

Mar

A row of white and blue motorboats docked at a pier on a body of water. The boats are lined up, and the water is calm with some ripples. The boats have blue accents and railings. The scene is bright and clear.

Nº 602
MAYO 2020

**Novedades
en el GMDSS**

**Medidas
de gestión
del Mediterráneo**

***Cofbluegrowth y
Pescsost, apuestas
por la economía azul***

Durante la pandemia

Esfuerzo asistencial del ISM




FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR







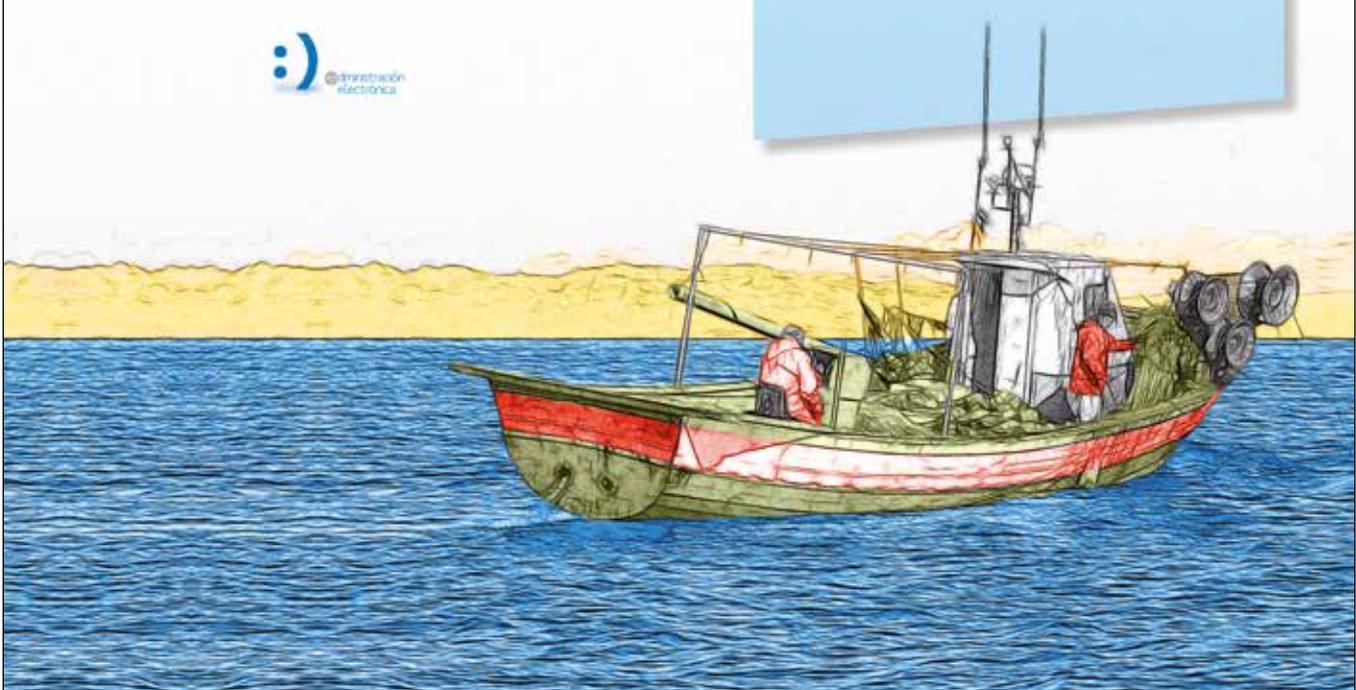



932 21 03 80 | escolaport.com | Barcelona




LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)











Amaina la tormenta

A costumbrándose al uso obligatorio de las mascarillas, la gente de mar y en general todo el sector marítimo pesquero, va regresando tímidamente a la normalidad.

En el comercio marítimo con la incertidumbre de cómo reaccionará el tráfico portuario en los próximos meses después de que, aunque no con tanta virulencia como en otros sectores, haya encajado retrocesos cercanos al 5%.

Mientras tanto, la pesca vive con optimismo la reapertura del canal HORECA y los últimos datos sobre consumo de pescado en los hogares, un 20% más que al comienzo de la crisis sanitaria. Cierta alivio al que también contribuye la ampliación del período para acogerse a los expedientes temporales de regulación de empleo (ERTE) más allá del estado de alarma, de momento, hasta el 30 de junio.

Poco a poco, las aguas vuelven a su cauce. Siguen escaseando los test serológicos de detección del Covid-19, tan necesarios para realizar los relevos de algunas flotas, aunque ya se han llevado a cabo las primeras pruebas entre las tripulaciones que faenan en el Índico. Quedan

cuestiones por resolver, pero la colaboración entre Administración y sector es fluida y eso ayuda.

Dificultades que vuelven a poner sobre la mesa el problema de la escasez de vocaciones y la falta de profesionales dispuestos a embarcar, aunque aún está por ver, como sucedió con la crisis de 2008, que no se produzca la vuelta de muchos trabajadores al sector.

En definitiva, poco a poco, vamos viendo la luz. La crisis sanitaria se va atenuando y dejando paso a otros asuntos, en este tiempo solapados, pero de gran trascendencia para el sector. Cuestiones aparcadas, pero que no han dejado de estar ahí. La negociación de las condiciones en que el Reino Unido abandonará la Unión Europea, cuyo plazo expira a finales de junio y que tanto va a afectar al sector pesquero comunitario, en general, y al español, en particular, están en juego.

Avanzamos en una nueva etapa cargada de incertidumbre en la que, sin perder de vista la pandemia, tenemos que trabajar juntos para construir lo que en definitiva va a ser la “nueva normalidad”. Del compromiso de todos depende el tiempo que tardemos. ■



Especies exóticas invasoras

Editor: Juan Junoy

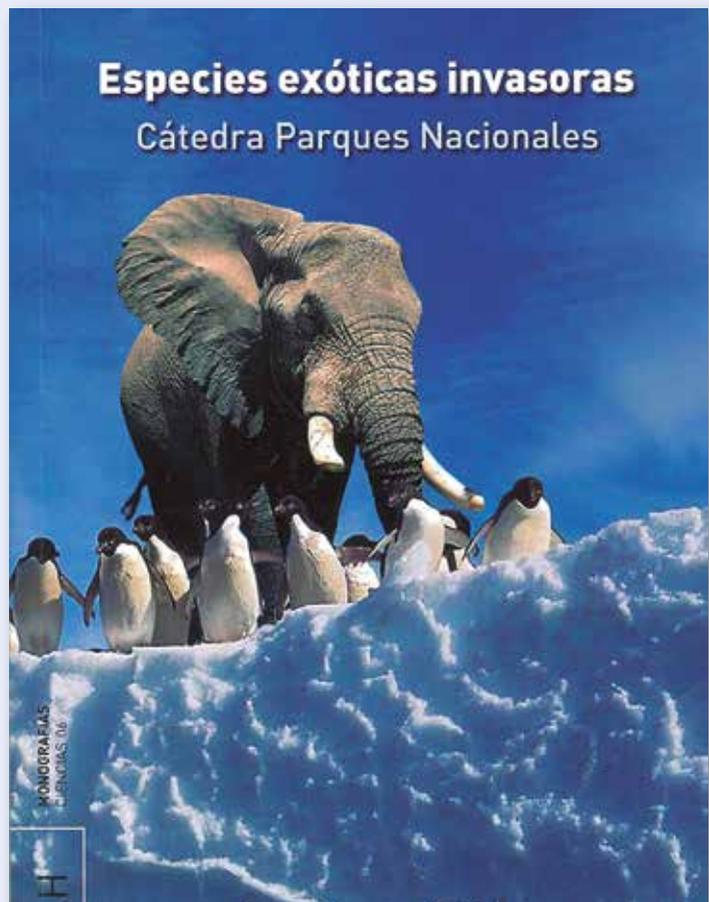
Editorial: UAH

Con la imagen de un elefante africano rodeado de pingüinos en la Antártida el editor del libro y catedrático de Biología Marina Juan Junoy quiere llamar la atención sobre las especies que fuera de su lugar de origen están causando verdaderos estragos en todo el planeta. Actualmente España tiene catalogadas 185 especies invasoras de las que 24 son marinas. Siendo las algas las que ocupan el primer lugar, seguido de crustáceos, moluscos, anélidos y peces.

Además de la reducción de biodiversidad, las especies invasoras modifican la estructura de las comunidades y las redes tróficas lo que supone un perjuicio económico para los profesionales de la pesca porque reducen las pesquerías o pueden dañar las embarcaciones.

En el libro se analizan las especies marinas invasoras del Mediterráneo, considerado dentro de las costas europeas como el que reúne un mayor número de especies introducidas, unas 800 entre peces, poliquetos, moluscos y algas.

También se dedica un capítulo al fenómeno en las costas gallegas analizando el caso de la corvina punteada, una especie invasora procedente de costas cálidas de EEUU, un pez muy voraz que alcanza los 9 kg de peso y que a día de hoy es el único en el catálogo de peces invasores.



En el libro se analizan las especies marinas invasoras del Mediterráneo, el que reúne un mayor número de especies introducidas

También se resalta el papel de los puertos deportivos como medios principales de introducción de especies foráneas, se calcula que cerca del 80%.

Como principales conclusiones figura la importancia de la prevención como el mecanismo más eficaz de lucha contra las especies invasoras. Además se hace hincapié en la necesidad de elaborar una estrategia para todo el país que esté centralizada por un Observatorio Nacional. El libro tiene un coste de 20€ y se puede adquirir en todas las librerías. ■

Mar

En este número

Nº 602 MAYO 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

GESTIÓN DEL ESFUERZO PESQUERO.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha dado luz verde a la Orden con la que se pone en práctica el Plan Pruririal de Gestión del Mediterráneo en nuestro país. Un conjunto de medidas para la regulación del esfuerzo pesquero y el establecimiento de vedas, con las que se quiere mejorar el estado de las especies demersales que habitan en estas aguas.

- 10 Pesca: Propuesta de Reglamento e informe anual de la Agencia de Control
- 14 Análisis de los TACs en relación al Rendimiento Máximo Sostenible (RMS)
- 16 *Cofbluegrowth* y *Pescsost*, dos apuestas por la economía azul
- 20 Cambios relevantes en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS)
- 24 Continúa el bloqueo del Convenio de la estiba, cuestionado por la CNMC
- 28 A la espera de una solución para el buque español abandonado en Filipinas
- 32 Balance de gestión de los productores acuícolas españoles (APROMAR)
- 36 "Crianza de nuestros mares", sello de acuicultura marina cada vez más conocido
- 40 Prestaciones y servicios gestionados por el ISM para afectados por el Covid-19
- 44 Nueva herramienta para solucionar dudas y realizar trámites en la Seguridad Social
- 46 Protección al empleo en tiempos del coronavirus
- 48 Estructura del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones
- 50 Aprobado el Ingreso Mínimo Vital para familias vulnerables
- 54 Historia naval: el "Sendeja"
- 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.

PLAN PARA EL MEDITERRÁNEO

Últimos flecos



Las Cofradías estiman que unos 600 barcos y sus tripulaciones están afectadas por el Plan

La Orden Ministerial, en la que se establece el plan de gestión nacional para recuperar las especies demersales en el Mediterráneo, ve la luz después de varios meses de trabajo conjunto de la Administración pesquera con científicos y sector. La norma responde a la puesta en práctica del Reglamento aprobado por Bruselas en enero, aunque deja por determinar algunas limitaciones espacio temporales que aún se analizan detalladamente con los institutos científicos y el sector para ser presentadas ante la Comisión.

El paquete de medidas que contempla el Plan Plurianual de Gestión del Mediterráneo, aprobado a primeros de año por la Unión Europea (UE), persigue proteger las especies demersales sobreexplotadas en estas aguas y alcanzar el Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) antes de

El sector exige flexibilidad para regular las vedas

2025. Para lograrlo, se apoya en dos tipos de medidas que los Estados implicados deben de plantear: un régimen de gestión de esfuerzo pesquero para el arrastre en el Mediterráneo occidental y el establecimiento de cierres espacio-temporales para las flotas que utilicen artes de arrastre de fondo, anzuelos o enmalles para la captura

de las especies de merluza europea, gamba blanca, cigala, salmonete de fango, gamba roja del Mediterráneo y langostino moruno.

ESFUERZO Y VEDAS

El Reglamento comunitario plantea reducir el esfuerzo pesquero en el Mediterráneo un 40% durante los próximos cinco años, comenzando por este en el que se rebajaba ya un 10%. No parece que la reducción vaya a suponer ningún esfuerzo extra para el sector pesquero español en esta ocasión. El parón al que obligó a muchas embarcaciones la llegada de la pandemia del Covid-19, invita a pensar que es muy probable que los días totales asignados no se lleguen a consumir en su totalidad.

En lo que se refiere a los cierres espacio temporales que permitan la reducción de la captura de juveniles de merluza en un 20%, los resultados arrojados por el reciente informe del Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (STECF, sus siglas en inglés) ha planteado a la Administración española la necesidad de encontrar nuevas alternativas al cumplimiento de lo señalado en el Reglamento comunitario. En concreto, las vedas en las sub zonas geográficas (GSA) I y VI (correspondientes a aguas andaluzas, de parte de la Comunidad Valenciana y de Cataluña) han quedado por concretar en la Orden Ministerial presentada estos días, y se avanza en una propuesta de mejora basada en los análisis del Instituto Español de Oceanografía y el Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), que permitan identificar



Quedan por determinar las vedas de las sub-zonas geográficas I y VI

***Las soluciones
queremos
analizarlas
detalladamente
y aportar la
base científica
que las justifica
para, con todo
ello, hacer la
propuesta a
la Comisión
(A. Villauriz)***

las áreas donde el sector pueda excluir su entrada en determinadas épocas del año para contribuir a la recuperación del stock. “Las soluciones que hemos visto con el sector queremos analizarlas detalladamente y aportar la base científica que las justifica para, con todo ello, hacer la propuesta a la Comisión”, ha explicado la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz.

FLEXIBILIDAD

Si algo ha venido reclamando el sector en estos días, y especialmente desde que la Secretaría General de Pesca les informara del contenido de la Or-

den Ministerial en lo que se refiere a regular las vedas, ha sido flexibilidad.

Después de meses de estudio, alegaciones y conversaciones, el documento de partida planteaba la aplicación, en las dos GSA que quedan pendientes de concretar, la veda a la pesca de arrastre dentro de la isóbeta de 100 metros, durante tres meses continuados al año, lo que en opinión del sector “imposibilitaba de todas formas ejercer la pesquería por la escasa anchura de la plataforma”.

Pedimos que sean lo más flexibles posible y que se apruebe algo favorable, teniendo en cuenta que el artículo que regula esas vedas es un despropósito, resultado de una negociación política y no científica, señala Javier Garat, apoyándose en unas declaraciones de la directora del Comité Científico Técnico (CCETP o STEFC) en el seno de Medac (Consejo Consultivo del Mediterráneo), que así lo apuntaban. En este sentido, el secretario general de Cepesca insiste en que si se quiere

La patronal pesquera insiste en la excepcionalidad del momento y en la difícil situación que atraviesa el sector, especialmente en el Mediterráneo

hacer las cosas bien, hay que modificar ese artículo, recuperando el stock sin machacar al sector.

Además, la patronal pesquera insiste en la excepcionalidad del momento y en la difícil situación que atraviesa el sector, especialmente complicada en el Mediterráneo, donde ha llegado a quedarse amarrada cerca del 75% de la flota y cuyas principales fuentes de ingresos son el turismo y la hostelería, hasta hace pocos días paralizados.

También las Cofradías de Pescadores, desde Cataluña a Andalucía, han pedido la revisión del artículo que, según apuntan, afectará a unas 600 embarcaciones y sus tripulaciones. “Ahora no es momento de tomar medidas a largo plazo” y, en este sentido, el presidente de la Federación Nacional de Pescadores (FNCP), Basilio Otero, ha solicitado “que se aplace la decisión hasta que el estado de alarma haya pasado”.

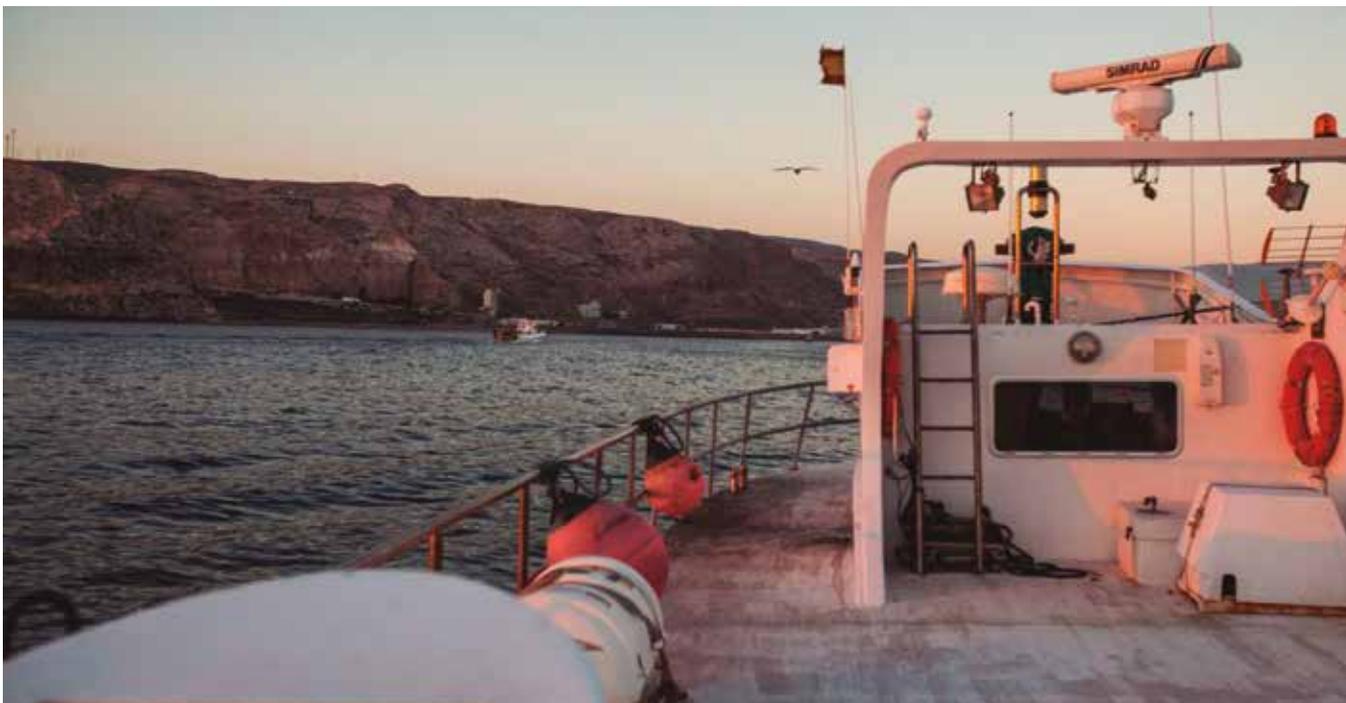
FOMENTO DEL ASOCIACIONISMO

A parte de lo expuesto, la Orden Ministerial contiene otras consideraciones relevantes a tener en cuenta. En concreto, para asignar el esfuerzo pesquero, y partiendo de la base de la importancia del asociacionismo y el arraigo de estructuras de comercialización conjunta que existen a lo largo de la costa mediterránea española, la norma promueve, con la asignación de más esfuerzo pesquero, la gestión conjunta a través de las distintas entidades reconocidas por la Ley, o sea, de organizaciones de productores, cofradías y asociaciones de armadores.



