

Mar

Nº 609
ENERO 2021

**RECICLAJE
DE BUQUES**
**Instalaciones
al día**

**Freno a la pesca
accidental
de cetáceos**

BREXIT Y CUOTAS
Prueba de fortaleza para la pesca



UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA
BARCELONATECH
Facultat de Nàutica de Barcelona



FACULTAT DE NÀUTICA DE BARCELONA

STCW

CURSOS ESPECIALIDAD MARÍTIMA



**CURSOS DE ESPECIALIZACIÓN
con SIMULADORES:**
ECDIS, ARPA, GMDSS (restringido
y general), BTM y SHIPHANDLING

CURSOS DE ESPECIALIDAD MARÍTIMA BÁSICOS Y AVANZADOS:

Formación básica en seguridad, Formación básica en protección marítima, Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos, Buques de pasaje, Marinero de puente, Patrón portuario, OPB, OCPM, Botes de rescate rápidos, Avanzado en lucha contra incendios



934054624

www.fnb.upc.edu/aula.professional



LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y FOMENTO



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y FOMENTO



Piedras en el camino

Sigue a prueba la capacidad de resistencia del sector pesquero. A los embates derivados de la Covid-19 suma ahora unas cuotas y TACs de pesca por debajo de años anteriores, y un acuerdo para el *Brexit* que, como temía el sector, ofrece para la pesca una de sus peores caras: un período transitorio y la gran incógnita que se abre sobre lo que sucederá cuando éste se cumpla.

La inseguridad de la que renegaba la pesca se ve ahora como un “juego de niños” ante la perspectiva de que las negociaciones, después de que se agote el período de cinco años acordados, las mantendrá directamente la Comisión Europea con el Reino Unido, y no los ministros de pesca de los Estados, como venía sucediendo, por lo que va a ser precisa, si se quiere reflejar la idiosincrasia de cada flota en el acuerdo, ahora más que nunca, una comunicación fluida entre el Consejo y la Comisión Europea, así como disponer de buenos y precisos datos.

Se encara un tiempo que requiere que las autoridades comunitarias hilen fino para confeccionar una alternativa viable y sólida para un sector del que dependen muchas bocas. Van a hacer falta iniciativas legislativas, ayudas comunitarias eficaces, mucha voluntad y, sobre todo, unión para garantizar las prioridades pesqueras de la UE frente al Reino Unido, porque no parece que el sector pesquero comunitario, solo confiando en su tradicional coraje, pueda salir airoso de tanto trance.

No sienta buen precedente la gestión que impone la Comisión Europea en el Mediterráneo, donde la complicada meta de alcanzar el Rendimiento Máximo Sostenible en 2025 está suponiendo la adopción “estricta y acelerada” de medidas para la disminución del esfuerzo



pesquero que, a pesar de las gestiones conjuntas de las flotas y administraciones marítimas afectadas, está poniendo en apuros a una flota especialmente vulnerable. ■

De la Liga Marítima a la Real Liga Naval Española

Autor: Juan Díaz Cano

Edita: Real Liga Naval Española

La obra se inicia con un recorrido por el origen de las Ligas navales en el mundo, hecho en el que se hace mención especial a la figura del contralmirante norteamericano Alfred Thayer Mahan y su obra “la influencia del poder naval a lo largo de la Historia”. El libro avanza relatando el nacimiento en España de la Liga Marítima Española en 1900, gracias al impulso apasionado del teniente de navío, Adolfo Navarrete a quien acompañarán es esta aventura fundacional políticos de cariz conservadora como Antonio Maura o Joaquín Sánchez de Toca.

Constituida como un lobby empresarial marítimo, la Liga impulsaría la promulgación, desde su creación hasta la Guerra Civil, de las principales leyes afectas al sector marítimo español: el Arancel Salvador (1906), la Ley de Protección a la Industria Nacional (1907), el Plan Naval Ferrándiz (1908), la Ley de Protección y Fomento de las Industrias Marítimas (1909), el Plan Naval Miranda (1915), la Ley de 21 de agosto de 1925 en apoyo a la Marina Mercante española, el Plan Naval Cornejo (1926) y el modesto Plan Naval de la República (1935).

La llegada de la Guerra Civil supondrá la desaparición momentánea de la Liga hasta el año 1969 en que, de la mano del almirante Ignacio Martel Viniegra, tiene lugar su refundación bajo la nueva denominación de Liga Naval Española. Este cambio

La Liga Marítima impulsó desde su creación las principales leyes afectas al sector marítimo



de denominación se fundamenta en motivos de oportunidad política tal y como se explica detalladamente en el libro.

La segunda parte del libro recorre las distintas presidencias que han dirigido el devenir de esta institución desde 1969 hasta nuestros días. El relato sistemático de los acontecimientos resulta enormemente interesante pues permite al lector adentrarse en los recovecos de esta institución cuyo leitmotiv final no es otro que crear una conciencia marítima entre la ciudadanía española.

El libro puede adquirirse en la sede de la Real Liga Naval Española (C/ Mayor 16, en Madrid), a través de su web (www.realliganaval.com/nuestra-tienda/) o en la Librería Robinson, por 14 euros. ■



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro

Directora:

Ana Munguía (ana.munguia@seg-social.es)

Redacción:

Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es), Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es) e Iñaki Moreno (juan-ignacio.moreno@seg-social.es)

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 Orllamar, 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. Tel. 91 700 66 00. **Suscripciones:** revista.mar.ism@seg-social.es / www.seg-social.es

Diseña e imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

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 las suscritas por su director o que 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.

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica en 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.

Descárgala en tu smartphone



POSIBILIDADES DE PESCA 2021

En un contexto de pandemia y profundamente marcadas por la salida del Reino Unido de la UE, el Consejo de Ministros de Pesca europeo hizo públicas, a finales de diciembre, las posibilidades de pesca relativas a las pesquerías no afectadas por el Brexit con recortes de cuota generalizados aunque se mejoran las previsiones de la propuesta hecha en noviembre. En el Mediterráneo siguen las dificultades.

PÁGINA 6

PESCA



Brexit. UE y Reino Unido llegan a un acuerdo in extremis que permitirá pescar por un periodo de cinco años y medio.

PÁGINA 11

MARINA MERCANTE



Reciclaje de buques. Europa actualiza el listado de instalaciones autorizadas para el desmantelamiento y reutilización de buques.

PÁGINA 32

16 Tribuna. Cuotas tras el Brexit. Por Ivan López Van der Veen

20 Mujer en pesca y acuicultura. Informe PTEPA sobre emprendedoras

24 Pesca accidental. Dispositivos para mitigar la captura accidental de cetáceos.

28 Investigación. Arranca el Decenio de la ONU de las Ciencias Oceánicas

36 Estrategia sostenible. La receta de la UE para una movilidad sostenible

38 Derecho. El arbitraje como alternativa a la justicia ordinaria

42 Cuentas del Estado. Se aprueba, tras años de prórroga, el nuevo Presupuesto General del Estado

48 Pasarela digital única. Nueva herramienta que facilitará las gestiones de los ciudadanos comunitarios

De costa a costa

PÁGINA 58

Hace 50 años

PÁGINA 62

Páginas médicas

PÁGINA 64

Te interesa saber

PÁGINA 66

www.revistamar.es

@MarRevista

<https://www.facebook.com/RevistaMAR.ISM>



TACS Y CUOTAS 2021

Entre la decepción y la preocupación

Tan atípico como el año fue el Consejo de Ministros de Pesca de diciembre en el que anualmente se deciden las cantidades que se podrán capturar el año siguiente. Marcado por la excepcionalidad de la pandemia de la Covid 19 y con las dificultades de la negociación del *Brexit*, el balance de los resultados obtenidos para la flota española no ha estado a la altura de lo que se esperaba y lejos de las satisfactorias cifras de años anteriores. A pesar de que se amortiguan los recortes de cuota propuestos en noviembre, especialmente en lo que se refiere a pesquerías de especial interés para la flota española, las posibilidades de pesca para este año –a la espera de lo que suceda en marzo con las afectadas por el *Brexit*– fueron tildadas por el sector de “insuficientes” y “muy preocupantes” en el Mediterráneo.



Un Consejo peculiar y complejo: peculiar, puesto que se adoptaron decisiones sobre un número reducido de pesquerías- 119 de las 146 habituales deberán de esperar al resultado de las negociaciones con los británicos y mientras tanto quedan prorrogadas las de 2020-, y complejo porque se tuvieron que debatir tres propuestas de reglamento de una vez: el de las cuotas pesqueras para el 2021 en aguas del Atlántico y del mar del Norte, las posibilidades de pesca para especies profundas durante el periodo 2021-2022 –aplazado desde noviembre– y, por primera vez, los días de pesca autorizados dentro del plan de gestión para

***“Si trabajamos bien, con todas las flexibilidades y los intercambios la reducción de cuota de algunas especies puede incluso anularse”
(Luis Planas)***

los recursos demersales del Mediterráneo occidental para este año.

En general, se puede decir que los acuerdos no han traído buenas noticias para la pesca española que, aunque consigue minimizar los recortes propuestos en el Atlántico y Mar del Norte -de haberse materializado, solo para la flota gallega hubiesen supuesto pérdidas de 12,5 millones de euros-, pierde cuota en la mayoría de las especies de su interés (solo suben tres de los 27 stocks negociados).

A pesar de lo que pueda parecer, el resultado no fue tan malo. Algunas de las pesquerías de especial relevancia para la flota española lograron esquivar, en cierta medida, el recorte que proponía inicialmente la Comisión. Así, para la merluza sur, que se captura en el Cantábrico, Golfo de Cádiz y Portugal, finalmente se pactó una disminución del (-5%), frente al recorte del (-13%) que se sugería en noviembre. Un buen dato, según apuntan desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), si tenemos en cuenta que este año el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM/ICES, por sus siglas en inglés) cambió el modelo de evaluación. “Es posible que, si trabajamos bien con todas las flexibilidades y los intercambios (swaps) esa reducción pueda incluso anularse”, apuntaba recientemente el ministro, Luis Planas, a propósito de estos datos.

APOYO CIENTÍFICO

También se atenúa el recorte sugerido para el lenguado del caladero nacional, que baja un (-20 %) cuando se partía de una reducción del (-41,5%). Una decisión final en la que resultaron determinantes los avances científicos realizados en el conocimiento de este recurso pesquero y que culminarán en 2021

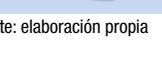
con la definición de un nuevo modelo de evaluación, tras los intensos estudios realizados en los últimos meses.

Buenas noticias sin paliativos para el jurel del Golfo de Cádiz y Galicia que, fruto de la recomendación ICES en base al buen estado de esta especie

y de acuerdo con la recomendación científica del Rendimiento Máximo Sostenible (RMS), registra, por segundo año consecutivo, un incremento de cuota del 5%.

Por su parte, las posibilidades de captura de gallos y rapes del sur experimen-

PRINCIPALES STOCKS CON CUOTAS DEFINITIVAS PARA 2021

	Nombre común	Zona ICES	Cuota 2020 EU	Cuota 2020 ES	CUOTA ADOPTADA UE 2021	CUOTA ADAPTADA ESP 2021	% DIFERENCIA TAC 2020 CON TAC ADOPTADO 2021
	Abadejo	Zona 8abde	1.482	252	1.482	252	→ 0,0
	Abadejo	Zona 8c	208	187	166	149	↓ -20,3
	Abadejo	Zona 9, 10 y COPACE 34.1.1	254	246	203	196	↓ -20,3
	Anchoa	Zona 8	31.892	28.702	33.000	29.700	↑ 3,4
	Boquerón	Zonas 9 and 10; Union waters of CECAF 34.1.1	PM*	PM	PM*	PM	
	Cigala	Zonas 8abde	3.886	233	3.984	239	↑ 2,5
	Cigala	Zonas 8c	2,7	2,7	2,4	2,4	↓ -11,1
	Cigala	Zonas 9 y 10; Union waters of CECAF 34.1.1	386	97	374	94	↓ -3,1
	Gallo	Zonas 8c, 9 y 10; Union waters of CECAF 34.1.1	2.322	2.143	2.158	1.912	↓ -10,8
	Jurel y capturas accesorias asociadas	Zona 9	116.871	30.237	123.045	31.834	↑ 5
	Lenguado	Zona 8a y 8b	3.666	8	3.399	8	→ 0,0
	Lenguado	Zona 8c, 8d, 8e, 9, 10 y COPACE 34.1.1	858	322	686	231	↓ -28,2
	Merlan	Zona 8	2.540	1.016	2.201	880	↓ -13,4
	Merluza	Zonas 8c, 9 and 10; Union waters of CECAF 34.1.1	8.752	5.600	8.314	5.321	↓ -5,0
	Rape	Zonas 8c y 9	4.023	3.353	3.521	2.934	↓ -12,5
	Solla	Zonas 8, 9, 10 y COPACE 34.1.1	355	59	155	26	↓ -56
	Besugo	Zona 9	149	117	118	93,00	↑ 20,5
	Sable negro	zonas 8, 9 y 10	2.832	9	2.113	7,00	↑ -22,2

Fuente: elaboración propia

tan recortes de un (-7,1%) y (-12,5%), respectivamente, en función de las adaptaciones al objetivo RMS.

En cambio, el excelente estado biológico de la biomasa de la anchoa del Cantábrico ha permitido que su TAC se fije en 33.000 toneladas, un 3,5% más que el año pasado.

En relación con la cuota de cigala del Cantábrico -una pesquería con TAC cero desde hace tres años- la Comisión Europea y España se han comprometido a continuar trabajando, a través del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y con la colaboración del sector, para que, en el primer semestre de 2021, se realice una revisión de la recomendación científica, teniendo en cuenta los resultados de las campañas centinela que se vienen realizando y, en base a ello, reevaluar la actual propuesta de TAC cero.

INSATISFACCIÓN GENERALIZADA

A pesar de que el MAPA en términos generales considera “bueno” el resultado de las negociaciones, ya que mejora las propuestas presentadas por la Comisión Europea y “permite garantizar la continuidad de la actividad pesquera y confirma el compromiso de España con la sostenibilidad de los recursos y el medio ambiente”, es casi unánime la insatisfacción por las posibilidades de pesca acordadas para el año que ahora comienza.

Reconociendo el esfuerzo hecho por la delegación española, el sector insiste en la falta de sensibilidad de la Comisión con los pescadores en una coyuntura tan complicada como la actual. Un acuerdo, “que no garantiza un nivel adecuado de capturas para responder a la sostenibilidad social y económica del sector y que antepone el cumplimiento de los objetivos

El acuerdo no garantiza un nivel adecuado de capturas para responder a la sostenibilidad social y económica del sector (Juan.M Trujillo)

medioambientales a la pesca”, sostiene Juan Manuel Trujillo de CCOO.

Tampoco organizaciones ecologistas, por razones bien distintas, se han mostrado en sintonía con las medidas adoptadas, por considerar razonables las propuestas iniciales de la Comisión Europea. En opinión de OCEANA, “al superar las recomendaciones científicas en el 35% de los límites de capturas, los ministros dejan claramente de lado los objetivos y las obligaciones legales de la política pesquera de la UE”.

MEDITERRÁNEO DELICADO

Pero si a algo iba dispuesta la delegación española en este Consejo era a “dar la batalla” por hacer valer la triple sostenibilidad, que contempla la Política Pesquera Común, en el Mediterráneo, donde compatibilizar lo medioambiental con la actividad socioeconómica se considera crucial.

De hecho, los argumentos esgrimidos a lo largo de la negociación permitieron fijar en un (-7,5%) la rebaja del esfuerzo pesquero que la propuesta inicial de la Comisión cifraba en (-15%). Tal y como



El Plan de Gestión del Mediterráneo tiene un plazo de aplicación de cuatro años

cuantifica el MAPA, este cambio se traduce en una mejora de 9.176 días respecto a la propuesta inicial, es decir, 17 días laborales más, de media, para cada uno de los buques de arrastre españoles en el Mediterráneo. Además de fijar el esfuerzo pesquero, el Consejo de ministros de Pesca se comprometió a adoptar un paquete adicional de medidas que permita mejorar la selectividad de especies y a establecer nuevas zonas de veda adicionales para reducir la captura de juveniles y reproductores, así como a trabajar de forma conjunta con los institutos científicos y el sector.

En una primera reunión con el sector para informar de las medidas adoptadas, el ministro Planas trasladó a los profesionales la intención de su departamento de hacer un uso equilibrado de todas las herramientas disponibles ante la delicada situación en que se encuentran los recursos demersales en el Mediterráneo. Junto a ello, informó de que

Las organizaciones pesqueras han instado a la administración a iniciar los trabajos de modificación de la Orden Ministerial que regula la pesca en el Mediterráneo

este año, como novedad y a propuesta española, se podrán utilizar días de costera mixta en la pesquería de profundidad (gamba roja) y viceversa.

Este anuncio no aplacó los ánimos de un sector que acusó a la Comisión Europea de estar aplicando de forma muy acelerada el Reglamento, teniendo en cuenta únicamente el aspecto medioambiental y eludiendo los pilares económico y social, a la vez que, en su opinión, toma decisiones “sin los suficientes avales científicos” que las justifiquen.

Igualmente, pusieron en valor que, durante el primer año de vida del reglamento, la flota española del Mediterráneo asumió una reducción real superior al (-21%) y no de un (-10%) como establece el texto, y recordaron que la reducción, según sus cuentas, de un (-8,3%) establecido para este año supondrá asumir, en los dos primeros años de aplicación del Plan de Gestión para el Mediterráneo, una merma del esfuerzo pesquero del (-29%), cuando el objetivo propuesto es rebajar hasta el (-40%) en cuatro años.

En este sentido, la pesca solicitó que se actualicen los resultados de la evaluación de la implantación del reglamento, teniendo en cuenta que casi en la totalidad del Mediterráneo se van a realizar dos meses de parada temporal, y que se considere como reducción del esfuerzo los días no utilizados en 2020 (en torno a 13.842).

Por último, las organizaciones pesqueras instaron a la administración pesquera española a iniciar los trabajos de modificación de la Orden Ministerial, que desarrolla en nuestro país el reglamento comunitario, así como a agilizar la tramitación de las paradas temporales. ■



La pesquería de cigala está en TAC cero desde hace tres años

ANA MUNGUÍA

DEL ALIVIO A LA INCERTIDUMBRE

Pesca “post *Brexit*”

Tras el Acuerdo de Comercio y Cooperación firmado *in extremis* el 24 de diciembre el sector respiró aliviado, la otra opción era aún peor, ya que hubiera supuesto la imposición de aranceles de hasta el 24%. Al menos a corto plazo el acuerdo permite seguir pescando pero dificulta tener previsiones y anuncia un futuro de lo más preocupante para los intereses pesqueros españoles.

