mayor

Ya se están gestionando los ERTE para flota en Cataluña, Comunidad Valenciana y Baleares

la tranquilidad de algunos de ellos, después de momentos de indefinición, la Administración finalmente reconoció la posibilidad de que los barcos pequeños se acogieran a un ERTE “por fuerza mayor”, ante la imposibilidad de garantizar la distancia de seguridad. Unos expedientes que gestionan los Gobiernos autonómicos y, por tanto, son ellos los encargados de decidir si cumplen, o no, con los requisitos. Ya están en marcha varios expedientes en Cata-



Lonja de Pescados de Almería en tiempos de COVID-19

ña, Comunidad Valenciana y Baleares, mientras que en Andalucía, por algún desfase en la interpretación, está previsto que comiencen a resolverse en estos días.

TRASLADOS Y EPIS

También permanece activa la flota española, o con intereses españoles, de altura. Los buques que faenan en aguas comunitarias -unos 106-, concretamente en la zona de Gran Sol, costas de Francia, Irlanda o Escocia, siguen trabajando abasteciendo el mercado de merluza, gallo y rape.

Y lo mismo sucede, aunque con alguna dificultad añadida, con los 192 barcos que faenan en aguas no comunitarias. Tanto los marisqueros congeladores de Huelva, a pesar de que este mercado es uno de los más castigados, como los palangreros de superficie, la flota de arrastre congeladora y la atunera congeladora, que faenan en el Atlántico, Pacífico e Índico, continúan trabajando. Solo ha parado la flota ca-

Armadores y sindicatos reclaman a las instituciones comunitarias que intensifiquen sus contactos diplomáticos, que se agilice y asegure el embarque y desembarque de tripulantes de la flota de altura

ñera de Senegal, que cuenta con tripulación de aquel país, donde las restricciones al movimiento son máximas.

Unas limitaciones que están afectando tanto al desembarco de la carga como al relevo de tripulaciones. Y así se lo han hecho saber a la DG Mare Europeche y ETF que, a través de una carta, han pedido a los servicios diplomáticos comunitarios que negocien con estos terceros países *la apertura de doce puertos seguros* -entre ellos, el de Abidjan (Costa de Marfil); Puerto Victoria (Seychelles), Agadir (Marruecos), Nouakchott (Mauritania) y el de Las Palmas, en España), donde se pueda garantizar *la "trazabilidad" de las personas: realizar medidas de control previas al embarque de las tripulaciones para evitar el embarque de infectados y en los que se facilite el tránsito de los marineros: si las mareas han sido superiores a 3 semanas y el personal no ha tenido ningún síntoma de COVID 19*, plantea Juan Manuel Trujillo de CCOO-ETF. ■

A. MUNGUÍA

www.empleo.gob.es/cartaespana

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

CARTA DE ESPAÑA
online



CRISIS PROVOCADA POR EL COVID-19

SOS del sector

La acuicultura es uno de los sectores para los que el 2020 ha comenzado como "annus horribilis". A las importantes pérdidas que ocasionó el temporal "Gloria" en algunas instalaciones del Mediterráneo, se une ahora la crisis sanitaria y socioeconómica provocada por el coronavirus que lleva al sector a una profunda depresión. La Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR), nada más comenzar la pandemia, se dirigió al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación solicitando ayudas que hoy, más que nunca, se hacen imprescindibles.



La acuicultura se enfrenta a una crisis profunda

La "dura e inesperada" crisis de la acuicultura europea provocada por la pandemia mundial ocasionada por el coronavirus ha hecho que los productores hagan una llamada de socorro para el sector. Desde la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR) aseguran

Los precios del transporte se han disparado a consecuencia del coronavirus

que los efectos de esta crisis son "demedores" ya que es impredecible cuánto durará la situación y, por consiguiente, tampoco se sabe con certeza cuáles serán los impactos totales asociados a la misma.

Los efectos negativos de la situación se hicieron sentir claramente

desde el comienzo de la enfermedad dadas las medidas sanitarias y proteccionistas adoptadas por todos los gobiernos de la Unión Europea y de otras partes del mundo para mitigar los daños de la propagación del Covid-19.

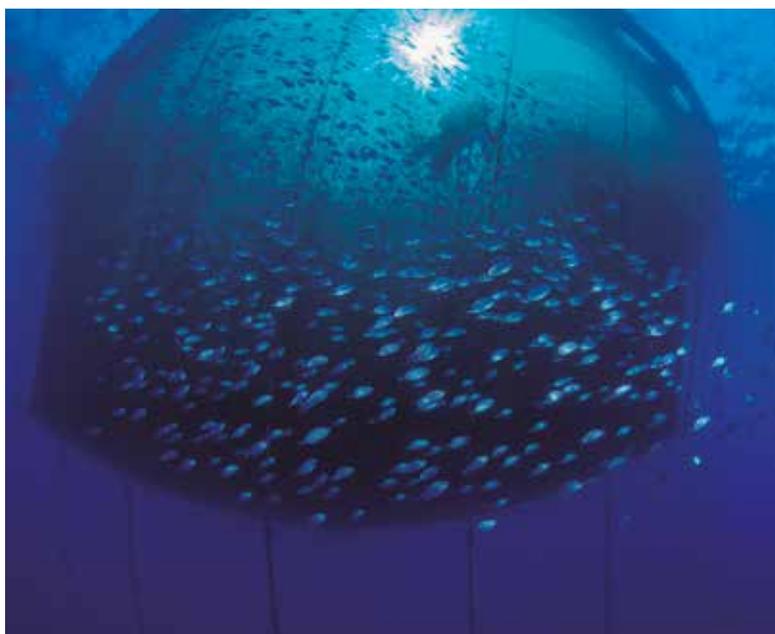
Pese a ser considerada una actividad económica esencial, al trabajar con animales vivos en cautividad, a los que hay que alimentar a diario, la acuicultura no puede desarrollarse en estos momentos en condiciones de normalidad. Las empresas acuícolas no pueden cerrar de manera temporal ni dejar de operar, al menos en la parte gruesa de su actividad, aún cuando las ventas se hayan reducido drásticamente al cerrarse el canal HORECA, a lo que se ha unido una menor demanda de pescado fresco en el consumo familiar en los hogares debido al confinamiento. *"Se trata de empresas que apenas tienen margen de maniobra sobre sus gastos operativos que, en el caso de suministro de piensos, es especialmente costoso"*, asegura Javier Ojeda, gerente de APROMAR.

Aunque el transporte de alimentos para el abastecimiento de la población no ha cesado, poner en el mercado pescado fresco se ha convertido en la actualidad casi en una tarea de titanes, especialmente *"para las empresas alejadas de sus mercados tanto en la Península como en Canarias"*. Esto se debe *"tanto a la dificultad de encontrar medios de transporte, cada vez más escasos, como a las tarifas*

El cierre del canal HORECA y el descenso del consumo en los hogares provocan grandes pérdidas en las ventas

que se han disparado ante la escasez de vuelos y las limitaciones impuestas al transporte terrestre", afirman desde la patronal acuícola. Esto afecta no sólo al pescado sino también a los insumos, al transporte de huevas embrionadas (de trucha arco iris) o al transporte de pescados vivos (anguilas).

Uno de los problemas derivados de la crisis es *"la falta de liquidez"*, asegura Javier Ojeda para quien las empresas tendrán que enfrentarse a la reducción del flujo de caja, debido a la caída en las ventas y al descenso de cobro de pagos, al tiempo que verán como aumentan los costes de producción y una biomasa inesperada para la que hay que encontrar alguna solución inmediata. *"Habrá que ver si nos permiten la congelación o el fileteado como una posible solución"*, afirma Ojeda.



Se va a producir un inesperado aumento de biomasa en las jaulas



El coronavirus no ha impedido que la acuicultura sea una actividad esencial

La crisis del coronavirus afecta además a todas las empresas que componen la cadena de valor de la acuicultura como los fabricantes de piensos, los proveedores de equipos y tecnologías, como es el caso del oxígeno líquido o las vacunas y medicamentos veterinarios. A todos estos subsectores también les llega la infección del virus.

AYUDAS

Esta situación de gravedad, llevó a la patronal acuícola a dirigirse en un comunicado al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, solicitando apoyo al sector para salir de la crisis tanto a través de ayudas nacionales como comunitarias.

En este sentido, la patronal considera que si bien las medidas generales adoptadas por el Gobierno ante la pandemia, reguladas en los sucesivos Reales Decretos-leyes aprobados tras la declaración del estado de alarma, aliviaban en parte la situación sería también interesante hacer cambios en el Reglamento UE 508/2014 del Parlamento Euro-

peo y el Consejo y aprovechar partidas no utilizadas del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP) para ayudar a la acuicultura.

Entre los cambios que APROMAR considera básicos para mitigar los efectos del coronavirus está modificar el modelo de financiación para que las empresas reciban ayudas de dicho Fondo comunitario, con la posibilidad de recibir anticipos frente al procedimiento actual de reembolso.

Dada la situación, también exige la articulación de mecanismos de concesión de ayudas rápidas y eficaces así como la simplificación de los procesos administrativos para la gestión y tramitación de ayudas del FEMP, lo que permitiría a las empresas aumentar su liquidez y eliminar la exigencia de ligar las subvenciones al compromiso de creación de empleo, algo que desde la patronal consideran que es "*muy difícil*" cumplir en la actualidad.

Desde la patronal acuícola se cree que habría que revisar lo concerniente a las acciones colectivas de los Planes de Producción y Comercialización de las Organizaciones de Productores para que puedan acceder a anticipos que cubran la totalidad de los gastos previstos así como a su total financiación.

Por otra parte, las ayudas del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca deberían llegar y ampliarse a todas las empresas auxiliares proveedoras directas del sector, a juicio de APROMAR. Y además, "habría

Se espera encontrar soluciones al aumento inesperado de la biomasa en las jaulas

que buscar fuentes adicionales al FEMP como forma de financiación, aliviando el coste de los seguros, aumentando las subvenciones, reduciendo las franquicias e incrementando las coberturas de los mismos", asegura la patronal en su comunicado al MAPA.

Por último, los empresarios acuícolas también solicitan al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación que se revisen las políticas sobre las empresas que salen a concurso de acreedores o aquellas que están en fase de cumplimiento de concurso ya que, al considerarse empresas que están en crisis o en quiebra, se

En estos momentos es complicado predecir todos los impactos que el Covid-19 tendrá en el sector

quedan fuera de muchas subvenciones, "a pesar de tener muchas veces balances saneados, pertenecer a grupos solventes y cumplir con las condiciones pactadas en el concurso", dice el gerente de APROMAR.

Desde la Asociación Empresarial de Acuicultura de España se asegura que las empresas del sector están haciendo todo lo posible por salir de esta crisis y superar la situación provocada por el coronavirus pero, debido a la magnitud y gravedad de la pandemia, las propuestas de ayudas se hacen hoy, más que nunca, "indispensables". ■

ANA DÍAZ



La acuicultura reclama ayudas con urgencia

MÁS FLEXIBILIDAD AL FEMP

Europa responde

El Pleno del Parlamento Europeo aprobó el pasado 17 de abril la ampliación del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP) que permitirá a la pesca y acuicultura europeas acceder a un conjunto de subvenciones extraordinarias con las que paliar los daños ocasionados por la pandemia del Covid-19. Según el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, España ha trabajado "muy intensamente" para que lleguen estas ayudas.



Las ayudas del FEMP compensarán a los pescadores por el cese de actividad

La irrupción del coronavirus ha provocado una profunda crisis en muchos sectores económicos, entre ellos la pesca y la acuicultura, cuyos trabajadores se han visto afectados por un cese de la actividad y la consecuente pérdida de ingresos. Para paliar esta situación sobrevenida, el Parlamento Europeo votó el pasado 17 de abril la modificación del Reglamento 508/2014, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP)

La Eurocámara da el visto bueno a las normas que flexibilizan la gestión de los fondos comunitarios

que permitirá a estos sectores acceder a una serie de ayudas extraordinarias. El Consejo ya había dado el visto bueno a propuestas similares anteriormente, mejorando las publicadas por la Comisión el 2 de abril.

Las medidas de apoyo al sector pesquero y acuícola se aprobaron mayoritariamente con 671 votos a favor, 10 en contra y 15 abstenciones, beneficiándose la pesca y la acuicultura pero también el marisqueo a pie,

actividad que no estaba incluida inicialmente en las propuestas de la Comisión. También habrá compensaciones para Canarias, dada su condición de región ultraperiférica.

A nivel general, se podría decir que el Parlamento europeo ha dado luz verde a una mayor flexibilidad en la gestión de los Fondos Estructurales, los que constituyen la Política de Cohesión de la Unión, para que sean los Estados Miembros quienes gestionen las ayudas con las que paliar las necesidades más urgentes relacionadas con la pandemia.

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, ha valorado la "agilidad y rapidez" de la Unión Europea para aprobar los cambios en el FEMP que permitirán "una mejor y más rápida" utilización de sus recursos. Planas ha insistido que España ha trabajado "muy intensamente" para facilitar la adopción de estas medidas, que mejoran las propuestas iniciales de la Comisión y tendrán efectos "muy beneficiosos".