Patricia Romero

La orden ministerial promueve la gestión conjunta



Cerca del 75% de la flota del Mediterráneo tuvo que amarrar con la irrupción del Covid-19

Además, establece el esfuerzo histórico -medido como el máximo de actividad en cualquiera de los años de referencia (2014-2018)- como criterio principal para asignar el esfuerzo pesquero. No obstante, la Orden establece igualmente un mecanismo para asignar un complemento a los buques que hayan realizado vedas o paradas voluntarias acordadas por el sector y que, por tanto, presenten un menor esfuerzo total histórico.

En este sentido se fija un máximo de asignación de 260 días de pesca al año, por buque, en cualquier año del periodo comprendido entre 2014-2018, “al ser esta cifra el resultado de faenar 5 días por semana y doce horas por día en la mar”. Sin embargo, permite que, en circunstancias excepcionales, se autorice un horario mayor para permitir el acceso de los buques a caladeros alejados de la

La Orden establece el esfuerzo histórico como criterio principal para establecer el esfuerzo pesquero

costa, circunstancia que se ha venido modificando y que, según apunta la Orden, conviene ahora generalizar para caladeros situados a más de 24 millas de la costa, así como para la flota de arrastre de Cartagena, por la escasez de la plataforma cercana a dicho puerto, “de modo que se favorezca el uso de las zonas de pesca más alejadas y hacer uso así de la posibilidad que otorga el Reglamento (UE) 2019/1022, repartiendo el peso de la actividad en diversas localizaciones”, señala la norma de pesca.

Además, “con el objetivo de mantener el equilibrio social y territorial de la flota de arrastre en el Mediterráneo durante el desarrollo de este plan” se establece la total restricción de la transmisibilidad de días de pesca, conforme ampara el artículo 28 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. ■

A. MUNGUÍA

REGLAMENTO DE CONTROL PESQUERO

Cinco en cinco

Modificar cinco reglamentos y dejar cinco años al sector para adaptarse a las nuevas medidas son los plazos propuestos en el informe legislativo para la reforma del control pesquero en la UE, presentado por la ponente española ante el Parlamento Europeo, Clara Aguilera. Una propuesta que persigue “garantizar un régimen de control simple, transparente, eficaz” y que coincide en el tiempo con la publicación del informe anual de la Agencia Europea de Pesca, en el que se apunta un récord en las inspecciones, pero también en las infracciones durante 2019.



La entrada en vigor de las nuevas normas de “descartes cero” incrementaron considerablemente las inspecciones

La reforma del Reglamento que las instituciones comunitarias quieren tener preparada a finales de este año persigue acercar al sector a las nuevas tecnologías, de forma que le resulte más fácil dar respuesta a los retos planteados en los últimos años. Retos como la obligación de

El nuevo Reglamento “embarca” a las nuevas tecnologías en los pesqueros

desembarque, la trazabilidad en la cadena alimentaria, los controles a la pesca recreativa y la mejora del intercambio de datos.

En concreto, como recoge el informe de Aguilera, la instalación de cámaras a bordo es una de las propuestas más sólidas de las que se

barajan para controlar que se cumple con la obligación de desembarque y, en esta línea, plantea equipar “un porcentaje mínimo de buques pesqueros, identificados como de alto riesgo de incumplimiento de la obligación de desembarco, para que capturen especies sujetas a la obligación de desembarque”. Eso sí, tal y como apunta en su propuesta, en el caso de la pesca artesanal, los dispositivos deberán ser fáciles de usar y, en ningún caso, podrán suponer un peligro para la seguridad en estas embarcaciones.

En lo que hace referencia a la trazabilidad, la propuesta se orienta hacia la información plena del consumidor, de forma que pueda conocer “todo” sobre el producto que adquiere, además de por la digitalización de los certificados, y por implicar a todos los actores de la cadena de valor. Para la pesca recreativa, propone una mayor participación en la elaboración de los planes de gestión y un control más eficaz de todos los recursos biológicos marinos. En esta línea, desde la Comisión Europea ya se trabaja en el desarrollo de una herramienta informática centrada en mejorar la recogida de datos y el control de capturas que efectúan los practicantes de pesca recreativa en el mar. La lubina es la primera especie con la que se está ensayando esta técnica.

Para limitar en lo posible la pesca ilegal, el nuevo Reglamento prevé la posibilidad de establecer salvaguardia a los productos pesqueros comunitarios, siempre que se identifiquen problemas de este tipo en el



“Sicaptor” es un sistema electrónico de documentación de la captura del CFIC

La instalación de cámaras a bordo es la propuesta más sólida para controlar que se cumple con la obligación de desembarque

marco de los acuerdos pesqueros con terceros países.

MÁS INSPECCIONES

En paralelo al desarrollo de este debate en el seno del Parlamento Europeo, la Agencia Europea ha hecho público su último informe anual, en el que, además de apuntar a un incremento de la actividad inspectora en aguas de la Unión el año pasado, señala el considerable incremento de las infracciones por parte de la flota –un 108% más que en 2018–.

Un incremento que, tal y como explica el informe, se debe, en parte a la ampliación de los programas de control e inspección establecidos por la



El nuevo Reglamento plantea más control sobre la pesca recreativa

Comisión el año pasado. De hecho, se realizaron 32.381 inspecciones, un 20,3% que en 2018, en las que se detectaron 1.487 presuntas infracciones, más del doble que el año anterior, cuando se registraron 714 casos.

Y es que, el trabajo de los inspectores ya había experimentado un importante crecimiento en 2018. La entrada en vigor de las nuevas normas de descartes cero de la Comisión elevaron las intervenciones hasta las 5.400. Partiendo, en cierta forma, de estos datos y coincidiendo con lo expuesto en el seno del Parlamento, la Agencia (EFCA, según sus siglas en inglés) apuesta también por la instalación de cámaras a bordo, como medio eficaz para el control de la normativa que limita los descartes. De hecho, desde el segundo semestre de 2019, esta institución, con sede en Vigo, viene trabajando en el desarrollo de un proyecto piloto de sistema de monitoreo electrónico. Junto a ello, la agencia ha iniciado también un ejercicio de evaluación del cumplimiento

La EFCA trabaja en África con el Proyecto “Pescao” para favorecer la gestión sostenible y la seguridad alimentaria

de la norma de descartes para ciertas pesquerías en el Mar del Norte (caballa, bacalao, solla y lenguado) y en aguas noroccidentales (eglefino, merluza y merlán).

En 2018, esta Agencia concluyó las directrices para la gestión de riesgo y los indicadores de cumplimiento de la obligación de desembarco y señaló como los riesgos más frecuentes de incumplimiento la falta de registro de las capturas y las artes ilegales.

STOP PESCA ILEGAL

En su compromiso en la lucha contra la pesca ilegal, la Agencia amplió también el año pasado, su colaboración con Europol y Eurojust y mantuvo actividades de cooperación en materia de control y lucha contra la pesca ilegal no declarada y no reglamentada con otros países, a la vez que ha seguido colaborando con la Guardia Costera Europea, la Agencia de Seguridad Marítima (EMSA) y la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex).

En el ámbito de la cooperación, EFCA está desarrollando el proyecto “Pescao”, en el que se trabaja para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el oeste de África. Un programa que tiene por objetivo favorecer la gestión sostenible de las pesquerías y la reducción de la inseguridad alimentaria en la región, lo que sin duda es otro de los frentes que contra la pesca ilegal tiene abierta la Agencia Europea de Control de la Pesca. ■

A. MUNGUÍA

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.

SEGÚN UN ANÁLISIS DE VARIAS ORGANIZACIONES

TACs sobreestimados

Como viene haciendo en los últimos cinco años, la Fundación ENT, en colaboración con Ecologistas en Acción y Sciaena han hecho público un análisis “TAC a TAC” en relación al Rendimiento Máximo Sostenible, en el que afirman que la Comisión, en la lista publicada este año, ha sobreestimado sus cálculos en un 29%. Es decir, que solo 44 TAC, de los 62 incluidos en esa relación de especies, pueden considerarse realmente en línea con el RMS.



Bióloga a bordo

El análisis realizado por estas organizaciones plantea una serie de inquietudes con respecto a la metodología utilizada por la Comisión a la hora de elaborar la lista que publica tras el Consejo de Ministros de Pesca de diciembre y en la que se informa sobre qué poblaciones capturadas en el Atlántico nororiental,

El 38% de los stocks en el Atlántico nororiental sufren sobrepesca

el Mar del Norte y el Mar Báltico se consideran en línea con el Rendimiento Máximo Sostenible (RMS).

En opinión de la Fundación ENT, se trata de una información esencial que contiene incoherencias significativas que hacen imposible evaluar el progreso real hacia el logro del objetivo del RMS. Según consideran estas organizaciones, la Comisión ha sobrestimado sus límites de pesca en comparación al RMS por varias razones. Entre ellas, porque incluyó en su lista varios límites de pesca para los cuales los Ministros de Pesca acordaron establecer su TAC por encima del criterio científico sobre el RMS; por encima del criterio de precaución o; entre otros, por encima del consejo científico de cero capturas. Razones a las que añaden que varios de estos límites tienen consejos parciales o nulos sobre el RMS y que hay algunas poblaciones o Unidades Funcionales que no están definidas por el CIEM, es decir, por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar. En total, este informe compa-

rativo considera que 18 de los TACs deben de ser eliminados de esta lista por no encontrarse en RMS.

Lo que resulta más desalentador del análisis, según sus autores, es que esta disminución en el número de límites de pesca establecidos, en línea con el RMS, es *una tendencia preocupante que demuestra que el progreso hacia la erradicación de la sobrepesca se ha revertido en los últimos dos años.*

ESTADO DE LOS STOCKS

Algo más esperanzador es el informe publicado por el Comité Científico y Técnico de la Pesca, relativo a 2018, sobre el estado general de los “stocks” o poblaciones en el Atlántico Nororiental. El estudio, referido al período 2003-2018, apunta a que, a pesar de que la situación no está en el Rendimiento Máximo Sostenible de todas las especies, como se persigue en la Política Pesquera Común (PPC), sí se confirma que la proporción de stocks sobreexplotados se ha reducido considerablemente desde 2007.

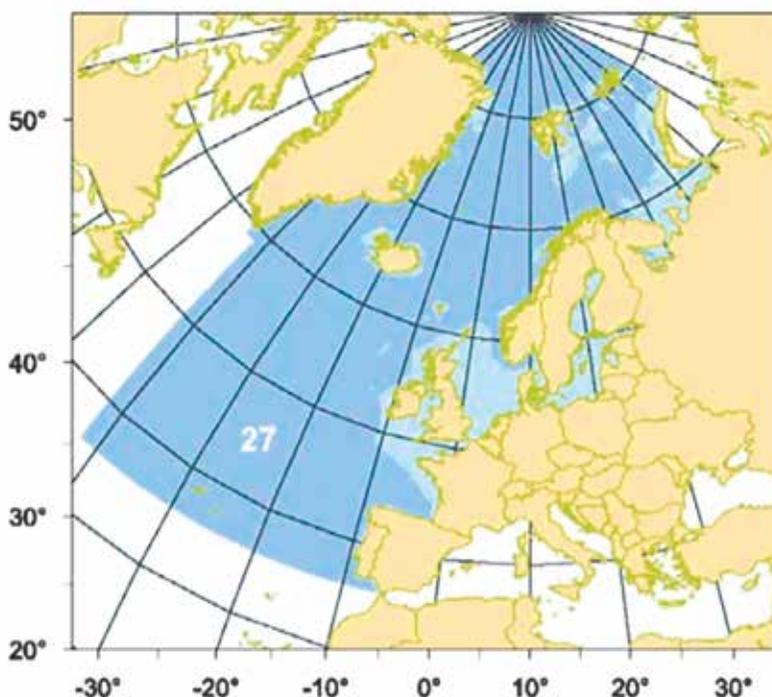
En este sentido, desde la patronal pesquera europea, Europêche, han calificado los datos del informe “inequívocamente buenos”. Tal y como apuntan en un comunicado hecho público al respecto, *esto se debe a muchos años de sacrificios realizados por las flotas pesqueras de la UE y la colaboración intensiva con científicos y autoridades públicas para mejorar las prácticas de pesca y la gestión de la pesca.*

El estudio, referido al período 2003-2018, apunta a que, a pesar de que la situación no está en el RMS de todas las especies, sí se confirma que la proporción de stocks sobreexplotados se ha reducido

La sobrepesca en la UE está en su punto más bajo.

Entre los datos que recoge este Comité de asesoramiento comunitario para la conservación y ordenación de los recursos marinos vivos -con consideraciones biológicas, económicas y ambientales, sociales y técnicas- se observa que, aunque las cosas están mejorando poco a poco, aún hay 26 stocks sobre explotados en esta zona y 14 fuera de los límites biológicos de seguridad, es decir, en una situación muy grave. En 2018, el 62% de los stocks estaban a niveles sostenibles y 30 stocks dentro de los límites biológicos de seguridad, es decir, que un 68% de los stocks en el Atlántico nororiental se encontraban en buena situación y, eso sí, que los datos van mejorando aunque tímidamente en los últimos años. ■

A. MUNGUÍA



Zona referenciada en el informe del Comité Científico y Técnico de Pesca



DOS CAMPAÑAS SOBRE CRECIMIENTO AZUL Y GESTIÓN RESPONSABLE

Por una pesca sostenible

La acción humana somete al medio ambiente a una presión constante. En el entorno marino el mayor protagonismo en este sentido corresponde a la pesca, como actividad intensiva que le afecta de manera indiscutible. La necesidad de encontrar fórmulas que minimicen su impacto hace coincidir proyectos que analizan las prácticas en vigor y proponen mejoras por un crecimiento racional y sostenible. Es el caso de *Pescsost*, del CSIC, y *Cofbluegrowth*, liderado por la FNCP.

El mar no es una amenaza, sino uno de los principales aliados en el reto de frenar la emergencia climática. Este fue uno de los mantras de la Cumbre del Clima de Madrid. En esta cita se definió la actividad pesquera no como un problema, sino como solución posible no solo a lo relacionado con el clima sino con buena parte de los problemas medioambientales detectados.

El CSIC y la FNCP promueven estos dos ambiciosos proyectos de gestión sostenible

En esta línea constructiva se inscriben múltiples iniciativas en marcha destinadas a encontrar vías de desarrollo respetuosas con el entorno, económicamente viables y sostenibles a largo plazo. Una aparente cuadratura del círculo que quizá no sea inalcanzable si se fundamenta en criterios científicos, multidisciplinarios y que partan de un conocimiento adquirido sobre el terreno. En definitiva,

que busque soluciones pero partiendo de la realidad del sector y del entorno en que se desarrollan.

Con estos propósitos han nacido dos proyectos en marcha actualmente y a los que la pandemia ha sorprendido en pleno proceso, pero sin llegar a bloquearlos. Se trata de *Cofbluegrowth*, coordinado por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP), que pretende desarrollar un plan estratégico integral en materia de economía y crecimiento azul; y *Pescost*, del CSIC, una plataforma multidisciplinar que investiga soluciones para hacer una gestión sostenible y responsable de la actividad pesquera.

CON EL APOYO DEL SECTOR

Cofbluegrowth arrancó en diciembre y se extenderá durante todo el año. Actualmente se encuentra en su primera fase, dedicada a conocer de primera mano la situación de las comunidades pesqueras y marisqueiras en cuestión de crecimiento azul. Para ello, desde finales de abril se está difundiendo una encuesta en la que participan profesionales y otros actores relevantes como los Grupos de Acción Local del Sector Pesquero (GALP), la Red Española de Grupos de Pesca (REGP), ONGs, representantes del sector, etc.

El proyecto lo coordina la FNCP, para lo que cuenta con el apoyo técnico de la consultora Sinergia. Su responsable es Elena Vázquez, que explica que tras analizar la información recabada en esas encuestas se iniciará

Cofbluegrowth parte de una encuesta a pescadores y mariscadores que será la base para el desarrollo de una estrategia nacional de crecimiento azul

el desarrollo de un plan estratégico de pesca y marisqueo en materia de crecimiento azul y cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible.