En un primer momento se ha despejado el peor de los escenarios posibles que hubiese sido una salida abrupta de los británicos, aun así este periodo transitorio no estará exento de problemas y trabas según se vaya traduciendo el acuerdo a cifras reales. La UE y Reino Unido se dan un plazo de cinco años y medio para ajustar el acceso a las aguas y los recursos pesqueros. Durante este periodo habrá acceso mutuo a las aguas con una cesión del 25% de las cuotas a los británicos. Después, los 119 stocks que se comparten se negociarán anualmente y se prevé la posible aplicación de aranceles en caso de ruptura de acuerdo.

El acuerdo excluye los territorios de ultramar, por tanto, las 40 embarcaciones españolas que pescan pota y calamar en Malvinas tendrán que abonar hasta el 18% del valor del producto capturado.

El ministro Luis Planas calificaba de “durísima la negociación” y por tanto el resultado es “aceptable ya que permite continuar la actividad de la flota en el caladero” y evitar el retroceso que hubiera supuesto aceptar el 80% de las cuotas que exigían los británicos.



Los puertos de Celeiro y Burela, nuevos Puntos de Inspección Fronteriza tras el *Brexit*

Más beligerante se mostraba la consejera de Pesca gallega Rosa Quintana al considerar que se ha premiado el abandono de la UE: “Los buques británicos no estarán sometidos a la PPC ni al desembarque, no tendrán medidas de reducción de esfuerzo pesquero y con el aumento de cuota podrán incluso aumentar su flota”.

Por su parte, la directora general de Pesca Charlina Vitcheva anunciaba que la Comisión ha reservado 600 millones de euros para ayudar a los pescadores afectados por los nuevos ajustes y garantizaba el acceso a

las aguas británicas en 2026 cuando finalice el acuerdo.

PREOCUPACIÓN EN EL SECTOR

Los mensajes de preocupación siguen llegando desde distintos ámbitos pesqueros españoles. La patronal Cepesca calcula que en estos cinco años y medio el sector pesquero perderá más de 54 millones de euros ya que se dejarán de capturar más de 4 toneladas de pescado. Cifras que podrían empeorar cuando sean definitivos los TACs de algunas especies aún por determinar.

La flota de altura vasca y gallega, las más afectadas con un total de 88 barcos que faenan en Gran Sol, no consideran que sea un buen acuerdo primero por la cesión del 25% de las cuotas a los británicos y después por la inestabilidad que genera tener que negociar anualmente las condiciones.

Desde EUFA (Alianza Europea de la Pesca) se ha transmitido “una gran desesperanza y frustración” por la incapacidad de Europa de conseguir finalmente un acuerdo general y estable. Creen que tras las promesas durante años de que la pesca tendría un lugar importante “han dejado tirados a los pescadores”.

Basilio Otero mostraba su tranquilidad porque los recortes a corto plazo son menores. La preocupación del presidente de la Cofradías también se traslada a cinco años vista ante la posibilidad de que España tenga que compartir el acceso al caladero británico con las grandes flotas de los países nórdicos. La flota de costa tampoco las tiene todas consigo, las Cofradías de Cantabria manifestaban su temor a que la reducción de la cuota de caballa, ya de por sí

Según Javier Garat, la negociación anual no da seguridad jurídica a las inversiones pesqueras

escasa, sea menor con este acuerdo. A la vista de la prolongada incertidumbre que rodea a las relaciones futuras con el Reino Unido, Oceana al igual que otras organizaciones conservacionistas reclaman que se sigan las recomendaciones científicas para prevenir una escalada de sobrepesca.

COSTE LOGÍSTICO

Hasta el momento el coste logístico y burocrático del *Brexit* no se ha cuantificado pero será relevante como se está viendo en las primeras semanas del año. Los pescadores escoceses están en pie de guerra según recogía la Agencia Reuters por la imposibilidad de hacer llegar a los mercados españoles y franceses sus productos frescos al haberse triplicado las gestiones, lo que les ha llevado a amarrar la flota. Por parte española, se desconoce cómo pueden operar las empresas de capital español y bandera británica o qué va a ocurrir con las capturas descargadas en los puertos de Reino Unido. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

El acuerdo, de un vistazo

- 1. Acceso mutuo a las aguas durante cinco años y medio hasta junio de 2026. La UE cede al Reino Unido el 25% de las capturas. Después se negociará anualmente. Malvinas queda excluida del acuerdo.**
- 2. Medidas recíprocas basadas en la sostenibilidad medioambiental y sustentadas por informes científicos que permitirán a ambas partes revisar medidas de gestión y limitación del esfuerzo pesquero.**
- 3. Se establecerá un sistema de licencias donde tanto Londres como Bruselas deberán presentar un listado de barcos que faenaban en ambos caladeros y que deseen continuar.**
- 4. Creación de un comité especializado en pesquerías que establecerá toda la normativa y su aplicación. También TACs y cuotas a partir de 2026. En caso de falta de acuerdo será el ICES (Consejo Internacional para la Exploración del Mar) quien tenga la última palabra.**

STOCKS CON CUOTAS PROVISIONALES PRIMER TRIMESTRE 2021 (PENDIENTES BREXIT)

	Nombre	ZONA ICES	TAC UE 2021 UE PROVISIONAL	TAC 2021 ES PROVISIONAL
	Abadejo	zona 6	39	1
	Abadejo	Zona 7	2.511	6
	Bacaladilla	Zonas 1-14 excepto 8c y 9	212.214	27.467
	Bacaladilla	Zonas 8c, 9 y 10, COPACE 34.1.1	29.092	23.274
	Brosmio	Zonas 5, 6 y 7	216	15
	Caballa	Zona 8c y 9, COPACE 34.1.1	27.372	22.558
	Cigala	Zona 6 y 5b	94	8
	Cigala	Zona 7	2.824	252
	Cigala	UF 16 (incluida en zona 7)	563	199
	Gallo	Zona 6	1.013	168
	Gallo	Zona 7	4.012	1.405
	Gallo	Zonas 8abde	448	248
	Jurel y capturas accesorias asociadas	Zonas 2a-14	45.901	4.719
	Jurel y capturas accesorias asociadas	Zona 8c	7.266	6.509
	Maruca azul	Zonas 5b, 6 y 7	2.172	89
	Maruca azul	Zonas aguas internacionales 12	34	33
	Maruca	Zonas 6, 7, 8, 9, 10, 12 y 14	2.019	840
	Merluza	Zonas 6 y 7; aguas de la Unión e internacionales de 5b; aguas internacionales de la 12 y 14	12.987	4.667
	Merluza	Zona VIIIabde	10.560	3.249
	Mielga	Zonas 15X14	43	3
	Rape	Zona 6	1.380	77
	Rape (Lophiidae)	Zona 7	7.239	324
	Rape (Lophiidae)	Zonas 8abde	2.252	343
	Rayas (Rajiformes)	Zonas 6a, 6b, 7a-c y 7e-k	1.888	278
	Rayas (Rajiformes)	Zonas 7fg	35	5
	Raya Ondulada	Zonas 7de	44	6
	Rayas (Rajiformes)	Zonas 8c y 9a	1.188	368
	Alfonsinos	Zonas 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 y 14	61	14
	Besugo	Zonas 6, 7 y 8	24	21
	Besugo	Zona 10	137	1
	Granadero	5b, 6 y 7	608	10
	Granadero	8, 9, 10, 12 y 14	570	410
	Sable negro	Zonas 5, 6, 7 and 12	583	35

Fuente: elaboración propia

CÓMO AFECTA EL BREXIT EN MATERIA DE SEGURIDAD SOCIAL

Reciprocidad y continuidad

Desde el 1 de enero, Reino Unido ha dejado de ser Estado miembro de la UE y ha pasado a tener la consideración de tercer país. Entre las muchas medidas que el Gobierno ha debido adoptar para minimizar los efectos negativos del Brexit, figura una disposición transitoria única con medidas unilaterales, temporales y que solo se aplicarán en determinados ámbitos hasta que la UE y Reino Unido firmen y ratifiquen un acuerdo.



La disposición transitoria que regula este periodo perderá su vigencia en julio de 2021 o en el momento en el que la Unión Europea y Reino Unido firmen y ratifiquen un tratado, según se indicó en el Acuerdo firmado entre ambos el 24 de diciembre. Este acuerdo, incluye el Protocolo de Coordinación de la Seguridad Social que se aplicará a las personas, y familias, que residan legalmente en un Estado miembro o en el Reino Unido.

En líneas generales, en materia de Seguridad Social, España seguirá

La disposición transitoria tendrá vigencia por seis meses o hasta que la Unión Europea y Reino Unido firmen y ratifiquen un acuerdo

aplicando las mismas reglas, siempre que el Reino Unido actúe con reciprocidad. España aplicará hasta el 30 de junio las siguientes medidas que afectan al Régimen Especial del Mar.

El artículo 9 indica que las actividades por cuenta ajena a bordo cotizarán según el pabellón que enarbore la embarcación, no obstante si la empresa, o el pagador, tiene su sede en otro estado distinto, estará sujeta a la legislación de su lugar de residencia.

Los nacionales británicos pueden acceder a las prestaciones por desempleo

en periodos cotizados en España hasta el 31 de diciembre de 2020, siempre que mantengan el derecho de residencia en nuestro país. Esta medida, legislada en el artículo 10, deberá ser recíproca por parte del Department for Work and Pensions.

Las prestaciones de Asistencia Sanitaria seguirán girando en torno a los principios de reciprocidad y continuidad. Hasta el 30 de junio de 2021 España seguirá prestando asistencia sanitaria en los mismos términos y condiciones, siempre que Reino Unido garantice estos mismos servicios a las personas que tengan derecho a recibir asistencia sanitaria con cargo al INSS o ISM, según corresponda. Esto implica que también se mantiene hasta esa fecha la validez de las tarjetas sanitarias ya expedidas.

RESIDENCIA Y DESEMPLEO

Los ciudadanos británicos o familiares residentes en España con fecha anterior al 1 de enero de 2021, una vez finalizado el periodo transitorio, mantendrán sus derechos de residencia, trabajo, estudios y Seguridad Social, siempre que residieran en España antes de esa fecha.

Los actuales certificados de registro y las tarjetas son documentos válidos para acreditar la residencia legal en España con carácter previo al 1 de enero de 2021, y beneficiarse de las previsiones y seguridad jurídica garantizada por el Acuerdo de Retirada. Desde el 6 de julio ya se están expidiendo las tarjetas de beneficiario del Acuerdo de Retirada, cuya obtención no es obligatoria pero sí recomendable.

Por tanto, los derechos de los ciudadanos británicos y sus familiares que inicien su residencia legal en

España seguirá aplicando las mismas reglas, siempre que el Reino Unido actúe con reciprocidad

España tras el periodo transitorio serán los que establece el Régimen General de Extranjería.

Desde el 1 de enero de 2021 no se podrá exportar las prestaciones por desempleo. España por tanto no reconocerá prestaciones a trabajadores que hayan trabajado en Reino Unido pero residan en España, exceptuando el colectivo de fronterizos de Gibraltar que tendrán un tratamiento especial, según los Acuerdos que se negocien bilateralmente.

La disposición también legisla la protección a aquellos trabajadores que retornen del Reino Unido sin trabajo y que está vinculada a los periodos cotizados en España antes de emigrar. En el caso de no tener opción a un subsidio de desempleo se podrán solicitar la Renta Activa de Inserción para mayores de 45 años como emigrante retornado. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



PESCA POST-BREXIT

Nueva tormenta en el sector pesquero



La pesca ha vuelto a ser una moneda de cambio y el acuerdo de pesca post-*Brexit*, alcanzado entre la Unión Europea y el Reino Unido la pasada Nochebuena coloca a la flota pesquera comunitaria en una situación muy preocupante.

Tras más de cuatro años y medio de negociaciones, el acuerdo post-*Brexit* ha colocado al sector pesquero en el peor de los escenarios: una reducción de cuota no compensada con lo obtenido a cambio, una UE no preparada para la implementación del mismo y una total falta de respuestas a las preguntas del sector.

Aunque *a priori* los porcentajes de reducción de capturas en base a la estabilidad relativa del acuerdo parecían un mal menor, una vez conocido su contenido en detalle, tres días después de la firma y cuatro antes de su entrada en vigor, verificamos dos cosas. La prime-

El impacto para la flota pesquera española en toneladas de pescado es mayor de lo inicialmente comunicado

ra, que el impacto en la flota pesquera española en toneladas de pescado que hemos perdido es mucho mayor de lo que inicialmente nos habían comunicado. La segunda es que hay un período transitorio de solo cinco años y medio donde de nuevo casi todo tendrá que renegociarse, generando mucha incertidumbre por el futuro. Y ello a pesar de la sólida defensa realizada a través de la European Union Fisheries Alliance (EUFA) en representación de los nueve países más afectados por el proceso del *Brexit*.

La nueva situación, fruto del apartamiento de las negociaciones de Michel Barnier y de la DG Mare y la entrada de la presidenta de la Comisión Europea (CE), Ursula Von der Leyen, y de su gabinete, con un conocimiento técnico de la actividad pesquera muy limitado, dibuja un escenario de muy difícil digestión por parte de la flota comunitaria y que genera, además, una importante tensión sobre la aplicación de la Política Pesquera Común (PPC) tal y como la conocemos. Viendo el caos generado para la exportación de los productos británicos y la falta de seguridad en nuestro lado, es momento de un modesto “te lo dije”: la única solución sensata era el manido *statu quo* de la pesca en el Acuerdo de Salida.

LA HISTORIA SE REPITE

Cuando en 2016 el Reino Unido decidió salir de la Unión Europea, en el sector rememoramos las negociaciones de 1985 para la adhesión de España

a la entonces Comunidad Económica Europea (CEE), en las que, como ahora ha vuelto a suceder, la pesca fue el último asunto en discusión y se utilizó como moneda de cambio en un acuerdo muy desfavorable para el sector ya que entramos en la actual UE con menos posibilidades de pesca de las que nos correspondían a tenor de las capturas históricas. No dejamos de preguntarnos porque la UE no impuso el cumplimiento del compromiso firmado entre la UE y el RU para que el acuerdo pesquero quedase cerrado antes del 30 de junio y de que el resto del acuerdo fuese negociado.

Nuevamente y tras el acuerdo alcanzado el pasado 24 de diciembre, las flotas españolas que operan en el caladero británico y en Svalbard arrancan 2021 con alrededor de 3.455 toneladas menos que en 2020 de especies de alto valor como la merluza, el gallo, el rape o bacalao, lo que se traduce en unas potenciales pérdidas, solo para este año, de unos 9,36 millones de euros. Y teniendo en cuenta que el acuerdo prevé que las posibilidades de pesca de la flota europea se irán reduciendo progresivamente, el impacto al final del período transitorio de cinco años y medio será de 4.318 toneladas menos de las principales especies con unas potenciales pérdidas de 54,3 millones de euros. De esta cifra, en torno a 24,3 millones corresponden al bacalao en aguas de Svalbard y el resto a las flotas que operan en Gran Sol.

A este hachazo, que se multiplica a lo largo de la cadena de valor del sector pesquero, se suma una gran incertidumbre. En primer lugar, porque los recortes podrían aumentar en caso de que el total admisible de capturas (TAC) de algunas de esas especies,

La UE debe replantearse una política centrada en las ciudades y no en el sector primario, que es permanentemente denostado, a pesar de ser el encargado de alimentar a las urbes

actualmente provisional, sufra nuevas reducciones en la próxima negociación entre Reino Unido y la UE; y, en segundo lugar, porque a partir de 2026 las dos partes tendrán que negociar anualmente las cuotas y el acceso a las aguas.

El impacto afecta directamente a las flotas de Vigo, Burela, Celeiro y Coruña, en Galicia, a las de Ondarroa, en el País Vasco, y a las de Santander en Cantabria, comunidades costeras que viven de la actividad pesquera; pero tiene, además, muchas implicaciones, tales como el impacto en los intercambios de cuotas entre países comunitarios y la gestión compartida de 119 stocks para garantizar su sostenibilidad.

A pesar de todo, el sector pesquero español volverá a hacer gala de la resiliencia que le caracteriza, pero definitivamente ha llegado el momento de que la UE se replantee una política centrada en las ciudades y no en el sector primario, que es permanentemente denostado, a pesar de que es el encargado de alimentar a las urbes. ■



IVÁN LOPEZ VAN DER VEEN
PTE. DE AGARBA, MIEMBRO J.D. DE
CEPESCA Y PORTAVOZ EN EUFA

CEPESCA CIFRA LA RECUPERACIÓN DEL SECTOR

381 millones para la pesca

La patronal Cepesca ha cifrado en 381 millones de euros la inversión necesaria para reformar estructuralmente el modelo productivo pesquero en nuestro país y desarrollar una actividad más competitiva, resiliente y sostenible. El sector quiere aprovechar, de este modo, la oportunidad del “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia” que el Gobierno ha diseñado para canalizar los 140.000 millones de euros de fondos europeos que llegarán a España en los próximos tres años.

La crisis del coronavirus ha impactado de lleno en la pesca. Un sector que ha resistido los efectos de la pandemia con bajadas de precios en primera venta, dificultad de acceso a mercados internacionales o falta de relevo de tripulaciones en puertos extranjeros, y demostrado su compromiso y responsabilidad con la sociedad para garantizar alimentos de calidad.

Muchas empresas pesqueras han asumido los pasados meses pérdidas en su rentabilidad que las ha obligado a prescindir de trabajadores. Las ayudas que Europa ofrecerá a los Estados de la Unión para recuperar sus economías suponen, a juicio de Cepesca, “una oportunidad para la reflexión y la determinación de las prioridades estratégicas del sector para hacer una industria más competitiva, resiliente y sostenible”.

Conscientes de la importancia de los fondos comunitarios, Cepesca y la consultora Deloitte han definido las líneas estratégicas del sector y el rumbo que debe tomar en los próximos tres años la industria pesquera para garantizar su futuro. La patronal, que presentó al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, el “Plan



de Recuperación del sector pesquero” el pasado 21 de diciembre, considera necesarias la transformación digital, la sostenibilidad de las actividades pesqueras, la cohesión social y la garantía de relevo generacional. Para ello precisan 381 millones de euros que saldrán de los 140.000 millones que Bruselas concederá a nuestro país.

La cantidad se repartiría del siguiente modo: 142,8 millones para la transformación tecnológica, 179,3 millones irían destinados a la sostenibilidad y los 58,8 millones restantes a la cohesión social y la continuidad del sector.

RETOS ESTRATÉGICOS

El impulso al desarrollo tecnológico en materia de transformación digital; accesibilidad, análisis y utilización de datos y conectividad a bordo de los buques es una prioridad para adaptar las empresas y sus profesionales a contextos más dinámicos, innovadores y competitivos. Aquí se incorporan tecnologías punteras como *blockchain* o inteligencia artificial para, entre otras cosas, mejorar la trazabilidad de los productos pesqueros, optimizar y digitalizar los sistemas productivos y organizativos en toda la cadena de valor y para poner en marcha una plataforma de formación *online* con cursos de capacitación para las tripulaciones embarcadas y el personal en tierra.

