

Mar

The background image shows a large blue ship docked at a pier. A thick, light-colored rope is coiled in the foreground, leading from the bottom towards the ship. The sky is overcast and the water is calm.

Nº 610
FEBRERO 2021

**EL ISM
EN MÁLAGA**

**Nuevas medidas
de apoyo
a la ciudadanía**

**La Covid 19
impacta en los puertos**

FACULTAT DE NÀUTICA DE BARCELONA

STCW

CURSOS ESPECIALIDAD MARÍTIMA



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

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



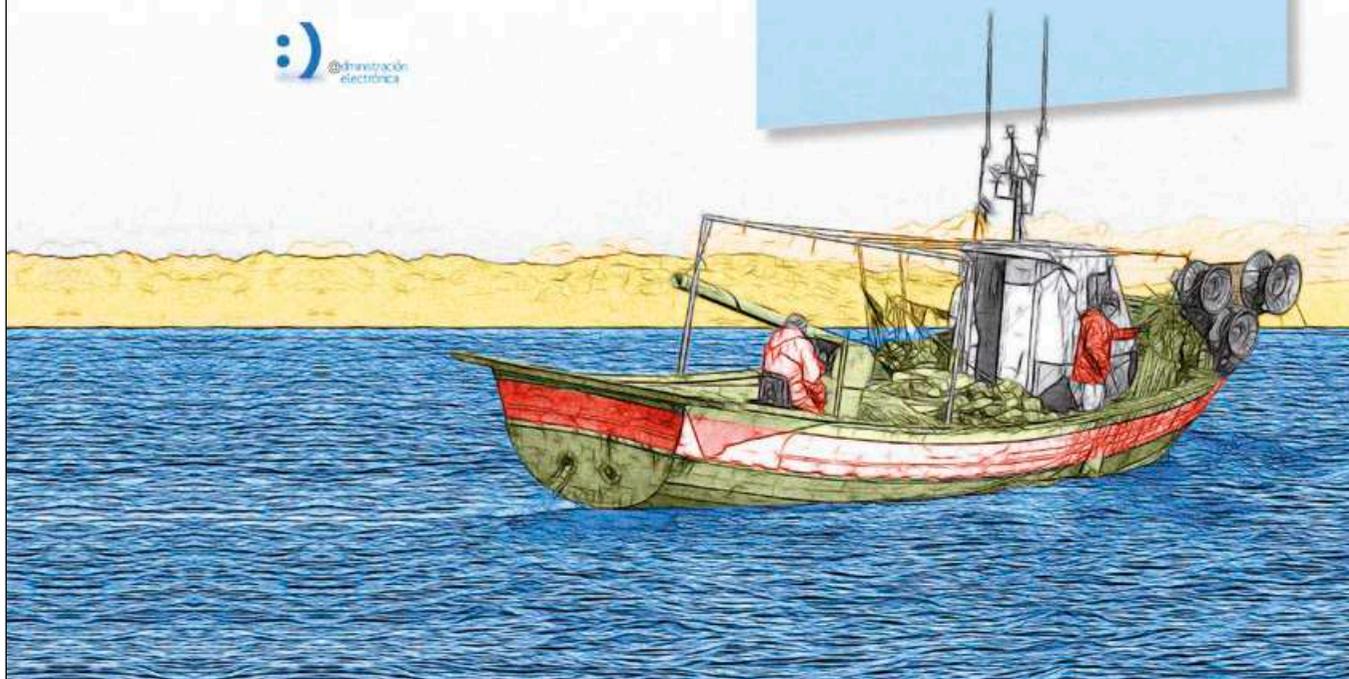
934054624

www.fnb.upc.edu/aula.professional



LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)





Relevos con garantías

La llegada de la Covid 19 ha plagado nuestra existencia de muchas incertidumbres y pocas certezas; ha puesto patas arriba gran parte de nuestras ideas y creencias, y nos ha situado en un escenario inusitado, al que día a día hay que ir ofreciendo nuevas respuestas.