En el calendario de ejecución previsto la elaboración de ese plan es el punto en el que nos encontramos y se extenderá hasta finales de año. Simultáneamente se harán talleres. Vázquez señala que la situación creada por el Covid-19 ha impactado en el sector "desde la extracción de los recursos y la propia actividad pesquera y marisqueira hasta la operatividad normal de las cofradías". También ha influido en el proyecto y se prevé que determinadas acciones no puedan hacerse de modo presencial.

Aunque los plazos se alarguen, el fin sigue siendo "el aprovechamiento sostenible de zonas costeras, mares y océanos para aumentar los beneficios sociales, económicos y ambientales de las comunidades pesqueras y marisqueiras". Basilio Otero, presidente de la FNCP, señala que "las reservas marinas son un buen ejemplo, no solo de sostenibilidad social y



económica sino de convivencia entre usuarios de una misma lámina de agua. Hay ejemplos en España del antes y después de su creación".

Elena Vázquez añade que son "un ejemplo del aumento de los beneficios sociales, económicos y ambientales, sobre todo cuando cuentan con procesos participativos y cogestionados. Cuando el sector se hace corresponsable de la gestión de los recursos las repercusiones y beneficios aumentan notablemente".

En un principio el ámbito de actuación se circunscribe a Andalucía, Asturias y Galicia, aunque el plan estratégico tiene vocación nacional.

Respecto a la receptividad ante el proyecto, Otero señala que "hay de todo, lo primero que piensas siempre es en qué consecuencias puede tener o qué se pretende imponer. El sector suele ser poco proactivo y muy reactivo". Vázquez apunta que



"al ser una iniciativa que parte del sector esperamos la participación, como de hecho ya está ocurriendo".

DESCARTES, PRIMER OBJETIVO

Alcanzar una gestión sostenible y responsable de la actividad pesquera es el fin de *Pescsost*, proyecto del CSIC que adquiere la forma de una Plataforma Temática Interdisciplinar (PTI). En ella, diferentes grupos de investigación aportan la visión de su

Promover un crecimiento azul acorde con los Objetivos de Desarrollo Sostenible es el fin del programa de la FNCP, que se prevé culmine a final de este año



La FNCP, en asociación con Sinergia, desarrolla el proyecto ***Cofbluegrowth*** convocado por el Programa Pleamar. Éste cuenta con la colaboración de la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica, que gestiona los fondos FEMP.



especialidad sobre el asunto, en este caso "asegurar la provisión sostenible de alimento de origen marino, de calidad, que mejore el bienestar de la población al tiempo que se protegen los recursos marinos renovables".

Así lo explica Fran Saborido-Rey, director del Instituto de Investigaciones Marinas del CSIC y responsable del proyecto. Además de Incrementar el aprovechamiento de las capturas limitando los descartes, hay otros objetivos como "analizar la dinámica de las historias vitales y estructura poblacional de las especies, definir la resiliencia de los ecosistemas, mejorar la gestión de las capturas eliminando las IUU y mejorando la trazabilidad y desarrollar modelos bioeconómicos y que mejoren la gestión".

Para lograr tan ambiciosos fines se movilizan en la PTI hasta 16 grupos de investigación del CSIC que incluyen especialistas en biología pesquera, oceanografía pesquera, mo-



Pescsost es una Plataforma Temática Interdisciplinar en la que trabajan 16 grupos de investigación del CSIC. Inicialmente lo gestiona el grupo de Ecología Pesquera del Instituto de Investigaciones Marinas del CSIC.

delado de procesos y ecosistemas, dinámica de poblaciones, valoración de productos, etc.

Respecto a los descartes, el especialista señala que no hay una única solución, "de ahí la necesidad de una mirada transdisciplinar". Las respuestas pasarían por "la mejora de los sistemas de captura (selectividad de artes, supervivencia de los individuos devueltos, distribución del ciclo de vida, vedas espacio-temporales, etc.), alternativas alimentarias y no alimentarias que aprovechen los descartes, pero que no pongan en riesgo las especies, o mejora de la monitorización de la pesca".

Por lo que se refiere a su financiación, Saborido-Rey señala las dificultades que hay por el escaso apoyo del sector privado a la investigación y "las enormes trabas burocráticas impuestas en épocas recientes de austeridad" que dificultan el apoyo de la Administración. Señala que la Secretaría General de Pesca ha mostrado su apoyo, pero lamenta que del presupuesto de FEMP, "de cuyos fondos España apenas si usa una fracción mínima", no se beneficien proyectos como este. ■

IÑAKI MORENO

Pescsost busca fomentar una gestión sostenible de la pesca desde un enfoque transdisciplinar, que aúne la visión ecológica, social y económica de la actividad

CAMBIOS RELEVANTES EN EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO

Actualización GMDSS

El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima y sus siglas SMSSM (en inglés GMDSS de Global Maritime Distress and Safety System) comenzó su implantación profesional en 1992 y engloba en la Organización Marítima Internacional (OMI) todo lo referente a comunicaciones en el mundo del mar, desde y hacia los buques, y especialmente todo lo referente a comunicaciones de Socorro y Seguridad Marítima.



Instalación de Satlink

Con unos 28 años de vida este sistema no solo se ha mantenido como referente, sino que ha madurado y evolucionado como si de una persona se tratara. Ha dejado atrás estándares obsoletos, sustituyendo éstos últimos con nuevas tecnologías e

Las antenas “planas” cambiarán en breve el aspecto de los buques

incorporando alternativas con nuevas vías de comunicaciones y tecnologías para ocupar huecos en blanco y facilitar así el camino a los nuevos navegantes. Eso, sin olvidar uno de los que posiblemente sea el pilar central del GMDSS, la formación de los operadores, ya que, sin personal debidamente

formado y concienciado, el sistema GMDSS al completo se convierte en un gran pisapapeles en los buques.

EL GMDSS desde sus inicios es sinónimo de cambio, ampliación, modernización y continua renovación con la tecnología. Según comenzó su andadura ha cambiado, ampliado y renovado no sólo sistemas, que sería lo más natural, sino normativa aplicable a éstos e infraestructura para poder hacer uso de los dispositivos tan importantes que utilizan los buques para mantener su seguridad, y en caso no deseado, salvar sus vidas de la forma más rápida y eficaz posible.

Para ello, el GMDSS se encuentra en un cambio permanente, llevado a cabo de forma imperceptible para un usuario común, como por ejemplo cambios en infraestructura (con menor apreciación por parte de éstos), y en mayor medida en los sistemas de los buques, sobre todo si se tiene perspectiva histórica, y se ha estado o participado de forma activa en este sector técnico de las comunicaciones, al menos en los últimos 10 ó 15 años.

REVISIÓN HISTÓRICA

Estos son algunos de los cambios más relevantes de los últimos años:

- 1999, el receptor vigilante queda fuera del GMDSS al ser obligatoria como frecuencia primaria de alerta en MF 2.187,5.
- 2001, se homologa el F77, añadiendo un nuevo estándar INMARSAT en años.



Inspección de un equipo GMDSS

Salvar vidas de la forma más rápida y eficaz posible es su objetivo, desde que en 1992 se implantó el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS)

- 2005, el NAVTEX será de doble frecuencia y sin impresora (opción).
- 2006, la EPIRB INMARSAT-E deja de ser homologable, siendo la COSPAS-SARSAT el único dispositivo de estas características en el GMDSS.
- 2007, el INMARSAT-A (International Mobile Satellite Organization) deja de ser homologable.
- 2009, las frecuencias 121,5 y 243 MHz dejan de utilizarse como “únicas” en COSPAS-SARSAT.
- 2009, la UIT amplía los DSC a la letra H con los portátiles DSC.
- 2010, se homologa el SART-AIS, ampliando las posibilidades del AIS al campo de la búsqueda y rescate.
- 2014/16, el INMARSAT-B deja de ser homologable, primero el TLX en y posteriormente la telefonía/fax.

Esta breve revisión histórica muestra claramente cómo el “pilar” no visible en el que se basa el GMDSS es la



Antenas comunes y planas

continuidad y no el borrón y cuenta nueva con los años. Pero aquí no acaba todo, desde el año 2013/14 son muchas las opciones que aparecen en la tecnología, e incluso empresas privadas que presentan opciones de renovación para la OMI como lo fue KENTA con su sistema NAVDAT (renovación por todo lo grande de lo ofrecido por el incombustible NAVTEX de los años 70).

Otro sector que ha implementado grandes cambios es el de las radiobalizas (EPIRB), sobre todo COSPAS-SARSAT, que como síntesis ha derivado su sistema de la órbita LEO y GEO a la MEO haciendo actualmente y en breve, uso de toda la red de satélites GNSS (Glonal Navigational Satellite Services, como el norteamericano GPS, el ruso GLO-NASS, el europeo Galileo y en un futuro el chino COMPASS), consiguiendo así una deriva de tiempo de detección casi en tiempo real.

La red de sistemas satélites de comunicaciones es otro de los grandes beneficiados. La OMI incluyó Iridium en el 2018, dando así un rival a INMARSAT, principal y único competi-

El “pilar” no visible en el que se basa el GMDSS es la continuidad de sistemas y normativas, nunca el borrón y cuenta nueva



dor en solitario en este campo dentro del GMDSS en lo que a las comunicaciones satelitarias se refiere.

Además, el campo de las comunicaciones satelitales está sufriendo otro gran cambio, como el introducido por la empresa Kymeta con sus antenas “planas” que pronto cambiarán el aspecto de los buques con estos dispositivos y sus ventajas (fácil instalación, menor peso, efecto vela, consumo de energía y mantenimiento, etc.).

CAMBIOS ACTUALES

Estas son algunas modificaciones que se están preparando para entrar en vigor en los próximos cuatro años:

- Sistema AIS (Automatic Identification System); cobertura con red satelital LEO y ampliación de datos/mensajes.
- Banda HF (High Frequency); sistemas de correo electrónico y datos.
- Banda VHF; sistemas de datos y mensajes de texto.
- NAVDAT; nueva implementación para renovar el NAVTEX en MF (500 KHz) y HF (bandas de 4 a 22 MHz), ofreciendo imágenes de meteorología, VTS, peligros a la navegación, corrección de cartas, mensajes de texto, etc.
- Iridium; comunicaciones satélites incluyendo alerta de socorro rápida tipo “Distress” e información marítima de seguridad “EGC”.
- INMARSAT; introducción de terminales FleetBroadband en el GMDSS,



Alumnos del IFP de Las Palmas visitan el satélite COSPAS de búsqueda de buques en peligro

nuevas redes de información Safety-NET II, RescueNET, e infraestructura rediseñada de satélites y sistemas con el MST único (Terminal Marítimo de Seguridad, independiente del fabricante del terminal).

- VHF portátiles con DSC y GNSS; nueva implementación, en el mercado desde el año 2012/13, sin normativa internacional aplicable.
- COSPAS-SARSAT; cambio de red satelital MEO, enlace de retorno a la baliza para señal de confirmación de alerta, e incorporación al dispositivo un AIS.
- Antenas satelitales planas tipo Ky-meta que permiten realizar comunicaciones móviles de alto rendimiento.

EL IFP de Las Palmas garantiza la actualización constante de su formación teórico-práctica en comunicaciones de Socorro y Seguridad Marítima

- Áreas GMDSS; al incluir Iridium al GMDSS, las áreas A3 y A4 deben sufrir algún tipo de cambio, tanto en definición como en sistemas a incluir.

Todo lo presentado tal y como comenzó el artículo, no puede quedar en vano con una formación superflua e irresponsable. Todo futuro profesional no solo se encontrará en un buque los sistemas presentados, sino que debe poner en práctica en su día a día lo aprendido para con ello cumplir el principal objetivo de la OMI, una navegación segura para todos. ■

ZEBENSÚ PALOMO CANO
OFICIAL RADIOELECTRÓNICO
E INSTRUCTOR GMDSS
PROFESOR DEL IFP DE LAS PALMAS

EL CONVENIO DE LA ESTIBA, EN EL AIRE

Otra encrucijada

2019 se cerró para la estiba con visos de que el fin de un conflicto interminable podía estar más cerca, tras la firma del borrador del V Acuerdo Marco. Sin embargo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ya planteó algunas dudas en enero y ahora en mayo un informe sobre el texto –no vinculante pero con evidente trascendencia– expone sus reservas de que el convenio respete los principios de competencia exigibles.

Iba a ser el primer acuerdo laboral en la estiba tras la sentencia de 2014 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), que ordenó que el sector se abriera a la competencia. El borrador del V Acuerdo Marco se firmó el año pasado y supuestamente ponía fin a un largo periodo de incertidumbre. Pero ahora la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que ya lo había cuestionado ante el tribunal europeo, vuelve a dejarlo en jaque con su último informe.

El organismo advierte de que su dictamen se emite "en ejercicio de las funciones consultivas de la CNMC y no constituye un expediente sancionador, ni prejuzga la compatibilidad del texto con otros ámbitos del ordenamiento jurídico". Pese a este carácter no determinante que se esfuerza en remarcar, se pronuncia sobre aspectos clave del acuerdo al que llegaron en su día las partes que,

La CNMC recuerda en su informe que los acuerdos alcanzados en los convenios colectivos deben respetar la normativa de competencia

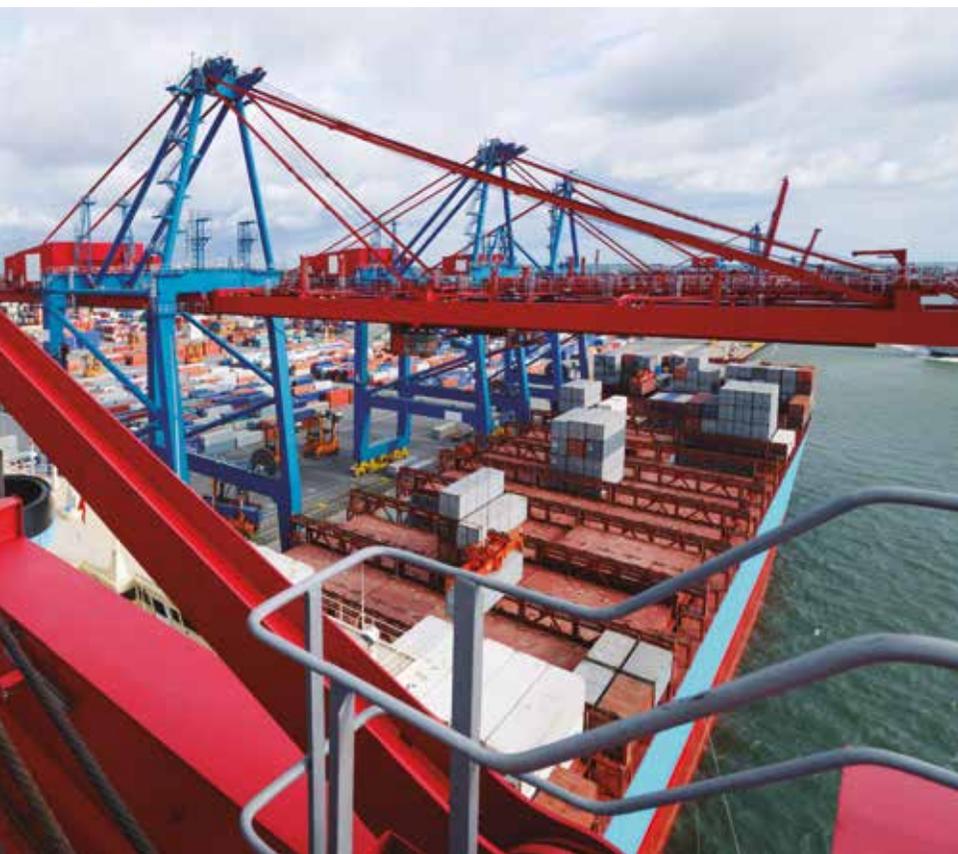


en la práctica, deja todo en una situación cercana a la de partida y obliga a replantear las negociaciones.

14 DE MAYO

El informe de la CNMC ha coincidido con el fin de un plazo relevante: el 14 de mayo culminaba el proceso de transformación de las antiguas Sagep (Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios) en CPE (Centro Portuario de Empleo), que operarían como empresas de trabajo temporal específicas del sector. Así se estipulaba en el Real Decreto-ley 8/2017 de 12 de mayo y en el Real Decreto-ley 9/2019 de 29 de marzo.

Hasta ahora, para trabajar en un puerto como estibador había que formar parte de una SAGEP. Las empresas



solo podían contratar trabajadores integrados en ellas y, además, participaban con capital en dichas sociedades. Con los CPE, y con el fin de liberalizar el sector, las estibadoras no tenían ya la obligación de participar del capital social, ni de contratar sus servicios, lo que las diferenciaba de las SAGEP que venían operando en el modelo anterior.

Sin embargo, el informe de la CNMC en su punto octavo sigue viendo poco clara la transición de un modelo a otro. Señala que las empresas estibadoras que continúen o reciban la actividad deberán ofertar al personal del CPE afectado la continuidad en el empleo mediante la contratación directa e integración en su plantilla o en la del CPE con el que opere con los

La presentación del informe de la CNMC sobre el borrador del Acuerdo Marco ha coincidido con el fin del plazo para transformar las SAGEP en CPE

CNMC: 10 'PEROS'

01 La Comisión Paritaria no debe intervenir en las **nuevas contrataciones**. También debe limitarse su acceso a información comercialmente sensible de las empresas o los CPE.

02 Evitar que la exigencia de un **mínimo de personal fijo** afecte a la competencia entre empresas. El 75% estipulado puede limitar la capacidad de organizarse de las empresas estibadoras.

03 **Organización del trabajo:** éste se distribuye diariamente mediante rotación del personal disponible por grupos y especialidades. Priorizar al personal de los CPE distorsiona la competencia.

04 **Ofertas de empleo:** eliminar las ventajas de los trabajadores de CPE frente a los de ETT. El convenio sugiere que hay que informar de las vacantes antes a los trabajadores que forman parte ya de alguna CPE del puerto.