El segundo de los retos va enfocado a garantizar el suministro de alimentos con el mínimo impacto medioambiental. Trabajar en la transición hacia una descarbonización de nuestro modelo energético, reducir la contaminación marina promoviendo la reutilización de redes y utensilios plásticos y avanzar hacia una economía circular que inte-



Los buques pesqueros deberán construirse para ser energéticamente eficientes

El Plan de Recuperación de nuestra pesca se financiará con ayudas procedentes de los fondos europeos

gre la sostenibilidad ambiental en todas las etapas de la cadena de valor son objetivos de esta línea estratégica. Para alcanzarlos habrá que dotar a las embarcaciones de nuevos equipos para la gestión de residuos y construir buques más eficientes, con mejores condiciones a bordo, y buscar combustibles alternativos para reducir la huella de carbono.

Finalmente, hay que impulsar la cohesión social en el sector y garantizar la continuidad de la actividad apoyando la formación, mejorando la empleabilidad e incorporando a la mujer y a los jóvenes al sector. En este sentido, Cepesca considera que se deben mejorar las condiciones laborales a bordo, incrementando espacios para las tripulaciones, y apoyar las iniciativas de contratación de menores de 35 años, mujeres y trabajadores extranjeros. ■

TEXTO Y FOTOS ANA DIAZ

INFORME PTEPA SOBRE MUJERES INNOVADORAS

Emprendedoras en pesca

El papel de la mujer en la pesca ha sido tan decisivo como invisible, al igual que en el ámbito específico de la innovación donde su participación también es notable pero poco reconocida. Aunque todavía queda mucho camino por recorrer para visibilizar su importante contribución, existen multitud de iniciativas empresariales promovidas por mujeres del sector pesquero de las que se hace eco el Informe PTEPA.

Los datos estadísticos siguen mostrando que todavía persisten importantes desigualdades entre hombres y mujeres, aunque se han eliminado discriminaciones y las desigualdades también han disminuido, a día de hoy, nuestra sociedad no ofrece las mismas oportunidades a mujeres y hombres en este ámbito laboral. Este documento pretende ser un punto de referencia sobre ayudas e iniciativas en

La UE es líder mundial en igualdad de género y España supera la media

I+D+i que supongan un protagonismo destacado para la mujer en el sector de la pesca y la acuicultura.

El informe estudia la evolución que ha experimentado la imagen de la mujer en el sector pesquero, recopilando aquellos puntos aún problemáticos y las iniciativas para solventarlos. También se ha analizado el papel que tiene la mujer en el ámbito científico, donde se observa una menor presencia que el hombre



Las mujeres en Alaska están plenamente integradas en la pesca extractiva

y se constata la existencia de diversas barreras estructurales y mecanismos de exclusión a su participación. En 2018, del total de la población ocupada en sectores de alta y media-alta tecnología, el 74% eran hombres y el 26% mujeres.

SECTOR PESQUERO

La mujer participa en todos los eslabones de la cadena de valor y en todas las actividades que engloba el sector pesquero, y, además, desarrolla significativas actividades de diversificación económica y social en sus entornos.

En España, según los últimos datos recogidos por el Instituto Social de la Marina, en 2020 el número de afiliadas al Régimen Especial de trabajadores del Mar era de 9.447 mujeres, lo que sobre el total de afiliados (que ascendía a 58.155 personas) supone un 16,25%.

Por otro lado, según datos extraídos del boletín de la Red Española de Mujeres del Sector Pesquero (REMSP) en 2019 había empleadas un total de 47.496 mujeres, lo que representa el 35,47% del total de los trabajadores del sector pesquero nacional (133.921 personas).

Dentro de cada subsector de actividad, el reparto no es homogéneo, la presencia de la mujer es mayoritaria en el caso del marisqueo (63%), rede-ras (87%), neskatillas y empacadoras (100%). Dentro de la industria transformadora, las mujeres empleadas suponen el 65% del total de trabajadores, y en el comercio minorista representan el 52%, según el INE, 2018.

Sin embargo, el colectivo de la mujer sigue estando infrarrepresentado en ciertas actividades, como es el caso de la pesca extractiva, que según datos del ISM, suponen el 5,44% del



Las redes de mujeres y las políticas específicas de igualdad son instrumentos efectivos para poner en valor el papel de la mujer en la pesca

total de trabajadores. Por su parte, los datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el ámbito de la acuicultura reflejan que el empleo femenino supone el 27%, y en el caso del comercio mayorista, representa un 28%, de acuerdo a los datos del INE, 2018.

Si bien se ha avanzado en el tiempo y se han dado algunos pasos para la mejora del papel de la mujer en el sector, la problemática actual continúa siendo similar a la de hace 10 años: Invisibilidad y falta de reconocimiento; segregación profesional y sectorial; riesgos laborales y enfermedad profesional; coeficientes reductores en la edad de jubilación; intrusismo y economía sumergida; escasa oferta para la formación y ausencia de formación reglada; falta de relevo generacional; escasa representati-

dad en órganos de decisión del sector; conciliación y organización del tiempo y brecha salarial.

FAVORECER LA INTEGRACIÓN

Las políticas específicas de igualdad se presentan como la vía más efectiva para favorecer la integración de la mujer y acabar con la desigualdad y en este aspecto destacan la Agenda 2030 y Estrategia Europea para la Igualdad de Género. En España son varios los ministerios que elaboran planes estratégicos en el sector de la pesca y acuicultura, innovación y ciencia para contribuir a lograr una igualdad real y efectiva en todos los ámbitos.

Destacar que el 13 de enero entró en vigor la nueva legislación en materia de igualdad en el ámbito laboral por la que todas las empresas con más de 50 trabajadores deberán elaborar y aplicar planes de igualdad. También regula que todas las empresas estarán obligadas a implementar medidas dirigidas a evitar cualquier tipo de discriminación laboral entre mujeres y hombres. Y en abril entrará en vigor el real decreto que establece medidas específicas en materia retributiva.

También el asociacionismo de la mujer en la pesca ha demostrado su importancia a la hora de defender intereses económicos y profesionales y así desde 2006 han ido surgiendo una importante variedad de redes de mujeres como espacios colaborativos creados en torno a diferentes temáticas y diferentes profesiones.

PROYECTOS INNOVADORES

El informe dedica espacio a algunos de los exitosos proyectos creados por mujeres como el Congreso Océá-



El informe destina un capítulo a los instrumentos financieros europeos y españoles para innovación

nicas para divulgar el trabajo de las científicas marinas. También destaca Redmar que surgió para fomentar la igualdad de oportunidades y promover experiencias de embarque de mujeres tituladas. El proyecto “La mujer y la pesca en Gandía y La Albufera” visibiliza el trabajo de las mujeres pesqueras y aboga por el asociacionismo femenino, en una línea similar la Asociación de Mujeres de la Pesca de Almería ha creado empleo promoviendo la recogida de basura marina. La empresa Cholita diseña muebles y ropa a partir de redes de pesca abandonadas y Exquisitec se creó para vender productos del mar *online*. En el ámbito de la investigación destaca iMare Natural, una entidad que diversifica cultivos marinos. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Puntualizaciones de “Oceánicas”

A propósito de la información publicada en el número 607 de MAR sobre el I Congreso “Oceánicas”, procedemos a trasladar a nuestros lectores y lectoras algunas de las puntualizaciones que hemos recibido acerca de lo publicado del Comité organizador.

En concreto, las puntualizaciones se refieren a lo trasladado sobre las conclusiones de la mesa sobre trabajo a bordo. En la misma, tal y como apuntan las organizadoras del Congreso, “quedó patente que, aunque la situación ha mejorado en las últimas décadas, las mujeres aún se enfrentan a graves problemas a bordo de buques”, a la vez que se insistió en “la necesidad urgente de crear protocolos de actuación eficaces contra el acoso sexual y acoso por razón de sexo, así como de implementar programas de formación en temas de igualdad”.

Tal y como nos puntualizan estas mismas fuentes, el Encuentro sirvió para reclamar una vez más que se comience a implementar estos protocolos así como planes de igualdad para hacer frente a la persistencia de desigualdades en las ciencias marinas.

Prueba de ello es que, subrayan desde “Oceánicas”, en la encuesta anónima realizada en el IEO en febrero de 2020 y en la que participó el 11% de la plantilla, el 14% de las mujeres participantes en el estudio refirieron haber sufrido acoso sexual o por razón de sexo, frente al 2% de los hombres que lo padecieron.

“Aunque las mujeres vamos ganando terreno en el mundo de la mar (y principalmente en la investigación, como se



Las mujeres aún padecen discriminación a bordo

vio en el Encuentro), la pesca y navegación siguen siendo sectores eminentemente masculinos”, y así se manifestó en el Encuentro cuando se mencionó cuanto ha cambiado el panorama laboral en estos sectores en las últimas décadas, pero también el trabajo que nos queda por delante para acelerar el ritmo al que se reducen las desigualdades”. ■

Protección a los cetáceos

Los arrastreros que faenan en el caladero del Cantábrico noroeste y los que lo hacen en el Golfo de Vizcaya deben utilizar desde primeros de año dispositivos acústicos de disuasión de cetáceos durante las actividades pesqueras. Esta es una de las medidas de la orden que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha publicado para mitigar el impacto de la pesca accidental de estas especies y evitar una sanción de la Comisión Europea que alertaba al sector ante el elevado número de varamientos detectados en la zona.



La captura accidental de cetáceos preocupa al Ejecutivo que ha puesto en práctica medidas para minimizar el efecto de dichas capturas. El programa de observadores científicos a bordo de buques para detectar las interacciones de algunas especies con las artes pesqueras o la obligatoriedad de registrar cualquier captura accidental son algunas de las ac-

Los arrastreros están obligados a utilizar dispositivos acústicos de disuasión de cetáceos

ciones desarrolladas para proteger a estas especies.

Pese a ello, la Comisión Europea considera que España y otros países de nuestro entorno no han hecho lo suficiente para evitar la pesca accidental de cetáceos en zonas del Cantábrico noroccidental y el Golfo de Vizcaya donde, especialmente en los meses de invierno, se producen muchos varamientos, advirtiendo de posibles

sanciones si no hacen más para que estas capturas no se produzcan. En este contexto, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha publicado una orden por la que obliga a la flota que faena en dichas aguas a llevar dispositivos acústicos de disuasión de cetáceos en los buques. Son los llamados “pingers”. Se da el problema de que, al tener distintas frecuencias para cada arte de pesca, no todos los equipos están homologados. Por ello, la Secretaría General de Pesca concede a los armadores y patronos un plazo de seis meses para que adecúen los equipos o los cambien.

CONOCIMIENTO CIENTÍFICO

Los observadores científicos que viajan a bordo contribuirán a mejorar el conocimiento de estas especies, recopilando datos que permitan determinar las causas de los varamientos, lo que permitirá hacer un mejor diagnóstico de la situación, tomando medidas más eficaces para evitarlos.

Por otra parte, se ha pedido a los barcos que, de manera voluntaria, lleven a bordo cámaras de circuito cerrado de televisión. Quienes participen en este programa, que cuenta con el asesoramiento del Instituto Español de Oceanografía y del centro tecnológico Azti, no tendrán que computar las capturas de esas mareas, que se cargarían al 2% asignado al Estado para fines científicos.

La orden establece que, cuando se produzca una captura accidental, se extreme el cuidado del animal para que no sufra al devolverle al mar y que se mantenga en el barco y se lleve a puerto en el caso de que esté

Los cetáceos capturados deberán ser devueltos al mar con cuidado si están vivos. Si no lo están o mueren, deben llevarse a puerto para un examen científico

muerto o muera durante las maniobras de liberación, siempre que sea posible. Allí se someterá a un examen médico. Además, se obliga a los barcos a cambiar de ubicación en el caladero cuando superen un umbral de capturas accidentales.

Francia también está haciendo cosas parecidas con su flota. Los presidentes de los comités de Pesca regionales de Bretaña, Pays de la Loire y Nueva Aquitania, acaban de firmar una carta de compromiso para evitar los varamientos de cetáceos en el Golfo de Vizcaya y no tener que dejar de faenar dos semanas en el primer trimestre del año.

Desde la Coordinadora para el Estudio de Mamíferos Marinos (CEMMA), se considera que la orden llega “tarde y mal”, debido a presiones externas. Su presidente, José Martínez, piensa que se ha intentado solucionar el problema de manera “rápida y sencilla”, cuando en realidad es un tema muy complejo ya que “hay



Muchos mamíferos quedan atrapados en las redes de pesca



Los ejemplares muertos deben llevarse en la medida de lo posible a puerto

más de 20 especies de mamíferos en la zona, cada una de ellas con sus peculiaridades biológicas y ecológicas”, subraya.

A su juicio, la orden carece de especificidades para algunas especies, como la marsopa, en vías claras de extinción. Tampoco se aprovecha la oportunidad de marcar a los animales para hacer un seguimiento en caso de varamientos y la orden no se acompaña de las necesarias campañas de sensibilización para el sector. “Según nuestros datos, cada año se producen en torno a 1.500 varamientos de cetáceos en nuestras costas. Entre el 45% y el 65% de los pescadores afirman encontrar cetáceos en sus redes pero pocos consideran que las muertes de estos animales afecten al estado de las especies”, señala Martínez.

Desde la CEMMA consideran que los “pingers” producen “contaminación acústica” que puede afectar negativamente a los pescadores

ahuyentando a los peces”. Según su presidente, esto es “el coronavirus de la pesca”. A su juicio, la solución al problema pasa por “reducir el esfuerzo pesquero y abordar el problema de manera más consensuada con el sector, las administraciones, los técnicos y la sociedad en general aunque al haber menos pesca, aumentarían los precios y habría personas que no comerían pescado”.

El sector pesquero, según Cepesca, se muestra dispuesto a colaborar con el MAPA en la adopción de medidas para mitigar las capturas accidentales de cetáceos. Sin embargo, considera que algunas de éstas, como la obligatoriedad de que toda la flota de arrastre lleve “pingers” son “desproporcionadas a la realidad”, puesto que algunas modalidades de este arte (el arrastre de fondo OTB) no se ha identificado como metier de relevante interacción con los cetáceos.

Además, cree que el verdadero problema de los varamientos no surge por su impacto en las costas españolas, de ahí que “no tenga lógica hacer extensiva esta medida a todas las modalidades de arrastre, donde no existe evidencia científica del impacto en mortalidad y cuando excede de las propuestas a nivel regional incluidas en las recomendaciones acordadas por España, Francia y Portugal”.

Para la patronal Cepesca, lo más adecuado sería haber realizado “una evaluación científica previa para identificar con precisión las interacciones de los cetáceos con las distintas flotas españolas y poder diseñar así medidas efectivas adecuadas a la realidad de cada metier y no a

La Comisión Europea ha pedido a varios países que hagan más esfuerzos para evitar la pesca accidental de especies protegidas

problemáticas de flotas ajenas”. En este sentido, asegura que la flota de enmalle española en el Mar Céltico usa desde 2004 dispositivos acústicos disuasorios, conforme a las recomendaciones científicas y el reglamento comunitario pertinente.

Respecto a las cámaras a bordo, aún están pendientes de recibir los protocolos técnicos que deben llevarse a cabo en los proyectos piloto. “Aunque a priori pueda parecer sencillo, hay muchas cuestiones que deben resolverse en cuanto a su instalación como, por ejemplo, la transmisión de los datos ante posibles fallos en los sistemas de comunicaciones de los barcos o concretar aspectos sobre el tratamiento de dichos datos, como su seguridad jurídica”, asegura Cepesca. En este sentido, la opinión del sector es que antes de implantar su obligatoriedad debe hacerse un aná-

Los varamientos de cetáceos son habituales en invierno aunque últimamente también hay picos en verano

lisis de riesgo en las flotas para considerar su idoneidad.

Para la patronal del sector, muchos factores -no solo la pesca- influyen en el equilibrio de los ecosistemas marinos. El tráfico marítimo, la náutica recreativa, el turismo costero o la contaminación de las aguas también tienen su impacto por lo que, para asegurar dicho balance, deben contemplarse todas las interacciones existentes y cómo inciden en las distintas especies, incluidos los cetáceos. Por dicho motivo, cree que el establecimiento de medidas sobre la flota pesquera debería responder a un análisis previo del impacto de las actividades humanas sobre estas poblaciones, tal y como establece la política Marítima Integrada y la Directiva Marco de estrategias Marinas. ■

ANA DIAZ

FOTOS CEMMA Y CEPESCA



LA UNESCO DA COMIENZO AL DECENIO DE LAS CIENCIAS OCEÁNICAS

La ciencia que necesitamos

Una revolución en las ciencias del mar. Esto es nada menos lo que promete la Unesco con su Década del Océano: un cambio radical en la relación de la humanidad con el medio, alentando alianzas para tener unos mares productivos y resistentes. La iniciativa pretende dar contenido y estrategia a los países para que sean capaces de cumplir su compromiso de lograr de aquí a 2030 una explotación razonable de los océanos, como recogen los Objetivos de Desarrollo Sostenible.



Sin duda la política sobre medio ambiente vive un buen momento a nivel global. Mientras en la UE el Pacto Verde Europeo impregna todas las políticas comunitarias y el compromiso al respecto se ha redoblado ante las dificultades ligadas a la pandemia, Naciones Unidas ha dado el pistoletazo de salida a un ambicioso y prometedor programa que pretende influir de forma decisiva en la relación del hombre con los mares.