En una actividad tan global como es el comercio marítimo, los desajustes en la reactivación plena de la actividad comercial entre Oriente y Occidente dejaban un sobredimensionamiento de los fletes cercano al 300%. Mientras China recuperaba cierta normalidad, Occidente, duramente castigado por la pandemia, tenía serias dificultades para dar salida a los productos a través de sus dársenas. Toca reinventarse.

Pero una cosa es hacer uso de una inevitable improvisación para salvar una situación nueva y delicada, y otra es aprovecharse de ella. Desconcertante y grave es la tesitura en que se encuentran algunas tripulaciones que han visto, y en algunos casos siguen viendo, limi-

tada su movilidad y por tanto “forzadas” a cubrir embarques abusivos, como difícil es para algunos armadores poder dar respuesta a este nuevo escenario sin ver perjudicada su actividad. Y esto, a pesar de que la OMI declaró como “trabajadores clave” a la gente de mar, y de que, junto a otros organismos internacionales – OIT, UE y Memorandos de entendimiento-, se hayan diseñado protocolos para garantizar el cómo, el cuándo y el dónde realizar estos relevos, de forma que se puedan garantizar las condiciones laborales y sanitarias de los trabajadores y trabajadoras.

Como para todas las actividades consideradas esenciales, vacunar de forma generalizada y en cuanto sea posible es la solución más esperada. Pero, mientras esto llega y se van resolviendo los retos que plantea la epidemia, hay que seguir insistiendo y exigiendo el cumplimiento escrupuloso de los procedimientos habilitados en cuanto a relevos y primar el respeto a los derechos y el bienestar de estos profesionales. ■

Faros de Galicia. Casas de luz

Autor y editor: Félix González Muñiz

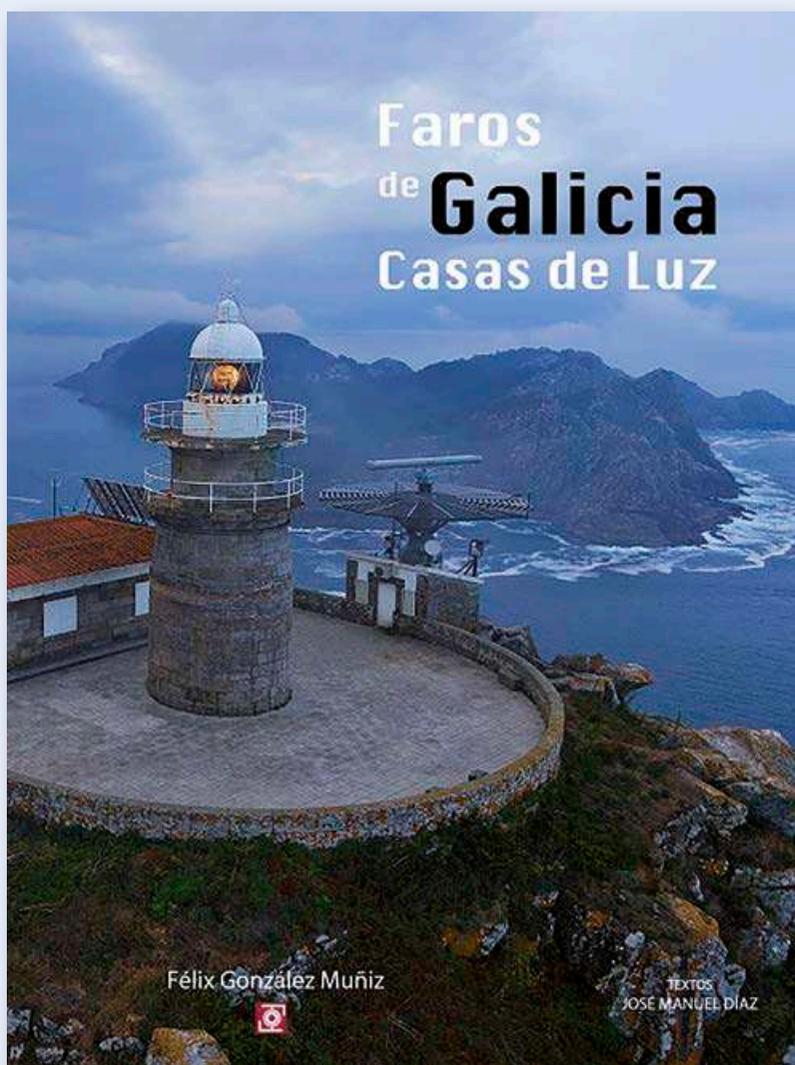
Félix González Muñiz es uno de los pocos fotógrafos de nuestro país especializado en temas náuticos. En el año 2014 publicó “Asturias, Costa Atlántica”, una recopilación de imágenes en blanco y negro que reflejan la fuerza y dramatismo de la costa asturiana. Le siguió en 2019 “Faros Mar Cantábrico” donde, ya en color, el autor plasma los 44 faros existentes desde Biarritz a la Estaca. Como