05 **Promoción profesional:** han de regularse condiciones iguales para los que son trabajadores de CPE y los que no.

06 Eliminar la preferencia de los grupos I y II en la **contratación de nuevo personal**. Esto limita la libertad de autoorganización de cada operador.



- 07 Replantear el papel de la paritaria en la gestión de **excedentes de personal** por las dudas que plantea su manejo de información sensible
- 08 Adecuación dinámica de las **plantillas** en los CPE: cuestiona el plazo del 14 de mayo
- 09 Eliminación del papel activo de la Comisión Paritaria en la determinación de la **tasa de reposición**. Este papel lo pueden asumir los sindicatos y supondría poner al alcance de la paritaria información sensible.
- 10 **Formación:** la paritaria asume funciones amplias que ponen en peligro la competencia, como establecer criterios de acceso , incluyendo la obligación de realizar prácticas no laborales, que podría suponer crear barreras para el acceso a la profesión.

Desde Puertos del Estado se señala que la negociación de la estiba atañe a trabajadores y patronal, pero que ejercerá su papel como mediador

derechos y condiciones regulados. Además se establece un período en el que las empresas valoren si se quedan o se separan del CPE. La CNMC considera que "dicha opción debe poder ejercerse por las empresas durante un período de tiempo que sea efectivo y suficiente y se extienda, en todo caso, más allá del 14 de mayo, para que sea ejercida en el marco de plena liberalización de acuerdo con el marco legal vigente".

NEGOCIACIÓN EN MARCHA

Ante informaciones que sugerían que Puertos del Estado se habría ofrecido como mediador para recuperar las negociaciones, desde esta entidad se recuerda que "la negociación de la estiba atañe directamente a trabajadores y patronal. Puertos del Estado, como ha venido haciendo, tiene un papel secundario basado en intentar ayudar a las partes a encontrar puntos de acuerdo dentro del marco legal establecido". ■

IÑAKI MORENO

www.empleo.gob.es/cartaespana

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

CARTA DE ESPAÑA
online



EL GASERO ESPAÑOL "CELANOVA" LLEVA MESES ABANDONADO EN FILIPINAS

Más cerca de una solución

La del “Celanova” es una historia trufada de despropósitos: el gasero de bandera española fondeó en diciembre en la bahía de Manila tras una avería; su tripulación, mayoritariamente extracomunitaria, lleva meses sin cobrar; el buque está en situación de abandono, pero su venta o embargo se ve dificultado por los derechos hipotecarios que tiene sobre él una entidad bancaria. En resumen, una madeja que se trata de desenmarañar sin desatender a los marineros afectados.

El 17 de diciembre pasado comenzó el penúltimo acto de la historia del gasero español “Celanova”, cuando perdió una pala del timón a unas 160 millas de Filipinas y tuvo que ser remolcado hasta Manila.

Desde entonces y hasta el 17 de mayo ha estado fondeado a 13 millas de la capital filipina. Ese día, después de una intensa labor de mediación de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y de las autoridades españolas, así como de una notoria presencia del caso en diversos medios de comunicación, se permitió su acercamiento al puerto de Manila, donde la tripulación tiene por fin acceso a suministros y a servicios básicos.

Desde ITF se remite al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo, en vigor desde 2013, para fundamentar la condición del “Celanova” de buque abandonado por su armador, la naviera española Globalgas. Señala, en concreto, que se cumplirían las

condiciones de “haber dejado de pagar las nóminas y hacer frente a las necesidades básicas del buque y la tripulación en repetidas ocasiones (combustible, agua dulce, provisiones y repuestos de seguridad)”.

Según el Convenio de la OIT, la situación del buque español cumple las condiciones para ser declarado oficialmente abandonado por parte de su armador



Su traslado hasta las inmediaciones del puerto ha aliviado la situación de los quince tripulantes, que ya carecían de energía, se encontraban en condiciones insalubres y, para complicar más su situación, se preparaban para la llegada de un inminente tifón. Pero el bloqueo persiste, en cuanto que el buque no está atracado oficialmente en el puerto porque su condición de abandonado imposibilita el pago del servicio.

Además, la intervención de la entidad aseguradora internacional P&I Club, que tendría que hacerse cargo del pago de al menos cuatro meses de salario y de los gastos de repatriación, también está condicionada a que el barco esté atracado en puerto.

El acercamiento del gasero a la costa filipina ha aliviado temporalmente la situación de los tripulantes, aunque aún no hay solución

Precisamente la deuda contraída con los marineros es la razón principal por la que la situación está enquistada, al cierre de esta edición. Los tripulantes temen que si desembarcan puedan verse mermadas sus posibilidades de cobrar los sueldos atrasados. En algunos casos llevan a bordo desde el mes de agosto; otros se incorporaron en noviembre.

MÚLTIPLES IRREGULARIDADES

El “Celanova” es el único barco de Globalgas, naviera con sede en Las Palmas de Gran Canaria y, según ITF, “sobradamente conocida en el sector por su maltrato a los tripulantes que han pasado por el barco, con demoras en los pagos o deudas de meses a marinos desembarcados”.

Cabe señalar que la tripulación del buque está compuesta por quince marinos, de los cuales solo dos son españoles y el resto extracomunitarios, en su mayoría de origen cubano.

Cristina Martínez Ribas, abogada experta en derecho marítimo de la firma Denom Legal, explica que conforme a la legislación vigente en nuestro país, en el caso de buques mercantes la tripulación del barco “ha de ser de nacionalidad española o de la UE al menos en el 50%”.

Hay una excepción: el Convenio sobre Trabajo Marítimo de 2006 permite la contratación a través de servicios de colocación de gente de mar “basados en países o territorios en los que no se aplique el Convenio, aunque el Estado miembro deberá exigir





Acumulación de basuras en cubierta antes de su acercamiento a la costa

que el armador se asegure de que esos servicios estén en conformidad con los requisitos establecidos en el Código”. Desde ITF se insiste en la irregularidad de la situación al tratarse de “tripulantes extranjeros trabajando sin ser dados de alta en la Seguridad Social”.

LIQUIDACIÓN DEL BARCO

La naviera Globalgas, según diversas informaciones periodísticas, se encontraría actualmente en situación de concurso de acreedores solicitado de forma voluntaria justo antes de

La venta del "Celanova" podría desbloquear el caso, pero la situación hipotecaria en que está el buque dificulta tal movimiento

la declaración del estado de alarma, lo que dificulta aún más la posibilidad de aclarar la situación.

En circunstancias normales la venta del “Celanova”, que podría tener algún candidato interesado, habría permitido afrontar las deudas contraídas atajando de partida una situación cuyo deterioro resulta hoy evidente. Según señala ITF, Abanca, la entidad bancaria que tiene derechos hipotecarios sobre el buque y que administró judicialmente la sociedad hasta 2018, “ha bloqueado hasta la fecha esta posibilidad”.

Añaden que “la opción del abandono del barco en Filipinas, el embargo del mismo por los acreedores y la posterior subasta sería, por la experiencia acumulada en muchos casos similares, la peor opción para todos los interesados y marcaría, probablemente, el final de este gasero español. Un barco parado, al contrario que un inmueble en tierra firme, pierde cada día mucho valor”.

Sin embargo, la legislación filipina apunta en esa dirección, según explica Martínez Ribas: en caso de pagos pendientes de tarifas portuarias u otros impuestos, el Gobierno de aquel país insta a procedimientos de este estilo, pero siempre que medie un abandono expresamente declarado por parte del armador.

REPATRIACIÓN

Por otra parte, la jurista recuerda que cuando se dé la circunstancia de que el armador del buque “no toma

las disposiciones necesarias para la repatriación de la gente de mar que tenga derecho a ella o no sufraga el costo de la misma, la autoridad competente del Estado Miembro cuyo pabellón enarbole el buque organizará la repatriación de los tripulantes interesados”.

En estas condiciones, los Estados Miembros no pueden denegar el derecho de repatriación a ningún marino por las circunstancias financieras en que se encuentren los armadores, aunque posteriormente podrían inmovilizar o pedir la inmovilización de los buques (embargo) del armador interesado hasta que le sean reembolsados esos gastos.

El temor de los tripulantes a perder capacidad de reivindicación de sus derechos salariales les hace seguir en el barco

El ISM, que está en permanente contacto con Exteriores y las autoridades consulares en Filipinas, se ha ofrecido a los tripulantes del “Celanova” que pertenecen al Régimen Especial de Trabajadores del Mar a organizar su repatriación, para lo que tendrían que pedirlo por escrito en la Embajada. Pero como se dijo antes, el temor a ver disminuida su capacidad para reclamar lo que se les adeuda si dejan el barco les lleva a retrasar tal decisión. En cualquier caso, todo está listo para activar el operativo cuando llegue el momento, pese las actuales dificultades de movilidad por la pandemia. ■

IÑAKI MORENO

(FOTOS CEDIDAS POR LA TRIPULACIÓN A ITF ESPAÑA)



Los tripulantes del “Celanova” posan con mensajes de agradecimiento a ITF por su labor de mediación

ASAMBLEA GENERAL DE APROMAR

Marcada por el Covid-19



Las ayudas procedentes del FEMP mitigarán los daños del coronavirus en la acuicultura europea

Cada año por estas fechas, la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR) celebra su Asamblea General anual a la que precede una Conferencia Empresarial donde expertos en distintas áreas analizan cuestiones relevantes para el sector. En esta ocasión, la irrupción del Covid-19 ha marcado el orden del día del acto. La Conferencia Empresarial no pudo celebrarse. Sí, en cambio, la Asamblea General que tuvo lugar por videoconferencia. Se aprobaron cuestiones estatutarias, como la Memoria de Actividad o las cuentas de 2019, y se debatieron las principales acciones colectivas puestas en marcha desde la Asociación.

A través de una pantalla y por videoconferencia. Así se celebró la Asamblea General de APROMAR 2019 que reunió el pasado 5 de mayo a 34 empresarios acuícolas

El Covid-19 marcó la agenda de Apromar

que analizaron los efectos del Covid-19 en el sector. El cierre del canal HORECA ha llevado a las empresas a una profunda crisis que ya han visto reducir sus ventas drásticamente. Esto ha producido un sobreestocaje

en las granjas y también mayores riesgos y costes de producción. Algunas de las empresas, informaron en la Asamblea, han comenzado a “sacrificar peces y congelar parte de la producción para evitar el colapso”.

Como hemos informado en anteriores números de MAR, la Comisión Europea propuso utilizar los recursos disponibles del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) para paliar los graves daños que el coronavirus está causando en la acuicultura. El Parlamento Europeo y el Consejo de la UE, con el “acertado apoyo ofrecido por la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA)”, aprobaron el Reglamento 2020/560 que ofrece la posibilidad de dotar de capital circulante y compensaciones a los acuicultores europeos. Las ayudas pueden otorgarse por la suspensión temporal, la reducción de la producción y las ventas o por los costes de almacenamiento que tengan lugar desde el 1 de febrero hasta el 31 de diciembre de este año.

Corresponde ahora a cada Estado Miembro articular la iniciativa a su propia idiosincrasia. Durante la Asamblea General de APROMAR se informó de que algunos países como Grecia, cuyos productos acuícolas compiten directamente con los nuestros, han puesto ya al servicio de su acuicultura toda una batería de medidas de apoyo, potentes y ágiles. Mientras que otros, como Turquía, está favoreciendo mediante subsidios desleales la exportación a España de cantidades ingentes de pescados a precios de



Los empresarios acuícolas piden al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que agilice los trámites administrativos para que lleguen cuanto antes las ayudas del FEMP

dumping, facilitando a sus empresas la obtención de la liquidez necesaria para sobrellevar la crisis y dejar existencias de peces en el agua.

IMPULSO AL FEMP

Ante esta situación, los acuicultores españoles han pedido al MAPA que impulse urgentemente las ayudas del FEMP a las empresas del sector, estableciendo criterios comunes de elegibilidad para todo el país. La mayoría de las Comunidades Autónomas, que son las administraciones con competencias en materia de acuicultura y que gestionarán dichas ayudas en su territorio, son incapaces en estos momentos de distribuirlas. Por ello, consideran que hay que “flexibilizar y agilizar al máximo los trámites administrativos para que lleguen cuanto antes las subvenciones, incluyendo la materialización de los pagos, pendientes de resoluciones previas del FEMP, y desarrollar de manera ingeniosa y pragmática el objeto de las ayudas”.

Además de compensaciones directas, APROMAR considera necesario exten-

der las compensaciones por pérdidas de ingresos a los establecimientos productivos de reproducción (hatcheries) y de preengorde. También a las empresas que realizan el procesado y la comercialización de productos, como comercializadoras y depuradoras de moluscos, y buscar una solución de redistribución intermedia de gestión de los Fondos entre las Administraciones Públicas, para que las ayudas lleguen a todos los establecimientos de acuicultura. E incluso, habilitar un mecanismo para que las empresas en situación concursal puedan acceder a las subvenciones y activar las ayudas estatales a minimis para compensar las limitaciones del FEMP.

Para los empresarios acuícolas, es importante además compensar los costes de almacenamiento, tal como recoge el Reglamento aprobado en Europa. Si pasado cierto tiempo, no fuera posible la comercialización del pescado por el canal alimentario a precios viables, la Asociación Española

de Acuicultura pide poder convertirlos en harina y aceite de pescado, donarlos a ONGs o a bancos de alimentos e incluso entregarlos a planes de cooperación internacional.

En el caso de especies acuícolas que puedan tener salida a través de la repoblación en el medio natural o en cotos de pesca, APROMAR considera que esta repoblación puede considerarse como “una forma de almacenamiento sin retorno”.

A juicio de los participantes en la Asamblea General de la Asociación, lo más importante es evitar que “la actual reforma del FEMP acabe en la escasa implementación de los últimos años”.

Debe evitarse que la actual reforma del FEMP acabe en la escasa implementación de ayudas que se ha producido en los últimos años

ACCIONES COLECTIVAS

Los empresarios acuícolas valoraron positivamente las acciones que desde la Secretaria General de Pesca se están llevando a cabo para que las Organizaciones de Productores, como lo es



La acuicultura española está sufriendo los efectos del Covid-19

la propia Asociación, potencien acciones colectivas en el marco de sus planes de producción y comercialización.

En este sentido, se puso en valor la puesta en marcha del Plan Estratégico de Comunicación de Acuicultura (PLECA). El año pasado se realizó una consultoría sobre la imagen del sector en España y, a lo largo del presente ejercicio, se está desarrollando. Uno de los elementos esenciales de este Plan de Comunicación será una Memoria de Sostenibilidad, que ofrecerá transparencia sobre los avances del sector en los ámbitos social y medioambiental.

Otra de las acciones colectivas que APROMAR ha puesto en marcha es el sello “*Crianza de Nuestros Mares*” que añade valor a las doradas, lubinas y corvinas de producción nacional.

Por otra parte, los acuicultores españoles celebraron la paralización de lo que consideran “*innecesaria*” reforma del Reglamento General de Costas impulsado por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar perteneciente al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, así como del archivo de expedientes que la Comisión Nacional de la Comercialización había abierto en octubre de 2017 contra la Asociación por posibles prácticas desleales y que, tras una investigación de dos años y medio, ha concluido “*al no apreciarse indicios de infracción*”.

En el transcurso de la jornada se puso, además, de manifiesto el alto



La Conferencia Empresarial de 2019 se celebró en Valencia

En el marco del Plan de Comunicación para dar a conocer la acuicultura, la Asociación elaborará a lo largo del año una Memoria de Sostenibilidad

valor de la “vertebración asociativa sectorial” en un momento tan delicado como el que vivimos actualmente. APROMAR agrupa a la mayoría de las empresas de acuicultura continental y marina de nuestro país y a las de su cadena de valor.

Finalmente, se recordó que la Asociación trabaja sobre las alegaciones comunes a la revisión del Tercer Ciclo de los Planes Hidrológicos de Cuenca (2021-27) para lo que se ha contratado a una consultora que realizará trabajos de campo en 18 instalaciones situadas en las cuencas del Ebro, Duero, Tajo y Guadalquivir.

La Asamblea General que, como consecuencia del Covid-19 se desarrolló por vía telemática sin ningún problema, no estuvo precedida sin embargo por la habitual Conferencia Sectorial que, según el gerente de la Asociación, Javier Ojeda, “*quedó cancelada*” hasta el año que viene. ■

ANA DIAZ

“CRIANZA DE NUESTROS MARES”

Mayor confianza

En un sector altamente competitivo como es la acuicultura, donde se alzan voces contra la presencia en el mercado de productos procedentes de terceros países que entran en desigualdad de condiciones, cabe preguntarse cómo es posible diferenciarse. Esta pregunta se la hicieron hace años los productores españoles que encontraron la respuesta en la creación de un "sello" de identidad que diferenciara los productos nacionales. Así nació "*Crianza de Nuestros Mares*", una marca cada vez más conocida entre los consumidores, según un nuevo estudio de la consultora independiente GFK.



Nuestra acuicultura tiene un sello de identidad propio, “Crianza de Nuestros Mares”

Los datos en la etiqueta de un producto fresco identifican sus características. En el caso de los pescados, estos datos permiten conocer si proceden de la pesca extractiva o de la acuicultura, si han sido congelados, dónde se han capturado o el precio que tienen. La etiqueta ayuda

Nuestras doradas, lubinas y corvinas son fáciles de identificar

sin duda al consumidor a elegir el producto con mayor conocimiento, según sus preferencias y exigencias. Las marcas y sellos de calidad añaden además valor a los productos.

Los españoles, sin embargo, estamos tradicionalmente acostumbrados a comprar el pescado fresco

sin ninguna marca comercial. La venta de estos productos se hace normalmente directamente en los mostradores sobre el hielo en las pescaderías de los mercados de abastos o de supermercados, hipermercados y grandes superficies. Por ello, introducir este tipo de "sello" en los productos ha supuesto un reto porque, en cierto modo, obliga a cambiar hábitos de consumo muy arraigados en España.

La Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR) se lanzó hace unos años a explotar esta posibilidad, diseñando el sello de calidad "Crianza de Nuestros Mares" que identifica las doradas, lubinas y corvinas producidas en nuestras aguas y que ha ido calando en los consumidores españoles hasta el punto de que, a día de hoy, es la marca más conocida de manera espontánea.

Esto es un factor importante ya que la notoriedad espontánea de una marca, sin ofrecer ninguna otra pista, permite al consumidor interiorizarla y, por consiguiente, adquirir el producto de manera casi instantánea.

Para alcanzar esta notoriedad, los productores españoles han hecho un esfuerzo permanente para darse a conocer tanto al consumidor final como a los profesionales del canal HORECA y a la distribución comercial.

Este esfuerzo se ha basado en actividades como la emisión de anuncios en televisión, la implementación de acciones en puntos

de venta, la gestión de comunidades virtuales e iniciativas para colectivos profesionales como estar presentes en ferias y congresos o celebrar jornadas educativas para futuros cocineros.

ENCUESTA INDEPENDIENTE

Con la finalidad de disponer de herramientas para evaluar los resultados de estas actuaciones, "Crianza de Nuestros Mares" confió a la consultora independiente GFK, la elaboración de un nuevo análisis demoscópico con el que comprobar el nivel de conocimiento que los consumidores tenían del "sello" creado para ellos y conocer los valores emocionales que le asignan. La encuesta, que tuvo lugar en todo el territorio nacional entre los días 29 de diciembre y 1 de enero pasados, contó con una muestra total de 501 personas (248 hombres y 253 mujeres), de edades comprendidas entre 20 años y 75 años de edad y pertenecientes a todos los estratos socioeconómicos.

Según un estudio independiente, el 35,3% de los consumidores encuestados reconoce el sello de identidad de nuestra acuicultura

		Entrevistas ponderadas				Entrevistas ponderadas	
		TOTAL	501	TOTAL	501		
SEXO	Hombre	248					
	Mujer	253					
EDAD	Hasta 24 años	46		CCAA	Andalucía	91	
	De 25 a 34 años	78			Aragón	14	
	De 35 a 54 años	218			Asturias	11	
	De 55 a 75 años	159			Balears	13	
NIVEL SOCIOECONÓMICO	Alta/Media-Alta	130		Canarias	25		
	Media	211		Cantabria	6		
	Baja/Media-Baja	160		Castilla y León	26		
				Castilla - La Mancha	21		
				Cataluña	80		
			Com. Valenciana	54			
			Extremadura	11			
			Galicia	29			
			Madrid	71			
			Murcia	16			
			Navarra	7			
			País Vasco	23			
			La Rioja	3			

Distribución de las entrevistas por sexo, edad y CC AA (Fuente: Agr Food Marketing)



Los peces de crianza en España se identifican por un marchamo en las agallas

Según los datos del estudio, el 7,7% de los consumidores de pescado fresco conoce espontáneamente una marca de calidad, siendo "Crianza de Nuestros Mares" la más conocida entre el público, consolidándose una tendencia al alza, al pasar del 2,9% del anterior sondeo al 4% en éste. Destaca significativamente, la notoriedad del sello entre los consumidores de entre 25 y 34 años, de clase media-alta y residentes en la zona centro del país.

Cuando a los encuestados se les preguntaba si conocían la marca "Crianza de Nuestros Mares", más de un tercio (31,3%) respondieron que sí; lo que significa que la notoriedad total del sello se sitúa en torno al 35,3 por ciento, una cifra diez puntos porcentuales más alta que la que aparecía en el anterior sondeo realizado.

Es el "sello" líder en notoriedad en pescados frescos, según los consumidores españoles

Se observa, no obstante, una tendencia decreciente en la proporción de los consumidores que reconocen correctamente los pescados que se identifican con la marca. En esta ocasión, dorada (25%), lubina (15,5%) y corvina (12,1%). La proporción de los que fallaron la respuesta, en cambio, no varió significativamente respecto a la encuesta anterior.

IMAGEN DEL PRODUCTO

El sello transmite a los encuestados valores como origen y procedencia (67,2%) y cualidades del producto como calidad y frescura (23,7%) o el método de crianza (10,7%). Mejora considerablemente el dato de los que afirman que se trata de productos procedentes de la acuicultura.

El punto de venta (etiqueta con código de barras, personal de la pescadería,

el marchamo colocado en las agallas de los peces y el porta precio) es la forma en la que la mayoría de los encuestados han conocido la marca (21,6%), mientras que un 17,8% de los consumidores dicen reconocerla gracias a la publicidad en los medios de comunicación.

En comparación con la medición anterior, se mantiene estable el número de personas que afirman comprar pescado con marca (45,2%), un porcentaje que aumenta entre los consumidores de mayor nivel socioeconómico y también en los hogares donde viven familias con hijos.

La proximidad es la razón principal por la que los consumidores eligen pescado con el marchamo "Crianza de Nuestros Mares", posicionándose como la principal razón de compra, al aumentar su porcentaje del 22% al 35,6%; aunque la calidad de los productos y la marca España se sitúan también como

factores importantes a la hora de elegir estos productos.

Como ya se observó en la medición anterior, el análisis hacia las actitudes de los productos frescos en general y, en particular hacia el sello "Crianza de Nuestros Mares" es positivo y, concretamente, la salud de esta marca obtiene valores significativamente superiores a otras en todos los indicadores comparables, lo que hace que algunos compradores estén dispuestos a pagar un poco más por un pescado con este sello de identidad.

Como conclusión al estudio, desde "Crianza de Nuestros Mares" consideran que tienen que seguir desarrollando campañas de comunicación para consolidar la tendencia al alza de la marca y aumentar la notoriedad espontánea del sello entre los consumidores, que es lo que les lleva instintivamente a adquirir estos productos frente a otros en los puntos de venta. ■

ANA DIAZ

Los compradores están dispuestos a pagar más por un producto con "marca", de procedencia nacional, por proximidad, calidad y frescura

	TOTAL	SEXO		EDAD				CLASE SOCIAL		
		Hombre	Mujer	Hasta 24 años	25-34 años	35-54 años	55-75 años	Alta/Media-Alta	Media	Media-baja/Baja
Base	501	248	253	46**	78*	217	159	130	210	160*
Ha comprado alguna vez	45,2	51,6	39,5	21,6	42,1	52,3	44,8	55,0	50,1	28,5

	TOTAL	HIJOS		ZONAS NIELSEN						
		Sí	No	Nor-este	Este	Sur	Centro	Nor-oeste	Norte	Canarias
Base	501	120*	56*	26**	35**	33**	36*	20**	10**	15**
Ha comprado alguna vez	45,2	50,2	34,4	51,7	43,7	30,9	49,0	52,4	86,2	21,6

Compra por segmentos, según sexo, edad y clase social (Fuente: Agr Food Marketing)

Balance de asistencias



Después de dos meses, OPAGAC consiguió relevar a la tripulación de sus atuneros en Seychelles

Cuando se cumplen dos meses de confinamiento, el ISM presenta balance de las prestaciones concedidas en el Régimen Especial del Mar, así como de las actuaciones y asistencias en Sanidad Marítima. En líneas generales la mayoría de las solicitudes de prestaciones de desempleo se han resuelto favorablemente y aunque en menor cuantía, también el número de solicitudes por cese de actividad.

Según los datos aportados por la Subdirección de Seguridad Social del ISM a 15 de mayo, tras un retraso inicial al recibirse en un corto plazo de tiempo una cantidad masiva de solicitudes de prestaciones, y teniendo en cuenta que a diario siguen entrando nuevas peticiones, al cumplirse dos meses de la puesta en marcha de las medidas extraordinarias reguladas en los Reales Decretos ley 8/2020 de 17

5.873
trabajadores
ya tienen
reconocida la
prestación de
desempleo

de marzo y 9/2020 de 20 de marzo han sido aprobadas positivamente 469 solicitudes de cese de actividad. Todas aquellas presentadas en abril ya han sido resueltas, a excepción de alguna provincia que refiere mayores retrasos debido a la complejidad de los trámites y a que el mayor número de solicitudes se está recibiendo en mayo, ya que los afectados desean que se tome como referencia del descenso de facturación el mes de abril.

De las 2.222 solicitudes de cese de actividad presentadas, 2.130 son por un descenso de la facturación superior al 75% y el resto por suspensión de actividad. Galicia es la provincia más afectada en sus tres provincias, A Coruña (721), Vigo (691), Vilagarcía (414) seguidas de Gijón (102).

Por tipo de actividad el porcentaje de peticiones de cese más elevado procede del marisqueo (1.499) seguidas de pesca marítima (519) rederas (68) transporte de pasajeros (42) y otras actividades (93).

La mayoría de los expedientes desestimados (64) tienen como causa que el trabajador no ha podido acreditar convenientemente la reducción de facturación superior al 75%; en otros casos no estaba al corriente del pago de las cuotas o bien no se ha presentado la documentación de forma correcta.

Del total de solicitudes de prestación por cese de actividad recibidas hasta el 15 de mayo, se han tramitado un 30% casi todas las presentadas en abril, habiendo obtenido una resolución favorable el 71% de ellas.

ERTE

Hasta el 15 de mayo, por parte de las empresas adscritas al REM se han presentado 1.536 solicitudes colectivas de Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (la mayoría por fuerza mayor) que afecta a 6.805 trabajadores. Un 87% de las solicitudes de prestaciones de desempleo basadas en un ERTE en el Régimen Especial del Mar ya han recibido una resolución favorable, es decir

5.873 trabajadores ya están cubiertos por esta prestación. El resto está en vías de tramitación o a falta de documentación que justifique el expediente de regulación temporal de empleo.

Por actividades, el número de trabajadores afectados se distribuye de la siguiente manera: Acuicultura (78), Marina Mercante (2.369), pesca (2.348), resto de actividades (2.010) de un total de 6.805.

Por provincias, los trabajadores incluidos atienden a diferentes parámetros, siendo las islas las más afectadas debido al gran número de afiliados del sector de la náutica recreativa y transporte de viajeros suspendidos en su totalidad tras el decreto del estado de alerta. Illes Balears tiene afectados 919 trabajadores, seguida de Tenerife con 907, Las Palmas 797, Barcelona 708, Alicante 510 y Tarragona 506.

A 15 de mayo, el ISM había resuelto el 82% de las solicitudes de desempleo siendo la respuesta favorable en un

Se han presentado 2.222 solicitudes de cese de actividad, la mayoría por descenso de facturación del 75%, de las que 469 se han resuelto favorablemente



* Número de trabajadores incluidos en la prestación por desempleo por sectores del 14 de marzo al 15 de mayo



Subasta en la Lonja de Portonovo manteniendo protección y distancia

87% de los casos. Los que aún no se han resuelto son de reciente solicitud.

SANIDAD MARÍTIMA

En cuanto a Sanidad Marítima la actividad del Centro Radio Médico se ha visto triplicada desde el inicio del estado de alarma. Los meses de marzo y abril se han realizado entre casos y llamadas de consulta 713 asistencias. De las cuales 144 tenían relación con enfermedades y otras 40 por accidentes. En Marina Mercante el número de asistencia se reduce a 83 casos de enfermedad y 10 accidentados.

Muchas de las gestiones que se realizan desde el Área de Sanidad Marítima tienen que ver con la asistencia integral a las tripulaciones, lo que en términos concretos supone una actividad de lo más variada como en esta

Desde el Centro del ISM en Seychelles se realizaron los trámites para el relevo de los tripulantes españoles que faenaban en el Índico

ocasión proporcionarle a un marinero español atracado en Rotterdam una medicación urgente que necesitaba ya que la autoridad portuaria no le permitía el desembarco, gestiones con embajadas para permitir el relevo de tripulaciones en el Índico o contactos con autoridades africanas para gestionar atención médica local, desembarcos o avituallamientos con las restricciones de la pandemia.

En este periodo el barco hospital Esperanza del Mar, que se encuentra en Azores ha atendido a 7 marineros y recibido 26 consultas, por su parte el buque Juan de la Cosa, acompañando a la flota en el Cantábrico, ha atendido a 10 trabajadores y recibido 17 consultas. Además se han realizado labores de escolta y atención a petición de pesqueros con posibles casos de Covid.

En cuanto a los cuatro centros asistenciales en el extranjero el CASE de Seychelles es el que presenta un mayor número de asistencias desde la declaración de pandemia, (110 marineros atendidos y 135 consultas), teniendo además el médico residente que asistir a la flota que está ahora faenando en Madagascar así como realizar las gestiones para el cambio de la tripulaciones que no habían podido ser relevadas por el estado de alarma. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

	Presentadas	Pte resolución	Aprobadas	Denegadas	Favorables
Cese de Actividad	2.222	1.558	469	195	71%

* Solicitudes presentadas por cese de actividad del 15 de marzo al 15 de mayo



Acceso al catálogo de publicaciones:

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

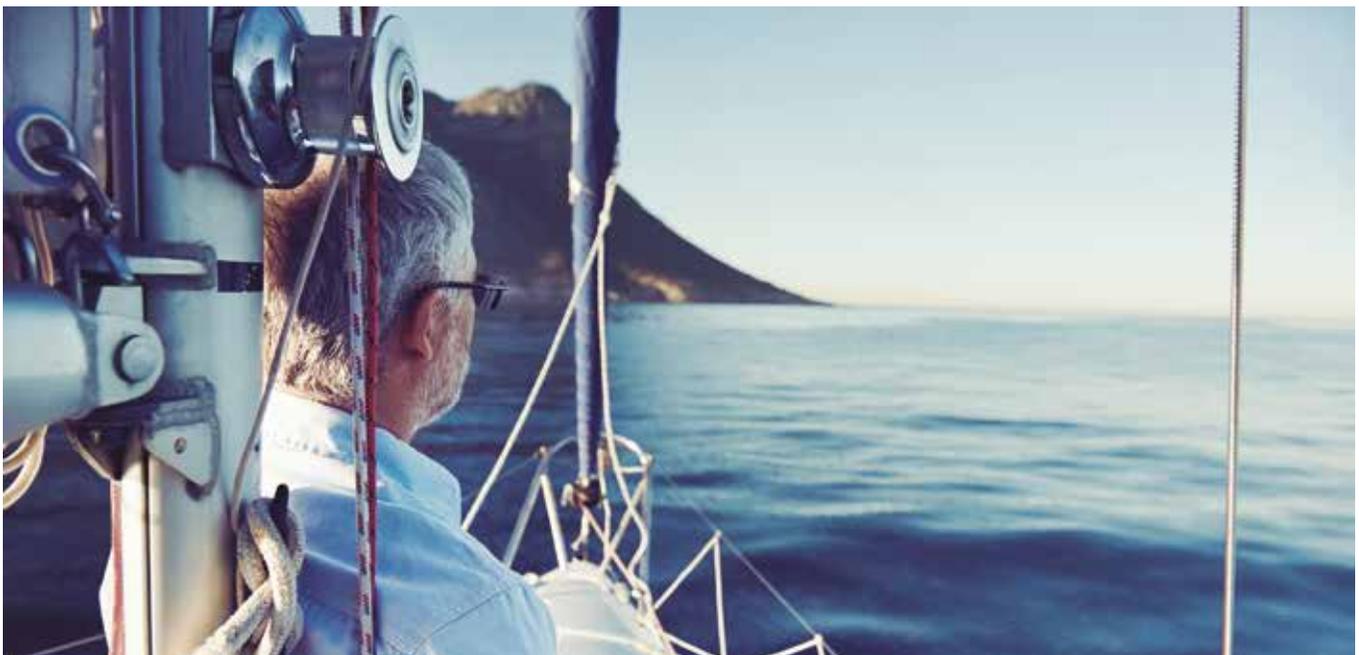
En la web ismarina.doopaper.net
y en el link ismarina en la web seg-social.es



EL ISM CONTINÚA CON LAS COMPETENCIAS DE DESEMPLEO

Asistente virtual

El 1 de mayo la Seguridad Social estrenaba un asistente virtual para solucionar las dudas de los ciudadanos en cuanto a los trámites a seguir con un apartado específico dedicado al Covid y todas las novedades en materia de prestaciones que el confinamiento conlleva. Este nuevo canal está operativo las 24 horas al día y sirve para cualquier consulta y trámite con la Seguridad Social.



Entre las consultas más habituales figuran los requisitos para acceder a la pensión de jubilación

De esta manera, la Seguridad Social facilita la búsqueda de información y agiliza los trámites a los ciudadanos, además de mitigar en parte el impacto del cierre de la atención presencial en las oficinas. En el asistente se han implementado los 36 servicios más demandados por el ciudadano en base a los datos históricos de uso y se han incorporado las preguntas más frecuentes que reciben las entidades.

El ISM ha incluido una pestaña con información específica para los trabajadores del mar

Entre las consultas más habituales figuran los requisitos para darse de alta como autónomo o saber cómo acceder a la pensión de jubilación. Mientras que en el apartado de solicitudes, la petición de prestaciones es la que más accesos recibe.

Este servicio se encuentra accesible desde la portada de la web de la Seguridad Social pinchando sobre una ventana flotante con el texto “¿Te

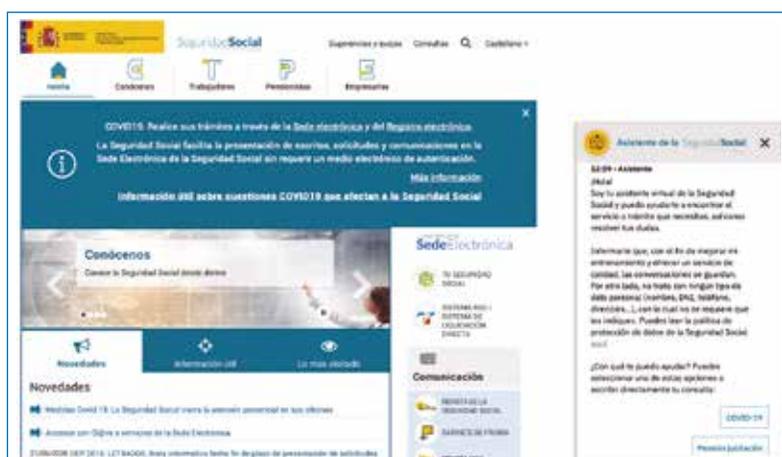
ayudamos?” en el margen inferior derecho de la pantalla.