El Decenio de las Ciencias Oceánicas promoverá inversiones masivas

Su punto de partida es que durante los próximos diez años la comunidad internacional deberá invertir masivamente en investigar sobre el mar para encontrar soluciones innovadoras a los principales desafíos mundiales. Este es el audaz objetivo del Decenio de las Naciones Unidas de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030, promovido por la Unesco, que arrancó el pasado 1 de enero bajo la siguiente proclama: “¡La ciencia que necesitamos para el

océano que queremos!”. La iniciativa se desarrolla en el marco jurídico de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

El plan recuerda que estas ciencias abarcan todas las disciplinas de investigación relacionadas con el estudio del océano, desde la física y la química hasta las ciencias sociales y las humanidades, biología, salud, geología, hidrografía y, en general, toda investigación multidisciplinar sobre los vínculos entre la humanidad y el mar. Eso sí, advierte: no se generarán políticas sino capacidades científicas y conocimientos que contribuirán a los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

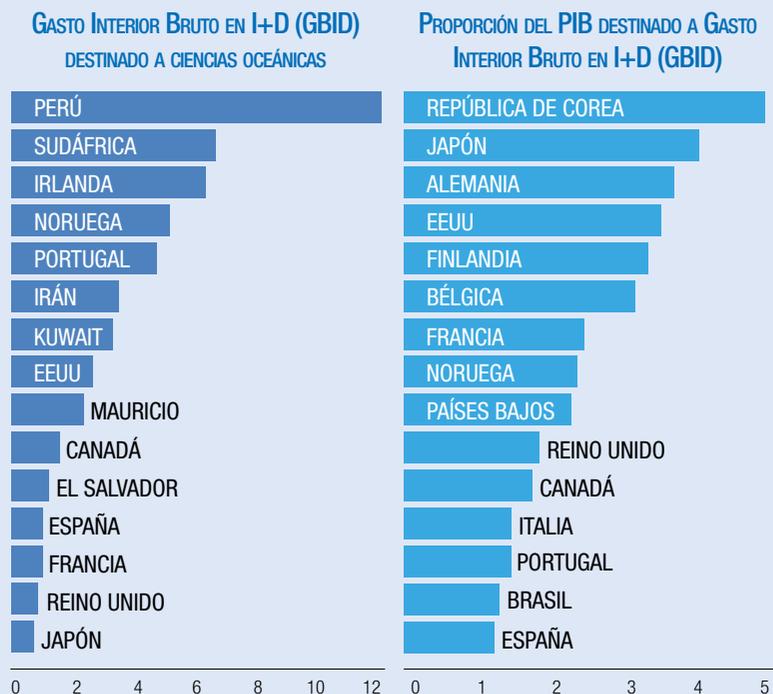
MÁS RECURSOS

Para fundamentar la organización de un evento tan ambicioso, la Unesco se remite a su Informe Mundial sobre las Ciencias Oceánicas 2020, publicado en diciembre por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la entidad. En él recalca que los Estados, en promedio, solo dedican a este capítulo el 1,7 por ciento de sus presupuestos de investigación, a pesar de que la contribución del mar a la economía asciende a 1,5 billones de dólares en 2010 según la OCDE, una cifra que, a juicio de la Unesco, “dista mucho de ser marginal y que probablemente se haya subestimado”. Añade que la economía marítima genera más de 30 millones de empleos directos a tiempo completo.

La pesca concentra la mayor parte del esfuerzo inversor, pero se quiere resaltar que los mares son esenciales en más ámbitos económicos como el comercio, el turismo, los combustibles fósiles, el petróleo y el

Los que más invierten en ciencia

La Unesco no se plantea alcanzar una meta concreta de inversión, pero sí analiza el actual esfuerzo financiero al respecto por países. De media, solo el 1,7% de los presupuestos nacionales de investigación se destina a ciencias oceánicas.



Fuente: Informe Mundial sobre las CC. Oceánicas 2020. Unesco



gas, y cada vez más en las energías renovables. Destaca también que los descubrimientos en oceanografía alimentan a casi todos los sectores económicos y sociales con aplicaciones en medicina, en preservación de la biodiversidad y desarrollo de nuevos procesos industriales. Además, asegura la Unesco que las aplicaciones para la mitigación y adaptación al cambio climático representan la mayoría de las tecnologías oceanográficas patentadas.

Por tanto la salud, la seguridad y el bienestar de los seres humanos dependen del estado del medio marino en su conjunto y del conocimiento que tengamos sobre él.

Se pone como ejemplo del camino que queda el hecho de que aunque el océano cubre el 71% del planeta, sólo un 20% del lecho marino está cartografiado en alta resolución.

COLABORACIÓN TRASNACIONAL

Según recoge el informe, el número de publicaciones sobre ciencias oceánicas ha aumentado en los últimos 18 años en Asia oriental y sudoriental en un 10 por ciento, gracias principalmente al impulso de China y, en menor medida, de Japón y la República de Corea. Por su parte, la producción en América del Norte y Europa no creció al mismo ritmo, lo que ha supuesto un descenso relativo de su contribución a las publicaciones científicas en general del 17 por ciento, pasando de suponer dos terceras partes a aproximadamente la mitad del total mundial. Por otra parte, se valora la creciente colaboración entre científicos de distintos países, una tendencia que ha ido en crecimiento desde principios de siglo y que ha llevado a que en el

El mar solo recibe un 1,7% de los presupuestos de investigación pese a su gran contribución a la economía global

periodo 2012-17 el 61% de los artículos publicados por científicos oceánicos de todo el mundo tuvieron al menos un coautor de un país extranjero.

Respecto a los presupuestos destinados a las ciencias oceánicas, varían considerablemente de un país a otro y evolucionan con el tiempo. Por ejemplo, entre 2013 y 2017, 14 países aumentaron su presupuesto promedio, con Rusia registrando el mayor crecimiento anual (más del 10%), seguida por el Reino Unido y Bulgaria, mientras que nueve países redujeron el gasto, en algunos casos significativamente como Japón, Ecuador, Turquía, Brasil e Italia entre ellos.

EL FOCO EN EL INVESTIGADOR

El Informe Mundial sobre Ciencias Oceánicas afirma que éstas progresan “cuando las personas que se encargan de ellas prosperan”. Su contribución a la economía azul y al desarrollo sostenible es indudable, pero siempre reconociendo “la función esencial del componente humano en las cadenas



Buque oceanográfico en la Antártida.

7 desafíos a 10 años

El Decenio de los Océanos se prevé que facilite la generación de los datos, la información y los conocimientos necesarios para pasar del océano que tenemos al que queremos. Estos siete resultados describirán tal objetivo a diez años vista:

-  **1. Un océano limpio donde se detectan y se reducen o eliminan las fuentes de contaminación.**
- 2. Un océano saludable y resiliente donde se entienden, protegen, restauran y gestionan los ecosistemas marinos.** 
- 3. Un océano productivo que sustenta el suministro sostenible de alimentos y una economía oceánica sostenible.** 
- 4. Un océano predecible cuyas condiciones cambiantes son entendidas por la sociedad, que está capacitada para responder a ellas.** 
- 5. Un océano seguro donde la vida y los medios de subsistencia están protegidos de los peligros relacionados con el océano.** 
- 6. Un océano accesible con un acceso abierto y equitativo a datos, información, tecnología e innovación.** 
- 7. Un océano inspirador y estimulante que la sociedad entiende y valora en relación con el bienestar humano y el desarrollo sostenible.** 



Observación del fondo marino con un vehículo controlado de forma remota

El 39% de especialistas en ciencias oceánicas son mujeres, un 10% más que la proporción de investigadoras en otras ramas científicas

de valor entre la ciencia y la gestión, y la ciencia y la innovación”. Por eso analiza el número de investigadores en ciencias del mar por países y constata que oscila entre menos de uno y más de 300 por millón de habitantes. Destacan los países europeos, en concreto Noruega y Portugal, que superan esa cota. España, en noveno lugar, se sitúa en torno a los 50.

Otro aspecto que se tiene en cuenta en el análisis es la consideración de género. El informe constata que la igualdad está lejos de haberse alcanzado, pero advierte de que “el objetivo es realista”. La presencia de mujeres se mueve en un amplio marco que va del 7% del Congo al 72% de Irlanda, con una media mundial del 37%. Respecto a otras disciplinas, la presencia femenina alcanza el 39% de los especialistas en ciencias oceánicas de todo el mundo, un 10 por ciento más que la proporción mundial de investigadoras en ciencias exactas y naturales. ■

IÑAKI MORENO

RECICLAJE DE BUQUES

Una vida extra

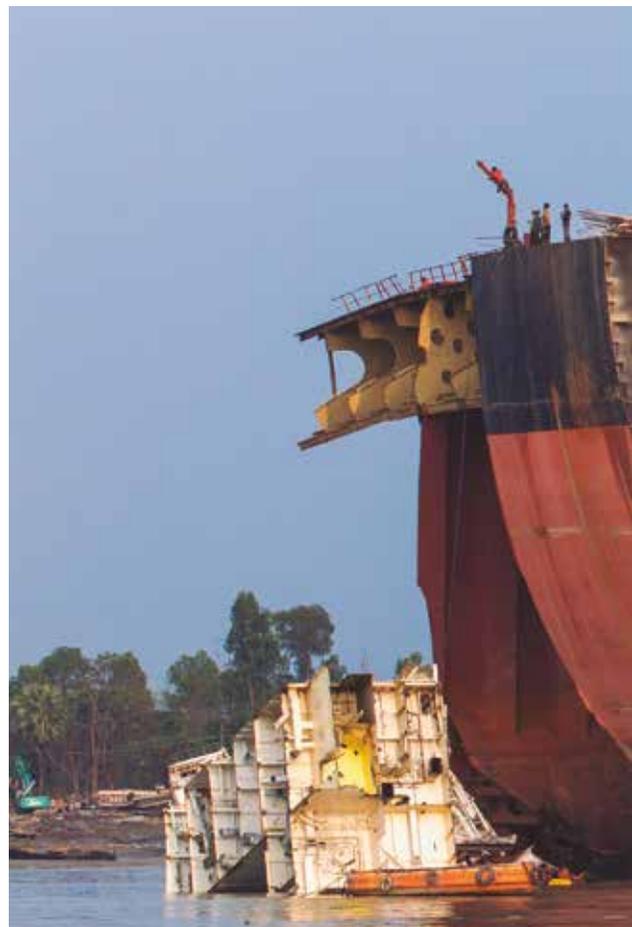
El desmantelamiento de los buques no supone el final de su vida útil: la reutilización de materiales y estructuras implica la puesta en marcha de un proceso complejo y altamente especializado para el que en toda Europa solo están autorizadas 34 instalaciones, una de ellas en España. Recientemente se ha actualizado este listado, que sigue dejando fuera los grandes astilleros asiáticos, preparados para acoger grandes buques pero que no cumplen todos los requisitos que exige la Unión Europea.

El Convenio de Hong Kong de 2009 estableció unas normas internacionales para el reciclaje de buques con el fin de que esta actividad se desarrolle sin riesgos innecesarios para el medio ambiente, la salud y la seguridad de los trabajadores. Las reglas que contempla abarcan el proceso completo desde el inicio de la construcción del buque. Es decir, desde su nacimiento se prevé cómo se concretará su final para facilitar un reciclaje medioambientalmente seguro y racional.

Sin embargo su concreción está resultando compleja. El texto señalaba que solo entrará en vigor cuando lo aprueben 15 estados que representen un volumen del 40% del arqueo bruto de la marina mercante mundial.

Actualmente ya son quince, pero no llegan al volumen de actividad requerido. España aún no está entre ellos. Luis Javier Fernández Abad, que es subdirector general de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de

El Convenio de Hong Kong, aún no en vigor pese a estar firmado desde 2009, fija las normas para el reciclaje de buques



Buque en un astillero de reciclaje en Bangladesh

la Dirección General de Marina Mercante, explica que el 1 de diciembre de 2020 se aprobó en Consejo de Ministros la remisión del Convenio a Cortes, donde actualmente se tramita la ratificación. “El instrumento de adhesión contendrá la declaración prevista en el artículo 16.6 del Convenio, según la cual el Reino de España exigirá la aprobación explícita del plan de reciclaje del buque”, añade.

Los Estados que se han adherido son Alemania, Bélgica, Congo, Dinamarca, Estonia, Francia, Ghana, India, Japón, Malta, Noruega, Países Bajos, Panamá, Serbia y Turquía. Todos, excepto Serbia, han formulado declaraciones o reservas al Convenio. Según Fernández Abad, “conjuntamente representan un poco más del 30% del



arqueo de la flota mercante mundial, inferior al 40% establecido en el artículo 17.1.2 del Convenio como condición para su entrada en vigor”.

Desde Anave se añade que las reglas del Convenio de Hong Kong afectan no solo al proyecto, construcción, operación y preparación de buques para facilitar su reciclaje seguro y ambientalmente racional, “sino también a la actividad de las instalaciones de reciclaje en tierra con este mismo objetivo”. Por eso los requisitos para su entrada en vigor se complican “al requerir que los Estados sean capaces, además, de reciclar un determinado porcentaje de la flota mercante”. También hay que tener en cuenta que en la actualidad cuatro países suman más del 95% del tonelaje de buques reciclados en el mundo: la India, Turquía, Bangladesh y

Las asiáticas siguen fuera del listado de instalaciones autorizadas por la Unión Europea

Paquistán. Solo los dos primeros han ratificado el Convenio, y suponen aproximadamente un 30% de la capacidad de reciclaje. Ninguna instalación de los otros dos países está aún certificada.

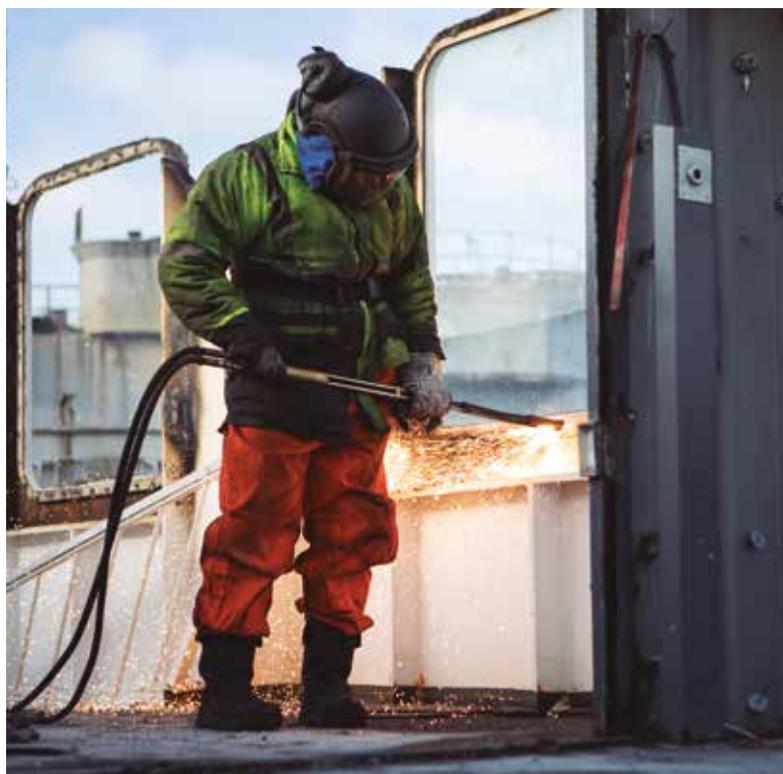
NORMATIVA EUROPEA

En noviembre la Comisión Europea publicó la séptima versión de su lista de instalaciones aprobadas para el reciclaje de buques, que incluía cuatro nuevas: una en Dinamarca, otra en Noruega y dos en Turquía. Con ello el total asciende a 43, de ellas 34 en territorio comunitario (una en España, la del Puerto del Musel -ver página siguiente-) y nueve en terceros países: ocho en Turquía y una en EEUU.

Según los datos de la Comisión, dichas instalaciones suman una capacidad anual de unas 1.152.000 toneladas de

desplazamiento en rosca (LDT), “menos del 20% de las toneladas anuales desguazadas, de media, en los últimos cinco años”, puntualiza Anave.

La polémica radica en que siguen quedando fuera las citadas instalaciones asiáticas. La UE ha recibido hasta ahora solicitudes de 40 instalaciones extracomunitarias, de las que 20 proceden de la India, 14 de Turquía, cuatro de China y dos de EE.UU. En varias ocasiones BIMCO ha pedido a la Unión Europea que reconozca los esfuerzos de las instalaciones de la India. Alega que las aprobadas carecen de capacidad para el desguace de grandes buques, labor que sí podrían asumir las asiáticas. Solo las turcas podrían hacerse cargo de buques panamax o mayores, pero en este



JESÚS PICATTO, CONSEJERO DELEGADO DE DDR VESSELS

“El 80% del buque es reutilizable”

Jesús Picatto es el fundador y consejero delegado de DDR Vessels, ubicada en el puerto gijonés de El Musel, única planta de España autorizada por la UE para el reciclaje de barcos.

¿De dónde proceden los buques?

Las principales entradas de barcos son las que proceden de armadores, brokers y subastas públicas de la Armada y la autoridad portuaria.

¿Qué razones son las más frecuentes para que les llegue un barco?

Lo más habitual es el fin de su vida útil; la renovación de flota, con un certificado de desmantelamiento; los accidentes, y también la pérdida de rentabilidad por el exceso de consumo y un elevado coste para nueva motorización menos contaminante.

¿Por qué el desguace exige instalaciones específicas y homologadas?

Tradicionalmente se ha venido realizando de una manera que pone en grave peligro el medio ambiente, favoreciendo la contaminación del suelo, el mar y el aire, además de suponer una seria amenaza para la salud de las personas y de la fauna marina. Un barco al final de su vida útil se transforma en un residuo peligroso, que necesita una gestión adecuada en una instalación correcta. Cuando un barco llega a nuestras instalaciones se convierte en residuo. Nuestro

compromiso, y las exigencias medioambientales, consiste en su correcta gestión. Para ello, DDR cuenta con la certificación ISO 30000:2009 de descontaminación, desmantelamiento y reciclaje de buques además de una Autorización Ambiental Integrada en la que se detallan los requisitos exigidos por Medioambiente.

¿Qué porcentaje de los materiales del buque son reutilizables?

Aproximadamente el 80% es reutilizable. Los principales materiales que se obtienen son hierro, aluminio, acero inoxidable, cobre y bronce. Para el 20% restante DDR cuenta con técnicos medioambientales encargados de la correcta gestión de los residuos.

¿Seleccionan los buques que asumen para calcular la rentabilidad o deben aceptar cualquier encargo?

momento están saturadas con cruceros, principalmente. A ello se añade el coste, menor en la India.

La Comisión Europea tras revisar dos de las veinte instalaciones que solicitaron su incorporación a la lista determinó que una sí cumplía las condiciones, pero no así la infraestructura local.

AUMENTO DE FLETES

Otro factor relevante es el auge del mercado de fletes de contenedores, que ha impulsado a los armadores a seguir utilizando buques más antiguos. Según indica Alphaliner, en el segundo semestre de 2020 disminuyó el número de portacontenedores vendido para desguace -34 buques para 68.000 TEUs, frente a 55 buques para 129.750 TEUs.

BIMCO ha pedido en reiteradas ocasiones que la UE autorice el reciclaje de buques en instalaciones asiáticas

Según Anave los datos de 2020 provisionales reflejan un aumento de las toneladas de buques desguazados (un 19% más) y una ligera bajada de la edad media (de 31,8 a 31,2). “Estos datos están en línea con la evolución de los fletes que, con altibajos a lo largo del año, no puede calificarse de positiva en 2020”. El aumento de fletes “sí parece haberse producido en las líneas regulares internacionales de buques portacontenedores en la segunda mitad de 2020. Las tarifas (en \$/FEU) se han triplicado entre Asia y Europa y casi cuadruplicado en tráficos transpacíficos, y precisamente en este segmento (buques portacontenedores) han disminuido un 10% las toneladas desguazadas”. ■

IÑAKI MORENO

DDR se encuentra obligada a recibir cualquier barco en sus instalaciones ya que es la única planta en España autorizada para la Descontaminación, Desmantelamiento y Reciclaje de barcos de más de 500 GT. Además, es la única española en la lista de la UE de instalaciones autorizadas para el reciclaje de buques, desde 2013.