Los faros gallegos son los auténticos protagonistas de este libro

continuación natural en su periplo por el norte peninsular, publica “Faros de Galicia. Casas de luz”. Se trata de un conjunto de imágenes evocadoras donde los faros gallegos son los auténticos protagonistas.

Son las luces que guían a marineros y navegantes en los 1.500 kilómetros de costa que van desde la ría del Eo a la desembocadura del río Miño. Abre la serie el faro de Isla Pancha, en Ribadeo, y la cierra el del cabo Silleiro, en Pontevedra. Son construcciones arquitectónicas singulares, como la Torre de Hércules, en A Coruña, el faro más antiguo del mundo en servicio y otros, como el faro del cabo Vilán, en Baiona, que parecen una prolongación natural del entorno rocoso sobre el que se asientan. Y siempre mirando al mar, en unos encuadres que realzan la estética. Esa estética inspiradora que ha llevado al autor a la final, junto a otros 19 fotógrafos, del prestigioso concurso de imágenes náuticas Mirabaud Yacht Racing Caling Forum con la imagen de una competición en la bahía de Gijón en medio de un gran chubasco.

Como ya lo hiciera en “Faros del Cantábrico”, José Manuel Díaz Pérez contextualiza las imágenes, los atardeceres y el horizonte con referencias a la literatura anglosajona y a frases como la de Chesterton: “torres coronadas de estrellas”, que jalonan las páginas de este “Faros de Galicia”. ■





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 Orillamar, 51. Vigo (Pontevedra). Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: C/ Alejandro Cerecedo, 8. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

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



TRANSPORTE EN JAQUE

El año 2020 ha supuesto un intenso test de estrés a todos los niveles: político, social, económico, etc. En este último ámbito el transporte ha ofrecido una excelente piedra de toque de la situación. Por un lado, con una crisis de contenedores a escala global que ha disparado los fletes. Y a nivel local, con un ejercicio muy difícil para los puertos españoles que, a pesar de todo, no se ha cerrado con la debacle que se vaticinaba.

PÁGINA 6

PESCA



Atún rojo. Los agentes implicados en su conservación y explotación debaten sobre cómo seguir mejorando la pesquería
PÁGINA 22

MEDIO AMBIENTE



Energía mareomotriz. El Proyecto Magallanes pone a prueba en Escocia su plataforma, de sello español
PÁGINA 36

- 14 Cambios de tripulación.** Primero de dos artículos sobre las dificultades y retos planteados por la pandemia.
- 18 Tribuna.** La jornada de trabajo en la marina mercante. Por Cristian Castaño.
- 20 Pulpo.** La especie estrella de la gastronomía gallega reduce su presencia en lonjas más de un 50%.
- 26 Plan para tres años.** La Xunta cambia de estrategia para el marisqueo.
- 40 Encuentro con la historia.** La AGN-YEE conmemora el V centenario de la primera circunnavegación.
- 44 El ISM en Málaga.** La Dirección Provincial, en sintonía con el crecimiento de la ciudad de los últimos años.
- 54 Bases de cotización al Régimen Especial del Mar para 2021.** En promedio se incrementan un 0,8%, aunque por debajo de la subida del año pasado.

De costa a costa PÁGINA 58	Hace 50 años PÁGINA 62	Páginas médicas PÁGINA 64	Te interesa saber PÁGINA 66
--------------------------------------	----------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------



El Puerto de Bahía de Algeciras sigue siendo el primero en tráfico de España.