Algunas de las subvenciones aprobadas, las dirigidas a la paralización de la flota o al almacenamiento de productos en el marco de las Organizaciones de Productores, ya se conocían. Otras, como las destinadas a la inclusión del marisqueo a pie o a la transformación en regiones ultraperiféricas, se incorporaron en el último momento, gracias a las enmiendas presentadas por varios eurodiputados.

En concreto, el texto de la quinta enmienda específica que hasta el



Planas valora la "agilidad y rapidez" de la Unión Europea para aprobar cambios en el Fondo de pesca que permitan una utilización más rápida y efectiva de sus recursos

31 de diciembre de 2020, el FEMP "debe poder financiar medidas específicas para atenuar el impacto del coronavirus en el sector de la pesca y la acuicultura". Estas medidas, incluirán "ayudas a la paralización temporal de actividades pesqueras, incluida la pesca interior y los pescadores a pie, a las pérdidas económicas de los productores acuícolas, a las empresas de transformación y en las regiones ultraperiféricas, siempre y cuando sean consecuencia del brote del Covid-19".

REACCIONES

Los agentes sociales de la pesca en Europa han valorado positivamente el acuerdo alcanzado en el Parlamento Europeo. Tras conocerse el resultado de la votación, Europêche y la Federación sindical europea ETF destacaron el esfuerzo "coordinado y concertado" de los organismos comunitarios que ha permitido modificar el FEMP en un plazo de tiempo poco habitual.

Patronal y sindicatos celebran la adopción de estas medidas que compensarán el cese de actividad,



La acuicultura también se beneficiará de las ayudas comunitarias

dando estabilidad al mercado y reduciendo el riesgo de que los productos sean desperdiciados, pero recuerdan que la clave está en cómo se llevarán a la práctica. Los agentes sociales esperan, en este sentido, flexibilidad por parte de los Estados de la Unión.

Por su parte, el eurodiputado gallego Francisco Millán Mon destacó que se ha hecho entender que la pesca y la acuicultura necesitan "más que nunca" a la UE. Para Millán Mon, "era de justicia que los profesionales del marisqueo se beneficiaran de los fondos europeos para compensar el cese de actividad". La también euro-parlamentaria gallega, Ana Miranda, se alegró de que las ayudas lleguen a los mariscadores porque la paralización del sector "perjudica a muchas familias".

Desde la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR) se piensa que el nuevo FEMP beneficiará a las empresas acuícolas compensando las reducciones de

ingresos y los costes suplementarios de producción y almacenamiento, activando además un mecanismo de almacenamiento de pescado fuera del agua, que será operado a través de las Organizaciones de Productores.

Aunque reconoce que, en esta ocasión, las instituciones europeas han respondido "con la urgencia que la situación requería", corresponde ahora a los Estados Miembros y, en nuestro caso también a las Comunidades Autónomas, "realizar una aplicación valiente y audaz de las posibilidades que ofrece el nuevo Reglamento", dice en un comunicado.

Una de las cuestiones clave será conocer el dinero que hay para afrontar esta crisis. No obstante, se espera que las actuaciones cuenten con presupuesto suficiente, aprovechando el montante del FEMP que no ha sido utilizado por España hasta el momento. ■

ANA DÍAZ

El marisqueo a pie, que no estaba incluido en las propuestas iniciales de la Comisión, también se beneficia

Mar

Revista del ISM



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 si prefiere consultarla 'on-line', en la dirección www.RevistaMar.es o en ISMARINA Publicaciones.

Manos a la obra

No hizo falta ni una semana para que, aprobada la ampliación del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP), la Secretaría General de Pesca se pusiera manos a la obra para elaborar el marco que definirá la distribución financiera de las ayudas comunitarias. Buscando el consenso, Alicia Villauriz se reunió por videoconferencia con representantes de las Comunidades Autónomas y del sector para elaborar el Programa Operativo Español que, con el visto bueno de la Comisión, permitirá la adecuada ejecución de las subvenciones previstas.



Las ayudas comunitarias aliviarán al sector de la crisis causada por el Covid-19

No hay tiempo que perder. Tras la irrupción del coronavirus en nuestro país y la declaración del estado de alarma para frenar la pandemia, el sector pesquero y acuícola se han visto completamente afectados, al cerrarse el canal HORECA que daba salida a gran parte de sus productos.

Las nuevas medidas del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP) aprobadas por Bruselas exigen la

**Administración
y sector
elaborarán
el Programa
Operativo
que permitirá
distribuir las
ayudas del FEMP**

elaboración de una nueva versión del Programa Operativo que, siguiendo el procedimiento simplificado, deberá ser aprobado por la Comisión en un plazo aproximado de un mes. Se trata de un requisito necesario para que la nueva distribución financiera de las ayudas se lleve a cabo.

En este contexto, la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, se reunió el pasado 21 de abril por videoconferencia con los represen-

tantes de las distintas Comunidades Autónomas para analizar y planificar las actuaciones derivadas de la crisis sanitaria.

Durante el encuentro, se valoraron las opciones para hacer llegar las ayudas al sector en el menor plazo de tiempo posible. Entre ellas, el posible reparto de la gestión y financiación de las actuaciones a poner en marcha entre las Administraciones central y autonómica, al objeto de optimizar los recursos existentes.

En el encuentro se solicitó a los representantes autonómicos que comunicaran sus propuestas ante la necesidad de modificar el Programa Operativo del FEMP.

ENCUENTRO CON EL SECTOR

Un día más tarde, el 22 de abril, la secretaría general de Pesca se reunió, siguiendo el mismo formato, con el sector. Al encuentro telemático acudieron representantes de CEPESCA (Confederación Española de Pesca), la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, APROMAR (Asociación Empresarial de Acuicultura de España), Anmupesca (Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca) y de los sindicatos CCOO y UGT. Todos ofrecieron sus puntos de vista sobre las actuaciones que se deben llevar a cabo para implementar las ayudas comunitarias que alivien al sector de los efectos del coronavirus.

Satisfecha por el texto aprobado por el Parlamento Europeo, que incluye

La Comisión Europea deberá dar el visto bueno a las iniciativas del Gobierno para conceder las subvenciones que cubrirán hasta el 31 de diciembre

muchas de las iniciativas planteadas por nuestro país, Alicia Villauriz agradeció a los participantes la estrecha colaboración mantenida desde el principio de la crisis sanitaria. Sus aportaciones han sido fundamentales para elaborar la iniciativa española que se llevó a Europa.

Además, se analizaron las principales líneas de actuación necesarias para implementar las ayudas comunitarias y se informó de la reunión mantenida con los representantes autonómicos; en especial, del programa de trabajo previsto para poner en marcha el paquete de ayudas que se concederán siempre que tengan lugar antes de que acabe el año.

La secretaría general de Pesca acordó con el sector remitirles un primer documento, con las propuestas recibidas, para avanzar en las posibles decisiones que favorezcan la continuidad de las empresas pesqueras y acuícolas y el mantenimiento del empleo. ■

ANA DÍAZ



El sector se ha visto dañado seriamente por los efectos del coronavirus

LA PESCA FRENTE AL COVID 19

Unida, pero sin red



Muelle pesquero de Almería

En plena pandemia de coronavirus, la alimentación se ha convertido en una de las industrias más necesarias para la población, y el sector primario, el pesquero en concreto, está respondiendo, pese a ser uno de los más afectados por la escasez de medidas de prevención y protección. Nuestra prioridad: garantizar que no exista en ningún momento riesgo de desabastecimiento de productos pesqueros en los hogares españoles y proporcionar seguridad a los tripulantes que han manifestado su voluntad de seguir faenando, así como a los distribuidores y demás profesionales de la comercialización que siguen operativos.

Nuestra prioridad: garantizar que no exista en ningún momento el riesgo de desabastecer de productos pesqueros a los hogares españoles

Para lograrlo, hemos recuperado el lema “la unión hace la fuerza” y la Confederación Española de Pesca (CEPESCA), junto a la Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados, FEDEPESCA, y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, FNCP, hemos puesto en marcha el Comité de Crisis del sector pesquero español. Coordinados, hacemos un seguimiento de cada colectivo por las distintas comunidades y regiones, y nos mantenemos informados e informamos de la actividad pesquera de las flotas españolas, las lonjas, los mercados y las pescaderías de proximidad.

La realidad nos muestra que el sector está acudiendo a trabajar. Y que lo están haciendo sin red, es decir, sin las garantías de protección y seguridad oficiales, azuzados por la necesidad que tienen de cubrir gastos. Así, hemos confirmado la necesidad imperiosa de tests de detección del coronavirus y mascarillas y guantes para prevenir su contagio que tienen tanto las tripulaciones de altura y bajura, como los trabajadores de lonjas, mercados y venta minorista. La pérdida de ventas que ha ocasionado, y ocasiona, el cierre total del canal HORECA, así como de los colegios y universidades, no puede ser absorbida por el incremento de las compras domésticas. Los mayores perjudicados siguen siendo los que se dedican a la captura del marisco, del pez espada y de especies de alto valor como el besugo.

La paradoja de salir a faenar sin otras medidas de protección frente a la COVID-19 responde a la necesidad de seguir suministrando pescado a los españoles, pero también de seguir contando con ingresos para poder pagar a sus plantillas y afrontar sus gastos familiares y personales, así como el pago de impuestos.

En este estado de cosas, hemos reiterado a las administraciones públicas nuestra demanda de las medidas de protección oportunas para todos los trabajadores de la cadena pesquera. El Comité entiende que, al tratarse de un sector esencial, las administraciones públicas nacionales y autonómicas deberían garantizar la distribución de tests de detec-

Los mayores perjudicados siguen siendo los que se dedican a la captura del marisco, del pez espada y de especies de alto valor como el besugo

ción o al menos la autorización de compra de los mismos por el propio sector –fundamentales para facilitar el relevo de las tripulaciones en terceros países–, mascarillas y guantes para los más de 30.000 tripulantes y todos los operadores de la venta y comercialización, entre los que ya se han declarado algunos casos de coronavirus.

La noticia positiva es que está garantizado el abastecimiento de productos pesqueros frescos y congelados a la población, aunque se prolongue el periodo de confinamiento decretado a raíz de la crisis del COVID-19. Confiamos en que, mientras seguimos trabajando por su protección, la población brinde como “aplausos” al esfuerzo de los pescadores un mayor consumo de esos productos. ■



JAVIER GARAT
SECRETARIO GENERAL DE CEPESCA Y
PRESIDENTE DE EUROPÊCHE E ICFA

CAMPAÑA #ALIMENTAISNUESTRAVIDA

Homenaje al sector primario

En homenaje a todos los trabajadores que forman parte de la cadena alimentaria, desde productores a la distribución comercial, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha puesto en marcha en sus redes sociales la campaña #AlimentaisNuestraVida. La iniciativa cuenta con el apoyo de periodistas y artistas que reconocen el trabajo de las personas que, en estos momentos de crisis por el coronavirus, hacen posible que no falten alimentos en nuestras mesas.



La acuicultura se enfrenta a una crisis profunda

Periodistas y artistas han prestado su imagen y su voz para dar las gracias a los hombres de la mar, pero también a agricultores y ganaderos y a todos los trabajadores de la industria agroalimentaria española que, con su esfuerzo y labor diaria, hacen que los productos frescos no falten en estos días de confinamiento en nuestros hogares.

Con esta campaña #Alimentáis-NuestrasVidas, que se difunde a través de las redes sociales (Twitter, Facebook, Instagram, Youtube

**Numerosas
celebridades
participan en
esta iniciativa
aplaudiendo con
su voz a quienes
nos proveen de
alimentos**

y LinkedIn) desde el pasado 4 de abril, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación agradece a todo el sector primario el esfuerzo que está haciendo para abastecer de alimento a la población en estos momentos de crisis sanitaria provocada por el coronavirus.

Entre los periodistas que colaboran desinteresadamente en esta iniciativa se encuentran Julia Otero, Ana Rosa Quintana, Xabier Fortes, Antonio Delgado, Carlos Herrera y Susanna Griso.

A ellos se han unido artistas como Arcángel, Manuel Banderas, Queco, Ismael Serrano, Santi Rodríguez y Vicente Amigo a los que se irán sumando otras voces del mundo artístico y de los medios de comunicación.

"Ahora, más que nunca, gracias por alimentar nuestras vidas. Nunca lo olvidaremos porque sois quienes alimentáis nuestras vidas", claman los participantes en esta campaña institucional del MAPA, eco del agradecimiento colectivo que hacemos toda la sociedad. ■

ANA DIAZ

...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

PEQUEÑAS Y GRANDES INICIATIVAS FRENTE AL COVID19

Vender con creatividad

La pandemia del coronavirus, y el confinamiento, ha puesto del revés a todo el planeta, en apenas pocos días hemos vivido un cambio de costumbres que ha trastocado absolutamente nuestras vidas y modificado nuestros hábitos, queramos o no, pero si hay algo que el Covid19 no puede infectar es el instinto de supervivencia del ser humano y para ello su mejor herramienta es la creatividad.



Lonja del pescado de MercaMadrid (AEMPM)

El pescado es un producto altamente perecedero que se ha visto doblemente perjudicado durante la pandemia al tener además una gran dependencia del Canal Horeca de distribución, clausurado al inicio del estado de alarma. Tras un mes de confinamiento, la patronal de distribuidores pesqueros, Fedepesca, reporta que por término medio la bajada de ventas se sitúa en torno al

Los distribuidores minoristas fomentan la distribución conjunta

30%, actualmente las transacciones en tienda representan el 25 % frente al 75% de las ventas a domicilio.