¿Qué hace que sus instalaciones en El Musel sean aptas para ello?

Contamos con una planta de tratamiento de aguas pluviales y de proceso, además de medidores en continuo de hidrocarburo. Con ello se asegura que toda el agua utilizada durante el proceso cumple las exigencias medioambientales del Principado de Asturias. Además, teniendo en cuenta los requisitos exigidos por la UE que prohíben el corte del casco en flotación, disponemos de una instalación



técnica de reciclado para la extracción del buque del mar.

¿Sus clientes son básicamente españoles y de la UE o también de fuera?

Nuestro mercado es muy amplio (España, Europa, África, América del Sur, etc.) y nuestra filosofía de trabajo

siempre está abierta a nuevos proyectos, como por ejemplo recientemente la reutilización de la proa de uno de nuestros buques para la construcción de una iglesia en Seúl (Corea), con el envío de 10 contenedores de 40” con todo el despiece para su posterior montaje en destino.

EUROPA ARBITRA MEDIDAS RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD MARÍTIMA

Por un transporte sostenible



Frans Timmermans, vicepresidente de la Comisión Europea, y Adina Valean, comisaria de Transporte, presentan la Estrategia de Movilidad de la UE

Las acciones de carácter global en actividades transnacionales como el transporte son clave para crear sistemas que aúnen eficiencia y respeto al entorno. Así lo entiende la UE, que propone un plan de movilidad, coordinado con la OMI en lo que se refiere al sector marítimo. Con ello el Pacto Verde da un paso más al definir una estrategia hasta 2050 por un transporte inteligente, sostenible y competitivo.

La Comisión Europea presentó a finales de diciembre su “Estrategia de movilidad sostenible e inteligente” junto con un plan de acción que comprende 82 iniciativas que se irán poniendo en práctica a corto plazo. De ellas, al menos una veintena se refieren específicamente al transporte marítimo. El objetivo es establecer las bases para que el sistema de transporte de la Unión

Claves: reducir emisiones y facilitar la combinación de modos de transporte

Europea culmine su transformación ecológica y digital y, de esta forma, sea más resiliente ante futuras crisis. Todo ello para cumplir con lo establecido en el Pacto Verde europeo, que prevé una reducción del 90 por ciento de las emisiones antes de 2050.

Frans Timmermans, vicepresidente ejecutivo del Pacto Verde Europeo, explicó la motivación de este nuevo paquete de medidas. Según él, para

alcanzar los objetivos climáticos que se ha marcado la Comisión Europea “las emisiones del sector del transporte deben tener una clara tendencia a la baja —en la actualidad el transporte aporta alrededor de una cuarta parte de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la UE—”. Desde su punto de vista, la estrategia ahora presentada “cambiará la forma en que personas y mercancías se mueven por Europa y facilitará la combinación de diferentes modos de transporte”.

TRES OBJETIVOS CENTRALES

Las pretensiones del plan se resumen en tres variables fundamentales: reducción de emisiones; combinación inteligente de opciones de transporte para que el ‘salto’ de una a otra modalidad sea fácil, lógico y conveniente para el usuario; y promover estándares ambiciosos en colaboración con organismos internacionales como la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO) o la Organización Marítima Internacional (OMI).

La asociación que representa a los armadores europeos, ECSA, ha acogido de forma positiva esta Estrategia de Movilidad europea. Según su secretario general, Martin Dorsman, “un transporte europeo sostenible, conectado y resiliente es fundamental para mantener la posición global de la economía europea”. Celebra que la iniciativa llegue en un momento tan crucial en el que han de aunarse las medidas que procuren soluciones para superar la crisis del Covid-19 con las destinadas a dar cumplimiento a los objetivos del Pacto Verde europeo. ■

ÍÑAKI MORENO

Según la Comisión, el plan cambia la forma en que personas y mercancías se moverán por Europa y facilitará la combinación de modos de transporte

Mares más ‘verdes’

Estas son algunas de las propuestas que inciden en el transporte marítimo:

- **IMPULSO A LOS VEHÍCULOS DE EMISIÓN CERO:** menciona la iniciativa FuelEU Maritime, en colaboración con la OMI.
- **AEROPUERTOS Y PUERTOS DE CERO EMISIONES.**
- **TRANSPORTE DE MERCANCÍAS VERDE:** apuesta por el marítimo de corta distancia y por las terminales multimodales.
- **PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES:** acabarán las subvenciones a los fósiles y se apostará por que los agentes logísticos revelen la huella ambiental de sus acciones.
- **INNOVACIÓN, BIG DATA E INTELIGENCIA ARTIFICIAL.**
- **REFUERZO DEL MERCADO ÚNICO:** revisión del Reglamento sobre la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T).
- **MOVILIDAD JUSTA Y SOSTENIBLE:** mejora de las condiciones de la gente del mar.
- **SEGURIDAD:** responsabilidad del Estado del pabellón, control por el Estado rector del puerto e investigación de accidentes.



Puerto de Hamburgo (Alemania), el segundo más grande de Europa.

ESPAÑA SE POSTULA COMO REFERENTE EN ARBITRAJE INTERNACIONAL

Arbitraje: solución ‘ad hoc’

A Séneca se le atribuye la afirmación de que “nada se parece tanto a la injusticia como la justicia tardía”, y hoy podrían añadirse a esa máxima otros conceptos que agravan el problema: costes elevados, colapso, gestión ineficaz, etc. En el ámbito del derecho marítimo el ya tradicional recurso al arbitraje y la mediación busca superar estas limitaciones, y tal es el objetivo que persigue el Instituto Internacional de Mediación y Arbitraje del Transporte.

Todos los sistemas judiciales ordinarios experimentan una sobrecarga de trabajo que afecta a su eficacia y operatividad. Además, se plantea una urgente necesidad de especialización ante litigios en cuestiones complejas relacionadas con entornos muy específicos. La suma de ambos factores crea el caldo de cultivo idóneo para que germinen propuestas alternativas que descongestionen la justicia ordinaria y permitan una resolución ágil de conflictos que, de otra forma, se dilatan en exceso. El arbitraje y la mediación son opciones en el ámbito civil y mercantil que ya se vienen utilizando de forma habitual en el sector marítimo a nivel global y que ahora encuentran en el Instituto Internacional de Mediación y Arbitraje del Transporte (IIMAT) una más que prometedora concreción.

Su presidente, Juan Díaz Cano, explica que la iniciativa arrancó a finales del año 2018, fruto de la colaboración entre la Real Liga Naval Española, entidad que también preside, y el Instituto Jacques Cousteau. El objetivo es contar con un órgano que permita afrontar la resolución de conflictos en



el sector de los transportes y, de manera específica, en el marítimo.

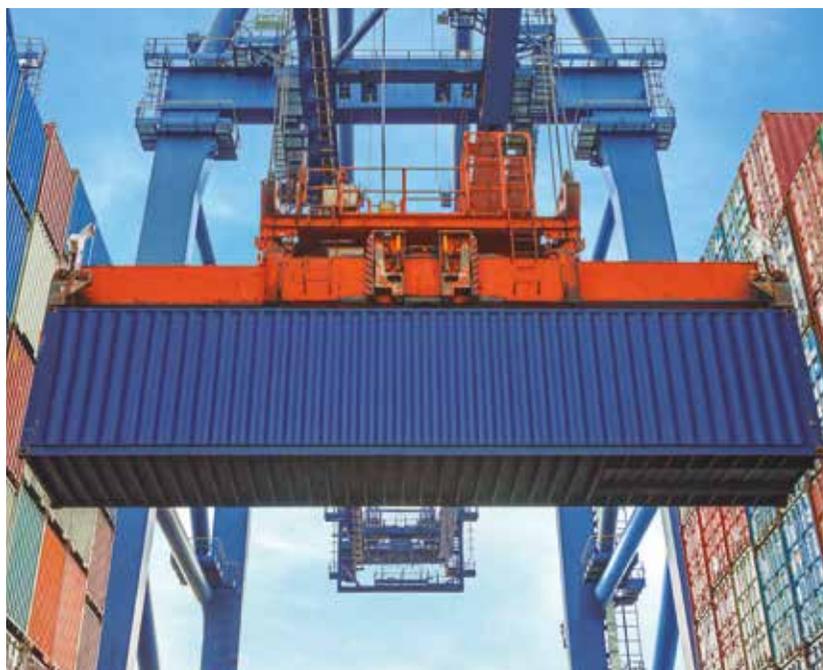
Resalta las ventajas de este tipo de sistemas respecto a la jurisdicción ordinaria. Se refiere a su menor coste, además de que permite conocer con antelación a cuánto ascenderá; a su rapidez en cuanto a la ejecución y flexibilidad en lo referido a la tramitación de todo el proceso; y a su adecuación a asuntos de alta especialización, como es el caso del arbitraje marítimo.

Señala también que, aunque la llegada del Covid-19 ha supuesto un parón en la labor de comercialización, “a día de hoy la corte se encuentra plenamente operativa y comienzan a registrarse los primeros expedientes. En breve se firmarán acuerdos de colaboración con el Consejo General del Poder Judicial y con la Cámara de Comercio de España”.

EXIGIDA POR LEY

El IIMAT cuenta ya para desarrollar su actividad con una Corte de Mediación, una Corte de Arbitraje y un Servicio de Peritaje operativos. De cara a su desarrollo inmediato, Díaz Cano apunta que está en marcha el Anteproyecto de Ley de Medidas de Eficiencia Procesal del Servicio Público de Justicia, que el pasado 21 de enero comenzó el trámite de audiencia e información pública tras su publicación en la web del Ministerio de Justicia. En él se especifica la implantación de medios adecuados de solución de controversias (MASC) para poner en práctica en los asuntos civiles y mercantiles.

Su objetivo es recuperar la capacidad negociadora de las partes con la introducción de mecanismos que rompan la dinámica de la confrontación. Así,



Menor coste, rapidez, flexibilidad y adecuación a asuntos de alta especialización, entre las ventajas principales del arbitraje

en la presentación de demanda deberá acreditarse que se ha intentado la negociación previa a la vía judicial, como requisito de procedibilidad.

Para el presidente de IIMAT, esto se traducirá en la práctica en una suerte de exigencia de la mediación privada “como paso anterior a la jurisdicción ordinaria. Esperamos que antes de finalizar el año sea una realidad, y en este caso el número de expedientes se disparará enormemente”.

LONDRES, LA REFERENCIA

A nivel internacional la pauta la marca la London Maritime Arbitrators Association, que en 2019 acogió el 80% de los arbitrajes marítimos planteados en todo el mundo. Sus principales “rivales” son las cortes de Singapur, Hong Kong y Nueva York, y en Europa su competencia se centra en Holanda, Francia y en la Asociación Nórdica de Arbitraje Marítimo y Offshore (NOMA).

Todas estas instituciones esperan que el Brexit reste importancia a Londres y puedan reforzar con ello su propia

Arbitraje en la AEDM

La Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM), que tiene entre sus fines estatutarios la promoción del arbitraje marítimo, cuenta con una Comisión sobre Arbitraje. Además integra con el Centro Internacional de Arbitraje de Madrid (CIAM) el Grupo de Trabajo AEDM/CIAM sobre arbitraje internacional.

El CIAM inició su andadura el año pasado para dar salida a la demanda de asuntos internacionales que presentan las instituciones que la amparan: la Corte de Arbitraje de Madrid, la Corte Civil y Mercantil de Arbitraje y la Corte Española de Arbitraje, a las que se une, como socio estratégico, la Corte de Arbitraje del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid.

En la última edición del Congreso de la AEDM el presidente del CIAM, José Antonio Caínzos, explicó que la entidad está llegando a acuerdos con actores destacados de todos los ámbitos (energía, construcción, turismo, financiero, etc.) y que en el marítimo el “compañero de viaje” es la asociación.

IIMAT aspira a convertirse en referencia también para América Latina, donde ya cuenta con corresponsalías

influencia. Díaz Cano se muestra escéptico respecto al efecto que pueda tener sobre el IIMAT: “Conociendo la mentalidad británica sería muy ingenuo pensar que el Brexit vaya a abrir una oportunidad a la creación de una corte internacional en España al estilo de la de Londres”, señala.

En todo caso, prevé que la salida del Reino Unido facilitará cierto trasvase hacia cortes del norte del continente “dadas las implicaciones de las compañías de seguros con estas cortes que empiezan a aflorar con fuerza”.

OBJETIVO, LATINOAMÉRICA

En su opinión, la ventana de oportunidad para España se concreta, en el ámbito internacional, en la apertura hacia Iberoamérica, “donde una cierta similitud legal y compartir el mismo idioma abre caminos de futuro”. Para favorecer esto, el instituto cuenta ya con corresponsalías en Argentina, Perú, Panamá, República Dominicana, Colombia, Chile, Estados Unidos, Bolivia, Uruguay, México o Brasil, además de Portugal y Reino Unido.

La iniciativa del IIMAT no es la primera que trata de ponerse en pie en nuestro país en el ámbito del arbitraje marítimo. Hubo intentos anteriores que no cuajaron porque, a juicio de Díaz Cano, “faltó la independencia e imparcialidad necesarias”. En su opinión, estas dificultades están superadas desde el arranque de este proyecto: “El IIMAT nace pudiendo presumir de transparencia, neutralidad, seriedad y profesionalidad al ser un proyecto ideado por la Real Liga Naval Española, institución centenaria al servicio altruista del mar”, asegura. ■

ÍÑAKI MORENO



NO HUNDAS TU SALUD



UNIÓN EUROPEA
FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Presupuestos aprobados

El Senado aprobó, sin tener que pasar por la Cámara Baja, el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2021. Las cuentas públicas cerraron su tramitación parlamentaria con 145 votos a favor, 118 en contra y 2 abstenciones sin incorporar ninguna de las más de 3.500 enmiendas presentadas por los distintos grupos. El Presupuesto, que entró en vigor el 1 de enero, sustituye a las cuentas que en 2018 elaboró el Gobierno del PP y que se habían prorrogado dos veces.



Tras dos meses de negociaciones, el Pleno del Senado aprobó los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para 2021 con el apoyo de una docena de formaciones políticas. Al no incluirse ninguna de las 3.500 enmiendas parciales presentadas, con la votación (145 votos a favor, 118 en contra y 2 abstenciones) se aprobaban definitivamente las nuevas cuentas públicas que entraron en vigor el 1 de enero po-

El Senado aprobó las cuentas sin incorporar las enmiendas de los Grupos en el Congreso

niendo fin a los Presupuestos del ministro Montoro que estaban vigentes desde 2018, tras prorrogarse en dos ocasiones.

El Gobierno cumple de este modo su hoja de ruta para que las cuentas públicas, que incluyen 27.000 millones procedentes de Bruselas, propicien la puesta en marcha de proyectos derivados de los fondos europeos.

Los PGE para 2021, según la portavoz del Gobierno y ministra de

Hacienda, M^a Jesús Montero, permitirán afrontar el futuro “con mayor fortaleza y dar un salto de modernización para afrontar los desafíos del siglo XXI”. Suponen el mayor gasto social de nuestra historia, con 239.000 millones de euros, y también la mayor inversión pública (239.765 millones), un 10,3% más, que incluye un adelanto de 27.000 millones procedentes de Europa.

En materia impositiva recogen un aumento del IRPF a las rentas altas, un incremento del 1% en el impuesto a patrimonios de más de 10 millones de euros, el límite de exenciones en Sociedades, la reducción de desgravaciones a planes de pensiones privados y un aumento de las primas de seguro, a lo que se sumarán las tasas “Tobin.” y “Google”, un nuevo impuesto a los envases de un solo uso, un tipo del 15% a los beneficios no distribuidos de las “socimi”, una participación mínima de 2.500 euros para beneficios fiscales de las “sicav” y un alza del IVA del 21% a bebidas azucaradas.

El presupuesto consolidado destina a políticas de gasto 412.087 millones de euros, excluyendo los fondos de financiación territoriales y dotaciones adicionales por la Covid-19 y sitúa el techo de gasto del Estado en 194.456 millones, más de un 50% respecto al ejercicio anterior y el más elevado de la historia. Además, contemplan una subida del sueldo de los funcionarios, la subida del IPREM (5%) y se elevan las partidas de Educación (+70%), Sanidad (+75,3%), dependencia (+34,4%), I+D+i (+80%) e infraestructuras (+114,8%), al

Las primeras cuentas del Gobierno de coalición incluyen el mayor gasto social y la mayor inversión pública de la historia

tiempo que aumentan las ayudas al comercio, el turismo y las pymes (+150%).

CERTIDUMBRE A LAS PENSIONES

Para el ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá, el presupuesto de 2021 para su departamento dará confianza a los pensionistas, permitirá desplegar el Ingreso Mínimo Vital y reforzar la autonomía del sistema de acogida.

En materia de Seguridad Social, las cuentas incorporan tres líneas de actuación derivadas de las recomendaciones del Pacto de Toledo: mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones, separación de las fuentes de financiación y potenciación de la Previsión Social Complementaria. Para



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



El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana destinará parte de su presupuesto a mejorar las infraestructuras portuarias

el ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá, “además del proyecto de ley de reforma de las pensiones, que se presentará pronto, y mediante el cumplimiento de estas recomendaciones, que tan amplio consenso han generado, esperamos dar certidumbre a los pensionistas actuales y futuros sobre la solvencia y suficiencia del Sistema”.

Los presupuestos de 2021 contemplan un incremento del 0,9% de las pensiones y del 1,8% en el caso de las no contributivas. Además, inciden en la necesidad de separar las fuentes de financiación, iniciándose el traspaso de los llamados gastos impropios de la Seguridad Social. En este ejercicio, se cubrirán 14.000

El Presupuesto incorpora el acuerdo sobre pensiones con las recomendaciones derivadas del Pacto de Toledo

de los más de 20.000 millones de euros considerados como tales, con lo que son “un primer paso para lograr el equilibrio financiero del sistema al final de la legislatura”, según el ministro Escrivá.

También contemplan una revisión del sistema de previsión social complementaria. El actual, con gran peso de los planes de pensiones individuales y un bajo porcentaje de población cubierta, “no cumple con su principal objetivo: incentivar el ahorro”, afirma Escrivá. Se dan, por tanto, los primeros pasos para revisar este modelo ya que existe un desplazamiento de las ventajas fiscales hacia los planes colectivos y se contempla además la creación de un fondo de pensiones de empleo,

de carácter abierto, desarrollado en el marco de la negociación colectiva. Con este nuevo fondo, el ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones espera incrementar la población cubierta por sistemas complementarios (mucho más baja en España que en otros países de nuestro entorno), atrayendo a rentas medias y bajas y a jóvenes. El fondo será gestionado por concurso abierto y custodiado por una depositaria independiente.