EL EJERCICIO MÁS DIFÍCIL SE CIERRA MEJOR DE LO ESPERADO

‘Annus horribilis’, pero menos

Las previsiones apuntaban a un batacazo de entre el 10 y el 16% en 2020, pero finalmente el cierre estadístico de Puertos indica que el descenso se ha quedado en un 8,6% que cualquiera habría firmado al principio de la pandemia. Ambiciosos proyectos de inversiones y planes estratégicos son la ‘vacuna’ con que el organismo estatal trata de afrontar un futuro inmediato que presenta otros retos como la firma del III Convenio Colectivo o las advertencias del Tribunal de Cuentas.

Ya 2019 se cerró con un dato (ver MAR nº 600) que indicaba que la tendencia alcista de la última década estaba tocando a su fin: del espectacular siete por ciento de incremento de tráfico en 2017 se pasó al 3,36% en 2018 y, de ahí, a un modesto 0,19 en 2019%.

En esas circunstancias la irrupción de la Covid-19 ha traído consigo la misma incertidumbre que en cualquier otro sector, pero con la particularidad de que, aunque el montante global no es tan negativo como cabía esperar, alguno de sus capítulos presenta cifras desoladoras.

Particularmente, el referido al tráfico de pasajeros: el total de viajeros de línea regular y cruceros ha descendido un 64,5%, pasando de los 37,6 millones de pasajeros en 2019 a 13,3 en 2020. Esta caída ha sido más acusada en el caso de los cruceros, ya que han venido solo 1,37 millones de turistas este último año, de los cuales prácticamente el 80% lo hicieron en enero y febrero. Como consecuencia, la variación respecto al año anterior es contundente: un -87,11%.

El resto de parámetros también se mueve en números rojos, pero a unos niveles más llevaderos. Así, el tráfico ro-ro cae un 13,94% y el de contenedores un 4,34%.

Afortunadamente para el balance general estos apartados, siendo importantes, no resultan tan decisivos como para arrastrar al conjunto. Sí lo es la mercancía general, más de la mitad del total, que en los últimos meses recuperó parte de lo perdido al principio de la pandemia: en septiembre acumulaba pérdidas de más del 10% pero ha finalizado el ejercicio en -4,5%.

La década de récords que alcanzó su punto álgido en 2017 ha llegado a un abrupto final por la pandemia con un retroceso del tráfico del 8,6%

Un tercio de las mercancías que se mueven en esa carga general son graneles líquidos, cuyo movimiento cayó casi un 11%. Según Puertos del Estado esto se debe a “la bajada de biocombustibles, petróleo crudo y fueloil”, que ni siquiera el buen comportamiento del gasoil, que sí creció, pudo compensar. En cuanto a los graneles sólidos, han movido 77 millones de toneladas, un 15,2% menos que el año anterior. La caída la explican, en este caso, por la descarbonización: el tráfico de carbón ha caído un 24,3%. Aunque la pandemia también ha jugado aquí su papel, ya que la ralentización de la construcción habría supuesto un descenso de la demanda de cemento (-9%) o asfalto (-6,7%).

TASAS Y BONIFICACIONES

Para hacer frente a la incierta realidad en la que nos ha colocado la pandemia, Puertos del Estado ha anunciado un ambicioso plan de inversiones que cifra en 1.000 millones de euros para este año y un total de 4.500 hasta 2024. Su presidente, Alejandro Toledo, en un optimista vídeo difundido por la entidad asegura que tales fondos se con-



Zona industrial del Puerto de Bilbao.

centrarán “en conectividad terrestre, fundamentalmente ferroviaria, en seguridad y en sostenibilidad medioambiental y en digitalización”.

Además, anuncia la aprobación en el primer trimestre de este año del Plan Estratégico “que fija el rumbo a los puertos que queremos en 2030”. En este proyecto se enmarca la intención de ejecutar un descenso de costes de las operaciones portuarias “mediante reducción de tasas e incremento de bonificaciones”, aunque no concreta en qué sentido.