El asistente permite mantener conversaciones y ofrece respuestas con información oficial en materia de Seguridad Social. Los ciudadanos tan sólo deben formular sus consultas utilizando sus propias palabras. Además, la tecnología de inteligencia artificial y de aprendizaje automático que incorpora permite la mejora continua del asistente para adaptarse a las necesidades y preguntas de los ciudadanos.

RÉGIMEN DEL MAR

Desde el ISM se ha realizado un esfuerzo particular en implementar esta herramienta debido al hecho de que, mientras que todas las competencias relacionadas con empleo y desempleo son administradas por el Ministerio de Trabajo, el Instituto Social de la Marina, perteneciendo al Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, sigue teniendo competencias en la gestión de las prestaciones por desempleo y cese de actividad de los trabajadores del REM.

Por tanto, una vez que se accede al asistente virtual existe una pestaña con información específica para el colectivo del Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, se ha prestado especial atención a la información que se proporciona durante la situación ocasionada por el Covid-19 en materia de Cese de Actividad, ERTes y Desempleo y se han incorporado enlaces que conducen a los nuevos trámites disponibles online a través de la Sede Electrónica.



El servicio es accesible desde la portada de la web de la Seguridad Social

Ahora es más fácil realizar también gestiones como dar de alta o baja a autónomos del REM; Solicitud de base reducida por pluriactividad en el RETM; Informe de Coeficientes Reductores (COE).

Debido a la situación especial causada por la pandemia, excepcionalmente se puede presentar telemáticamente cualquier tipo de solicitud o documentación sin necesidad de certificado digital ni registro de usuario o contraseña, documentación y expedientes sujetos a revisión y comprobación una vez superado el estado de alarma.

Desde su puesta en funcionamiento hasta el 25 de mayo, el asistente virtual ha mantenido 79.043 conversaciones diferentes que suman un total de 261.040 interacciones siendo la solicitud de informaciones relacionadas con la situación creada por el Covid la que más consultas recibe, seguida de información o solicitudes de prestaciones por nacimiento y cuidado de hijo menor o de cita previa. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

ACUERDO SOCIAL POR EL EMPLEO

ERTE hasta el 30 de junio

El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, presidió el pasado 11 de mayo en el Palacio de la Moncloa la firma del Acuerdo Social en Defensa del Empleo. El Acuerdo, aprobado un día más tarde en Consejo de Ministros con un Real Decreto-Ley, prolonga los expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) hasta el 30 de junio, pero el Ejecutivo se reserva el derecho a ampliar el plazo si persisten restricciones de actividad por razones sanitarias y en sectores que lo necesiten. Según fuentes gubernamentales, se trata de un “acuerdo histórico” con medidas protectoras para el empleo y la actividad productiva.



Acuerdo Social en Defensa por el Empleo

La importancia del Acuerdo quedó plasmada en la escenografía de su firma en La Moncloa. Además del presidente, Pedro Sánchez, acudieron el vicepresidente y ministro de Derechos Sociales y Agenda 2030, Pablo Iglesias; la vicepresidenta y ministra de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Nadia Calviño; la ministra de Hacienda y portavoz del Gobierno, M^a Jesús Montero; la ministra de Tra-

La exoneración de cuotas a la Seguridad Social se mantiene para las empresas sujetas a ERTE

bajo y Economía Social, Yolanda Díaz y el ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá. Por parte de los agentes sociales ratificaron el pacto los secretarios generales de CCOO y UGT, Unai Sordo y Pepe Álvarez, respectivamente, y los presidentes de CEOE, Antonio Garamendi, y de Cepyme, Gerardo Cuervo.

Un día más tarde, el Consejo de Ministros plasmó el Acuerdo en un Real

Decreto-Ley cuyo contenido regula un conjunto de medidas que complementan las normas protectoras del empleo aprobadas desde el inicio de la crisis del Covid-19. Así, se prorrogan los expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) hasta el 30 de junio a las empresas que no puedan reanudar su actividad por causas de fuerza mayor. Los trabajadores en ERTE de compañías que puedan recuperar parcialmente su actividad, se irán incorporando a sus puestos de trabajo, primando los ajustes en los términos de reducción de jornada.

El Real Decreto-Ley garantiza el compromiso empresarial a mantener el empleo hasta seis meses después de la fecha de reanudación de la actividad; esto es, desde la reincorporación efectiva al trabajo de las personas afectadas por el expediente.

Según la norma, las empresas domiciliadas en paraísos fiscales no podrán acogerse a la prórroga del ERTE por fuerza mayor. Y las que se acojan a los beneficios de este tipo de expediente no podrán repartir dividendos durante el ejercicio fiscal correspondiente a su aplicación; excepto si devuelven la parte correspondiente a la exoneración aplicada a las cuotas a la Seguridad Social.

EXONERACIÓN DE CUOTAS

Se mantiene la exoneración de cotizaciones sociales para las empresas que continúen en ERTE por fuerza mayor total que, en el caso de empresas con 50 o más trabajadores, será del 75%. Para las compañías en situación de ERTE de fuerza mayor parcial se esta-



Los ERTE garantizan el empleo a los trabajadores

Una Comisión Tripartita seguirá el cumplimiento del Acuerdo, que deja una “puerta abierta” a posibles prórrogas de ERTE en algunos sectores, más allá de junio

blecen distintos tramos: para los trabajadores que reanudan su actividad, la exoneración será del 85%, en mayo, y del 70%, en junio, en las empresas que, a fecha del 29 de febrero, tuvieran menos de 50 empleados. En las de mayor tamaño, la exoneración será del 60%, en mayo, y del 45%, en junio.

Respecto a los trabajadores que continúen sus actividades suspendidas, en un ERTE de fuerza mayor parcial, la exoneración será del 60%, en mayo, y del 45%, en junio, en las empresas de menos de 50 trabajadores y en las compañías más grandes, la exoneración será del 45%, en mayo, y del 30% en junio.

El segundo miércoles de cada mes, una Comisión Tripartita, formada por Gobierno y agentes sociales (CEOE, Cepyme, CCOO y UGT), se reunirá de manera ordinaria, convocada por el Ministerio de Trabajo y Economía Social, para analizar las medidas adoptadas en el ámbito laboral “durante la fase de excepcionalidad atenuada”, y efectuará propuestas para cualquier posible prórroga de ERTE, más allá del 30 de junio. ■

ANA DIAZ

Identidad propia

El pasado 1 de mayo, el Boletín Oficial del Estado (BOE) publicó el Real Decreto 497/2020, de 28 de abril, que desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. El Departamento, cuyo titular es José Luis Escrivá, nació como resultado de la división del extinto Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social (MITRAMISS) en dos ramas, tras la formación del actual Gobierno de coalición de Pedro Sánchez. El Instituto Social de la Marina, dependiente orgánicamente de Inclusión, no ha variado su estructura. Sus competencias tampoco han sufrido ningún cambio.



Inclusión comparte en estos momentos su sede con el Ministerio de Trabajo y Economía Social

El pasado 12 de enero, los españoles conocimos la composición del nuevo Ejecutivo de Pedro Sánchez. Una de las novedades del nuevo Gobierno fue la división del que era Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social en dos ramas: Ministerio de Trabajo y Economía Social, con Yolanda Díaz a la cabeza, y Ministerio de Inclusión, Seguridad Social e Inclusión, cuyo titular es José Luis Escrivá.

El Ministerio es resultado de la división del extinto MITRAMISS en dos nuevos departamentos

Tras la publicación, a principios de año, de dos Reales Decretos que definían la reestructuración ministerial del Gobierno de coalición y la estructura básica de los distintos departamentos, el pasado 28 de abril se aprobó el Real Decreto 497/2020 que desarrolla la estructura del Ministerio de Inclusión. Pese a que aún queda algún que otro fleco pendiente en materia de recursos materiales y humanos, la entrada en vigor del citado Real Decreto el 2

de mayo, un día después de su publicación en el BOE, confiere plena independencia a los dos Departamentos.

Así, corresponde a este Ministerio el desarrollo de la política del Gobierno en materia de Seguridad Social y clases pasivas; la elaboración y desarrollo de las políticas gubernamentales en materia de extranjería, inmigración y emigración y aquellas de inclusión.

Para llevar a cabo las funciones que legalmente tiene asignadas, el ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones cuenta con un Gabinete de asistencia inmediata, con nivel orgánico de Dirección General, y distintos órganos superiores y directivos: Secretaría de Estado de Seguridad Social y Pensiones, al frente de la cual está Israel Arroyo; Secretaría de Estado de Migraciones, dirigida por Hana Jalloul; Secretaría General de Objetivos y Políticas de Inclusión y Previsión Social, encabezada por Milagros Paniagua y la Subsecretaría de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, con Raquel González Peña.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El Instituto Social de la Marina (ISM), el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), la Tesorería General de la Seguridad Social (TSGG), la Gerencia de Informática de la Seguridad Social y el Servicio Jurídico de la Administración de la Seguridad Social están adscritos a la Secretaría de Estado de Seguridad Social y Pensiones.

El ISM gestiona la protección integral de los trabajadores del sector marítimo-



José Luis Escrivá, ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

El Instituto Social de la Marina depende orgánicamente del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. Su estructura y competencias no han variado

pesquero mediante la formación profesional marítima y sanitaria, la atención sanitaria-preventiva en tierra y asistencial a bordo y en el extranjero y la gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. La estructura y competencias del organismo, que dirige Luis Casqueiro, no ha variado con la división del MITRAMISS en dos nuevos departamentos.

Su organigrama se estructura en Subdirección General de Acción Social Marítima (José M^a Pérez Toribio), Subdirección General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (Elena Martínez Carqués), Servicio Jurídico delegado central (tras la jubilación del Jefe del Servicio aún no se ha nombrado nuevo responsable), División de Administración y Análisis Presupuestario (Gregorio Moreno) e Intervención delegada en los Servicios Centrales (África Burgos). ■

ANA DIAZ



INGRESO MÍNIMO VITAL

Tiempo de solidaridad

El 83,4% de los españoles apoya, según el barómetro de mayo del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), el Ingreso Mínimo Vital. Se trata de una medida, impulsada de forma conjunta por el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y la Vicepresidencia segunda de Derechos Sociales, que tiene como objetivo ayudar económicamente a las familias más vulnerables tras la crisis sanitaria y económica generada por el coronavirus. Esta medida beneficiará a más de 800.000 hogares y supondrá al Estado un gasto de alrededor de 3.000 millones de euros al año.

Que nadie quede atrás en la crisis económica y social que, unida a la sanitaria, ha causado el Covid-19. Con este propósito el Consejo de Ministros extraordinario aprobó el pasado 29 de mayo el Ingreso Mínimo Vital (IMV). Se trata de una medida “histórica”, según Pedro Sánchez, similar a la existente en otros

El objetivo es erradicar la pobreza extrema en la que viven al menos 600.000 familias

países. Ya estaba contemplada en el acuerdo de Gobierno de coalición, aunque la aparición del coronavirus la hace, si cabe, aún más necesaria. El Gobierno “no va a mirar a otro lado mientras nuestros compatriotas forman colas para comer”, ha dicho el presidente del Gobierno. El coste de la nueva prestación, que ascenderá a unos 3.000 millones de euros anuales,

correrá a cargo de la Seguridad Social y comenzará a cobrarse desde junio. Se está estudiando la posibilidad de que pueda solicitarse no sólo a través de la Seguridad Social sino también a través de convenios con los Ayuntamientos y entidades del tercer sector y será compatible con ayudas similares que conceden las comunidades autónomas.

Ya en su discurso de investidura, el ministro José Luis Escrivá, señaló que debería ser una “herramienta eficaz de inclusión”, una de las piezas del “crecimiento inclusivo”, clave en las políticas de su Ministerio.

Beneficiará a unas 850.000 familias, que suman alrededor de 2,3 millones de personas, y reducirá en un 75% el riesgo de pobreza extrema en el que se encuentran 600.000 hogares, la mitad de ellos con hijos menores.

Las cuantías que recibirán de la Seguridad Social variarán, dependiendo del tipo de hogar y de sus miembros, distinguiéndose hasta 14 tipos diferentes de rangos. El punto de arranque será la pensión no contributiva. De ahí se irá subiendo gradualmente la prestación, en función de las familias (las monoparentales tendrán un plus añadido) sin exceder en ningún caso el salario mínimo interprofesional actual.

El IMV se fijará también en el patrimonio de los beneficiarios y en las rentas, de cualquier índole, que las familias puedan tener. Además, estará ligado a itinerarios de inclusión, normalmente laborales, aunque también de otro tipo

Alrededor de 850.000 familias (2,3 millones de personas) de nuestro país se beneficiarán de la nueva prestación

Con esta medida, el Ejecutivo pretende ayudar a que los colectivos más desfavorecidos participen en la sociedad en igualdad de condiciones. “Nuestro objetivo es favorecer el tránsito de estos colectivos a la participación justa en la sociedad, creando las condiciones necesarias para su incorporación en el mercado de trabajo, el sistema educativo y al mercado de la vivienda, superando el mero carácter asistencial o subsidiario”, señaló Escrivá en su toma de posesión como ministro.

OTROS PAÍSES

Todos los países de nuestro entorno cuentan con programas de rentas mínimas para luchar contra la pobreza y conseguir niveles de inclusión social más elevados en sus poblaciones. Se trata, en general, de sistemas de protección consolidados y muy heterogéneos en su naturaleza.



Muchos españoles se han visto obligados a recoger alimentos en ONG's



Las familias monoparentales tendrán un suplemento añadido en la prestación

La Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (Airef) en su estudio sobre Programas de Renta Mínimas los clasifica en seis tipos, según las condiciones de la prestación.

- Así, las **Redes de Protección Integradas**, que descansan en amplios programas de garantía de ingresos, proporcionan a las familias de rentas bajas una última red de seguridad económica muy consolidada. Desde 2013, el Crédito Universal en Reino Unido agrupa en un único programa hasta seis tipos de prestaciones independientes. Este Crédito ofrece a una familia tipo (dos adultos y dos hijos) hasta 1.176 euros. La ayuda depende de muchos factores y puede recibirse aún trabajando.

Para evaluar la cuantía se tendrá en cuenta hasta 14 tipologías de hogares diferentes. Las familias monoparentales tendrán un plus añadido

- Los **Sistemas de Asistencia dual** existentes en Francia, Alemania, Italia, Bélgica o Países Bajos ofrecen dos vías de acceso a la red protectora. Una cubriría de manera general el riesgo de pobreza en los hogares y otra, compuesta por distintos subsidios, trata de proteger contingencias específicas como la salud o la vivienda. En estos países las ayudas oscilan entre los 400 y los 1100 euros dependiendo de factores personales y familiares y garantizan un mínimo de subsistencia a sus ciudadanos y a los residentes legales. En algunos casos, van ligados a la búsqueda activa de empleo, en otros no.
- Una tercera categoría lo constituyen los **Sistemas fuertemente ligados al Derecho de Ciudadanía** como el que se da en los países nórdicos. Se caracterizan por la generosidad de sus prestaciones y al acompañamiento de una renta mínima y a una amplia red de servicios de bienestar social se unen sistemas contributivos de gran alcance. Debido a la extensa cobertura que proporciona el conjunto de la protección social, las prestaciones de garantía de ingresos normalmente tienen un papel residual en estos países.
- Sistemas descentralizados territorialmente.** Se dan en países con un muy alto grado de descentralización, ubicados en el centro de Europa, como Austria o Suiza, donde existe una participación importante de los gobiernos territoriales en el diseño de las prestaciones

de esta naturaleza. Los programas consisten fundamentalmente en prestaciones gestionadas por los servicios sociales locales, habitualmente con un fuerte componente discrecional en el acceso y con altos niveles de condicionalidad.

- **Sistemas recientes y limitados.** En la mayoría de ellos, las cuantías son bajas en relación con los umbrales de pobreza o necesidad. Son sistemas poco diversificados en el tejido de la última red y con un grado de centralización elevado en la mayoría de los casos, aunque con excepciones. Son sistemas

En su toma de posesión, el ministro Escrivá dijo que el Ingreso Mínimo Vital sería una “herramienta vital de inclusión”

muy recientes, todavía en fase de experimentación, localizados principalmente en el Este de Europa.

- **Sistemas de protección selectivos** Son aquellos en los que una parte importante de la acción protectora del Estado descansa en prestaciones asistenciales de orientación residual y restrictiva. Son muy pocas las experiencias europeas (en algunos países del Este) que pueden incluirse dentro de este grupo. Mejoran los programas que se dan en otras latitudes como Australia o Nueva Zelanda o Estados Unidos. ■

ANA DIAZ

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

Cruceos 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

EL “SENDEJA”

“Más vale maña que fuerza”

En la varada de este vapor se cumplió la máxima de “Más vale maña que fuerza” y es, cuando el buque ya se daba por perdido, tres meses después de su varada, la pericia, profesionalidad y la ingeniosa maniobra del práctico del puerto de Santander, Indalecio Santos, hizo posible su puesta a flote.