SEGURIDAD SOCIAL

En materia de la administración de la Seguridad Social, se reforzará su capacidad de gestión a través de un incremento de recursos humanos y una clara apuesta por la digitalización, revirtiendo la tendencia de los años anteriores en los que la Seguridad Social perdió hasta un 20% de su plantilla. La digitalización de la administración se realizará a través de la atención multicanal y una gestión más proactiva, apostándose por la atención personalizada y la distribución del trabajo por todo el territorio, con el fin de revitalizar las zonas más despobladas.

El Instituto Social de la Marina contará con un presupuesto de 2.019.678.000,06 €. De los que un total de 2.019.217.000,67€ se dedicarán a operaciones no financieras y 460.390 € a operaciones financieras. Las prestaciones económicas se llevan la gran parte del presupuesto del organismo (1.900 millones) seguidas de las partidas de Tesorería, informática y otros servicios funcionales comunes (casi 60.000.000 €), asistencia sanitaria (más de 40.000.000) y servi-

El Gobierno apuesta por una gestión pesquera sostenible basada en el conocimiento científico y el impulso de la estabilidad del sector

cios sociales (algo más de 15.000). Por otra parte, el presupuesto del Ministerio de Inclusión contempla una partida de más de 3.000 millones de euros para desarrollar el Ingreso Mínimo Vital que será evaluado por la Secretaría General de Objetivos y Políticas de Inclusión y Previsión Social, que estará dotada de 120 millones para estos fines. En materia de Migraciones, el departamento que dirige Escrivá espera adaptar el sistema de acogida, incrementando la capacidad asistencial con una red de centros propios, prestando especial atención a Canarias y dando los primeros pasos para cambiar el modelo de gestión hacia uno más eficiente.

COMPETITIVIDAD SOSTENIBLE

El presupuesto del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para este año asciende a 8.496,2 millones de euros (+10,47%) de los que 83,38 millones irán destinados a la pesca, consolidando la apuesta del Gobierno por una gestión





Los presupuestos de Pesca se dirigen a una gestión sostenible de la actividad

pesquera sostenible basada en un mejor conocimiento científico, de acuerdo con la Política Pesquera Común y el impulso de la estabilidad social y económica del sector. En materia pesquera, el presupuesto incluye dos líneas de actuación. Una, dotada de 27,5 millones (+42,5%), dirigida a la protección de los recursos pesqueros y el desarrollo sostenible con inversiones para la operatividad de los buques de investigación pesquera y para las reservas marinas e interés pesquero. Y otra que, con 54,28 millones de euros (+25,2%), servirá para la mejora de infraestruc-

El Gobierno apuesta por una gestión pesquera sostenible basada en la ciencia y la estabilidad del sector

turas y mercados pesqueros, actuaciones para asegurar la operatividad de los medios de inspección y el establecimiento de un Sistema de Información Pesquero (SIPE) que asegure nuevos desarrollos informáticos como el Diario electrónico o el Centro de Seguimiento de Pesca.

En el ámbito de la ordenación de la flota pesquera española, se destinarán 10 millones de euros (incluida la partida prevista en el mecanismo de recuperación) para favorecer la financiación del sector pesquero extractivo, acuícola y transformador mediante avales a través de la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria (SAECA)

Según Luis Planas, los presupuestos de su Ministerio pretenden impulsar la competitividad, la sostenibilidad y la rentabilidad del sector agroalimentario en su conjunto y atender a los sectores con especiales dificultades como consecuencia de la crisis sanitaria de la Covid-19.

INVERSIONES EN PUERTOS

Inversión, movilidad, digitalización y sostenibilidad son los cuatro motores para la reactivación económica de España plasmados en el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad, Agenda Urbana (MITMA) cuyo titular, José Luis Ábalos lo ha calificado de “social, transformador y novedoso”. Son 16.664 millones de euros (+53% respecto a los presupuestos vigentes) donde la inversión alcanza el nivel más alto de los últimos diez años.

Además de invertir en infraestructuras, se dotarán 1.000 millones de euros al transporte sostenible y digital. De esa

cantidad, 600 millones irán a las empresas. Por otra parte, el presupuesto de Puertos del Estado (1.100 millones de euros) duplica el gasto previsto en inversiones de ejercicios anteriores. Se pretende mantener este esfuerzo inversor hasta 2024.

Las partidas se repartirán del siguiente modo: cerca de 366 millones servirán para modernizar las redes internas viarias y ferroviarias de los puertos. A estas actuaciones hay que añadir las que se incluyen en el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (443 millones para los próximos cuatro años con los que España espera salir de la cola de los países de la UE en transporte ferroviario de mercancías). Además, se dedicarán 32 millones de euros a acciones de sostenibilidad ambiental y energía para

El Presupuesto duplica las inversiones realizadas en infraestructuras respecto a ejercicios anteriores

convertir a los puertos en punta de lanza para mitigar los efectos del cambio climático. También se invertirá en seguridad y 50 millones se destinarán a la digitalización de los procesos, parte esencial de la apuesta por la innovación. En este sentido, se ha puesto en marcha el “Plan Puertos 4.0” que cuenta ya con 520 proyectos innovadores.

El presupuesto del MITMA para 2021 contempla además una partida de 56,2 millones de euros para la Sociedad Española de Salvamento Marítimo (SASEMAR), 45 millones más que servirán para garantizar el funcionamiento de nuestro sistema de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación. Además, se incrementa un 7% la subvención a la explotación. ■

ANA DÍAZ

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA				EJERCICIO 2021	
CAPITULOS	OPERACIONES CORRIENTES	OPERACIONES DE CAPITAL	OPERACIONES NO FINANCIERAS	OPERACIONES FINANCIERAS	TOTAL GENERAL
Gestión de prestaciones económicas contributivas	1.803.406		1.803.406		1.803.406
Protección familiar y otras prestaciones	13.010		13.010		13.010
Gestión y control de los complementos por mínimos de pensiones	86.574		86.574		86.574
Gestión de prestaciones económicas no contributivas	99.584		99.584		99.584
Administración y servicios generales de prestaciones económicas	100		100		100
PRESTACIONES ECONÓMICAS	1.903.090		1.903.090		1.903.090
Atención primaria de salud	1.650	10	1.660		1.660
Atención especializada	1.205	10	1.215		1.215
Medicina marítima	36.503,77	1.500	38.003,77		38.003,77
ASISTENCIA SANITARIA	39.358,77	1.520	38.003,77		40.878,77
Acción asistencial y social	1.002	40,20	1.042,20		1.042,20
Acción formativa y gestión de empleo de los trabajadores del mar	10.599,50	1.200	11.799,50		11.799,50
Gestión de desempleo de los trabajadores del mar	2.660		2.660		2.660
Otros servicios sociales	14.261,50	1.240,20	15.501,70		15.501,70
SERVICIOS SOCIALES	14.261,50	1.240,20	15.501,70		15.501,70
Gestión de cotización y recaudación	3.453		3.453		3.453
Administración y servicios generales de Tesorería y otros servicios funcionales comunes	48.594,20	7.700	56.294,20	460,39	56.754,59
TESORERÍA, INFORMÁTICA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES COMUNES	52.047,20	7.700	59.747,20	460,39	60.207,59
TOTAL PRESUPUESTO	2.008.757,47	10.460,20	2.019.217,67	460,39	2.019.678,06

Importe en miles de euros

PROCEDIMIENTOS DE UTILIDAD PARA LOS CIUDADANOS COMUNITARIOS

Pasarela Digital Única

Desde el 12 de diciembre está a disposición de todos los ciudadanos de la Unión Europea la Pasarela Digital Única que permite acceder a información, procedimientos, servicios de asistencia y resolución de problemas de todos los Estados Miembros.



Con el objetivo de ahorrar tiempo y dinero tanto a empresas como a ciudadanos surge este proyecto de la Unión Europea. La Pasarela Digital Única (Single Digital Gateway) constituye un punto único de acceso a información fiable y de calidad sobre los derechos, obligaciones, normas nacionales y europeas en el ámbito del mercado interior. A través de ella también se pueden conocer los procedimientos administrativos, servicios de asistencia y sistemas de resolución de problemas.

La Pasarela tiene como objetivo establecer un canal para que los ciu-

***La información
se irá volcando
de forma
progresiva
hasta diciembre
de 2023***

dadanos y las empresas de la Unión Europea puedan obtener información e interactuar con cada uno de los Estados miembros en el ejercicio de sus derechos y obligaciones cuando se desplacen, vivan, estudien, se establezcan o realicen negocios en un Estado distinto al suyo.

Este portal se encuentra integrado en la web “Tu Europa” (www.europa.eu/youreurope). Una vez que se accede hay que elegir el idioma en el que se requiere información y si ésta es para ciudadanos o negocios. A continuación se abre una pestaña con todo el contenido que está dispuesto como

un repositorio de enlaces ordenados por bloques temáticos. En algunos casos también se puede solicitar información específica sobre un Estado. En España se puede acceder a la Pasarela desde el Punto de Acceso General (PAG). Si eres ciudadano te puede interesar la información sobre viajes, trabajo y jubilación, vehículos, residencia, educación, voluntariado, contratos de prácticas e investigación, asistencia sanitaria o consumo. Las empresas pueden acceder a datos sobre puesta en marcha de un negocio, gestión, cierre, empleados, impuestos, productos, servicios, financiación, contratación pública, seguridad y salud.

EN PROGRESIÓN

En una primera fase, ya completada, la Pasarela da acceso a la información sobre derechos y obligaciones, servicios de asistencia y resolución de problemas. En los tres siguientes años se deberá completar el resto de procedimientos previstos.

Se ha creado el sello “Your Europe” con el logotipo de la Pasarela que indica que las páginas cumplen con todos los requisitos de calidad que exige el Reglamento (UE) 2018/1724, que le da cobertura legal. Además, los ciudadanos podrán evaluar de manera anónima la calidad y la accesibilidad a los servicios ofrecidos desde la Pasarela. Su grado de satisfacción tras el uso servirá para implementar y mejorar la herramienta que nace con el objetivo primordial de reducir las cargas administrativas de tal manera que tanto ciudadanos como empresas solo tengan que aportar una vez la información requerida.

Las entidades de la Seguridad Social española han proporcionado infor-

La Pasarela Digital Única ahorrará tiempo y dinero a ciudadanos y empresas y promocionará proyectos interfronterizos

mación sobre sus servicios, procedimientos y prestaciones, así como, los enlaces para acceder a la Sede Electrónica. El logotipo “Your Europe” puede encontrarse en aquellos contenidos que nutren de información a la Pasarela, incluidos aquellos que gestiona el Instituto Social de la Marina.

Se ofrece información pormenorizada sobre las prestaciones a las que se puede acceder, información que se completa con detalles sobre los requisitos de acceso, los derechos que asisten al demandante y finalmente el procedimiento a seguir para que se le reconozca dicha prestación. Cada uno de estos apartados lleva asociado un documento en formato pdf con toda la información, así como el enlace de acceso directo a los formularios de solicitud.

Progresivamente se irá añadiendo nueva información y accesos. Actualmente ya se puede acceder desde la Pasarela a las altas y bajas para los trabajadores del Régimen Especial del Mar, solicitud de pensiones, obtención de certificados de prestaciones, comunicación de datos o correcciones de errores. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Campaña de promoción de la Single Digital Gateway (Pasarela Digital Única) en inglés

RECONOCIMIENTO A LOS PROGRAMAS DE CALIDAD EMPRENDIDOS

Sello de Cristal para Castellón

La ministra de Política Territorial y Función Pública distinguía con el Sello de Cristal a diez organizaciones de la Administración Pública del Estado por su nivel de excelencia acreditado en la aplicación de los programas de mejora de la calidad.



Equipo de la Dirección Provincial de Castellón.

Carolina Darias reconocía durante el acto de entrega “los valores esenciales que caracterizan el servicio público, que aparecen definidos en nuestra Constitución, y que son la mejor garantía para impulsar la calidad en todas las instituciones”. El Sello de Cristal se concede anualmente y está dotado con una asignación económica en reconocimiento a los programas de calidad emprendidos durante el año anterior. La directora provincial del ISM en Castellón, Cristina Gil detallaba las tres medidas que se desarrollaron durante 2018 y que ameritaron esta distinción. Por un lado se acometió una reestructuración de la Intranet a la que se añadió nuevo contenido y un sistema de

La clave está en coordinar e integrar los programas básicos de mejora continua de los servicios

organización más cómodo e intuitivo. Se establecieron mejoras en el sistema de comunicación interna con la creación de una agenda de reuniones, pautas y publicación de actas. La tercera implementación fue la creación de una Guía del Empleado con pautas claras sobre tramitación de permisos, licencias, vacaciones y bajas médicas.

También han obtenido la distinción Sello de Cristal 2020 varias organizaciones territoriales de Defensa, el INSS de Granada, el SEPE de Valencia y la Agencia Española de Medicamentos.

RENOVACIÓN EN MÁLAGA

Además, la Dirección Provincial del ISM en Málaga ha recibido la renovación de su Certificación del Nivel de Excelencia conforme al Modelo EVAM en el Nivel 200 – 299 puntos.

Para ello han puesto en funcionamiento las siguientes acciones de mejora: Desarrollo de una utilidad informática para gestión y seguimiento de la campaña de control de mínimos cónyuge (COMICO 2018); desarrollo e implantación de un sistema operativo para gestión de cálculos de complementos por mínimos en pensiones (CAMI 2019) y sistematización de tareas en el área de gestión de recaudación. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Planes anuales de
**FORMACIÓN
PROFESIONAL**
marítima y sanitaria
del Instituto Social de la Marina

Dirigidos a mujeres y hombres del mar



Deposito Legal M. 17337/2009

M. 17337/2009

COFINANCIADOS POR EL FONDO SOCIAL EUROPEO

EL Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



EL “BEGOÑA” Y EL “MONTSERRAT”

Final del pasaje para Trasatlántica

El gran tráfico de pasajeros de la década de los 50 del pasado siglo, debido en gran parte a la emigración, hizo que *Trasatlántica* necesitase más buques para poder hacer frente a la demanda de transporte y no ceder su posición a las navieras extranjeras. Ante la imposibilidad de construir barcos en los astilleros nacionales en un plazo razonable, tanto por precio como por disponibilidad de materiales, la naviera logró en 1957 autorización para adquirir el “Montserrat” y el “Begoña”, siendo este el último buque que la naviera dedicó al transporte de pasaje.



En la imagen, el “Montserrat” con el tubo que se le montó para intentar evitar el humo sobre la cubierta

En la segunda parte de esa década, la naviera sólo contaba con el obsoleto “Marqués de Comillas”, la pareja “Covadonga” y “Guadalupe” y el dúo “Virginia de Churruca” y “Satrustegui”, todos ellos relativamente pequeños, necesitando dos más para la Southampton - Norte de España - Islas Canarias - Venezuela - Colombia - Trinidad y Jamaica. Con este objetivo, la naviera adque-

Los dos buques fueron construidos en Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial

re el “Montserrat” y el “Begoña”, ambos construidos en Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial y encuadrados en uno de los programas de construcción en serie para el esfuerzo de la guerra, la clase Victory.

El programa más conocido es el de la clase Liberty, de la que se construyeron 2.710 buques, perdiéndose unos 200 durante la guerra. Los buques de la clase Liberty eran car-

gueros con unas 10.000 toneladas de capacidad de carga, propulsados por máquina alternativa de triple expansión de 2.500 C.V, que les daba unos 11 nudos de velocidad, y 134,6 metros de eslora; 17,3 de manga; y 12,3 de puntal.

La segunda por número de construcciones fue la clase Victory, en la que se construyeron 534 unidades, de las que sólo se perdieron cinco, ya que se comenzaron a entregar a primeros de 1.944 cuando la guerra estaba ya en su fase final. Los buques de esta clase eran un poco mayores que los Liberty, de los que eran una evolución. Tenían 138,7 metros de eslora; 18,9 de manga; y 11,6 de puntal. De hecho, el motivo principal de su diseño fue el aumentar la velocidad por encima de los 15 nudos para hacerlos menos vulnerables a los ataques de los submarinos, por lo que la potencia de su propulsión variaba entre 6.000 y 8.500 C.V. a lo que se añadió una mejora en el diseño del casco. Todos fueron propulsados por turbinas de vapor, excepto uno que llevaba motor diésel. Los dos barcos adquiridos por *Trasatlántica* fueron construidos como la variante tipo VC2-S-AP2, de 6.000 C.V, de la que se construyeron 272 unidades. La silueta típica de estos barcos se puede apreciar en la figura (a).

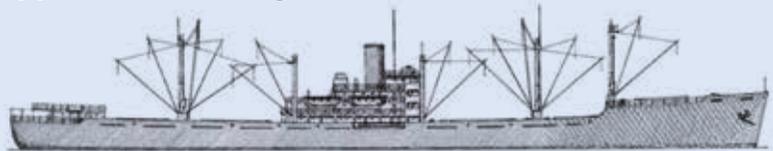
“MONTSERRAT”

El “Wooster Victory” fue construido por *Bethlehem Fairfield* en Baltimore en 1945. Como el final de la Segunda Guerra Mundial se acercaba, fue adaptado para el transporte de tropas, ya que había que devolver a

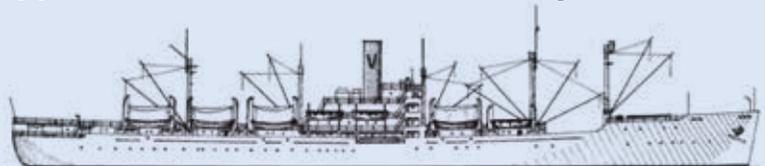
Estados Unidos grandes contingentes de soldados desde los diferentes frentes, así como material bélico.

Adquirido en 1947 por *Societa Italiana Transporti Marittimi, S.p.A.* (“Sitimar”), se rebautizó como “Castel Verde”. A continuación, fue adaptado para el transporte de emigrantes, quedando con una capacidad de 480 pasajeros de Tercera Clase y Sollado. En 1950 se le realizó una nueva modificación, seguida por otra en 1953. En ellas se le cambió completamente la habilitación,

(a) “Vassar Victory”

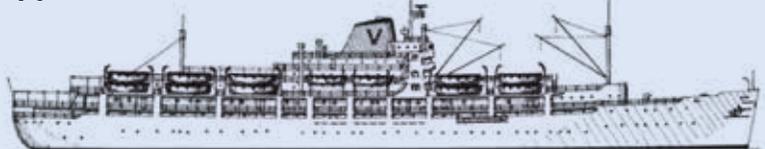


(b) “Castelbianco” ex “Vassar Victory”



Comparándole con el anterior se aprecia que básicamente seguían manteniendo la misma silueta, excepto por los botes salvavidas añadidos, así como por los portillos instalados a todo lo largo del casco para permitir el paso de luz a los sollados del pasaje.