A este respecto Anesco ha mostrado su apoyo, “siempre que se aplique cuanto antes y alcance al conjunto de tasas portuarias”. En concreto, apela a revisar el tipo de gravamen de la tasa de ocupación sobre el dominio público portuario a las terminales, así como la tasa de actividad “para poder competir en igualdad de condiciones con otros países dentro del mercado marítimo”.

En cuanto a las bonificaciones, piden beneficios fiscales en materia medioambiental y proponen que su periodicidad no sea anual sino por periodos de tiempo mayores “ya que las

empresas necesitan más plazo para el retorno de las inversiones realizadas”.

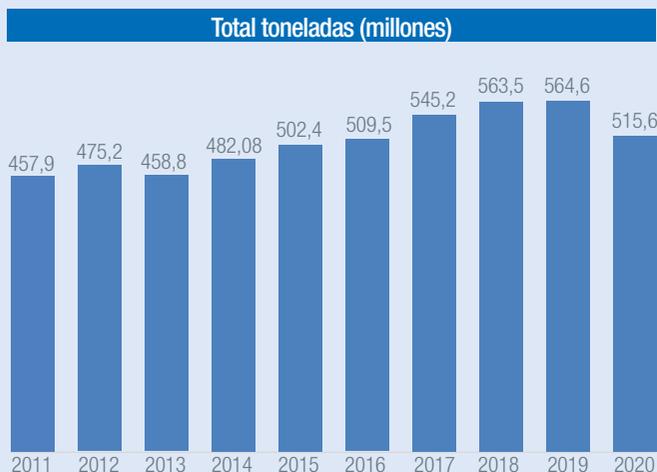
Alejandro Toledo también anticipa en el mencionado vídeo la modificación de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante y la aprobación del Reglamento de Explotación y Policía.

El presidente de Puertos del Estado anuncia la modificación de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante y el Reglamento de Explotación y Policía

TRIBUNAL DE CUENTAS

Otro frente clave para este ejercicio se refiere a la concreción de las decisivas inversiones en conexiones ferroviarias. En su ‘Informe de fiscalización de la actividad de los fondos sin personalidad jurídica gestionados por el ente público Puertos del Estado, ejercicios 2018 y 2019’, aprobado a finales de enero, el Tribunal de Cuentas recomendaba a la entidad impulsar la ejecución de accesos viarios y ferroportuarios en fase de estudio y proyecto, “teniendo en cuenta que un elevado importe de aportaciones de los organismos portuarios al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP) prescribirán en su exigibilidad en los próximos años”. Apunta que el 31 de diciembre prescribió el 87,5% del total exigible de las aportaciones

Evolución del tráfico portuario en la última década



Fuente: Puertos del Estado



Puerto de Vigo: temporal bien esquivado y algún récord

La profusión de números rojos de la estadística de 2020 tiene dos dignas excepciones: Bahía de Cádiz, con un 0,13% en positivo y sobre todo Vigo, que logra un meritorio 2,45%.

Según la Autoridad Portuaria de Vigo (APV) lo consigue además “marcando récords en exportación de mercancías, de tráfico de mercancía contenerizada y de exportación de vehículos, y con el tercer mejor dato de mercancía general de su historia”.

Tres sectores son los que más han contribuido: alimentación, que crece más de un 22%; automoción, que se recuperó de forma extraordinaria en el segundo semestre hasta casi igualar la tasa de 2019 (-0,24%); y construcción, que sube un 4,73%.

La APV destaca que en Vigo se mueve casi el 50% de la mercancía general de los cinco grandes puertos galle-



Puerto de Vigo.

gos. Respecto al importante descenso que presenta la pesca, de más del 50%, explican que se trata de una distorsión estadística: en enero de 2020 se dejaron de computar los movimientos de viveros flotantes. De considerarlos, el resultado indicaría una caída de solo el 6,51%.