Luisa Álvarez, presidenta de Fedepesca, asegura que el sector minorista ha conseguido dar respuesta inmediata a la situación, en primer lugar adaptando su horario, abriendo solo por la mañana para destinar las tardes al reparto y habilitando canales de comunicación inmediatos.

Ante semejante panorama, lo único que ha quedado ha sido reinventarse, adaptarse y potenciar otras formas de ventas. La propia Unión Europea hacía un llamamiento al sector de la comercialización pesquera para compartir ideas, ya que hasta las más modestas tienen un gran valor en estos tiempos de emergencia.

INICIATIVAS

Del Barco a la Mesa es una iniciativa pionera en España de la Organización de Productores Pesqueros de Almería que ha puesto en marcha una web de venta directa de la lonja al consumidor con garantía total de frescura y trazabilidad, sin intermediarios y con reparto a domicilio en la provincia.

En estos días han surgido, o se han reconfigurado un gran número de aplicaciones o webs como Manzaning, laplatjeta.net; peix.cat de venta directa de productos del mar, cuyos creadores confirman que están viendo triplicadas sus ventas.

En Canarias varias cofradías se han puesto al servicio directo del consumidor a través de la web y del teléfono. Lo que prima es reinventarse sin gastar, y así los pescadores de la Cofradía de Candelaria, la primera decisión que tomaron fue anunciarse a través de sus perfiles personales de Facebook y otras redes sociales y la segunda, realizar una puesta en común entre todos y a diario para ajustar las capturas a las ventas, devolviendo al mar antes de izar las nasas todo lo que no creen que se vaya a vender.

Consumir pescado en esta época de confinamiento ayuda a mantener la línea y el nivel de vitamina D

Haybarrio.com es un proyecto que surgió de la idea de un matrimonio de publicistas de Granada, que en dos días puso en marcha una web, en la que se han inscrito más de 500 comercios sin coste alguno. Actualmente se han expandido a Málaga, Almería y Madrid. El objetivo es crear conciencia de barrio para ayudar ahora y después modificando los hábitos de compra.

En Málaga surgió El Mercado del Pescado, una web de venta online de pescado y marisco fresco de la provincia que ha conseguido quintuplicar sus ventas, incluso hay días que se quedan sin género y tienen que pedirlo a otros minoristas. El consumidor especifica el precio máximo que quiere pagar por el producto y si lo quiere limpio o incluso cocido. La



Pescadero con EPI (AEMPM)



empresa ha recibido el premio al mejor negocio innovador de la provincia.

La Asociación de Mayoristas de Pescado de Madrid (AEMPM) ha optado, además de ampliar la fecha de recogida a 24 horas los 7 días de la semana, por fomentar la venta de pescado limpio y procesado e incluso algunas empresas han acelerado la elaboración y comercialización de productos de cuarta y quinta gama que permite la degustación de pescados y mariscos de forma mucho más ágil y rápida y casi sin tiempo de preparación en cocina.

El asesoramiento se ha convertido en esta época en un valor al alza. El cliente llama o contacta por Internet con el establecimiento y se le indica que productos hay y cuales pueden ser más adecuados según preferencias y presupuestos, pero además se le ofrecen recetas y opciones de conservación.

Algunas administraciones se han puesto manos a la obra, y así el ayuntamiento de Almería ha co-

menzado a ofrecer cursos online gratuitos a los comercializadores de productos frescos de los mercados con contenido sobre marketing; venta por internet, creación de tiendas online, construcción de marca corporativa y uso de redes sociales enfocado a las ventas.

El gobierno de Baleares ha incorporado a su herramienta de localización de comercio local, inicialmente destinada a la hostelería y turismo, 50 empresas de alimentación. En un mes, este canal ha recibido cerca de 70.000 visitas. Los comercializadores de pescado que venden de forma telemática y reparten a domicilio disponen ahora de un distintivo azul con un pez en su interior.

DONACIONES

Y como siempre, los momentos difíciles sacan lo mejor de nosotros. La pandemia ha multiplicado los gestos de solidaridad, aunque no siempre la ayuda ha encontrado buen puerto, como le ocurrió a los pescadores de El Grau (Valencia) que tuvieron que tirar tres toneladas de pescado fresco en la segunda semana de confinamiento al no ser vendidos ni aceptados por las ONG locales.

En MercaBarna se han puesto en contacto con Cruz Roja, Cáritas y Nutrició sense Fronteres y tres grandes comercializadoras de pescado y marisco, Lesemar, Sardanet y Paucrismar, del Mercado Central del Pescados, realizan donaciones periódicas según las necesidades que les comunican.

La distribución a domicilio incrementa notablemente los costes de los minoristas, que piden al Gobierno financiación y liquidez para afrontarlo

En MercaMadrid, además de las entregas habituales al Banco de Alimentos, los mayoristas de pescado han cedido el uso de las cámaras de frío a la ONG Olvidados.org para almacenar donaciones de productos que necesitan frío y se les ha facilitado el proceso logístico para su reparto.

La Cofradía de Pescadores de Punta Umbría, Huelva, dona un total de 195 kilos de pescado a los vecinos más vulnerables del municipio, y 50 kilos para los habitantes de Cartaya dos veces por semana mientras dure la pandemia. Una ONG se encarga de la recogida y distribu-

Se cumplen con todas las medidas de seguridad e higiene durante el reparto y se extreman la limpieza de establecimientos, vehículos, barcos, lonjas y enseres

ción entre las familias más necesitadas. Del mismo modo, la cofradía de pescadores de Viveiro (Lugo) ha puesto a disposición del banco de alimentos el pescado azul de temporada que tienen conservado en las cámaras frigoríficas de Puerto de Celeiro para que lo distribuyan entre las familias más necesitadas.

A finales de abril, las ventas de pescado habían subido casi un 30%. El tiempo dirá si en el futuro todas estas alternativas de distribución que el Covid ha impulsado vienen para quedarse. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Welcome to the Variety Cruise Experience

¿QUÉ ES UN CRUCERO BOUTIQUE?

UN CRUCERO BOUTIQUE ES PODER NAVEGAR A BORDO DE UNO DE NUESTROS YATES O VELEROS, PARAR EN UNA PLAYA VIRGEN PARA DARSE UN BAÑO. ATRACAR EN EL CORAZÓN DEL DESTINO Y DISFRUTAR DE UN SERVICIO ÍNTIMO Y PERSONALIZADO...

LE PROPONEMOS CRUCEROS A BORDO DE YATES Y VELEROS EN ESTOS DESTINOS:

Adriático | Caribe | Cabo Verde | Caribe (Antillas) | Costa Rica y Panamá | Cuba | Egipto, Israel y Jordania | España y Portugal | Indonesia (Bali y Borneo) | Islas Griegas | Islandia | Senegal y Gambia | Seychelles

Cruceros a partir de **950€**

VARIETY CRUISES

Web: www.varietycruisesspain.com Email: varietycruises@discoverSpain.net
Teléfono: 93 217 15 74 Dirección: Vía Augusta, 42-44 1º 4ª 08006 - Barcelona

f i y

PUERTOS EN ESTADO DE ALARMA

Un tercio menos de carga

El sistema portuario es uno de los termómetros de la influencia sobre la economía de cualquier episodio relevante, positivo o negativo. En la actual situación también, aunque con la particularidad de que el foco puesto en la logística, como eje esencial para asegurar el abastecimiento de la población, ha hecho que el impacto, aun siendo evidente, haya resultado algo menor en algunos capítulos.



Efectivos de la UME higienizando instalaciones portuarias

Por mar entra prácticamente el 85 por ciento de las importaciones españolas y sale el 65 por ciento de las exportaciones. Las 28 autoridades portuarias que gestionan los 46 puertos de interés general manejan plataformas que generan en torno al 2 por ciento del PIB nacional. A partir de estos contundentes datos se entiende la influencia de una situación excepcional como la que plantea la pandemia, que afecta de

El transporte de productos de alimentación registró en marzo repuntes de hasta un 15 por ciento diario

forma intensa al sector y se ejemplifica en el caso de los puertos.

Ya a finales de marzo desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ofreció una pista más que reveladora: las cuatro principales autoridades portuarias españolas (Algeciras, Valencia, Barcelona y Bilbao) habían perdido una cuarta parte de su tráfico en el mes de marzo a causa de la crisis causada por el coronavirus.

Además, la secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, afirmó que el volumen de mercancías en esos puertos había sido un 27 por ciento menor al del mismo mes del año pasado. A principios de abril Rallo divulgó datos de alcance nacional del retroceso de la actividad en los puertos en marzo a partir de un sondeo que se hizo en los más representativos.

Esta aproximación cifraba en un 30 por ciento la caída del tráfico portuario en la última semana del mes en comparación con el mismo periodo del ejercicio anterior. Un dato que, desde su punto de vista, "implica que el país sigue abasteciéndose de manera adecuada pese a la reducción". Lo explicaba analizando la mercancía cargada y transportada en este periodo, que registraba "una reducción de entre el 15 y el 30 por ciento" según la tipología de productos. Así, mientras en alimentación e higiene se observaba un sensible incremento respecto a la misma se-

Según el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los puertos españoles han perdido una cuarta parte de su tráfico en marzo respecto al año 2019

mana del año pasado de entre el 5 y el 12 por ciento, el textil mostraba un retroceso del 90 por ciento.

REPUNTE DE LA ALIMENTACIÓN

Resulta significativo el ejemplo del puerto de Valencia, que a finales de marzo reportó que los productos de alimentación e higiene registraban crecimientos diarios por encima del 15 por ciento, cerrando el mes con una subida cercana al ocho. Al mismo tiempo, productos de consumo no alimentarios acumulaban una reducción diaria superior al 60 por ciento.

En total gestionó un 9,83 por ciento menos contenedores que en marzo de 2019, debido a la caída en una cuarta parte de los tráficos de contenedores vacíos. Pero las exportaciones crecieron un 2,86 por ciento, lo que se interpreta desde Valencia-port señalando que "las empresas que configuran el hinterland han decidido anticipar sus entregas a mercados internacionales a marzo".



Buque de carga llega al puerto de Valencia

Significativas son también las cifras de pasajeros. Según Anave, las navieras han recortado un 70 por ciento las plazas. El mayor descenso se da en servicios a Ceuta (un 96 por ciento) y Melilla (94 por ciento), aunque también superan el 90 por ciento los servicios interinsulares en los archipiélagos.

ALGECIRAS Y BILBAO

En Algeciras, el tráfico de contenedores se mantuvo en marzo como en 2019, con un descenso de apenas un 0,6 por ciento. Otros ámbitos han resultado más afectados por la pandemia como el tráfico ro-ro: la entrada a España ha caído un 83,33%; el embarque hacia Ceuta un 99,73%; y el embarque a Tánger un 91,48%.

Desde marzo se esperaba que el Gobierno aprobara una reducción de tasas portuarias ante el nulo tráfico de pasajeros y la caída en las mercancías



Puerto de Bilbao

Por su parte, el puerto de Bilbao reportó a mediados de abril que su tráfico mantenía un alto nivel de actividad pese a la ralentización de la economía. Entre enero y marzo movió 8,5 millones de toneladas, un 4,6 por ciento menos que en el mismo periodo del año anterior. Con el estado de alerta ya en vigor, la reducción fue de 132.000 toneladas. Sin embargo, el golpe se espera para el mes de abril. Según Ricardo Barkala, presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, “en abril notaremos las consecuencias del cierre de la industria no esencial”.

MEDIDAS ECONÓMICAS

Tras la declaración del estado de alarma, Puertos del Estado dictó normas para atenuar las consecuencias de esta situación. Entre ellas destacaban las de carácter económico, cuyo objetivo era lograr una liquidez que garantizara “la continuidad de la actividad de los operadores concurrentes en los puertos”.

El aplazamiento de pagos era una de las medidas propuestas, aunque ya a finales de marzo se empezó a manejar la opción de que el Gobierno diera un paso más con una reducción de tasas (ver cuadro). Barcelona se adelantó aplicando algo similar dentro de sus posibilidades: aprobó una tarifa extraordinaria de almacenamiento de contenedores de 2 euros por TEU y día.

Agilización de pagos a proveedores, modificación de vencimientos y reducción de los requisitos de exi-

REBAJA DE TASAS

El Consejo de Ministros del 21 de abril aprobó medidas urgentes de apoyo a las empresas del sector marítimo destinadas a incrementar la competitividad del sector portuario. En función de ello, según Francisco Toledo, presidente de Puertos del Estado, "las autoridades portuarias tendrán autonomía para modificar motivadamente las tasas con arreglo al decreto-ley, reducir los mínimos exigibles de tráficos y actividad, y conceder aplazamientos".

La mayor repercusión económica corresponde a la reducción de la tasa de ocupación, que puede llegar a suponer 84 millones de euros en 2020 para todo el sistema portuario. A las estaciones o terminales de pasajeros se les podrá reducir la tasa de ocupación hasta un 60 por ciento, mientras que para el resto de concesiones el máximo será del 20 por ciento, habida cuenta del enorme impacto que han tenido en los tráficos de pasajeros las medidas de restricción de la movilidad y la suspensión por decreto-ley de servicios regulares.