(c)



Las modificaciones del “Castelbianco” ex “Vassar Victory” coincidiendo con su cambio de nombre por “Castel Bianco” hicieron que se diferenciara claramente de su hasta entonces gemelo.

incrementando considerablemente su tamaño, que pasó de poder albergar 900 pasajeros, después de la primera reforma, hasta los 1.033 después de la segunda. Modificaciones que se aplicaron básicamente igual en los dos buques, excepto que a su gemelo se le instaló una cubierta más. Al mismo tiempo, a ambos se les mejoró la apariencia, variando la forma del frente de la habilitación e instalando una nueva chimenea, con el propósito de darles un estilo más moderno aunque resultó poco efectivo y *Trasatlántica* tuvo que instalar un tubo retractable, para ajustarle a las condiciones del viento, una restructuración a la que la naviera añadió una mejora de la habilitación que dejó su capacidad en 826 pasajeros.

Además de cubrir su línea habitual, el buque realizó mini-cruceros, así

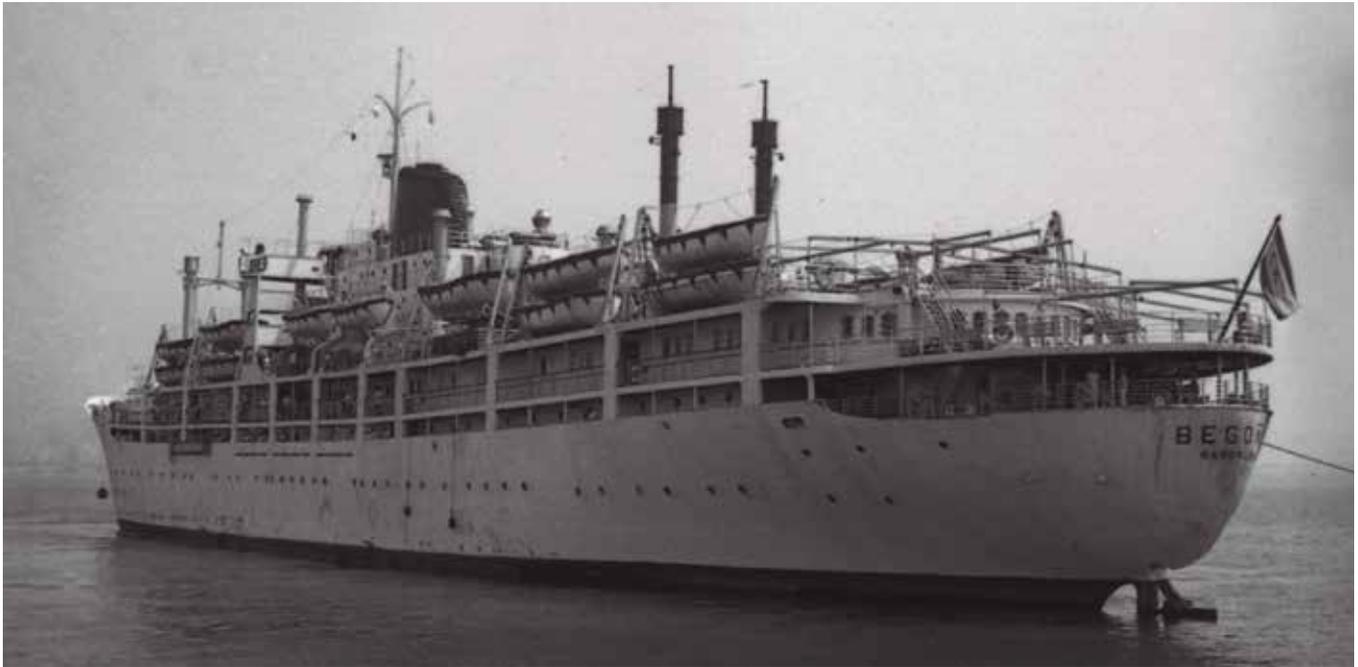
En 1970, el “Montserrat” sufrió una gran avería que lo dejó a la deriva en mitad del Atlántico, por lo que todo el pasaje fue trasladado al “Begoña”

como algunos viajes especiales con emigrantes. Entre ellos destaca un viaje a Australia, en 1959, con emigrantes griegos y españoles, en el que las averías y retrasos provocaron un conato de motín de los emigrantes griegos, que finalmente fue aplacado gracias a la colaboración de los emigrantes españoles con la tripulación.

En agosto de 1970, el “Montserrat” sufrió una gran avería que le dejó a la deriva en mitad del Atlántico. Ya había tenido varias graves incidencias desde que comenzó ese año, quedando en dos ocasiones a la deriva, pero el 9 de agosto fue irreparable. Falló la planta de vapor, más tarde el generador diésel y finalmente el 11 el motor de emergencia, quedando el buque totalmente inerte. Su compañero, el “Begoña”, había salido de La Guaira unos días después y llegó a la escena el día 11.



El “Montserrat”, después de la avería de 1970, con el nuevo diseño de chimenea, de color ocre y con la bandera de la naviera que solo este buque tuvo



El "Begoña", en 1957/58, cuando aún estaba pintado de blanco

Ante la situación en el "Montserrat", sin electricidad ni agua corriente, se decidió trasladar todo el pasaje al "Begoña" usando los botes. El traslado se hizo el día 12, sin mayores incidentes a pesar de la fuerte marejada, con el "Begoña" maniobrando a menos de 200 metros para facilitar y acortar el traslado. El día 13 se trasladó el equipaje y víveres y a continuación el "Begoña" siguió viaje, con los 630 pasajeros y 17 tripulantes del "Montserrat", que se unieron a los 677 pasajeros y 194 tripulantes ya a bordo. Fue remolcado hasta Curaçao, donde se le hicieron durante cuatro meses todas las reparaciones necesarias, retornando después a su línea regular sin más incidencias reseñables hasta ser desguazado a primeros de 1973 en Castellón.

"BEGOÑA"

El "Vassar Victory" fue construido por *California Shipbuilding* en Los Ángeles, y entregado en 1945. Igual que

La vida del "Begoña" pasó sin demasiadas incidencias graves, excepto la rotura del eje de cola y pérdida de la hélice en junio de 1961

su gemelo fue adaptado para el transporte de tropas y material bélico.

En 1947, el buque también fue adquirido por Sitmar y rebautizado como "Castelbianco", modificándolo igual que a su compañero para adaptarlo para el transporte de emigrantes. (Grabado b).

En 1950 y 1952 se llevaron a cabo modificaciones, básicamente como las de su gemelo aunque a este se le instaló una cubierta más. Después de la primera su capacidad quedó en 1.132 pasajeros y 122 tripulantes y después de la segunda en 1.194 pasajeros, cambiando el nombre por "Castel Bianco". Estas modificaciones fueron las que hicieron que se diferenciara claramente de su hasta entonces gemelo. Un cambio de silueta tan radical que haría imposible saber que era el mismo barco si no se supiese de antemano. Esta fue la silueta que mantuvo hasta su desguace (c).



El "Begoña", en julio de 1973, con el casco negro que tuvo hasta el final de sus días

Cuando fue adquirido por *Trasatlántica* fue mejorada la habilitación, y quedó con una capacidad para 939 pasajeros.

Además de su línea regular, el "Begoña" realizó algunos viajes especiales con emigrantes, como también hizo su compañero, pero este era usualmente el elegido por estar en mejores condiciones técnicas. Como anécdota, en uno de ellos transportó a Australia 970 mujeres griegas que iban en busca de trabajo y un lugar donde formar un hogar.

Junto a su compañero, realizaron también mini cruceros que se integraban en parte en la línea regular. Con pequeñas variaciones, en Europa eran: Vigo - Santander- Southampton - Vigo y, en América: La Guaira - Curaçao - Cartagena de Indias - Puerto Rico - Kingston - Puerto España - La Guaira.

Su vida pasó sin demasiadas incidencias graves, excepto la rotura del eje de cola y pérdida de la hélice en junio de 1961. Pero su fin fue triste ya que en octubre de 1974, en

El "Begoña" fue el último buque de pasaje de Trasatlántica

viaje hacia La Guaira, quedó a la deriva en el Atlántico. Ya había tenido problemas continuos en las calderas durante los meses anteriores, pero esta vez fue la definitiva. Tuvo que ser remolcado hasta Barbados para desembarcar al pasaje, y de allí a Castellón para ser desguazado. Era su último viaje y había un homenaje de despedida preparado en Santa Cruz de Tenerife a su vuelta, que por desgracia tuvo que ser suspendido. Con él acabó una época comenzada más de 100 años antes, ya que fue el último buque de pasaje de *Trasatlántica* que desde entonces se dedicó exclusivamente a la carga general. ■

ALBERTO MANTILLA PEREZ
JEFE DE MÁQUINAS DE MARINA MERCANTE

BIBLIOGRAFÍA

Peña Alvear, Carlos. *Historias de barcos de la Compañía Trasatlántica*. Santander, 2010.

Marrero Álvarez, Manuel. *Trasatlántica y la emigración canaria a América*. Santa Cruz de Tenerife, 2008

Lloyd's Register of Shipping -- Lista Oficial de Buques Españoles

Web <http://www.usmm.org> -- Web Miramar Ship Index

Karsten-Kunibert Krüger-Kopiske.- *Perfiles de los buques*



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



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Investigación en la Antártida

El buque oceanográfico “Sarmiento de Gamboa” partió a mediados de diciembre del puerto de Vigo hasta la Patagonia chilena desde donde zarpó hace unas semanas a la Antártida para participar en la 34ª Campaña Antártica Española. El buque realizará labores de apoyo logístico a las bases científicas que nuestro país tiene en el continente helado. Un brote de covid-19 en el “Hespérides” ha obligado al buque de la Armada a cancelar su participación en la expedición.



Para profundizar en proyectos relacionados con el cambio climático, el buque oceanográfico “Sarmiento de Gamboa” participa desde el 18 de enero en la 34ª Campaña Antártica Española. Esta expedición, que se realiza en el marco del Plan Estatal de Investigación Científica, Técnica y de Innovación, es un auténtico modelo de colaboración entre instituciones públicas y privadas al servicio de la I+D+i. Las entidades participantes en las actividades científicas son la Unidad de Tecnología Marina del CSIC, el Ejército de Tierra y la Armada. Los buques “Sarmiento de Gamboa” y “Hespérides” y las bases antárticas

Juan Carlos I y Gabriel de Castilla conforman parte del mapa español de Infraestructuras Científicas y Tecnológicas Singulares disponibles para nuestros investigadores. La irrupción del coronavirus ha impactado de lleno en la campaña, trastocando los planes iniciales. Solo el “Sarmiento de Gamboa” realizará labores de apoyo logístico a las bases antárticas que, durante algo más de un mes, acogerán a 32 personas, entre personal científico y técnico. La aparición de un brote de covid-19 en el “Hespérides”, que afectó a varios miembros de la tripulación, ha obligado al barco de la Armada a quedarse en Las Palmas.

La campaña, centrada en cuatro proyectos, estudiará la interacción termodinámica entre glaciares y océanos, el papel de los pingüinos en los ciclos biogeoquímicos de los metales traza, la evolución de los volátiles bajo el volcán de la isla Decepción y la caracterización de aerosoles atmosféricos en la Antártida. Además, se tomarán muestras para el análisis de cuatro series temporales de datos geofísicos y ambientales en la zona. España cuenta con la serie histórica más larga de sismicidad y permafrost de la Antártida, en la que lleva trabajando desde hace cuatro décadas. ■

Sello europeo para el mejillón

La Comisión Europea ha respondido favorablemente a la solicitud del Consello Regulador para incluir en los productos transformados del mejillón una etiqueta en la que aparecerán simultáneamente el sello de la DOP Mexillón de Galicia y el europeo. Esto mejorará la percepción de calidad del producto en los consumidores y abrirá la puerta a más mercados.

La autorización, que lleva aparejada una modificación del Pliego de Condiciones de la DOP, permitirá utilizar el símbolo comunitario en las etiquetas de productos elaborados con Mexillón de Galicia, incluso cuando estos se hayan sometido a un tratamiento tecnológico o de conserva. La medida equipara el mejillón transformado o en conserva al fresco, que ya se presentaba con ambos sellos.

Se refuerza de este modo la calidad percibida por los consumidores del producto al aparecer con doble certificado. Los dos sellos aparecerán en una etiqueta conjunta donde el símbolo europeo irá siempre acompañado de la mención “elaborado con”. Además, se fortalece la presencia de la DOP en mercados internacionales contribuyendo a que la marca se vaya

haciendo hueco en las cadenas de distribución de otros países. Es, por tanto, un paso necesario para facilitar la actuación comercial de las empresas inscritas en los registros de Mexillón de Galicia y ayudar a la consolidación estructural de la DOP en el mercado.

Por otra parte, el proyecto MUSSELET de Anfac-Cecopesca para optimizar la producción de semillas de mejillón acaba de terminar tras año y medio de investigaciones. Los resultados del estudio pretenden inducir un cambio conceptual en la forma de cultivar mejillón en Galicia reduciendo la dependencia de microalgas frescas, seleccionando reproductores resistentes capaces de crecer rápidamente y desarrollando técnicas de cultivo de bajo coste. ■



BREVES

El sector, representado en el CES

José Antonio Suárez-Llanos, gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo; Javier Ojeda, gerente de la patronal acuícola Apro-mar, y Basilio Otero, presidente de las Federación Nacional de cofradías de pescadores de España, son los nuevos representantes del sector marítimo-pesquero en el Consejo Económico y Social (CES). El Consejo de Ministros del pasado 19 de enero renovó el pasado 19 de enero a los miembros del CES, algo que no sucedía desde 2013. El CES está formado por un presidente y 60 vocales propuestos por sindicatos, organizaciones empresariales y representantes de los sectores agrario, pesquero, de la Economía Social, de los consumidores y usuarios, además de por seis expertos en materias competencia del Consejo.

Cálculo de la huella de carbono

Anfac-Cecopesca ha presentado una guía para que las conserveras calculen su huella de carbono y la emisión de gases de efecto invernadero. El objetivo es que este baremo se incorpore a los programas de gestión ambiental y a la toma de decisiones, ha dicho Juan M. Vieites, secretario general de la entidad. La iniciativa se enmarca en la estrategia “De la granja a la mesa” de la Comisión Europea que pretende eliminar de aquí a 2050 las emisiones netas de gases de efecto invernadero.

El GNL gana terreno

Pese a la pandemia, el desarrollo del ‘bunkering’ de gas natural licuado (GNL) en España se ha cuadruplicado en 2020 respecto al año anterior, según datos de Gasnam. Casi dos terceras partes del volumen servido ha sido para ferris y el otro tercio para cruceros. Otro hito importante para el sector este año ha sido la autorización de dos nuevos barcos de suministro que operarán en Barcelona y Algeciras.

Las algas, una oportunidad

Energía, alimentación o industria cosmética son los sectores de más desarrollo para el plan trazado por la Comisión Europea destinado al aprovechamiento de las algas. De momento ha arrancado con una consulta pú-



BREVES

blica, enmarcada en el Pacto Verde, cuyo fin es promover un sector “fuerte y sostenible”. Según Apromar, en España se recolectan anualmente unas 8.000 toneladas, la mayor parte en Andalucía y, en menor medida, en Galicia.

Fondos para los GALP gallegos

Los ocho grupos de acción local del sector pesquero (GALP) de Galicia cuentan con cinco millones de euros de la Xunta para garantizar la continuidad de su actividad hasta 2022, según informó la conselleira do Mar, Rosa Quintana, a sus representantes. Desde 2016 los GALP han desarrollado unos 500 proyectos en los que invirtieron 31 millones de euros de ayudas públicas y movilizaron cerca de 41 millones de euros de inversión privada.

El sector de cruceros, optimista

El informe de perspectivas de la industria de cruceros para 2021 publicado por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) aporta datos que invitan al optimismo, a pesar del nefasto 2020 que han tenido: por un lado, dos de cada tres pasajeros aficionados a los cruceros volverán a elegir este tipo de viajes; por otro, el 58% de los turistas internacionales que nunca se han embarcado en uno lo contemplan como opción de vacaciones. Además, CLIA prevé el debut de 20 nuevos barcos en 2021, año en el que se espera retomar la estela del éxito sin precedentes que se vivió en la campaña de 2019.

Por la sostenibilidad ambiental

La Consellería do Mar de la Xunta de Galicia destinará 16 millones de euros en 2021 a ayudas para pymes destinadas a la transformación de productos pesqueros y de acuicultura. De ellos, seis millones son para la anualidad 2021 y el resto para 2022. Con ello se apoyarán hasta el 50 por ciento de las inversiones que se hagan en pro de la sostenibilidad ambiental: ahorrar energía o reducir el impacto en medio ambiente, mejorar la seguridad, higiene, salud y condiciones de trabajo o ayudar a la transformación de capturas de pescado comercial que no se puedan destinar al consumo humano, entre otras.



ANDALUCÍA

Cádiz, nueva sede de la SailGP

La segunda y tercera temporada del Gran Premio de España de SailGP se celebrará este año en Cádiz. El evento se retransmite a 150 países y posicionará a la capital gaditana como el centro de atención de la náutica deportiva mundial.

La prueba se llevará a cabo los días 9 y 10 de octubre de 2021, tanto en la ciudad como en la bahía de Cádiz, poniendo así el broche de oro a su etapa europea. Es la primera vez que se elige una ciudad española como sede del Campeonato del Mundo de SailGP, hoy en día, una de las pruebas deportivas de mayor prestigio internacional y, por ello, más allá de ser una oportunidad para el sector marítimo, supone una ocasión clave para relanzar el turismo y la economía de Andalucía.

“La náutica deportiva juega un importante papel en la Economía Azul –afirmaba Federico Esteve, presidente de honor del Clúster –y ésta es una oportunidad para el turismo

náutico de nuestro país, así como un escaparate para promocionar nuestras costas, puertos deportivos y capacidades”.

Por su parte, la presidenta de la Autoridad Portuaria Teófila Martínez mostraba su satisfacción por la elección final: “El Puerto de Cádiz ofrece unas características únicas para este gran evento y estamos seguros de que, con ello, se va a contribuir al proceso de integración entre puerto y ciudad los próximos años”.

Es un proyecto en el que se han implicado todas las administraciones y convertirá la bahía de Cádiz en la gran fiesta del mar del 7 al 12 de octubre con un gran número de actos programados. ■

Proyectos de investigación

El Instituto Universitario de Acuicultura Sostenible y Ecosistemas Marinos perteneciente a la Universidad de Las Palmas (ULPGC) evaluará durante 2021 la actividad pesquera en Gran Canaria para modelizar escenarios de cambio climático y reducir su impacto en la Red Natura 2000 del Archipiélago. Este Instituto participa también en la investigación de los bosques de coral negro en Lanzarote.