Respecto al futuro inmediato, la APV considera que las inversiones del Plan Estratégico de Puertos están en línea con las de su propio Plan 2018-2028, con el foco “en la innovación y la digitalización de los procedimientos y con la sostenibilidad como el objetivo firme e integrador”.

correspondientes a 2016, 50,4 millones de euros. Hasta 2019, señala el Tribunal, se habían exigido aportaciones por 3,6 millones (6,25% de todo 2016). Añadía que al final del periodo fiscalizado había inversiones pendientes de compensar en 2020 y siguientes por 67,7 millones de euros: “Solo el 20% (2 sobre 10) de las autoridades portuarias (AAPP) que no tienen obligación de realizar aportaciones al FFATP han efectuado inversiones, frente al 66,6% (12 sobre 18) de las que sí tienen obligación de realizarlas. En consecuencia, 14 AAPP no han ejecutado ningún proyecto de construcción de infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria”.

CONVENIO COLECTIVO

Puertos del Estado tiene otro frente abierto, en este caso a cuenta del III

Anesco apoya el anunciado descenso de tasas, pero pide que alcance al conjunto de las que se aplican en los puertos

Convenio Colectivo. A finales de enero, representantes de UGT, CCOO y CIG se encerraron en las dependencias de la entidad en Madrid en exigencia de la aplicación del texto, publicado en junio de 2019, y del incremento salarial del 2,3% acordado para todo empleado público en 2020. Puertos aducía no disponer de la autorización de Hacienda para aplicar tales subidas. Finalmente el 11 de febrero se alcanzó un principio de acuerdo por el que los sindicatos ponían fin al encierro. Eso sí, advertían, se reservan la posibilidad “de reactivar las acciones emprendidas en caso de que no se produzca la concreción práctica de lo acordado” en el plazo pactado, es decir, antes del 24 de marzo. ■

IÑAKI MORENO

LA CRISIS DE CONTENEDORES DESEQUILIBRA EL TRANSPORTE MUNDIAL

Efecto Covid: fletes al alza

La recuperación económica en China comenzó en 2020 en el segundo trimestre, cuando se dio por controlado el virus. Al mismo tiempo el resto del mundo padecía de lleno los rigores de la pandemia y su necesidad de suministros se mantuvo, lo que puso al gigante asiático en una situación inmejorable para relanzarse. Como consecuencia, las exportaciones crecieron, los contenedores enviados se atascaron en Occidente y la alta demanda disparó su precio.

A mediados de febrero comenzó el “Año del Toro” según el calendario chino. Esta es la fecha a partir de la cual se esperaba, a nivel global, que la situación empezara a normalizarse, toda vez que el ritmo de producción del gigante asiático se habrá ralentizado por la celebración dando tiempo a un cierto reajuste en el desfase mundial de contenedores. En las primeras semanas de marzo debería empezar a notarse tal efecto, siempre que los días festivos no deriven en un nuevo repunte del coronavirus en China por los esperados desplazamientos masivos, en cuyo caso hablaríamos de otro problema añadido

¿Cómo se ha llegado a esta situación? La secuencia la describe Jacint Sala, *seafreight manager* para España y Portugal de la empresa transnacional DSV. Señala que con la primera ola de la Covid-19 la demanda cayó en picado y la oferta se acomodó reduciendo el número de barcos en circulación y, por ende, los espacios disponibles.

Esto provocó un desequilibrio en las rutas que afectó a la reposición de



La gráfica del comparador online Freights refleja el alza de precios desde verano.

El coste de los envíos entre China y España se sextuplicó hasta principios de enero

contenedores y, una vez la demanda empezó a ganar fuerza, “el sector se encontró en la tesitura de que la mayoría de contenedores no estaban posicionados en Asia sino en Europa y Estados Unidos, lo cual hizo disparar los fletes”. Hasta el punto, añade, de que el coste de los envíos entre China y España, por ejemplo, se llegó a multiplicar por seis.

En definitiva, otra curva ascendente vinculada a la pandemia de coronavirus que aún no se ha podido doblegar. De momento, el análisis de la situación creada durante el último



año no deja de sorprender. A modo de ejemplo: según la consultora Redwood Logistics, en comparación con el mes de marzo de 2020 las tarifas de transporte de China a EEUU y Europa han aumentado en torno a un 300%.