Por otra parte, se ha decidido eximir del pago de la tasa del buque a todos aquellos buques que se han visto obligados a atracar o fondear en un puerto como consecuencia de una orden de la autoridad competente. Además, se confirman aplazamientos de hasta seis meses en las liquidaciones de las tasas portuarias, sin que se devenguen por ello intereses de demora ni se exijan garantías adicionales.

Puertos del Estado ha repartido un total de 1,1 millones de mascarillas entre su personal, el de la DG de Marina Mercante y el de de Sasemar

gencia de los tráficos mínimos han sido otras de las medidas económicas adoptadas por los puertos. Pero las repercusiones del coronavirus sobre la actividad portuaria van más allá de los datos económicos. Su personal también se ha visto lógicamente afectado y así se ha reflejado en la página web de Puertos del Estado, que ofrece un apartado específico sobre la pandemia con recomendaciones concretas para prácticos y estibadores.

Además, en la Orden TMA/292/2020, de 26 de marzo, se recoge la compra de cinco millones de mascarillas FFP2 para distribuir en el ámbito del sector del transporte. A mediados de abril, Puertos inició el reparto del segundo lote de mascarillas, 840.000 del total de 1,1 millones asignado al sector marítimo, incluida a la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar) y a la Dirección General de la Marina Mercante. ■

IÑAKI MORENO



Entrega de mascarillas en el puerto de Tenerife

LAS PROFESIONES DEL MAR, CLAVES CONTRA EL COVID-19

Más esenciales que nunca

No hay precedentes de que una norma legal deje tan a las claras qué actividades y profesionales son imprescindibles para mantener el ciclo vital de una sociedad. Con la primera prórroga del estado de alarma vino la orden que identificaba las áreas esenciales, donde quedaron encuadrados la mayoría de trabajadores del mar. Repasamos cómo lo han vivido algunos de estos colectivos.



Corporació de Pràctics de Tarragona - @TarragonaPilots

Personal ataviado con EPIs en el puente de mando

El pasado 28 de marzo el presidente del Gobierno anunció la paralización de todas las actividades no esenciales hasta el 9 de abril. En ese periodo todos los trabajadores que pudieran deberían continuar su labor por vía telemática y los que no, serían beneficiarios de un permiso retribuido. El objetivo de la

Asegurar el suministro, una de las claves para determinar qué personal es esencial

medida era lograr que la movilidad en todo el país durante ese periodo fuera la mínima imprescindible.

En el listado final de actividades excluidas de la norma por considerarse esenciales se nombraba expresamente al personal encargado de asegurar la cadena de suministro. Como consecuencia, la práctica to-

alidad de funciones de los puertos han quedado dentro de la consideración de esenciales.

AMARRADORES

Francisco Peleteiro, secretario general de la Asociación Española de Empresas de Amarre (AEEA), señala que fueron previsores y se hicieron con suficiente antelación con mascarillas, guantes y desinfectante. En todo caso, añade que entre el equipamiento habitual de los amarradores ya se dispone de casco con barbuquejo, guantes y máscara.

Explica que la principal modificación de las rutinas de trabajo se refleja en la reconfiguración de los tiempos de ejecución de su labor: “Se han organizado turnos de equipos independientes”. No hay relación entre unos y otros, de forma que si se precisa aislamiento siempre está disponible uno de los equipos.

Estos grupos aislados han recibido también instrucciones para mantener la distancia de seguridad, algo que el propio representante ve difícil de aplicar. Eso sí, todas las medidas se han visto favorecidas por el hecho, constatado por los amarradores, de que “desafortunadamente el tráfico se ha visto rebajado de forma muy importante”.

En el momento de cerrar estas líneas, de los 640 amarradores asociados a AEEA todos estaban operativos, “salvo tres casos de contagiados que fueron aislados con sus correspondientes compa-



Bien pertrechados para el desarrollo del trabajo

Según los consignatarios, las normas para afrontar la gestión de esta crisis progresivamente se van ajustando a la casuística real que se vive en los puertos

ñeros de turno, sin que nada de ello afectara a la prestación del servicio”, señala Francisco Peleteiro.

CONSIGNATARIOS

Pocas labores del puerto presentan un abanico tan amplio de funciones que se pueden desarrollar online. Pero al mismo tiempo la nómina de tareas que requieren un trabajo presencial también es larga: “Muchas gestiones se ven afectadas. Por ejemplo, no es sencillo de forma remota coordinar y acordar una estiba o un trincaje”. Así lo explica Julio Fernández, general manager de la Asociación Española de Consignatarios de Buques (Asecob). Se encuentran con problemáticas muy diferentes, desde repatriaciones a visados para cambios de tripulación, alojamiento, atraques de larga estancia, fondeos, etc.

El propio devenir de acontecimientos ha ido determinando cómo concretar muchas situaciones: “La normativa para gestión de la crisis se va ajus-

tando a la casuística real de los puertos y ya no es tan necesario el constante contacto con la Administración para solventar incidencias”, explica.

Respecto a la aplicación de medidas de protección, Fuentes señala que estas se extreman en el caso del personal que tiene que embarcar, a los que se insta a mantener la distancia de seguridad, así como a usar mascarilla y guantes. Manifiesta su queja por la tardanza en recibir EPIs. En un primer momento “en demasiadas autoridades portuarias, algunas muy importantes, no nos han alcanzado esos equipos, primando la operativa de estiba y servicios portuarios técnico-náuticos, lo que no deja de ser incongruente ya que son muchos los profesionales nuestros que deben embarcar”.

ESTIBADORES

El de la estiba es uno de los campos donde más visible resulta la condición esencial de la actividad.



Amarrador en plena tarea

A menudo los prácticos de los puertos “ni entran en la caseta, van del domicilio a su embarcación, con sus EPIs en el vehículo” para reducir el contacto

Desde la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar se afirma que el trabajo que realizan “es el mismo, solo que hay que desarrollarlo manteniendo las medidas de seguridad e higiene y haciendo uso de los EPI específicos que se determinen”.

Las medidas se centran en normas de higiene, “personales y de espacios y maquinaria, distancia de seguridad cuando sea posible y uso de EPI. Hay otras organizativas, diferentes en cada caso, para minimizar el contacto”. Se añade que “en algunas empresas se ha modificado la duración de los turnos o el acceso a espacios, para evitar la confluencia de trabajadores”.

Respecto a la incidencia de la pandemia en el colectivo de en torno a 6.500 estibadores que hay en España, desde la Coordinadora se señala la dificultad de determinarla dado que “es una cifra cambiante y, además, están de baja no solo los que tienen la enfermedad sino también los que están en grupos de riesgo, ellos o los familiares con los que conviven”.

PRÁCTICOS

El capitán del buque que arriba a puerto ha de emitir la solicitud de Libre Plática. Pero si hay un caso la nave debe descontaminarse. Sanidad Exterior inspecciona y comprueba que es apta para que suba personal ajeno, sea práctico, consignatario o provisionista, y solo entonces emite la Libre Plática. Joaquín Monedero, gerente del Colegio Oficial de Prácticos de

Puerto, explica que están esmerándose en el uso de EPIs, buzo cuando hay casos a bordo, higiene y distancia de seguridad.

En lo que se refiere a la organización del trabajo señala que “en las corporaciones se han creado grupos estancos y no tienen contacto con otros para no contaminarse. En muchos casos no entran ni en la caseta, van desde el domicilio a su embarcación, con sus EPIs en el vehículo”.

Respecto al grado de concienciación que perciben en los buques que llegan, apunta que suele ser mayor que en puerto “porque están sanos y temen contagiarse por personal de tierra. Por ello, cuando sale el práctico del puente descontaminan de nuevo”. Hasta la fecha de los 256 prácticos en activo solo se han contabilizado dos casos de contagio que, tras pasar cuarentena y ante la imposibilidad de que se les realizaran tests por falta de medios, volvieron al servicio.

SALVAMENTO MARÍTIMO

La única actividad que se ha suspendido es la del Centro de Formación Jovellanos. Se han desarrollado protocolos con medidas para toda la organización como limpiezas de choque en caso de sospecha, suspensión de visitas, etc.

En los centros de coordinación de Salvamento se han dado instrucciones para que cada turno lo realicen siempre las mismas personas y se reduzca el personal. La flota marí-



Mantener la cadena de suministro se ha considerado esencial

La única actividad que ha suspendido Salvamento Marítimo por la pandemia es la formación presencial que se lleva a cabo en el Centro Jovellanos

tima ha disminuido ejercicios y vigilancias y se han ampliado periodos de trabajo de los remolcadores para limitar los viajes y la interacción con tripulaciones de otro turno. Las que viven en el propio barco que antes pasaban un mes embarcadas y otro de descanso pasan a dos meses a bordo y dos de descanso.

Por otro lado, el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española ha remitido la circular de la OMI con indicaciones para el manejo de los casos a bordo, que incluye entre otros aspectos un plan de gestión ante la enfermedad, gestión de un caso sospechoso a bordo, etc.

La Asociación de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape) pide protocolos rigurosos de prevención y actuación para personas embarcadas, "puesto que su alejamiento durante meses, condiciones de habitabilidad y de trabajo las hace mucho más vulnerables en caso de necesitar asistencia médica y traslado". ■

IÑAKI MORENO

IMPACTO DEL COVID-19 EN EL TRANSPORTE MUNDIAL

2020, el año más difícil

"El coronavirus ha reemplazado a la regulación de azufre de la OMI 2020 como tema de conversación del año". Así arranca un reciente análisis de mercado de una entidad internacional, poniendo de manifiesto que lo que el Covid-19 trae consigo empequeñece cualquier otro suceso que afecte al movimiento mundial de mercancías. Las previsiones en este campo para 2020 son desalentadoras.



El Fondo Monetario Internacional (FMI) anticipa que la economía mundial se contraerá un 3 por ciento en 2020 por la pandemia. Esta previsión resulta aún más pesimista para las economías avanzadas, a las que augura un descenso del 6,1%. Y particularmente negativas para España, que con un retroceso del ocho por ciento solo quedará dentro de la zona euro por detrás de Italia, que

El FMI prevé una contracción de la economía mundial del 3%: todos los sectores se verán afectados

caerá un 9,2%. Otro ejemplo significativo: el PIB chino perdió un 6,8 por ciento en el primer trimestre, su primer retroceso desde 1976. En consecuencia, todos los sectores y áreas de actividad se van a ver afectados.

En el caso del comercio mundial de mercancías, un informe de la Organización Mundial del Comercio vaticina que se desplomará entre un 13 y un 32 por ciento este año. Según lo que



dure el brote y lo eficaces que resulten las medidas que vaya aplicando cada país, prevé una recuperación en 2021, para la que plantea dos posibles escenarios: uno relativamente optimista, con una fuerte caída seguida de un repunte que comienza ya en la segunda mitad de 2020 y otro más pesimista, con un declive inicial pronunciado y una recuperación prolongada e incompleta.

En esto, como en la extensión de la propia pandemia, el virus no hace distinciones: el descenso afectará a todo el mundo y casi todas las regiones sufrirán caídas de dos dígitos, aunque se apunta un previsible efecto más pronunciado en las exportaciones norteamericanas y asiáticas.

PREVISIONES A LA BAJA

El reflejo de todo esto en el transporte marítimo resulta, evidentemente, notorio. BIMCO (Baltic and International

Según Transport Intelligent, el envío de contenedores se reducirá un 20 por ciento en el segundo trimestre de este año a nivel global

Maritime Council) prevé una desaceleración mayor que la que causó la crisis de 2008 y añade un temor: que las medidas proteccionistas aumenten según los estados vayan tratando de corregir las vulnerabilidades que ha puesto de manifiesto la pandemia.

Las previsiones indican que el descenso de demanda en China afectará negativamente al sector granelero. Respecto a los portacontenedores, este país va recuperando su capacidad de producción y se encuentra ya en torno al 75%, pero no está nada claro cómo evolucionará la pandemia en otras zonas del mundo. BIMCO prevé pérdidas en este capítulo, acrecentadas por el aumento de costes por el nuevo límite de azufre de la OMI.

Algo más concreta es la previsión de la consultora Transport Intelligent (TI), que estima en un 30% el descenso en los volúmenes enviados hacia y desde China de finales de febrero hasta la

tercera semana de marzo. Considera que el mercado de envío de contenedores estaba emergiendo a principios de 2020 tras un período de demanda y precios deprimidos, pero la contracción causada por el Covid-19 ha afectado al mercado global.

La recuperación se inició en la penúltima semana de marzo, cuando los empleados chinos empezaron a volver a sus puestos. La demanda también se recuperó, particularmente de entidades estatales más grandes, aunque a finales de marzo no había vuelto todavía a los niveles de antes de la crisis. Según la consultora Sea-Intelligence, los puertos chinos reanudaron en su conjunto la navegación en abril, pero muchos siguen funcionando por debajo de su capacidad.

TI estima que el envío de contenedores se reducirá en un 20 por ciento en el segundo trimestre a nivel global. Obviamente, algunas rutas se verán más afectadas que otras. Por su parte, Sea Intelligence cuantifica las can-

La OMI pide para los trabajadores del mar que se les excluya de algunas de las restricciones nacionales de viaje o circulación

relaciones de salidas este año en 384. Señala que ante las perturbaciones de la oferta y la demanda en todo el mundo, las empresas navieras han reducido sus operaciones y en la primera mitad de 2020 podría confirmarse una caída del 25 por ciento en el envío, con un descenso de una décima parte para todo el ejercicio.