El proyecto Moira responde al título “Modernización de las pesquerías recreativa y artesanal desarrolladas en los espacios de la Red Natura 2000 en Gran Canaria: gestión participativa y evolución ante escenarios climáticos futuros”. Personal del Instituto Universitario de Acuicultura Sostenible y Ecosistemas Marinos, del Instituto de Sistemas Inteligentes y Aplicaciones Numéricas en Ingeniería y del Servicio Integral de Tecnología Marina, pertenecientes a la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria modelizarán a lo largo del año distintos escenarios para, entre otras cosas, reducir el impacto

del cambio climático en las áreas protegidas de Gran Canaria, contribuyendo a mejorar su gestión, recuperación y seguimiento.

El proyecto, que cuenta con un presupuesto de 83.980 €, destacó en una convocatoria del programa Pleamar de la Fundación Biodiversidad, a la que se presentaron más de 200 candidatos. En su desarrollo también participan el Grupo de Acción Costera de Gran Canaria (GACG), el Gobierno autonómico a través de la Dirección General de Pesca y la Dirección General de Protección de la Naturaleza, la Cofradía de Pescadores San Cristóbal y el club de pesca recreativa Pesca Canaria en Acción. ■



BREVES

Avances en la estiba de Bilbao

La mediación conducida por la directora general de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, Verónica Martínez, ha fructificado en un acuerdo de compromiso que garantiza el mantenimiento de las negociaciones entre las empresas integradas en Bilboestiba y los sindicatos de estibadores del puerto de la capital vizcaína. Tras la huelga de finales del año pasado, las partes alcanzaron un acuerdo de mínimos con siete puntos de compromiso que permitirán la continuidad normalizada del proceso negociador. Este acuerdo lo suscribieron los sindicatos Coordinadora UGT y Kaia. Por su parte LAB y ELA, las otras dos organizaciones con representación, no se han sumado.

Grupo Argos compra Vulcano

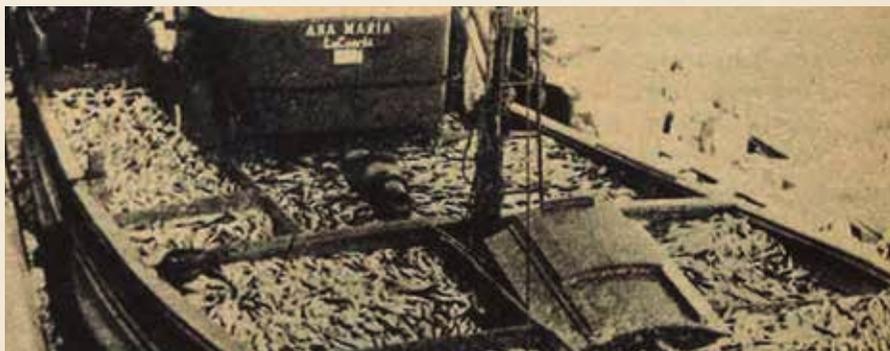
La empresa Marina Meridional, del Grupo Argos, ha cerrado la compra de la unidad productiva del centenario astillero vigués Factorías Vulcano, que renombrará como Astilleros San Enrique y que ya ha vuelto a estar operativo tras año y medio de inactividad, inicialmente solo con actividad comercial. Sus nuevos propietarios han asegurado que el uso que se dará a las instalaciones será básicamente naval, no logístico, como se había especulado, y que prevén contratar hasta 200 trabajadores antes del inicio de la construcción de los primeros barcos. La operación se ha cerrado por 7,85 millones de euros.

Posidonia y nacra, al Congreso

Desde septiembre de 2018 la nacra está declarada especie en peligro de extinción. Este molusco se ve amenazado desde 2016 por la aparición de una nueva especie de protozoo esporulado, el Haplosporidium pinnae, que acabó con el 98% de la población de nacra en Almería, Murcia, Torreveja y Baleares. Para protegerlo, el PSOE ha presentado en el Congreso de los Diputados dos proposiciones no de ley en las que plantea instar al Gobierno a que impulse y ponga en marcha medidas para preservar la especie, así como para asegurar la conservación de su entorno de desarrollo, las praderas de posidonia.

Hace 50 años...

España, a la cabeza de los países pesqueros, importa pescado



Sobre las ventajas dietéticas del pescado en general se ha escrito mucho. La FAO considera la explotación plena de las reservas alimenticias de los mares como uno de los recursos más importantes que el hombre utilizará en ese futuro, que cada día se nos acerca un poco más, en el que la superpoblación terrestre puede suponer un problema grave de falta de alimentos...

En España, país deficitario de carne, siempre han sido los productos marinos buena fuente de proteína. Pero no nos engañemos: para amplísimos sectores regionales del in-

terior el pescado es un lujo caro...

La política de la Administración ha intentado ir poniendo al día nuestros sistemas de explotación y comercialización de los productos de la pesca, pero los resultados no pueden afirmarse que hayan sido óptimos. Los créditos oficiales han potenciado la flota, han convertido a nuestro país en una de las primeras potencias mundiales del sector pesquero congelador y han aumentado notablemente la red frigorífica nacional...

Con el ejercicio de 1969 se completaba la primera mitad del II Plan de Desarrollo, con cifras que hace unos

años se pensaba que podrían cubrirse fácilmente, y no es fácil que puedan alcanzarse ya, teniendo en cuenta que hay una tendencia a la estabilización e incluso disminución de producción. El plan preveía también 2,7 t de capturas por buque para 1970 y 2,9 para 1971. Es ya imposible que para estos dos años se consiga estos promedios. Un paso importante ha constituido el Plan de Marisqueo de Galicia que, con un coste de 187,6 millones de pesetas, bien a resolver las irregularidades de la producción de este importantísimo sector...

El sector pesquero tiene problemas, como hemos visto. Hay un esfuerzo de todo el país en marcha para llegar a una más efectiva explotación de nuestra actividad marinera. Aumento de las exportaciones, del consumo nacional y una industria reductora potente pueden ser los pilares de este empeño.

Jose María Iglesias Romero
(Servicios especiales de EFE)

Comisión Internacional de Conservación del Atún Atlántico

Las pesquerías del atún y especies afines se han beneficiado recientemente, quizás más que ninguna otra, de los adelantos técnicos más modernos, logrando rendimientos insospechados. Los atunes son presa codiciada de los océanos por su calidad, por su precio, por su utilización como materia prima en las fábricas de conservas, porque su consumo

aumenta al subir el nivel de vida de los pueblos y porque no hay problema de saturación de los mercados. Estos razonamientos son los suficientemente sugestivos para que los diferentes países orienten su desarrollo pesquero hacia estas pesquerías.

El atún del atlántico se extiende, en la costa oriental, desde Terranova al mar Caribe, y en la occidental, desde

Noruega hasta las costas africanas.

Ante el peligro de agotamiento de los atunes y especies afines del Océano Atlántico y mares adyacentes de la FAO, atenta a la conservación y mejora de los recursos alimenticios convocó, con el ánimo de establecer un convenio internacional para la conservación de dichos recursos, varias conferencias preparatorias...

Para faenar en el Golfo de Vizcaya

Acuerdo entre pescadores españoles y franceses

Desde hace algunos años se vienen produciendo diferencias y mal entendidos entre pescadores españoles y franceses que realizan sus faenas pesqueras en el Golfo de Vizcaya. El año pasado se establecieron en Fuenterrabia las bases de un Acuerdo entre sindicatos pesqueros de Francia y Cofradías de Pescadores españolas para limar esperezas y evitar pequeños conflictos entre los pescadores de los dos litorales que actúan en dichas aguas. Ahora se ha celebrado en Francia otra reunión para

ratificar los acuerdos de Fuenterrabia y paliar algunas anomalías que se han venido produciendo a lo largo del año transcurrido.

ZONAS ACOTADAS

Se ha decidido que los franceses harán llegar a los españoles la carta denominada "5.381", que es la más precisa que se conoce y en la que figuran las zonas prohibidas, profundidad de las aguas y los límites de las aguas territoriales francesas.

SANCIONES

Los españoles han solicitado que las sanciones a los infractores sean aplicadas de manera idénti-

ca a los dos países y que el procedimiento se realice según la reglamentación internacional; el contraventor será juzgado en su país si la infracción se comete en aguas internacionales...

MALLAS

Decidieron asimismo que las redes a utilizar sean de una malla de 50 milímetros, excepto para los langostinos, en que la malla será de 45. Estos acuerdos afectarán a millares de pescadores de los dos países. Por lo que respecta a España, alcanzan a casi todos los que parte de puertos del Cantábrico.

Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo

La Mutua Nacional Previsión de Riesgo Marítimo pone a la venta la embarcación "Monte Moratella", de las siguientes características:

- Motor diésel
- Marca: Baudouin
- Potencia: 360/400 HP
- Casco: Madera
- Tonelaje Bruto: 120 Toneladas
- Tonelaje neto: 66 Toneladas
- Eslora: 19,16 metros
- Manga: 6,63 metros
- Puntal: 3,45 metros
- Fecha de construcción: 1969, en los astilleros Bartolomé Zaragoza de Villajoyosa (Alicante).
- Puerto donde puede ser examinado: Las Palmas

En la imposibilidad de sacar el barco a subasta por la razón de tener un crédito que implica en todo caso el contar con el consentimiento de la entidad acreedora, la Mutua Nacional acepta ofertas para



la compra-venta de esta embarcación, supeditada, la que pueda elegir más favorable, a la que la mencionada entidad acreedora acepte la subrogación que sea correspondiente.

Las ofertas deberán de enviarse por escrito a las oficinas centrales de la Mutua Nacional de Previsión del Riesgo Marítimo (Instituto social de la Marina, Génova 24).

Sanidad Marítima

Fatiga pandémica

La pandemia de Covid-19 ha provocado un cansancio mental entre la población que, lejos de remitir, va a más según pasa el tiempo. Después de nueve meses de sometimiento al virus, con una evolución desigual y un verano atípico, en el que el coronavirus ha estado más presente de lo que se calculaba, y de lleno en una tercera ola, surge el término definido por la Organización Mundial de la Salud (OMS) de “fatiga pandémica”, que se refiere a la desmotivación para seguir las recomendaciones de protección y prevención formuladas por las autoridades sanitarias, que afecta a cerca del 60% de los ciudadanos europeos.



La afectación que provoca esta fatiga pandémica en muchas personas es, apatía, angustia, ansiedad, desmotivación, tristeza, hartazgo, desilusión, desconfianza en los demás, en la clase política, un profundo cansancio físico que podemos experimentar como una gran falta de energía y sobre todo, estados de bajo ánimo que puede derivar en depresión.

Según los expertos, la fatiga pandémica es una respuesta natural y esperada a una crisis de salud pública prolongada cuya grave-

dad ha obligado a implementar medidas restrictivas que han tenido un fuerte impacto en todas las personas. Experimentar estos signos no es señal de patología, simplemente es señal de que nos estamos adaptando a escenarios nunca antes vividos.

La fatiga pandémica aparece por diversos motivos:

- El estado de hipervigilancia para evitar caer enfermos, que fuerza de forma constante a nuestro sistema hormonal y endocrino,

haciéndonos más vulnerables a ciertas patologías como la ansiedad o la depresión.

- La situación económica y laboral derivada de esta circunstancia y la incertidumbre que conllevan, lo cual desencadena un desgaste acumulativo.
- La modificación de los hábitos cotidianos por las medidas restrictivas nunca antes instauradas (reducción de la vida social, familiar y de ocio) y la adopción de determinadas medidas de protección (distancia social, mascarillas, geles, etc.).

SIGNOS DE LA FATIGA

Es fundamental saber interpretar los primeros síntomas de un proceso que al principio es algo natural, pero que una vez asentado, puede generar la aparición de sintomatología más preocupante (ansiedad, depresión) y a comportamientos de riesgo (actitudes laxas, individualistas, poco reflexionadas y marcadamente emocionales)

Entre los principales signos de la fatiga pandémica destacan:

- Estrés: Esta respuesta física y

emocional es propia de situaciones donde sentimos una gran amenaza. El estrés es un intento de nuestro cuerpo para adaptarse a una realidad cambiante, por ello es normal que puedan experimentarse algunos síntomas de estrés como: taquicardia, molestias físicas, cefaleas, contracturas, insomnio, aumento o pérdida de apetito, necesidad de tomar alimentos dulces, fatiga, cansancio, miedo, frustración o incluso tener la sensación de que se vive en una “montaña rusa” emocional.

- **Anhedonia:** Síntoma que hace referencia a la inapetencia de realizar ciertas actividades que antes gustaban y con las que se disfrutaba, o en el caso de hacerlas ya no se disfruta de ellas.
- **Pérdida del sentido vital:** También puede tenerse la sensación de que nada tiene sentido, que la vida y el mundo han girado demasiado rápido y aún se precisa más tiempo para adaptarse a todos los cambios que se están produciendo.
- **Angustia:** Esta emoción es una mezcla de ansiedad y tristeza que surge para indicar que hay cosas que no están funcionando bien y que deben efectuarse algunos cambios en el estilo de vida o a nivel psicológico.
- **Reducción en la percepción de riesgo:** Desde marzo hemos pasado por diversas etapas de mayor o menor relajación en las normas de prevención de la pandemia. Todos estos cambios hacen que nuestra percepción del riesgo al contagio varíe y actualmente se haya visto reducido. Cuando creemos que tenemos pocas probabilidades

de contagiarnos, comenzamos a abandonar ciertas pautas preventivas recomendadas por las autoridades sanitarias. Esto es especialmente importante en la gente joven, cuyo riesgo de contagio ha sido interpretado como muy leve.

Por otra parte la llegada de las vacunas contra la Covid-19 puede traer consigo la paradoja de que, precisamente por ver que el principio del fin está más cerca, muchos ciudadanos se relajen.

CÓMO REDUCIR LOS EFECTOS

Para reducir los efectos puede ayudar potenciar el autocuidado mediante una alimentación saludable, una correcta higiene del sueño y ejercicio físico. Otra medida es limitar el consumo de noticias o conversaciones relacionadas con la pandemia. Demasiada información puede sobrecargarnos de emociones negativas y agotar nuestra energía. La tendencia a consumir historias negativas es tan habitual que ha creado el término *doomscrolling*, estado en el que podemos caer inconscientemente.

Para reducir el estrés, el yoga, la lectura o los paseos por la naturaleza son buenos, al igual que mantener el contacto social con amigos y familiares. Aquí, las nuevas tecnologías pueden jugar un papel muy positivo, siempre que nos recuerde la presencia, sin sustituirla. También crear o recuperar pasatiempos ayudan a contrarrestar la fatiga.

Es interesante aceptar las sensaciones, ya que reprimir los sentimientos e ignorarlos no los hacen desaparecer. Reconocer y nombrar esos sentimientos puede ayudar al igual que fomentar el diálogo interno positivo.

Es importante asumir colectivamente que no estamos delante de un paréntesis, sino ante un cambio que va a afectar a nuestro modo de vida. Conviene evitar la nostalgia y la espera pasiva, haciendo planes nuevos ajustados al momento en lugar de aplazar infinitamente nuestros proyectos, para recuperar el control. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA.



Cinco veces más

En 2019 el Instituto Social de la Marina recibió un total de 5.905 entradas al Registro Electrónico, en 2020 la cifra se multiplicó por cinco con 32.793 accesos, en parte motivados por el confinamiento y restricciones de movilidad, pero también porque progresivamente se van incorporando nuevos procedimientos que pueden realizarse por Internet, evitando así desplazamientos.

En cuanto al tipo de accesos realizados, en primer lugar figura la presentación de escritos, comunicaciones y solicitudes, seguida del acceso para el aporte de documentación. También los procedimientos para la revisión de botiquines y los cursos de formación despertaron un mayor interés del usuario del Registro Electrónico. El mes de mayo de 2020 y las Direcciones provinciales de Vilagarcía y Madrid, respectivamente, fueron las que recibieron un mayor número de registros.

De todas las entidades de la Seguridad Social, el ISM es el que menos quejas ha recibido. ■

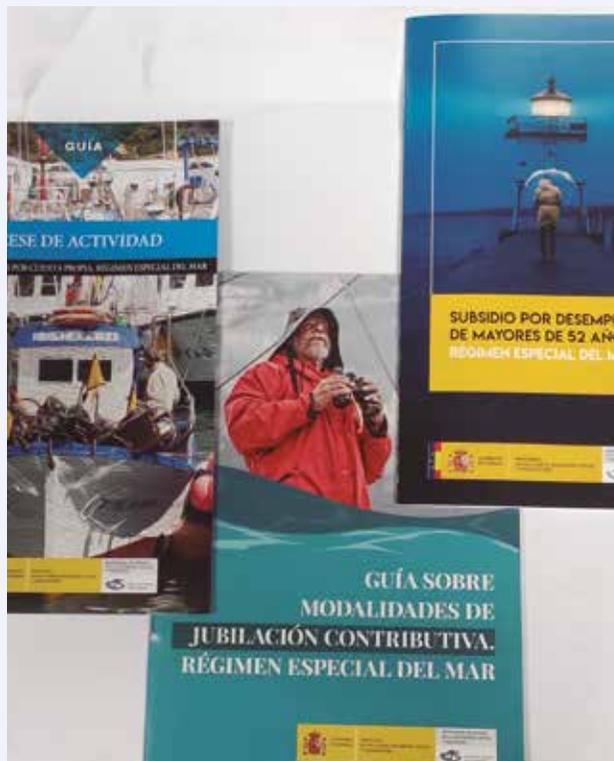
Precios revisados

Desde este mes, el ISM establece nuevos precios para sus servicios de atención sanitaria, formación, hospedería, desplazamientos logísticos y de atención y servicios en centros extranjeros, sin actualización desde 2013.

En este periodo se han incorporado servicios como son los manuales de formación y las guías sanitarias y se han suprimido otros prestados por los buques de apoyo sanitario y logístico que, por escasa demanda y la irrelevancia de su coste, han sido excluidos de valoración económica.

De la misma forma, se han modificado las circunstancias de la prestación y el conjunto de los servicios, a la vez que se han incorporado diversos preceptos encaminados a mejorar la gestión y el control del cobro de los precios fijados. ■

Normativa actualizada



Ya están a disposición del usuario en todas las Direcciones locales y provinciales del Instituto Social de la Marina los folletos informativos sobre procedimientos de interés para el Régimen Especial del Mar en materia de Seguridad Social.

La Guía sobre Modalidades de Jubilación Contributiva nos ofrece de forma clara y concisa todas las opciones que tenemos cuando está próximo el fin de nuestra etapa laboral, actualizada con todos los últimos cambios normativos. En la misma línea tenemos otro folleto informativo sobre los requisitos y documentación necesaria para obtener el Subsidio por Desempleo para mayores de 52.

La Guía para el Cese de Actividad está dirigida a los autónomos del REM a modo de compendio de todas las posibilidades que actualmente ofrece este tipo de protección. Además, todos estos folletos también pueden descargarse por Internet. ■

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)



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

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