ÍNDICES DISPARADOS

Los principales índices mundiales de referencia en el tráfico de contenedores han reflejado de forma clara este incremento de los precios apuntando a picos desconocidos en los últimos años. El que tenemos más cerca es el Valencia Containerised Freight Index (VCFI), que refleja la evolución de las

El VCFI refleja un crecimiento del 57,13 por ciento desde que comenzó la serie en el año 2018

tarifas del mercado de exportación de contenedores llenos por vía marítima desde Valenciaport. Su estadística general refleja un fuerte crecimiento del 10,41 por ciento en enero y un acumulado del 57,13 desde el inicio de la serie, en 2018. Su análisis, sin embargo, invita a la serenidad. Apunta además que la demanda en el mercado de transporte marítimo se ha equilibrado tras varios meses de fuerte pujanza y ya en noviembre se percibió una estabilización en el tráfico que continuó en diciembre. Menciona al Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), el indicador de tarifas más

Batería de propuestas

La británica Drewry considera que “estamos en un territorio sin precedentes; es difícil pensar en un momento con tan poca visibilidad del mercado actual o previsibilidad de las perspectivas a corto plazo como ahora”.

A partir de una encuesta realizada a transportistas, la consultora ha concluido algunas propuestas de solución para mejorar el bloqueo y la locura de tarifas en que estamos inmersos:

Despliegue de todos los buques disponibles en cada momento, tanto propios como fletados.

Inversión significativamente mayor tanto en contenedores nuevos como en los de segunda mano.

Abandonar los viajes en blanco relacionados con el Año Nuevo chino y, en su lugar, utilizar los viajes para reposicionar los vacíos.

Cambiar la asignación entre líneas y puertos para adaptar la demanda a la disponibilidad de equipos.

Conseguir unos tempos de respuesta más rápidos para los contenedores (control de liberación, devoluciones anticipadas, bajo tiempo de permanencia en vacío, etc.).

Diálogo con autoridades y sindicatos para resolver el desafío de reemplazar de manera segura las tripulaciones de los barcos y aumentar el personal en puertos y terminales.

En el mundo hay unos 180 millones de contenedores, pero hoy por hoy “están en el lugar equivocado”

importante del transporte marítimo desde China, que señala una moderación en las primeras semanas de 2021. El resultado es que se pone fin al incremento continuo desde octubre de 2020: “A modo de ejemplo, los fletes entre Shanghái y Norte de Europa se redujeron un 4% entre el pasado 8 de enero (cuando llegaron a su máximo) y el 29 del mismo mes”, afirma el análisis del VCFI.

Alphaliner, sin embargo, advierte de que los niveles de demanda siguen siendo elevados para esta época del año, lo que se refleja también en la baja cuota de flota ociosa en el mercado: “Así, mientras que el 4 de enero los niveles de portacontenedores inactivos representaban un 1,3% sobre el total de flota activa, el 18 del mismo mes esta descendió hasta el 1%”.

SEGUNDO TRIMESTRE

Según Redwood Logistics, hay alrededor de 180 millones de contenedores en todo el mundo, “pero están en el lugar equivocado” y en China, el principal exportador, salen tres contenedores por cada uno que entra. “La



repentina recuperación en el volumen comercial ha hecho que prácticamente todas las navieras importantes necesiten agregar una capacidad significativa de contenedores para abordar el problema de la escasez”.

Jacint Sala explica que la afectación es generalizada, “sobre todo para los tráficos con destino Europa y Sudamérica”. De momento, el incremento ya se está dejando sentir en el consumidor cliente final, aunque señala que “no todas las mercancías pueden soportar estos niveles de fletes y las de bajo valor o bien han cancelado operaciones o bien las han pospuesto hasta que la situación se estabilice y los fletes se reduzcan”.

Con el fin de acelerar este proceso, el ejecutivo de DSV señala que las navieras han adoptado planes de contingencia para reposicionar los contenedores donde más se necesitan, pero el efecto no es inmediato: “Calculamos que a partir del segundo trimestre la situación estará mucho más controlada y ordenada, pero no en los niveles que vimos durante la mayor parte del año 2020”.

EL PESO DEL AÑO NUEVO CHINO

Otros analistas comparten esta visión. Por ejemplo la naviera coreana Hyundai Merchant Marine (HMM), que afirma en un artículo de Ship-pinwatch.com que aún podría pasar un tiempo antes de que se resuelvan los cuellos de botella que afectan a la industria de contenedores.