La industria aún no ha tenido que bajar los precios, pero si las empresas navieras se ven obligadas a hacerlo y las tarifas de flete caen un 20 por ciento, como lo hicieron después de la crisis de 2008, mientras los volúmenes de envío se mantienen un 10 por ciento más bajos, podrían registrarse pérdidas operativas de hasta 23.000 millones de dólares, según la consultora.

En ello influyen factores impredecibles como el progreso que cada país vaya logrando contra la pandemia a partir de las medidas adoptadas y el momento en que éstas empezaron a aplicarse, lo que por fuerza ha de influir en el nivel de demanda. En definitiva, el brote de coronavirus ha afectado a todos los aspectos de la industria, reduciendo, si no eliminando, las perspectivas de crecimiento de la demanda en todos los segmentos.

TRABAJADORES ESENCIALES

Mientras los análisis y previsiones van adaptándose a las circunstancias que determina la pandemia, los trabajadores del mar siguen adelante con su labor, fundamental para mantener las cadenas mundiales de abastecimiento. Los gobiernos son conscientes de su



aportación y por eso adoptan medidas que les permiten acogerse a excepciones a las normas generales de confinamiento. Estas, generalmente relacionadas con una mayor libertad de movimientos para desplazarse a sus centros de trabajo, encuentran limitaciones cuando llegan a puertos de países extranjeros que tienen sus propias reglas para el personal exterior.

Según la revista británica ShipInsight, más de 1,6 millones de marinos mantienen la flota mercante mundial, distribuidos en 50.000 petroleros y buques de carga. De ellos, cada mes unos 100.000 acaban sus contratos y tienen que ser trasladados a casa, pero hoy muchos no pueden abandonar el barco o se ven atrapados en hoteles y sin cobrar. Además, el cierre de las fronteras impide que se completen los cambios de tripulación.

Ante esto, las organizaciones marítimas internacionales han pedido a la OMI que presione para que los gobiernos garanticen la continuidad de las operaciones portuarias tratando por igual a todos los trabajadores del mar. En cumplimiento de esta demanda, el secretario general de la OMI, Kitack Lim, ha instado a los organismos de las Naciones Unidas a que apoyen su solicitud dirigida a los gobiernos de declarar a la gente de mar, el personal del puerto y otros trabajadores marítimos como personal clave cuando se encuentren en el área de su jurisdicción, independientemente de la nacionalidad de cada uno. Esto se traduciría en exencio-

Organismos internacionales señalan la existencia de obstáculos para cambios de tripulación en puertos extranjeros, que aplican sus propias medidas



nes de las restricciones nacionales de viaje o circulación para facilitar su entrada o salida de los buques, así como que se les permita desembarcar en los puertos y transitar por su territorio a efectos del cambio de tripulación y la repatriación.

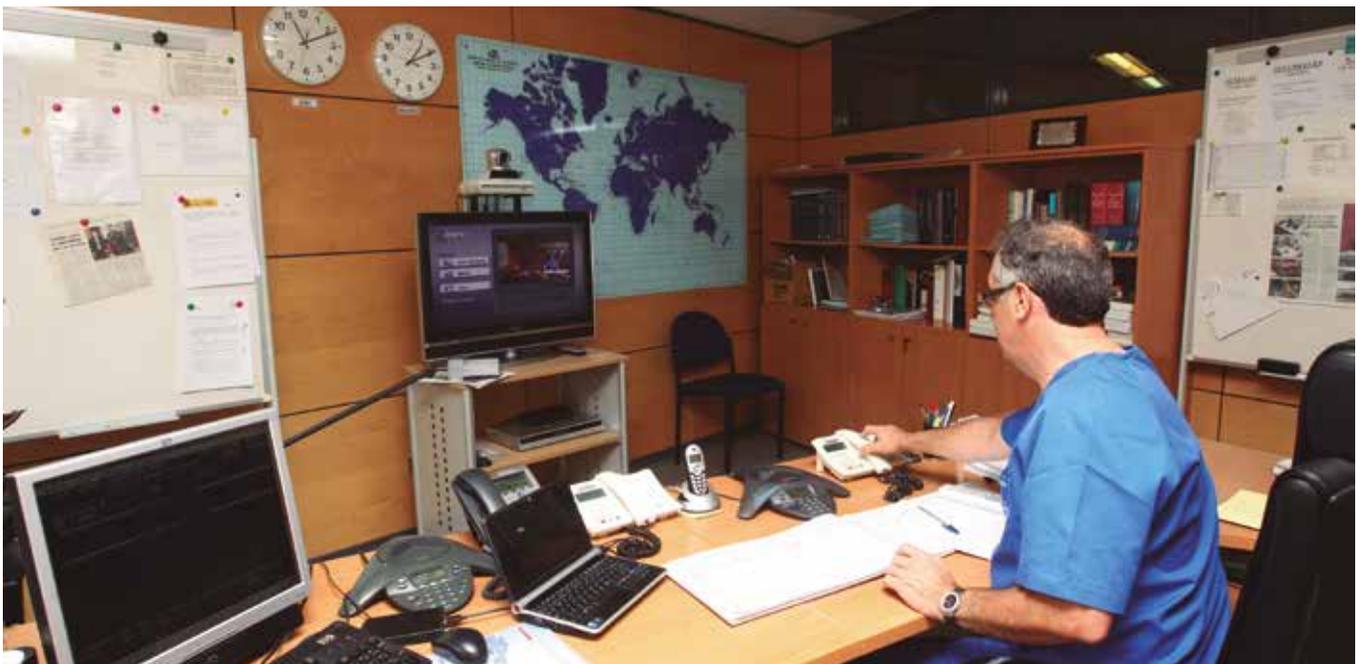
La Asociación de Armadores Europeos (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) ha planteado la misma demanda a la Comisión Europea, a la que solicita un acuerdo sobre los puertos designados para el desembarco de tripulaciones y los cambios de estas, así como la urgente repatriación de los marinos europeos que se encuentran varados en terceros países o en buques que no han obtenido permiso para atracar. ■

IÑAKI MORENO

SANIDAD MARÍTIMA

Medidas excepcionales

Incluso antes de que el 14 de marzo se decretase el estado de alarma por la pandemia de COVID el servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina se puso manos a la obra con todos los medios disponibles al servicio del sector: El Centro Radio Médico, los dos buques hospitales y los Centros Asistenciales en el Extranjero.



Centro Radio Médico en Madrid

La situación excepcional requería medidas del mismo calibre. Desde Madrid, sede del Centro Radio Médico (CRM) se analizan a diario las medidas del Ministerio de Sanidad y se adaptan a los requerimientos del sector. De forma inmediata se reforzó la plantilla habitual con facultativos suplentes de la bolsa de empleo en previsión de que algún médico pudiera causar baja por

Los Centros Asistenciales en Seychelles, Senegal, Namibia y Mauritania solo reportan casos leves

contagio; se puso en funcionamiento una cadena de comunicación permanente entre facultativos en caso de incidencias y se activó el desvío automático de las consultas radiomédicas a los equipos facultativos de los buques hospitales en caso de que se produzcan varias incidencias simultáneas en el CRM.

La doctora Teresa Cantón, jefa del Área de Programas Sanitarios, comentaba

el protocolo que se sigue a la hora de atender las llamadas desde los barcos “A fecha de hoy el aislamiento sigue siendo la única medida eficaz pero también es muy importante no crear alarmas innecesarias, así que ya que no se disponen de medios para diagnosticar todos los casos porque no hay test para todos, se funciona con el diagnóstico posible o diagnóstico presunto, es decir, ante un caso probable hay pautas para que se extremen al máximo las precauciones porque en los buques el espacio es muy reducido, así que si hay sospechas de que un tripulante pueda tener coronavirus, se actúa como si fuera un positivo”.

A los capitanes se les da la orden de que aunque no estén seguros del contagio confinen en su camarote al posible afectado y de forma inmediata el resto de la tripulación tome medidas de protección como aislarse socialmente o no ir todos a la vez a las zonas comunes, ya que desde ese momento “todos pasan a ser probables contagiados”.

JUAN DE LA COSA

De hecho el propio buque hospital Juan de la Cosa fue uno de los pioneros en establecer un protocolo de actuación operacional en prevención de riesgos sanitarios que luego ha servido de base para el resto de embarcaciones en la misma situación.

El buque llevaba más de quince días en la mar cuando se decretó el estado de alarma, lo que garantizó que nadie de la tripulación estaba con-



Buque hospital Juan de la Cosa

En un barco todos los contactos son por definición ‘estrechos’ lo que hace más probable la transmisión en caso de contagio de un trabajador

tagiado, en ese momento se dio la orden de suspender el relevo, que ocurre cada mes, y realizar otra marea más. De tal manera que llegaron a su puerto base en Santander, se aprovisionaron de lo imprescindible como enseres de aseo, medicamentos, combustible y alimentos frescos, todo ello en menos de 24 horas y sin que la tripulación pisase tierra ni nadie ajeno subiese a bordo. Antes de actuar se estudiaron todos los pasos e intercambios necesarios que se realizaron con equipos de protección, manteniendo tres metros de distancia y procediendo a una desinfección después.

Todo el mes de abril el Juan de la Cosa recorre aguas del Mar Cantábrico asistiendo a la flota de bajura que está en la costera de la anchoa. El coronavirus ha cambiado las campañas, la flota se adapta a las circunstancias y también los buques

hospital que además de atender a los marineros accidentados tienen que minimizar el riesgo de infección, que les obligaría a guardar cuarentena y regresar a puerto. “mantener el buque hospital limpio de virus es vital para seguir dando asistencia”.

El capitán Javier de Andrés Heredia reconocía que “doblar el mes no le gusta a nadie pero la gente entendió que es una emergencia mundial y han estado a la altura. Todos tenemos familia, padres e hijos y estamos preocupados por nuestras casas pero esto es una fuerza mayor y el personal se ha comportado con ejemplaridad”.

Los pescadores reconocen que la seguridad que da el saber que tienen a su disposición y cerca un buque hospital “no tiene precio” y además les facilita que puedan seguir trabajando sin necesidad de volver a tierra y arriesgarse a un posible contagio lo que supondría parar su actividad pesquera.

El Juan de la Cosa escoltó a finales de abril al buque Kalamendi hasta

La organización a bordo es muy importante y lo primero es cuidar de la tripulación para poder continuar nuestra labor

Ondarroa y facilitó a su tripulación, compuesta por 14 marineros, elementos de protección ante la sospecha de un posible contagio por Covid, que finalmente fue descartado.

ESPERANZA DEL MAR

El buque sanitario y asistencial Esperanza del Mar, zarpó del puerto de Vigo el 4 de abril para retomar su actividad de apoyo a la flota que en estos momentos faena en el océano Atlántico.

El Esperanza regresó a la mar tras más de dos meses varado en los que, según informaba su capitán Carlos García, se ha realizado el reconocimiento en seco reglamentario, tareas de mantenimiento del casco, superestructuras, equipos y sistemas; así como una mejora de sus instalaciones.

Antes de llegar a destino, el 8 de abril tuvo que desviarse de su rumbo para rescatar a un marinero del palangrero Ribel Tercero con síntomas de coronavirus cuando se encontra-



Equipo médico del buque Esperanza del Mar



Equipo médico del buque Juan de la Cosa

Consejos expertos

La paradoja es que para las tripulaciones la cuarentena no ha cambiado sus vidas, ya que el confinamiento es el día a día y estos son sus consejos expertos para sobrellevarlo:

- Crea una rutina de tu día a día, los días se hacen más llevaderos y eso ayuda a la convivencia. Los tiempos marcados evitan que la mente se disperse y entre en un bucle de preocupación, porque así sabe lo que esperar.
- Entender y respetar que cada uno tiene derecho a un ámbito de privacidad e independencia.
- Busca un hobby, leer es uno de los mejores.
- Realiza juegos retadores para la mente y mejor sin son en grupo, como los sudokus.
- Repítete a menudo que esto no es para siempre. Tendrá un fin.
- Busca un día para hacer algo diferente en grupo. En los buques hospitales los domingos hacen un aperitivo para todos y charlan de forma distendida.
- Vete a dormir a la hora de siempre.
- Frente al miedo, recuerda si no sales no te puedes contagiar.



Buque Hospital Esperanza del Mar

Las llamadas al CRM se han multiplicado desde el decreto, la mayoría piden protocolos de actuación ya que el Centro funciona las 24 horas

ba faenando en Azores, a unas mil millas de la costa de Vigo. Según ha informado Orpagu, asociación a la que pertenece, el pescador ha sido hospitalizado al confirmarse el contagio mientras que la tripulación, compuesta por nueve personas, se ha trasladado a sus respectivos domicilios a cumplir cuarentena.

El buque-hospital Esperanza del Mar fue desinfectado por una empresa especializada de Vigo y después de realizarse el test a la tripulación, continuó su travesía hacia las Azores. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

EL ISM EN BIZKAIA

Gestión de altura

Basta revisar la heráldica de muchas localidades del País Vasco, hablar con sus gentes o acercarse a sus tradiciones y cultura popular para comprobar que la mar forma parte del ADN de este territorio. En él y con su gente de mar viene trabajando prácticamente desde su fundación el ISM. Es por ello que hemos querido poner la lupa en la gestión que realiza el Instituto en Bizkaia que, después de tantos años al lado del sector, encara un nuevo reto con la marejada que deja el COVID 19.