Corría la madrugada del 1 de febrero de 1928, cuando el vapor “Sendejá” de 3.400 toneladas de peso muerto, segundo buque con el mismo nombre, propiedad de la Compañía Marítima Bilbao S.A. y con matrícula de San Sebastián, navegaba en lastre de Bilbao a Gijón en medio de un temporal duro del Noroeste para tomar un cargamento de carbón. Los continuos pantocazos, golpes de mar y patinazos de la hélice hicieron que su Capitán, Francisco Hormaechea, decidiera entrar de arribada al puerto de Santander. El vapor entró en puerto sin más novedad, fondeando próximo a la Isla de la Horadada. Posteriormente, la Comandancia de Marina, a través del Práctico, señor Cantoya, le advirtió que debía de cambiar de fondeadero, dado que en ese emplazamiento obstruía el tráfico



El “Diario de Cantabria” recoge varios momentos del salvamento del “Sendejá”

El práctico de la Comandancia de Marina se ofreció a subir a bordo y realizar la maniobra, rehusando el capitán al no ser obligatorio este servicio

de la canal con su borneo. El Práctico se ofreció a subir a bordo y realizar la maniobra, rehusando el capitán sus servicios al entender que podía hacerla sin su ayuda. En aquella época no era obligatorio el servicio de practicaje para buques de cabotaje.

Era ya mediodía cuando el buque comenzó a virar el ancla. Una vez virada la cadena, con fuerte marejada de través y con, incomprensiblemente, poca presión de vapor en las calderas –esto se supo después–, se produjo un fuerte chubasco de viento, que hizo que el buque apenas consiguiese arrancada avante. Era pleamar y el hecho de estar en lastre ayudó a que fuese derivando en dirección al arenal del Puntal, donde finalmente quedó varado en la zona denominada Punta Rabiosa.

Por orden del Comandante de Marina, señor Aguiar, el Contramaestre de la Comandancia, señor Grandal, y el Práctico, Cantoya, se personaron en la zona comprobando que no existía peligro alguno para sus 24 tripulantes. Tras ello, ordenaron se arriasen las dos anclas hasta tres grilletes cada una y el desembarco de la tripulación, hecho que se produjo sin problemas mediante una escala de gato colocada en la proa del buque en la siguiente bajamar. Los oficiales fueron alojados en Santander y los subalternos en casas particulares del vecino pueblo de Somo, mientras que el Capitán Hormaechea fue requerido en la Comandancia de Marina para prestar declaración.

Durante los días siguientes hubo varios intentos de librar al buque de su varada. Las operaciones eran dirigidas por un inspector del Lloyd y un representante de la Casa Armadora con ayuda de los remolcadores del puerto *Tritón* y *Jaureguizar*. Mientras tanto, el paseo de Reina Victoria, magnífico balcón sobre la bahía santanderina, era un hervidero de gentes ansiosas de poder presenciar la puesta a flote del vapor y no faltaban los curiosos que, para no perderse el espectáculo, se aproximaban en botes a remos hasta donde les era permitido.

Pasaban los días y el “Sendeja” - 89,8 metros de eslora, 12,6 de manga y 5,46 de puntal- a pesar de las mareas de mayor coeficiente, se encallaba más y más: se había revirado de popa y acostado sobre su estribor, la mar iba encallando más

Pasaban los días y el “Sendeja”, a pesar de las mareas de mayor coeficiente, se encallaba más y más: se había revirado de popa y acostado sobre su estribor

al buque dentro de la playa y el pesimismo sobre su posibilidad de rescate iba cundiendo. La Compañía Aseguradora debería pagar a los armadores 12.000 libras esterlinas en caso de pérdida del buque.

Fue en ese momento, cuando el Práctico Mayor del puerto, Indalecio Santos, conocido por sus compañeros y amigos como “el Marinerito”, marino experto y excelente maniobrista, y el buzo, Manuel Bermúdez, se ofrecieron al representante del Lloyd, señor Steede, para realizar el rescate, que consistiría en poner el buque a flote, a cambio de 3.000 libras esterlinas.

Tras aceptar la aseguradora, con el visto bueno de Londres, el salvamento del “Sendeja” pasó a ser la comidilla diaria de la ciudad. Suscitó una expectación enorme entre los santanderinos, que apostaban comidas, cenas e incluso dinero a si el vapor se salvaba, o no.

FOSO ALREDEDOR

Para reflotar el vapor idearon excavar un foso alrededor del buque



Vapor “Sendeja” de la Compañía Marítima de Bilbao S.A (colección Colin Pickett)

para que pudiese revirar ya que sin esto cualquier intento hubiese resultado imposible. Tirar del barco en las condiciones que estaba era perder el tiempo dado su peso de unas 1.600 toneladas. El “Sendeja” estaba enterrado cinco pies por la banda de estribor y cuatro por la de babor. Intentar sacarlo con remolcadores como se pretendía era un absurdo. Además del foso, hubo que construir a su alrededor una pequeña dársena que lo pusiese a cubierto de la invasión de las arenas. Para esto se utilizaron sacos (se habló de cuatro mil) que, llenos de arena, formaron un muro alrededor del foso en que el “Sendeja” debía moverse, cerrado por una compuerta estanca de madera. Las estachas de los remolcadores no resultaron apropiadas, y se optó por encargar dos calabrotos de trescientos metros cada uno a una empresa de la localidad cántabra de Los Corrales de Buelna.

Lo esencial de la maniobra era conseguir que el buque se adrizase y se pudiese mover. Se utilizaron las cinco maquinillas de a bordo, las cuales accionaban los aparejos reales de cuatro guarnes con alambre de acero al crisol

Para reflotar el vapor idearon excavar un foso alrededor para que pudiese revirar y, además, construyeron una pequeña dársena que lo pusiese a cubierto de la invasión de las arenas

de veintidós milímetros que iban fijos a las anclas. En total, se dispuso de dos aparejos reales de 120 toneladas de fuerza fijos a dos anclas, dos cables de 45 milímetros fijos a dos anclotes y 7 grilletes de la cadena del buque fijos a dos anclas. Para realizar estos trabajos se contrató a 47 hombres de Santander, 20 de Somo y 34 mujeres “cargueras” que solían trabajar en el muelle del puerto.

El miércoles 21 de marzo, acabaron los trabajos preliminares y durante la mañana funcionaron las maquinillas y se pudo ver que el buque disminuía su escora de 11 grados a 5, avanzando 6 metros sobre la arena. Continuó la extracción de arena y por la tarde el “Sendeja” quedó completamente adrizado y proa a la mar, ya solo quedaba esperar el momento idóneo, que se produjo con la marea de coeficiente 106, el día 22 de marzo: el repunte de la pleamar fue a las tres horas y cuarenta minutos de la madrugada, momento en el que se abrió la compuerta, dejando pasar el agua. El barco quedó completamente a flote y accionando las maquinillas que viraban los calabrotos de las anclas, sujetas en rocas de tierra, salió lentamente de su “cama”.

Fue un momento de gran emoción. Dada la hora, en la playa apenas había gente, sin embargo, desde La Magdalena, numerosos grupos presenciaban el salvamento y cuando el “Sendeja” flotó empezaron a disparar cohetes y a saludar con los faros de sus automóviles. Después de la maniobra de reflotamiento, el buque quedó fondeado en espera de entrar en



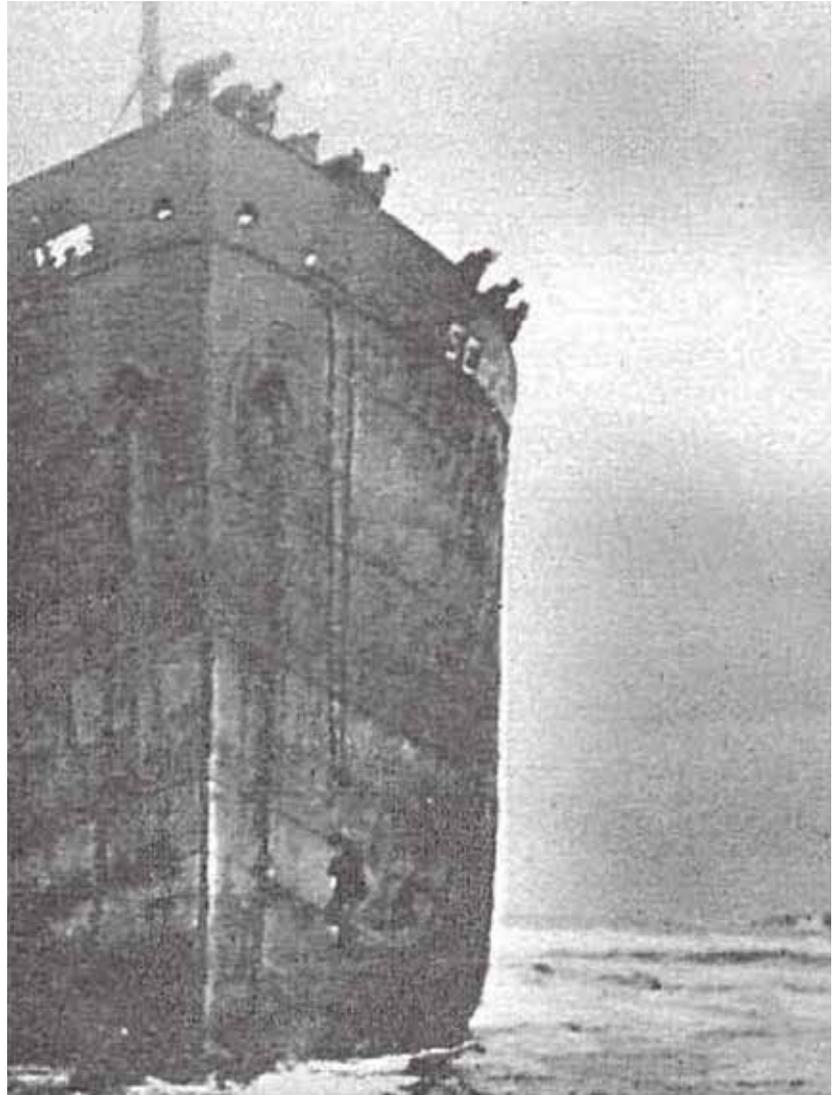
El “Sendeja” en una vista al Puerto de Tarragona

el dique de Gamazo de Santander para revisar fondos, lo que sucedió al día siguiente, aunque su reparación final se realizó en los Astilleros de Euskalduna de la ría de Bilbao. El alcance de las averías debió ser mayor de lo esperado, ya que fue declarado pérdida total constructiva sin que llegase a volver a navegar.

El práctico, señor Santos, obtuvo un enorme prestigio por el salvamento del buque e incluso fue requerido en salvamentos posteriores como el del carguero noruego "P.G. Halvorsen" varado, el 22 de noviembre del año siguiente por otro temporal, en la ría de Suances a la entrada del puerto de Requejada. El carguero fue reflotado mediante la misma "técnica" y trasladado posteriormente por el remolcador Tritón hasta Santander, dónde fue reparado. El "Halvorsen" corrió mejor suerte que el "Sendeja" y volvió a navegar hasta que, en la víspera de la nochebuena de 1941, saliendo de Noruega con destino a Alemania chocó con una mina submarina en el paso del Gran Belt, yéndose a pique pereciendo uno solo de sus tripulantes.

Para Indalecio Santos el salvamento del "Sandeja" supuso una enorme popularidad: la gente lo felicitaba por las calles y recibió diversos homenajes e incluso hubo algunas coplas sobre el hecho. ■

JUAN PEÑA DE BERRAZUETA
CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE



Desembarco de los tripulantes del "Sendeja" por la proa

El práctico, señor Santos, obtuvo un enorme prestigio por el salvamento del buque y fue requerido en salvamentos posteriores

BIBLIOGRAFÍA

- *El Cantábrico diario de la mañana.*- Santander febrero, marzo 1928
- *La Voz de Cantabria diario de la tarde.*- Santander febrero, marzo 1928
- *Diario Montañés.*- Santander febrero, marzo 1928
- *El Noticiero Bilbaino.*- Bilbao marzo 1928
- *Diario La Libertad.*- Madrid marzo 1928
- *El Sol diario independiente.*- Madrid abril 1928
- *Nafragios en la costa de Cantabria.*- Rafael González Echeagaray.
- *Web Historiadesantanderycantabria.blogspot.com*

Desescalada en náutica

Con la llegada de la fase 1 de la desescalada en la mayoría de las regiones, se reanudan algunas actividades en la náutica de recreo. Ya están permitidas las actividades individuales, salir a navegar en grupos reducidos y las visitas a los barcos para comprobar el estado de las embarcaciones.



tividades náuticas, así como establecimientos para la venta y comercialización de embarcaciones y su equipamiento. El protocolo puede consultarse y descargarse desde la web www.anen.es.

ACTUALIZACIÓN DE MEDIDAS

En la misma página también puede encontrarse información actualizada sobre las medidas adoptadas en materia de ordenación general de la navegación marítima durante el estado de alarma.

Las principales asociaciones del sector náutico-CEACNA (Confederación Española de Clubes Náuticos), ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas), AEGY (Asociación Española de Grandes Yates), ANAVRE (Asociación de Navegantes de Recre)- han diseñado un protocolo propio, compatible con el que está elaborando el Instituto para la Calidad Turística Española.

Se trata de facilitar a todos los operadores de la náutica de recreo la adaptación de sus procesos de higienización de instalaciones, la protección de sus trabajadores y también ofrecer a

los usuarios información y recomendaciones para que puedan conocer normas básicas de comportamiento cuando acudan a las instalaciones y a las embarcaciones. Estos protocolos se han definido partiendo de las indicaciones establecidas por el Ministerio de Sanidad, Puertos del Estado, Marina Mercante, el Ministerio de Trabajo y Economía Social y resto de autoridades sanitarias competentes a nivel nacional y autonómico.

También incluye recomendaciones para empresas de alquiler de embarcaciones, varaderos, buques y artefactos flotantes y de playa, escuelas de deportes y ac-

En concreto en lo que afecta al ámbito de la náutica de recreo y hasta nueva orden, no se permitirá la entrada en ningún puerto español de buques o embarcaciones de recreo extranjeras que no tuvieran su puerto de estancia en España, quedando exceptuados de esta restricción los buques y embarcaciones que solamente tengan tripulación profesional a bordo.

Los traslados de embarcaciones de recreo serán realizados exclusivamente por profesionales y sin pasajeros a bordo cumpliendo los protocolos indicados y previa presentación en el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y Capitanía Marítima. ■

Vigilantes geolocalizados

Los vigilantes de cofradías de pescadores de Galicia contarán con un sistema de geolocalización para mejorar su seguridad durante el periodo de recuperación de la actividad en el sector de la pesca, tras el fin de la alerta sanitaria causada por el Covid-19.

La implantación de este sistema de geolocalización cuenta con un presupuesto de 5 millones de euros y permitirá hacer un seguimiento en tiempo real de la actividad, así como disponer de un registro del trabajo realizado, lo que contribuirá a coordinar mejor el servicio de los vigilantes que actuará bajo la supervisión del Servicio de Guardacostas de Galicia.

Este proyecto forma parte de una convocatoria mucho más amplia de ayudas para proyectos colectivos que contribuyen a la protección y recuperación de la biodiversidad marina con cargo a los fondos FEMP.

Entre las iniciativas que también pueden optar a estas ayudas están las que contribuyan a la vigi-

lancia epidemiológica para conocer el estado sanitario de las aguas y especies marisqueras, así como aquellos proyectos relacionados con la formación de pescadores para adquirir conocimientos de gestión y conservación de recursos marinos vivos. Podrán incluirse también las campañas divulgativas.

La Xunta de Galicia abrirá el plazo de solicitudes para acceder a todas estas ayudas al día siguiente de la finalización del estado de alarma. Los proyectos pueden presentarse desde cofradías de pescadores, organizaciones de productores, cooperativas del mar y asociaciones de profesionales del sector que tengan su sede social en la Comunidad Gallega. ■



La geolocalización ayuda a coordinar la vigilancia y la seguridad de los trabajadores

BREVES

Retirada de subvenciones

El Gobierno retirará por decreto la subvención para los astilleros que compensaba hasta el 90 por ciento de los créditos pedidos para construir o transformar barcos. La noticia llegaba a finales de abril en plena pandemia y cuando también se ha conocido que Navantia acaba de perder el contrato para construir las fragatas del Pentágono. La USS Navy se ha inclinado por la oferta de la italiana Fincantieri. La buena noticia llegaba de la armadora de The Ritz Carlton que toma de control del 75,5 % del astillero Hijos de J. Barreras lo que supondrá el reinicio de la actividad que permitirá la finalización del crucero Evríma y poder conseguir nuevos contratos.

Vedas para el pulpo

Luz verde al Plan de gestión y seguimiento del marisqueo de pulpo de roca del litoral central de Catalunya. Las medidas previstas en el Plan se aplicarán dentro del ámbito territorial de las cofradías de pescadores de Cambrils, Tarragona, Torredembarra, Calafell, Vilanova i la Geltrú y Sitges, a las embarcaciones de artes menores dedicadas al marisqueo de pulpo de roca con cadufos y nasas. Las principales medidas son la limitación del número de embarcaciones, 20 en total, y el establecimiento de un periodo mínimo anual de 60 días de veda, que podrán efectuarse de forma continuada o en dos o más periodos fraccionados.

Por otro lado, atendiendo a la petición de las cofradías de pescadores, la Junta de Andalucía ha trasladado a mediados de agosto el periodo de cese temporal para la captura de pulpo con artes específicos en el caladero del Golfo de Cádiz, ya que la fecha originalmente prevista estaba afectada por el estado de alarma.

CCOO: ayudas según la bandera

Para CCOO las líneas regulares de pasaje, que se han visto seriamente afectadas por la pandemia, cumplen un servicio esencial que justifica "las ayudas recibidas durante años".



BREVES

No obstante, reclama que éstas se vinculen siempre “a los buques de pabellón español y al compromiso con el empleo, no solamente a las navieras por operar buques desde España o gestionar una línea regular entre puertos españoles”. En su opinión la Marina Mercante debe de ser un sector estratégico. Aboga por disponer de flota de pabellón español porque en una futura crisis “los buques con banderas de conveniencia podrán ser requeridos por sus estados de pabellón para garantizar su propio suministro”.