Sucesos como la trágica galerna de 1912, que azotó duramente a las flotas del Cantábrico y se cebó especialmente en los arrantxales vascos, vincularían definitivamente la labor de Alfredo Saralegui, fundador del ISM, al sector marítimo pesquero vasco, en el empeño de este gallego, muchos años afincado en Euskadi, por mejorar las condiciones socio laborales de los trabajadores del mar y que hoy mantiene esta institución.

La mar y las actividades en torno a ella han ocupado históricamente un lugar



La Dirección Provincial se ubica en un edificio típico del barrio bilbaíno de Begoña

determinante en la sociedad vasca. Especialmente, la pesca ha sido una de las actividades económicas más importantes de sus pueblos a lo largo de la historia. Una práctica y una forma de vida de la que se tienen referencias desde el Paleolítico y de la que queda



En la imagen, uno de los buques de gran altura registrados en Bermeo

constancia, además de la innumerable cantidad de vestigios arqueológicos hallados, a través de su heráldica, donde la ballena es la estrella por antonomasia. Hoy por hoy, Bizkaia conserva su tradición y arraigo marítimo, y ello a pesar de que el sector marítimo pesquero ha ido perdiendo protagonismo en las últimas décadas. Después de sobredimensionar su flota allá por los años 60, los arrantxales vascos padecieron de forma especial el establecimiento de las 200 millas y de las licencias para poder pescar en países terceros donde venían faenando, dificultades a las que, una década más tarde, se añadió la entrada en la UE, que supuso también importantes limitaciones en las capturas, desguace de buques...

GRANDES BUQUES

Pero una actividad tan arraigada no se pierde así como así y, a pesar de los obstáculos, el sector marítimo-

De la Dirección Provincial del ISM en Bizkaia dependen cuatro direcciones locales ubicadas en: Bermeo, Lekeitio, Ondarroa y Santurce

pesquero vasco mantiene su esencia y sigue teniendo un gran “peso” económico, tanto a nivel local como nacional. A su lado y a su servicio sigue el ISM y, en concreto, la Dirección Provincial en Bilbao que ha ido adaptándose a la coyuntura y sigue dando servicio a un número muy importante de empresas y trabajadores.

De la Dirección Provincial del ISM en Bizkaia dependen cuatro direcciones locales ubicadas en: Ondarroa, Bermeo, Lekeitio y Santurce, todas ellas con el propósito de agilizar y facilitar los trámites a sus clientes: 120 empresas y 172 embarcaciones: 108 inscritas en el grupo I (más de 150 TRB*); 45, en el grupo II (10,01 a 150 TRB), y 19 (hasta 10 TRB), en el Grupo III (*Toneladas de Registro Bruto).

Y es que, la flota vizcaína desarrolla su actividad en tres pesquerías principales: en primer lugar, los atuneros congeladores, que faenan en aguas



José María Martín García, director provincial del ISM en Bilbao

internacionales del Atlántico (zona ecuatorial de África Occidental), Índico (zona de Madagascar y en la conflictiva área del Golfo Pérsico) y Pacífico (entre Ecuador y la Polinesia) siguiendo las rutas migratorias de los bancos de túnidos: *la flota de gran altura más importante de España. Hablamos de una flota, compuesta por 25 barcos con unos 800 tripulantes, de alta rentabilidad económica y que, aunque faena lejos de nuestros caladeros sin recalar en nuestros puertos, está inscrita en el puerto de Bermeo, sede de las empresas, aclara José María Martín, el director provincial.*

A un nivel muy similar, en cuanto al número de afiliados -unos 350 aproximadamente- está la flota de altura con base en el puerto de Ondarroa. Estos barcos faenan en aguas del Golfo de Bizkaia, y en los bancos próximos, en torno a las Islas Británicas. Fundamentalmente, emplean artes de arras-

tre y también palangre, y se dedican a la captura de especies demersales (merluza, rape, etc.) en campañas que duran entre una y tres semanas. Por último, Bizkaia cuenta también con un significativo número de embarcaciones de bajura, en su mayoría con base en Bermeo, que faenan especialmente durante las tres costeras más importantes del Cantábrico (verdel, anchoa y bonito), que se desarrollan, en condiciones normales, entre marzo y noviembre, por ese orden, con artes de cerco y anzuelo.

Y TAMBIÉN MERCANTE

Pero la tradición marítima vasca no es solo pesquera. Aunque no tan antigua, esta Comunidad tiene también un importante bagaje en lo que a comercio marítimo se refiere. Como explica el director, Capitán de la marina mercante de profesión, *la Marina Mercante de Bizkaia comenzó a desarrollarse a finales del siglo XIX, cuando las grandes potencias industriales, especialmente el Reino Unido, comenzaron a demandar el mineral de hierro que se extraía de nuestras minas. Pero, la gran expansión se produjo al estallar la primera guerra mundial al dispararse la demanda de hierro para las necesidades bélicas, circunstancia que fue aprovechada por armadores bilbaínos (Sota, Aznar, Aldecoa, Zubizarreta, etc.) para construir una importante flota, que luego, una vez finalizada la contienda, se utilizaría para otros tráficos, como el del carbón para los Altos Hornos, algodón para la industria textil, el de pasajeros con América, grano, petróleo y derivados, etc.). Esta flota mantuvo su importancia a*

La flota de gran altura más importante de España, compuesta por 25 barcos con unos 800 tripulantes, está inscrita en el puerto de Bermeo. (Jose María Martín)

escala nacional hasta la crisis de los Astilleros y de la Marina Mercante de los años 80, reduciéndose hasta la situación actual. Hoy por hoy, Bizkaia es la segunda provincia de España (después de Madrid) con más marinos mercantes afiliados en el sector de transporte marítimo de mercancías en el Régimen Especial de Trabajadores del Mar.

Con todo ello, parece lógico que un número muy significativo del total de afiliados al Régimen Especial del Mar en Bizkaia, que a 1 de enero de 2020 ascendía a 3.352 personas (3.068 hombres y 284 mujeres), se encuadre en el Grupo I, integrado mayoritariamente por trabajadores por cuenta ajena que no cobran a la parte -fundamentalmente mercantes- y que, si lo hacen, son pesqueros de grandes dimensiones. Marinos mercantes, pescadores y estibadores, con 803, 1.126 y 391 altas a cierre de 2019,

Marinos mercantes, pescadores y estibadores, con 803, 1.126 y 391 altas a cierre de 2019, respectivamente, son los tres colectivos profesionales más numerosos en esta provincia

respectivamente, son los tres colectivos profesionales más numerosos en esta provincia.

Junto a ellos, la dimensión y la importancia del sector marítimo pesquero vasco da también cabida a otros colectivos como el de las rederas o los “peculiares” de neskatillas de Bermeo -cuya ocupación consiste en ayudar a las tripulaciones de la bajura a transportar el pescado a la lonja, aprovisionar a los barcos y cualquier otra función de apoyo que sea necesaria- y el de las empacadoras de Ondarroa, que se ocupan de clasificar el pescado dentro del almacén, dos grupos profesionales cada vez menos numerosos y que solo están incluidos en el Régimen del Mar en Bizkaia, una herencia de años atrás.

Por otra parte, y como viene sucediendo en los últimos años en el sector marítimo pesquero en general, la esca-



Pesqueros en el puerto de Ondarroa



Trabajadores de la plantilla del ISM en Bilbao, formada por 42 personas

sez de vocaciones y la falta de relevo generacional es uno de sus grandes retos, después de ver como los jóvenes rehúyen el embarque. En Bizkaia, cerca de un tercio de los trabajadores en alta tienen entre 40 y 49 años (1.032) y 813 están entre los 50 y 59 años, es decir que, entorno a 2.000, de los más de 3.300 trabajadores en alta, tiene más de 40 años.

JUBILADOS Y VIUDAS

Los datos de pensionistas y su distribución por sexos dice también mucho de cómo se ha organizado tradicionalmente el sector marítimo pesquero en nuestro país. Así, al cierre de 2019, de las 4.637 pensiones de jubilación que se pagaron en esta provincia vasca, solo 441 las percibían mujeres, que son mayoritariamente las perceptoras de las pensiones de viudedad: 2.711, frente a 42 viudos. También es distinta la media de las cuantías de las pensiones que, en el caso de la jubilación, es

de 1.306 euros al mes, mientras que la de viudedad se situó en los 847 euros, la de incapacidad en 1.203 euros y las de orfandad y en favor de familiares en 510 y 704 euros, respectivamente. Una diferencia en las cuantías que no ha sido óbice para que todas ellas se incrementaran unos cien euros en los últimos cuatro años.

Pero también es competencia de estas oficinas gestionar el desempleo de la gente del mar. Concretamente, el año pasado se resolvieron 1.215 expedientes por desempleo, con un promedio mensual de beneficiarios de la prestación contributiva de 173, un número en alza a diferencia de los perceptores de la prestación asistencial que fueron 43, un número inferior al de 2018.

TRES EQUIPOS SANITARIOS

El volumen de gestión que llevan a cabo los 65 trabajadores y trabajadoras de esta Dirección Provincial y sus cuatro Direcciones Locales, justifican la existencia de tres equipos sanitarios: uno, en la sede de Bilbao; otro, en Ondarroa y, un tercero, en Bermeo. El de la Dirección Provincial está integrado por dos médicos, un profesional de enfermería y un auxiliar; los de Bermeo y Ondarroa cuentan con un médico, enfermera/o y auxiliar. Estos equipos sanitarios, especialistas en sanidad marítima, se encargan de realizar, entre otras cosas, los reconocimientos médicos obligatorios previos al embarque, una prestación esencial dentro del trabajo de atención a la salud de la gente del mar que desarrolla el Instituto y que, junto a la formación y las pres-

El año pasado se resolvieron 1.215 expedientes por desempleo, con 173 beneficiarios de media, al mes

taciones, conforman las tres áreas de actividad fundamentales del ISM. En concreto, los equipos de sanidad marítima de la Dirección provincial y de las Direcciones locales vizcaínas realizaron el año pasado 1.951 reconocimientos médicos; 2.634 exploraciones complementarias y llevaron a cabo la revisión de 115 botiquines en embarcaciones. Además, estos profesionales realizaron las Inspecciones en pesqueros previstas en el Programa SEGUMAR, así como las establecidas por el Convenio de Trabajo Marítimo 2006 de la OIT para buques mercantes, en la parte que compete al ISM.

El ISM en Bizkaia tiene también una gran experiencia formativa. De hecho, hasta que en 2011, fecha en la que se transfirió al Gobierno vasco la escuela de formación profesional reglada de Bermeo, su gestión era competencia de esta Dirección Provincial. Una formación que, en la actualidad, se centra en impartir cursos de certificación de profesionalidad, los que exige la Organización Marítima Internacional para poder embarcar, así como de formación sanitaria, competencia exclusiva del ISM.

VOCACIÓN DE SERVICIO

La excepcional situación generada tras la llegada del COVID 19 afecta sin duda a una institución como el ISM, siempre tan cerca de sus afiliados. Como comenta el director, *al suspenderse la atención presencial, que ha sido siempre el santo y seña de nuestra presencia en el sector y a pesar de las dificultades que pudieran*



La atención del Instituto siempre ha sido muy personal y directa

Los medios digitales van a adquirir una importancia hasta ayer inimaginable y esto conllevará una explicación clara de los beneficios que puede reportar

darse con el uso de las nuevas tecnologías para la realización de trámites, tampoco estamos teniendo mayores dificultades: como es sabido este es un sector que tiene un trabajo muy sacrificado, a veces en condiciones hostiles, y se adapta bien a las situaciones mas difíciles. Está claro que estos medios digitales, a partir de ahora, van a adquirir una importancia que hasta ayer era inimaginable y esto conllevará, explica José María Martín una explicación clara y precisa de los beneficios (rapidez, comodidad, desaparición del papel, etc.) que pueden reportar estas nuevas formas de contactar con nosotros, y que de alguna manera compensen la pérdida del contacto personal a que nos referíamos, eso sí, presume el director, todo ello con el importante esfuerzo y la disposición del personal de la casa que está colaborando con el máximo empeño en esta transición ineludible que hemos iniciado. ■

A. MUNGUÍA

MSC ACTUALIZA SU PROCESO DE CERTIFICACIÓN

Escuchando a las partes

Tras 24 meses de consultas con distintos representantes de la industria y expertos, la certificadora MSC (Maritime Stewar Council) ha actualizado su proceso de certificación, en el que se establecen los criterios de elegibilidad y el procedimiento por el cual las pesquerías son evaluadas para recibir su sello azul.



Las pesquerías certificadas no podrán faenar sobre una población de peces empleando prácticas pesqueras certificadas y no certificadas para un mismo arte de pesca (lo que se conoce como compartimentalización). Esta modificación soluciona aspectos relativos a pesquerías tanto de atún de cerco a banco libre como atunes sobre dispositivos de concentración de peces (DCP). MSC ya está trabajando con la industria del atún y con la comunidad científica para promover un uso más sostenible de los DCP.

**Rohan Currey,
director de MSC:
“Los cambios
reflejan las
opiniones de
ONG, empresas
pesqueras y
organismos
evaluadores”**

Cualquier empresa u organización que haya sido condenada por cercenamiento de aletas de tiburón en los últimos dos años, no podrá optar a la certificación de MSC y, en caso de existir algún indicio de esta actividad, la pesquería se enfrentará a la suspensión del certificado.

Se solicitará una información más detallada sobre el modo en que las pesquerías certificadas cumplen las mejoras y condiciones exigidas.

COVID-19

Por otro lado, por motivo del confinamiento decretado en la mayoría de países por la pandemia del Covid-19, MSC ha ofrecido una extensión automática de seis meses en las evaluaciones y certificaciones a partir del 27 de marzo.

Es la primera vez en los 22 años de historia del MSC que se ha dado un paso de este tipo, lo que refleja los enormes desafíos que la pandemia plantea a la industria pesquera mundial. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Acceso al catálogo de publicaciones:

- ☞ **Publicaciones gratuitas:** revista *MAR* y *Guía sanitaria a bordo*
- ☞ **Publicaciones NO gratuitas:** manuales de formación editados por el ISM

En la web ismarina.doopaper.net
y en el link ismarina en la web seg-social.es



Consumir pescado

A la campaña del MAPA “Alimentáis nuestra vida” se han unido otras muchas por toda la geografía que hacen un llamamiento al consumidor a comprar productos de proximidad, así como a las bondades del pescado en estos tiempos de confinamiento.



Bajo el eslogan de “En casa consumo canario”, la Consejería de Pesca de Canarias ha dispuesto un fondo de 5,6 millones destinados a ayudas directas para pescadores y empresarios acuícolas orientado a la búsqueda de nuevos canales de comercialización y campañas que fomenten el consumo de pescado local.

La Consellería do Mar de Galicia ponía en marcha una campaña bajo el lema ‘Merca produto fresco do mar. Estamos no mesmo barco’ que pretende reconocer

al mismo tiempo el importante esfuerzo que está haciendo el sector extractivo en el escenario actual para surtir de proteína de alto valor biológico, especialmente durante el confinamiento.

En La Marina de Valencia se reivindica el trabajo de los profesionales a través de la campaña #ACasaPeixFresc, donde se ofrecen recetas de diferentes pescados y consejos nutricionales. Una iniciativa similar la protagoniza AZTI en Euskadi, que ha elaborado un documento con pautas sobre cómo planificar, hacer la

compra y conservar el pescado y otros productos, para minimizar riesgos de contagio.

Y en la comunidad valenciana se ha puesto en marcha la campaña ‘Aquestes Mans Seguiran’ con el objetivo de agradecer la labor esencial de los pescadores y otros trabajadores del sector primario que se esfuerzan día a día por garantizar el abastecimiento.

El Ayuntamiento de Gandía se ha sumado a la llamada de socorro realizada por los pescadores del Grau y realizó una petición dirigida a todos los ciudadanos para que sigan consumiendo pescado fresco. Todo con el objetivo de no hundir los precios y permitir que los pescadores puedan seguir trabajando.

La Junta de Andalucía activaba una campaña en redes sociales bajo el lema #ConsumeAndalucía que se suma a otra denominada ‘Héroes invisibles en la pesca’, recordando que aunque gran parte de la flota mediterránea ha tenido que amarrar por motivos de seguridad, hay otra que sigue faenando para llevar a puerto los mejores productos del mar y garantizar el abastecimiento. ■

Ampliación de especies

La Junta de Andalucía ha incorporado dos nuevas especies al listado de ejemplares que se pueden capturar y comercializar en las zonas de producción de moluscos bivalvos y otros invertebrados de las provincias de Huelva y Málaga.

La autorización permite poder mariscar longueirón en Huelva y erizo de mar en Málaga. Además se han actualizado los límites geográficos de las cuatro zonas de producción ubicadas en ambas provincias y reducido algunos puntos de exclusión donde no estaba permitido faenar por cuestiones sanitarias.

La Junta realiza una adaptación anual en base a las conclusiones de las evaluaciones sanitarias realizadas por el propio Gobierno andaluz para proceder a la declaración, modificación y eliminación de las zonas de producción de moluscos bivalvos, y atendiendo a la información existente sobre los bancos naturales o las previsiones de actividad acuícola y

extractiva para incluir o eliminar especies en las mismas.

También se tienen en cuenta los datos microbiológicos que llevan a una triple clasificación de tal manera que hay moluscos aptos para el consumo directo, otros deben someterse a un proceso de depuración y unos terceros a un proceso de transformación. Este año, Andalucía contempla un total de 35 zonas de producción de moluscos bivalvos y otros invertebrados marinos.

Por otro lado, la Junta ha procedido al cierre del caladero mediterráneo de la chirla hasta el 30 de junio y de la coquina para el litoral Atlántico de Andalucía hasta el 14 de junio. ■



BREVES

Costera de la Xarda

La situación de pandemia mundial propició el retraso de la costera de la xarda en algunas zonas. En abril comenzó el reparto de las cuotas adicionales provenientes de los intercambios entre especies con otros países de la Unión Europea (swaps) que han incrementado la capacidad pesquera de la caballa un 71% respecto al total asignado en 2019. El Gobierno de España ha logrado de los intercambios entre especies con otros países europeos 1.700.000 kilos más.

Ante la caída de precios en lonja, la mayoría de los armadores decidieron rebajar el tope diario de capturas, aunque la flota de bajura de Euskadi optó por rematar su cuota ante el desplome del precio de la anchoa.

Galicia tiene 4.000 embarcaciones dedicadas a la xarda y el 17% de la cuota, Asturias 150 embarcaciones y el 14%. Euskadi, con 160 barcos, recibe una cuota del 42% por lo que entre las cofradías también se propician los intercambios.

Proyecto SUREFISH

El proyecto SUREFISH liderado por un consorcio de 13 socios de 5 países mediterráneos investigará nuevas tecnologías que permitan reducir el fraude en el pescado a través de una mejora de la trazabilidad mediante el empleo de soluciones tecnológicas como el blockchain, el etiquetado y el embalaje inteligente, la armonización y validación de métodos analíticos y sensoriales y la creación de una red transnacional de laboratorios.

La parte española del proyecto estará representada por ANFACO-CECOPESCA, el Centro Nacional de Tecnología y Seguridad Alimentaria (CNTA), el Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística (ITENE), y la empresa de Instrumentación Geotécnica y Estructural INGE.

El proyecto tiene una duración de tres años y concluirá con una prueba final en cada país, Túnez, con anchoas frescas y marinadas; Egipto, con filetes de tilapia; Líbano, con meros frescos; y España, con atún rojo.

BREVES

Donaciones

Solo una pequeña muestra de las donaciones de empresas del sector pesquero durante la pandemia.

El Grupo Ricardo Fuentes ha entregado 32 toneladas de pescado; Pescanova distribuye productos del mar a comedores sociales, colectivos necesitados y al Hospital de campaña de IFEMA. Balfegó ha llevado 2.000 kilos de atún rojo a hospitales, residencias de ancianos y comedores sociales. Congelados Aliss ha donado a comedores sociales de Málaga 600 kilos de pescado congelado. Pescados Rubén (Lugo) dona todo tipo de productos del mar, hasta 270 kg quincenalmente, a las familias necesitadas. Armadores de A Coruña han aumentado sus habituales donaciones de pescado a los centros sociales, la última entrega fueron 600 kg de bacaladillas. La Lonja de Cádiz está donando semanalmente 150kg de pescado al Centro Tartessos de atención a inmigrantes. La Cofradía de Punta Umbría dona 120 kg de pescado a Cáritas y en Burela los armadores entregan 90 cajas de pescado diarias al Banco de Alimentos.

Supresión de ayudas

La Organización Mundial de Comercio (OMC) estudia suprimir las ayudas a los países que practiquen pesca ilegal, pesca en poblaciones sobreexplotadas o sobrepesca, proporcionando un trato especial y diferenciado para los países en vías de desarrollo. La reunión, prevista para el 15 de marzo en Colombia, donde se iba a discutir un primer borrador y las propuestas de las delegaciones ha sido pospuesta con motivo de la pandemia.

Premiado el Puerto de Valencia

La Red Mundial de Ciudades Portuarias (AIVP), en su búsqueda de modelos de buenas prácticas portuarias para afrontar la emergencia sanitaria derivada del COVID-19, ha reconocido dos iniciativas puestas en marcha por Valenciaport. En concreto, ha valorado positivamente el



GALICIA

Ayudas a las mariscadoras

El 17 de abril la Unión Europea aprobó una modificación del FEMP para incluir una compensación económica por pérdida de ingresos en la acuicultura, mariscadoras a pié, industria procesadora y la situación especial de la pesca en Islas Canarias por su condición de zona ultraperiférica.

A partir de ahora, estos profesionales contarán como posibles beneficiarios de las ayudas por paradas temporales provocadas por el COVID19 o de las compensaciones por las pérdidas económicas que esta situación genere. El reglamento incluye ahora la compensación económica por reducción de las ventas o por los costes adicionales provocados por el almacenamiento de stocks en las empresas productoras.

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación Luis Planas ha mostrado su satisfacción por la rapidez con la que en esta ocasión Bruselas ha respondido a las demandas del sector, y también por

el hecho de que se hayan aceptado la mayoría de las propuestas de la delegación española.

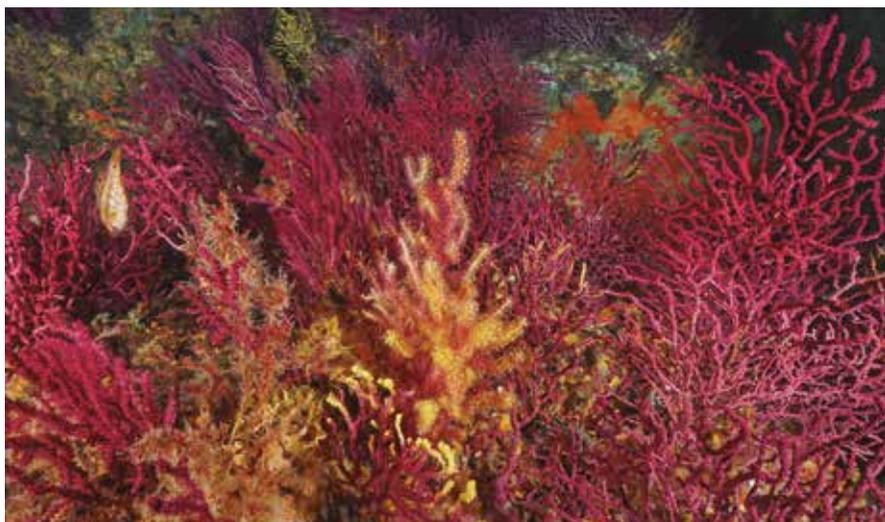
Las condiciones para financiar los ceses de actividad de pescadores y mariscadores se flexibilizan y amplían incluso a aquellas empresas que ya han obtenido ayudas.

La demanda de marisco ha caído en picado desde la declaración del estado de alarma, por lo que la mayoría de profesionales ha optado por no salir a recolectar y sus diferentes asociaciones piden al Gobierno que declare el cierre obligatorio de su actividad para poder acogerse a la prestación por cese de actividad extraordinario. ■



Prohibida la pesca de coral rojo

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha prohibido la extracción de coral rojo en España hasta el 10 de abril de 2022 sin descartar una prórroga de la medida por dos años más, según los informes que se realicen en este periodo.



Como en todas las ocasiones en que se prohíbe de forma taxativa una actividad, surge la diversidad de opiniones, mientras que algunas asociaciones ecologistas denuncian que se protege poco desde las administraciones a esta especie en vías de extinción y reclaman una prohibición total de su extracción, los profesionales de la pesca ponen en duda los informes científicos y argumentan que ningún país actualmente tiene prohibida la extracción de coral rojo.

Se estima que tan solo 25 familias viven de la pesca de coral rojo en todo el territorio nacional y sienten que el oficio está abo-

cado a la desaparición. Hasta ahora, las zonas autorizadas para la extracción están en Cataluña, Baleares, Cádiz y Almería, siendo la provincia de Girona la que aporta la mitad de las ventas de coral rojo en España.

Las Cofradías de Pesca de Cataluña después de decidir el amarre de la flota tras la declaración del estado de alarma retornaron a la faena de manera escalonada tras la Semana Santa. A finales de abril el 80% de la flota había vuelto a faenar. Tan solo el 15% del pescado que se consume en Cataluña procede de la flota local, el resto en su mayoría se adquiere en lonjas del Cantábrico o Atlántico. ■

BREVES

anuncio realizado por la APV de agilización de pago a proveedores para facilitar la liquidez y contribuir a paliar los efectos económicos que está provocando la pandemia y la campaña #AlPieDelCañon.

ERTE en Barreras

El astillero vigués Hijos de J. Barreras ha planteado al comité de empresa la necesidad de aplicar un expediente de regulación temporal de empleo durante el segundo trimestre del año por el cierre de la actividad económica causado por el COVID19. En un principio se prevé que toda la plantilla, compuesta por 200 trabajadores, se vea afectada. Llave sobre mojado, la empresa ya se encontraba en una situación complicada: sin actividad desde hace casi medio año, sin equipo directivo y con disputas entre sus principales accionistas.

Mantenimiento en puertos

Marina Mercante aclara que las tareas de mantenimiento, reparación y construcción de embarcaciones de recreo, y realización de traslados y pruebas de mar están permitidas a profesionales durante el estado de alarma.