Estudiando angelotes

El Gobierno de Canarias ha encargado un estudio para determinar la evolución de la cría del tiburón ángel en la playa de Las Teresitas, donde se encuentra el mayor criadero de esta especie en las Islas.

El angelote es una especie en vías de extinción y Canarias cuenta con unas de las pocas colonias que quedan en España. La investigación determinará la densidad y abundancia de crías en estos entornos, así como de sus presas potenciales, y su comportamiento durante estos meses de estado de alarma sin usuarios en la playa.

Los juveniles de esta especie parecen elegir la playa de Las Teresitas para alimentarse, dada la gran abundancia de gueldes, su principal presa durante estos primeros meses de vida, y la protección frente a depredadores que les ofrecen sus aguas poco profundas.

MSC pescando redes

La certificadora MSC financia proyectos de protección marina para hacer frente al problema de las redes fantasma y proteger a las especies amenazadas. En 2020 concederá ayudas por valor de 700.000€ a pesquerías y proyectos de investigación dedicados a proteger los océanos y a salvaguardar el abastecimiento de pescado.

En España está llevando a cabo un programa con la empresa Echebaster para analizar el impacto de los dispositivos de concentración de peces perdidos en los hábitats marinos vulnerables y cómo afectan



MURCIA

Filtradores naturales

La Comunidad de Murcia ha puesto en marcha un proyecto para extraer nutrientes del Mar Menor de forma natural, empleando especies de bivalvos comunes como la almeja, ostra y berberecho.

En un intento de revertir de manera urgente el mal estado del ecosistema del Mar Menor se están llevando a cabo distintas acciones coordinadas, hasta ocho proyectos simultáneos, que ayuden a limpiar el agua extrayendo nutrientes y algas.

Se confía en que la implantación de varios bancos de bivalvos contribuya a reducir el exceso de microalgas ya que la capacidad de consumir nutrientes de las almejas, ostras y berberechos autóctonos de la zona es óptima.

La laguna del Mar Menor desde las últimas danas no ha recuperado su estado, ya muy maltrecho de por sí debido a los vertidos y construcción masiva de la zona.

Actualmente su salinidad es muy baja mientras que la turbidez y clorofila están en cifras muy elevadas.

En una primera fase se realizarán estudios para obtener la semilla de ejemplares de la zona y así evitar introducir bivalvos exteriores. Después se procederá al cultivo y engorde de los ejemplares seleccionados, así como a la instalación de un criadero que permita crear los bancos de moluscos que serán reintroducidos en diversas zonas de la laguna durante varios años hasta conseguir aumentar la población lo suficiente como para que vaya limpiando la laguna.

El coste total del proyecto de implantación de un banco de bivalvos asciende a 275.000 euros. ■



Los bivalvos autóctonos contribuirán a reducir el exceso de microalgas



La aplicación permite contribuir de forma activa a la gestión de recursos pesqueros

ANDALUCÍA Proyecto DPesca

El IEO lanza 'DPesca', una aplicación de móvil que permitirá a los pescadores recreativos participar en la gestión de los recursos mediante el envío de datos de captura. El proyecto comienza su andadura en Andalucía.

La app DPesca además de ser una plataforma para el envío de datos y un diario de pesca, permite una comunicación directa con los científicos para plantear dudas, reportar hallazgos, avistamiento de especies invasoras, artes abandonados, etc. Se pretende a la vez que mejorar las medidas de gestión de los recursos, garantizar su sostenibilidad creando conciencia.

El Instituto Español de Oceanografía (IEO) eligió la comunidad andaluza para comenzar su andadura porque cuenta con más de 250.000 licencias de pesca recreativa en sus 900 km de costa, de las más de un millón que existen en todo el país. Se trata de una actividad lúdica con un componente económico muy importante al ser uno de los grandes

impulsores de la economía azul, de hecho desde muchas cofradías de pescadores y organizaciones productoras se fomenta la combinación de la pesca y el turismo pesquero. El desarrollo de esta aplicación atiende a la necesidad de obtener parámetros fiables que permitan aunar los intereses de una actividad lúdica, su componente económico y el sostenimiento del medio.

'DPesca' es una aplicación gratuita disponible en las distintas plataformas de descarga y en ella se ofrece además información de interés para el pescador como normativa aplicada al litoral andaluz y para cada una de las modalidades de pesca, una guía ilustrada de identificación de especies con información de tallas mínimas y épocas de veda. ■

BREVES

especialmente a las poblaciones de tiburones en aguas de Islas Seychelles donde la empresa dispone de una flota de atuneros.

Vídeo Red Natura

España tiene más de un 27% de territorio terrestre incluido en la Red Natura y casi un 8% de aguas marinas, siendo el país europeo que más territorio aporta a esta Red de protección. Por este motivo acaba de editarse un vídeo sobre la Red Natura 2000 donde se detallan las funciones que desempeña, su importancia como herramienta de protección de la biodiversidad y el papel de España en la misma. Entre otros, cuenta con la colaboración de Fedepesca, Fundación Biodiversidad y la Cofradía de Pescadores Santiago Apóstol de Celeiro.

Métodos predictivos

La prestigiosa revista Global Change Biology ha publicado los resultados de una investigación internacional en la que ha participado AZTI para conocer la fiabilidad de los modelos actuales de previsión de la pesca bajo escenarios de calentamiento global. Para poder evaluar con precisión la evolución de las especies ante alteraciones atmosféricas era necesario disponer de herramientas de simulación con garantías. Tras el estudio se ha podido constatar que los modelos de proyección de impactos de cambio climático en especies de peces marinos comerciales son fiables en el análisis de tendencias generales, pero presentan limitaciones cuando el foco del estudio se circunscribe a una especie en una zona concreta.

GALP colabora con Marnoba

El Grupo de Acción Local Pesquera (GALP) de Pontevedra se suma como entidad colaboradora a la plataforma Marnoba, una aplicación móvil que ayuda a contabilizar y catalogar las basuras marinas en la costa, playas y fondos. La app representa la información recogida por personas voluntarias y entidades colaboradoras y ha sido distinguida con premios nacionales e internacionales. ■

Hace 50 años...

CLAUSURA DEL CURSO ACADÉMICO 1969-1970

Fin de curso en las Escuelas Reconocidas y Filiales de Formación Profesional Náutico-Pesquera



Ha finalizado el curso 1969-1970 en las Escuelas Reconocidas y Filiales de Formación Profesional Náutico Pesquera, del Instituto Social de la Marina. En general, con resultados muy brillantes, habiéndose obtenido un alto porcentaje de alumnos titulados. En páginas interiores, ofrecemos crónicas de nuestros corresponsales sobre algunos de los actos de clausura que tuvieron la emoción y la vibración que es usual en los alumnos que han trabajado durante el curso y

que han visto coronados con el éxito de sus esfuerzos (...)

CLAUSURA EN SANTANDER

En la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina, tuvo lugar el acto de clausura de tres cursos de Formación Intensiva Profesional para mecánico naval de segunda, mecánico naval de primera y patrón de litoral.

(...) estos cursos dirigidos por el Instituto Social de la Marina han sido realizados con la ayuda económica

del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, cuentan la extraordinaria labor que viene desarrollando en nuestra provincia, como en todo el país, a favor de la promoción social de los trabajadores.

Han realizado sus estudios... sesenta alumnos, de los cuales, diecisiete de ellos lo han seguido en régimen de internado, para los que disponen de una buena y acogedora residencia...

Felipe Peña

CLAUSURA EN GIJÓN

El día 20 de junio se clausuraban en la Escuela Reconocida de Formación Profesional de Gijón ... se procedió a la entrega de títulos acreditativos de haber superado las pruebas de los exámenes finales... En el curso que se clausura fueron impartidas enseñanzas en esta escuela de Gijón y en sus filiales de Cudillero, Lastres y Luarca...

La escuela cumple este año su sexto de actuación. Y, en verdad, ha sido un día grande para la familia de quienes la componen. Los alumnos han dado fin al curso, superando las pruebas finales en un porcentaje casi del ciento por ciento...

G. Ramos Charro

Inauguración de una fábrica de hielo en Almería



El día 27 de junio ha sido una gran fiesta para la familia pescadora de Almería. Se ha puesto en funcionamiento la nueva fábrica de hielo propiedad de la Cofradía Sindical de Pescadores, que es, si no la más importante, si

una de las más en esta costa mediterránea. Al acto, verdaderamente espléndido, asistieron además de las autoridades nacionales, provinciales y locales, un gran número de armadores y pescadores de Almería y la provincia.

PRESTACIONES GRACIABLES DE LA MUTUALIDAD DE ACCIDENTES

Las prestaciones graciables que concede la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo del Instituto Social de la Marina ha ascendido, durante el trimestre abril-junio del presente año, a pesetas

1.018.656,75, según los siguientes conceptos: socorros inmediatos, 13.000; derechos habientes exceptuados, 200.000; muerte natural a bordo, 120.000; naufragios, 487.099,75; indemnizaciones varias, 198.557.

Aprobado el Reglamento General del Régimen Especial de Seguridad Social del Mar

El “Boletín Oficial del Estado” del 11 de julio publica el Reglamento General del Régimen Especial de Seguridad Social de los trabajadores del Mar, que fue aprobado en el Consejo de Ministros celebrado en Barcelona el día 26 de junio. Este reglamento desarrolla la Ley General de Seguridad Social de los trabajadores del Mar de 30 de diciembre de 1969.

La característica fundamental del nuevo Régimen es que los trabajadores del mar y sus beneficiarios pueden alcanzar los mismos derechos que los incluidos en el régimen General de la Seguridad Social.

La entidad gestora del nuevo Régimen es el Instituto Social de la Marina, que se organiza con amplia base representativa de empresarios y trabajadores, y cuya competencia se extiende a todas las contingencias y situaciones comprendidas en la acción protectora del mismo.

Considera trabajadores del mar a cuantos ligan su vida profesional a las tareas marítimo-pesqueras... incorpora a los estibadores, a quienes realizan trabajos de carácter administrativo, técnico y subalterno de empresas marítimas y pesqueras, en embarcaciones deportivas y de recreo y en las Cooperativas del mar y Cofradías de Pescadores

Sanidad Marítima

Vacuna contra el Covid-19

El coronavirus (Covid-19), la enfermedad respiratoria potencialmente mortal detectada por primera vez en diciembre de 2019, se ha extendido por todo el mundo obligando a la cancelación de eventos importantes, posponiendo las temporadas deportivas y enviando a muchas personas a una cuarentena impuesta y al aislamiento.



Actualmente no existe una cura, sin embargo la estrategia a largo plazo consiste en desarrollar una vacuna, pero los expertos sugieren que aún falta al menos un año para que esté disponible. Una vacuna es un tipo de tratamiento destinado a estimular el sistema inmunológico cuya elaboración involucra muchos pasos y obstáculos regulatorios que superar. Este proceso se puede dividir en seis fases:

- **Diseño de la vacuna:** los científicos estudian un patógeno y deciden cómo harán que el sistema inmunológico lo reconozca.

- **Estudios en animales:** se prueba la nueva vacuna en modelos animales de la enfermedad para demostrar que funciona y no tiene efectos adversos extremos.

- **Ensayos clínicos (fase I):** son las primeras pruebas en seres humanos y evalúan la seguridad, la dosis y los efectos secundarios. Estos ensayos solo se hacen en un pequeño grupo de pacientes.

- **Ensayos clínicos (fase II):** este es un análisis más profundo de cómo el medicamento o la vacuna realmente funcionan en términos biológicos. Involucra a

una cohorte más grande de pacientes y evalúa las respuestas fisiológicas y las interacciones con el tratamiento. Por ejemplo, un ensayo de coronavirus podría evaluar si una vacuna estimula el sistema inmunológico de cierta manera.

- **Ensayos clínicos (fase III):** en la fase final de los ensayos, se evalúa una cantidad aún mayor de personas durante un largo periodo de tiempo.

- **Aprobación regulatoria:** el obstáculo final es que las agencias reguladoras, como la Administración de Alimentos y Medicamentos de Estados Unidos y la Agencia Europea de Medicamentos, revisen la evidencia disponible de los experimentos y ensayos y concluyan si se debe autorizar una vacuna como opción de tratamiento.

Tradicionalmente puede tomar hasta una década o más para que una nueva vacuna pase de la fase de diseño a la de aprobación. Además, una vez que los procesos

regulatorios han concluido y que una vacuna es segura, las compañías farmacéuticas deben iniciar la producción a fin de fabricar vacunas suficientes para aumentar la inmunidad en la población en general.

VACUNAS EN DESARROLLO

Con el SARS-CoV-2, los investigadores están acelerando los pasos en la elaboración de una vacuna y esperan tenerla lista en menos de 18 meses. Por otra parte, existen más de 90 prototipos de vacuna en desarrollo, y en concreto, dos de ellos se llevan a cabo en España, ambos por el Centro Nacional de Biotecnología (CNB-CSIC). Más del 70% de los grupos que lideran los esfuerzos de investigación de vacunas son de empresas privadas. Al menos seis de estos proyectos parece que tienen altas probabilidades para costear la creación y distribución:

- a) mRNA-1273 (Estados Unidos): Desarrollada por la NIH y la empresa de biotecnología Moderna Inc, tiene como objetivo en el desarrollo de la vacuna inyectar un pequeño segmento del código genético del virus creado por laboratorio y que éste provoque una respuesta del sistema inmune.
- b) Inovio (Estados Unidos): En Pennsylvania, la empresa Inovio está investigando una vacuna basada en la inyección directa de ADN a través de un plásmido para que las células del pacien-



- te produzcan los anticuerpos para combatir la infección. La tecnología de Inovio y Moderna no ha sido probada nunca en seres humanos.
- c) AD5-nCoV (China): CanSino Biologics con la participación conjunta del Instituto de Biotecnología de la Academia de Ciencias Médicas Militares ha terminado con éxito la primera fase. Su vacuna se llama AD5-nCoV usa como vector una versión no replicante del adenovirus, que causa el resfriado común. Este vector transporta el gen de la proteína S de la superficie del coronavirus, con la que se intenta provocar la respuesta inmune del paciente.
- d) LV-SMENP-DC (China): El Instituto Médico Genoinmune de Shenzhen está trabajando en la vacuna LV-SMENP-DC. Se basa en el uso de células dendríticas modificadas con vectores lentivirales.
- e) Instituto de Productos Biológicos de Wuhan (China): Desde el lugar donde se originó esta pandemia el Instituto de Productos Biológicos de Wuhan, en colaboración con la empresa Sinopharm, ha creado una vacuna inactivada con microorganismos para producir partículas del virus en reactores, para después purificarlos y que pierdan su capacidad de enfermar.
- f) Universidad de Oxford (Reino Unido): Es la candidatura europea más firme siendo el objetivo llevarla a cabo en humanos después de su éxito en chimpancés y que podría estar disponible para su uso el próximo otoño en el mejor de los casos. Se trata del uso como vector de una versión atenuada de un adenovirus del chimpancé, modificado para que no se reproduzca en humanos. Fue este modelo con el que se consiguió la vacuna del MERS. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA.

MADRID

Luz verde al acuerdo con Mauritania

El pleno del Parlamento Europeo respaldó la renovación del acuerdo pesquero con Mauritania, el más importante de los que la Unión Europea mantiene con países terceros, que permite faenar a buques de España y otros diez Estados miembros. Los 65 barcos españoles que faenan en el caladero mauritano han podido continuar pescando gracias a una extensión del acuerdo mientras se negociaba el nuevo convenio.

Se mantiene la obligación de que los buques europeos donen el 2% de sus capturas de pelágicos a beneficio de las personas más desfavorecidas y el 60% de la tri-



El 60% de la tripulación deberán ser nacionales de Mauritania

pulación sea mauritana, aunque de ese cupo se van a excluir los puestos vinculados al mantenimiento de la maquinaria de a bordo.

La UE pagará anualmente cerca de 61,6 millones de euros, esta elevada cuota obliga a que las autoridades

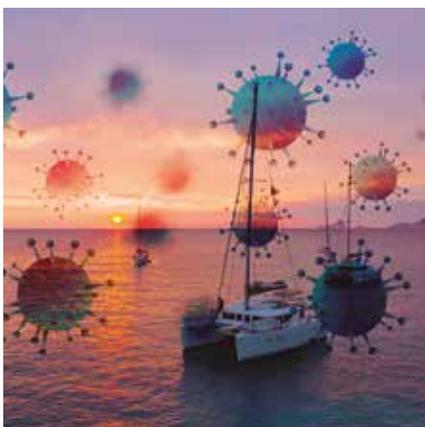
mauritanas hagan públicos los convenios que firmen con otros países para garantizar las mismas condiciones; aumente los muestreos de capturas y adopte las recomendaciones de la FAO de gestión sostenible de recursos marinos. ■

Reparto de Equipos de Protección

Cataluña destina 1 millón de euros del FEMP a ayudas para equipos de protección ante la Covid-19 para empresas y trabajadores de lonjas y puertos y así facilitar a los operadores la compra de equipos y materiales de protección y desinfección individuales e inversiones en los centros de trabajo que garanticen un adecuado distanciamiento de las trabajadoras a fin de contribuir al ejercicio de estas actividades económicas en condiciones de seguridad y reducir las posibilidades de contagio.

Por otro lado, la Junta de Andalucía ha realizado un nuevo reparto de equipos de protección a tra-

bajadores del sector pesquero, en abril distribuyó 2.000 equipos de seguridad, en esta ocasión mascarillas y pantallas faciales a las lonjas de Ayamonte, Huelva, Isla Cristina y Punta Umbría. ■



Guía para la desescalada

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación acaba de actualizar la Guía práctica de medidas de apoyo y de interés para el sector pesquero relacionadas con la pandemia.

Además de un listado detallado, con enlaces de acceso directo, a las medidas de ayudas de la Seguridad Social, normativa nacional en materia pesquera, medidas económicas dentro de la PPC, se incluyen las instrucciones para la desescalada por fases. La guía puede descargarse desde la web del Ministerio. ■

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>



cl@ve

¡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