Siempre con el estricto cumplimiento de las exigencias de higiene en los centros de trabajo, que seguirán sin abrir al público, y bajo los parámetros exigidos.

Las tareas permitidas deberán realizarlas profesionales y empresas dedicadas a estas actividades, y en ningún caso los propietarios de la embarcaciones, que no pueden acceder a las instalaciones náutico-deportivas.

Congelar el atún

La almadraba de Barbate ya está preparada para la campaña del atún rojo, los primeros ejemplares pueden llegar al Estrecho a primeros de mayo. Además de las medidas de protección de los trabajadores, se maneja como alternativa el almacenamiento de los atunes ultracongelados en barcos factoría si no pueden finalmente descargarse en el puerto para evitar perder el ejemplar.

Hace 50 años...



X SESIÓN DEL CONSEJO GENERAL DE PESCA DEL MEDITERRÁNEO

D. Miguel Oliver Massutí, nuevo presidente del CGPM



ción, cooperación internacional, polución marina y sus efectos sobre los recursos marinos y la pesca, promoción y coordinación de programas de las Naciones Unidas para el desarrollo y actividades multilaterales en el Mediterráneo.

La delegación española tuvo continuas intervenciones sobre todos los puntos del orden del día, principalmente al tratarse los temas de pesca en aguas profundas, ordenación pesquera y cultivos costeros. Los trabajos de las reuniones de Castellón, en la pasada primavera, para una ordenación de la Pesca en el Mediterráneo, cuya segunda fase se ha celebrado recientemente, produjeron una acusada impresión y provocaron un general interés para llegar a una medida general y conjunta para todo el Mediterráneo.

Al cesar como presidente del Consejo don Raffaele Cusmal, que ostentaba la presidencia desde 1965, fue elegido para dicho cargo, por unanimidad, don Miguel Oliver Massutí, Delegado español, jefe del Departamento de Biología Marina del Instituto Español de Oceanografía.

Luis Millán
De la Delegación española

El antiguo palacio del Ministerio de Colonias en Roma, sede de la FAO, albergó a las delegaciones de los países mediterráneos que asistieron a las reuniones de la X Sesión del Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM). Bajo la presidencia del director general de Pesquerías de la FAO, Mr. Roy I. Jackson, y el señor presidente del CGPM, don Raffae-

le Cusmal, se reunieron las delegaciones de Bulgaria, Chipre, España, Francia, Grecia, Israel, Italia, Libia, Malta, Marruecos, Mónaco, Túnez, Tuquía y Yugoslavia.. (..) El orden del día, entre otros puntos importantes, se refería a las actividades de los Grupos de Trabajo, resultados de los estudios CGPM/CIESM sobre los recursos del fondo del Mediterráneo y su explota-

I Reunión de Asistentes Sociales del Intituto Social de la Marina



En la sede del Instituto Social de la Marina, en Madrid, se ha celebrado la primera reunión de Asistentes Sociales del organismo. Por espacio de quince días han mantenido un amplio cambio de impresiones acerca de su labor, con el fin de programar -utilizando las experiencias que han tenido en cada re-

gión en la que trabajan- una acción más directa y eficaz, cerca de los trabajadores del mar y sus familiares. Durante las jornadas de la reunión, las asistentes sociales escucharon charlas sobre promoción social y seguridad social, a cargo de personal especializado del Instituto Social de la Marina.

Construcción de dos atuneros congeladores

Los dos mayores atuneros congeladores del mundo serán lanzados al agua en mayo y agosto próximos; el primero, en Astilleros Marítima de Axpe, en Bilbao, y el segundo en Marítima de Musel de Gi-

jón, cuyas sociedades están actualmente asociadas y trabajan conjuntamente. Dichas embarcaciones están siendo construidas por encargo de la empresa armadora Pesquera Nacional de El Salvador.

Vivero y Cillero, unidas por una vía litoral

Recientemente han sido adjudicadas en 20.600.000 pesetas las obras de construcción de una carretera que, partiendo de la avenida Galcerán, en Vivero, se dirige hacia Cillero, siguiendo un trazado lo más recto posible y finalizando en el lugar en el que está emplazada su Cofradía de Pescadores.

Las consecuencias de esta obra serán extraordinarias para el porvenir económico de la ría de Vivero. Por un lado, esta ciudad desplaza sus actividades marítimas y comerciales a una zona más amplia, como es la que resultará de los terrenos ganados al mar en una superficie de 2,5 hectáreas, descongestionando su centro de Cillero libera su saturado casco urbano con una superficie adicional de 6 hectáreas. La ría de Vivero tendrá un magnífico puerto en Cillero y esta villa verá aproximarse a Vivero de la que quedará separada, cuando se construya la nueva vía, tan sólo por 1.700 metros, un 45 por 100 menos de distancia que en la actualidad.

Dicha vía tendrá un ancho de calzada de nueve metros. Con aceras o andenes, exterior e interior con las obras auxiliares necesarias para recogida de aguas pluviales, alcantarillado y pontones para el desagüe de vaguadas y el debido tendido eléctrico para su alumbrado.

Ramón González

Sanidad Marítima

Fatiga visual

La aparición de las nuevas tecnologías tales como ordenadores, teléfonos móviles o tablets, ha traído no solo un gran avance en el acceso a la información sino también unos efectos colaterales que se creían más propios de personas mayores, entre ellos está la fatiga visual. El hecho de que el confinamiento decretado por la pandemia mundial por el Covid19 haya obligado a la mayoría de las personas, cuyo tipo de empleo así lo permite, a teletrabajar ha incrementado el número de horas que pasamos frente a las pantallas, este artículo tiene como objetivo explicar cómo se manifiesta este tipo de cansancio ocular y como paliar sus síntomas.



La fatiga visual se manifiesta tras un uso continuado de los ojos en una actividad que requiere una gran atención, ya sea una lectura sobre papel o pantalla de ordenador, un trabajo donde se requiera gran minuciosidad o una conducción prolongada al volante de un coche. Este artículo se centra en el uso de pantallas, ya que a nivel laboral, la exposición a los monitores se ha generalizado convir-

tiéndose en algo tan común que nos costaría entender su ausencia. Lo vemos ya tanto en oficinas como en cualquier medio de transporte, y también en la mayoría de las embarcaciones.

Los barcos de medio y gran calado, comunmente están dotados de sistemas de control informatizados, con una hilera de grandes pantallas que aportan una gran variedad de

información que te hace estar pendiente de ellas durante largas jornadas en diferentes condiciones ambientales.

SÍNTOMAS

Hay síntomas que nos resultan bastante comunes como el picor de ojos, dolor de cabeza, disminución de la capacidad de concentración o pesadez en los parpados. Sin embargo hay otros que aun siendo más desconocidos no son menos importantes, es más, pueden generarnos cierta situación de alarma ya que podríamos, en un primer momento, no asociarlos a un sobre esfuerzo ocular, como pueden ser la hipersensibilidad a la luz, visión borrosa o doble, ojo seco (que curiosamente se puede manifestar con un lagrimeo constante o excesivo) y por último, dolor ocular.

No hace falta mencionar, que en el caso de que aparecieran

algunos de estos síntomas menos habituales sería necesario que se visitase al oftalmólogo para descartar cualquier otra enfermedad subyacente.

La Asociación Americana de Optometría hace referencia a lo que denomina fatiga visual digital que surge tras el uso excesivo de las pantallas digitales, añadiendo una explicación del origen y sintomatología.

- La reducción del parpadeo mientras estamos trabajando frente a la pantalla de un ordenador, provoca una disminución de la secreción lagrimal y por tanto un incremento de la sequedad de la superficie ocular.
- El uso inapropiado de estos dispositivos ya sea por la distancia a la que nos situamos, el brillo y el contraste. Son herramientas que emiten luz dirigida a nuestros ojos y que hay factores como el tamaño de la pantalla, la luz ambiental y la

intensidad lumínica que emiten estos aparatos que condicionarán la aparición de una amplia gama de síntomas.

- Un lugar de trabajo caracterizado por su sequedad ambiental producido por aparatos de aire acondicionado que reducen el nivel de humedad del aire tanto en verano como en invierno.
- Una enfermedad ocular no diagnosticada o tratada adecuadamente también puede estar en el origen de la fatiga visual digital.

RECOMENDACIONES

- La primera y más importante de todas las recomendaciones es el descanso. La Asociación Americana de Optometría, además de otras, aconsejan utilizar una técnica que ellos mismos llaman 20-20-20. Es decir, dirigir la mirada cada 20 minutos a un objeto que esté a 20 pies (seis metros de distancia) durante 20 segundos.

- Acordarse de parpadear más a menudo mientras estamos frente a una de estas pantallas. Se sabe que reducimos a la mitad e incluso a un tercio nuestro parpadeo mientras estamos usándolas.

- Usar lágrimas artificiales que nos ayuden a humidificar nuestra superficie ocular.

- Ajustar el brillo, contraste y luminosidad de estos artículos digitales así como la luz de la habitación donde trabajamos.

- En el caso de que usemos aires acondicionados, ajustarlos tanto en invierno como en verano, de manera que no reseque el aire e incremente el riesgo de padecer sequedad ocular.

El cuidado de nuestros ojos se convierte en factor determinante para nuestra salud y más aún cuando las exigencias laborales aumentan, ya que de lo contrario no solo disminuirá nuestro rendimiento en el trabajo, sino también nuestra calidad de vida.

Es por ello que se aconseja las revisiones periódicas al oftalmólogo de referencia, sobre todo cuando dedicamos más de la mitad de nuestra jornada laboral a una actividad que implique el uso de estas tecnologías. ■

FRANCISCO JAVIER RODRÍGUEZ GÓMEZ
ENFERMERO DE SANIDAD MARÍTIMA
ISM DE BÁRBATE (CÁDIZ)



Nueva moratoria para los certificados

Con esta nueva ampliación de plazos, el Instituto Social de la Marina trata de actualizar y consolidar las medidas que ya se tomaron al inicio del estado de alarma para garantizar la operatividad, tanto a nivel nacional como internacional del sector y así evitar perjuicios a trabajadores y empresas del sector marítimo pesquero, considerado servicio esencial.



Desde el 21 de abril, se prorrogan los certificados de formación sanitaria específica por seis meses desde su fecha de caducidad, al igual que los certificados de revisión de los botiquines a bordo, inclusive aquellos que ya se hubieran prorrogado con anterioridad a la declaración del estado de alarma.

Los armadores de las embarcaciones que no pudieran acogerse a la ampliación mencionada podrán solicitar la certificación de revisión a través del Registro Electrónico de la sede de la Seguridad Social.

También se prorrogan por el mismo tiempo los certificados médicos de aptitud para el embarque marítimo

y las Capitanías Marítimas eximirán temporalmente de la exigencia de disponer del certificado médico de aptitud para el embarque a los nuevos trabajadores del sector. A efectos del enrole se tendrá en cuenta la calificación de aptitud laboral otorgada en el último reconocimiento médico de embarque marítimo efectuado al interesado. ■

Eventos aplazados

La pandemia de coronavirus ha provocado la cancelación de múltiples eventos en todo el mundo importantes para el sector marítimo. En España se estima que solo hasta finales de junio se han cancelado más de 190 ferias y 270 congresos. Se ha pospuesto la celebración de Alimentaria y Salón Gourmets. También el SIL anunció que se posponía su celebración hasta septiembre. Así como la 4ª edición del eDelivery Barcelona Expo & Congress. Una vez cancelada la

Seafood Expo Global de Bruselas, su organización adelantó que será Barcelona la ciudad que acoga el evento en abril de 2021. Además ha sido aplazada sin fecha la Conferencia de los Océanos de la ONU que se iba a celebrar en Lisboa a primeros de junio. El Congreso Mundial de la Naturaleza de Marsella, donde se debatiría el stock de atún rojo, se pospone a enero de 2021; la ciudad china de Kuming también ha pospuesto sin fecha la reunión sobre el Convenio Mundial sobre Biodiversidad. ■

Llegan los test

El Gobierno Vasco realizará test PCR a los más de 1.600 arrantzales que prevén embarcarse en las próximas semanas en las diversas campañas de altura y bajura que se llevarán a cabo en distintas zonas de pesca. Con la medida se pretende garantizar la seguridad de los pescadores ante la dificultad de aplicar las medidas preventivas de distanciamiento. Por otro lado, Orpagu realizará a las tripulaciones test serológicos y RT-PCR con el objetivo de evitar que vuelva a darse un contagio en altamar. ■

CENTROS NACIONALES DE FORMACIÓN MARÍTIMA

ISLA CRISTINA

AV. Federico Silva Muñoz s/n · ISLA CRISTINA (HUELVA)



BAMIO

C/ O Salgueiral. 43 - Bamio
VILAGARCÍA DE AROUSA (PONTEVEDRA)



MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*



tus trámites

a cualquier hora, en cualquier lugar



idesde
tu móvil!

↓ Descárgate la app...

 "Seg-Social Seguridad Social"



idesde
tu ordenador!

Accede al *Registro Electrónico*
de la Seguridad Social



idesde
tu tablet!

así
de fácil

tú
decides

<https://sede.seg-social.gob.es>



¡Identificate con Cl@ve Permanente!



MINISTERIO
DE EMPLEO,
FORMACIÓN PROFESIONAL
Y SEGURIDAD SOCIAL

MINISTERIO DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