Señala la acumulación de portacontenedores en los principales puertos de la costa oeste de Estados Unidos, mientras la creciente demanda ha llevado a una escasez significativa de



La reducción de las travesías en blanco desde China es una de las medidas adoptadas de forma inmediata

contenedores vacíos. Su pronóstico también es que esta situación durará hasta finales de esta primavera.

Una medida para evitar que esto se eternice es la reducción de las travesías en blanco desde China, cuyo número habitualmente crece durante la celebración del Año Nuevo chino. La consultora Sea-Intelligence apunta que este año la incidencia será menor: las líneas de contenedores han anunciado planes para dejar en blanco 21 salidas en las rutas transatlánticas y 21 salidas entre Asia y Europa durante las tres semanas de fiestas, cuando el año pasado se cancelaron 88. ■

IÑAKI MORENO

CAMBIOS DE TRIPULACIÓN (I)

Claves para no incurrir en ilegalidad

La pandemia de Covid-19 ha tenido consecuencias significativas para el sector del transporte marítimo y la propia gente de mar. En concreto, las restricciones establecidas por los Gobiernos para realizar los cambios de tripulación y el consiguiente retraso en el retorno de los marinos a sus domicilios, son quizás de los más importantes puesto que, según estima la OMI, actualmente unos 400.000 marinos permanecen atrapados en los buques. La respuesta de los organismos internacionales a esta problemática y la interpretación hecha por los agentes que intervienen en el comercio son el objeto del siguiente artículo, que tendrá una segunda parte en nuestro número de marzo.



La situación ha llevado a las organizaciones marítimas internacionales a buscar soluciones, como la flexibilización de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, MLC 2006, permitiendo la extensión de los contratos de embarque más allá de los 11 meses regulados en la norma A2.4.

Además, tanto la OMI como la Organización Internacional del Trabajo (OIT) han desarrollado diversas circulares y documentos con directrices instando a los Gobiernos a que establezcan normas o protocolos que faciliten la

Los diferentes “Memorandum of Understanding” han contemplado un período de flexibilidad, con condiciones, para dar respuesta a la dificultad de realizar los relevos de tripulaciones a consecuencia de la Covid 19

movilidad de la gente de mar en el contexto de restricciones establecidas a consecuencia de la Covid-19. Concretamente, la OMI publicó, en diciembre de 2020, una Circular con pautas para la elaboración de protocolos por parte de los Estados Miembros que faciliten los viajes de los marinos. Un documento en cuyo anexo se proponen protocolos-tipo a los Estados y se insta a recomendar a propietarios, armadores, gestores y personal de su pabellón a que actúen teniendo en cuenta el contenido de la Resolución MSC.473, dónde se establecen las “Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la Covid-19”. La Resolución urge a los Estados miembros a considerar a los marinos como “trabajadores esenciales” con el fin de flexibilizar su movilidad. Actualmente 52 Estados, entre los que se encuentra España, ya han adoptado esta medida.

También los diferentes “Memorandum of Understanding” han establecido directrices para los Inspectores del “Port State Control”, que facilitan la aplicación de protocolos uniformes a la hora de inspeccionar algunos aspectos de a bordo, relacionados con la extensión de los contratos de embarque y la fatiga.

FLEXIBILIDAD EN LOS RELEVOS

En este contexto, hay algunos fletadores que han forzado a incorporar en las pólizas de fletamento por tiempo, la cláusula “no cambio de tripulación”, con el fin de asegurarse de que, mientras dure el fletamento, el armador no pueda desviarse de la ruta para realizar el





Hay directrices para evaluar la relación de la extensión de los contratos y la fatiga

cambio de tripulación en aquellos puertos que lo permitan o tengan medidas menos restrictivas en relación a la Covid-19. Frente a ello, BIMCO ha pretendido aportar la alternativa de la Cláusula de Cambio de Tripulación Covid-19, diseñada para dar a los propietarios la libertad de desviarse para los cambios de la tripulación en circunstancias estrictamente definidas.

Respecto a la prolongación de los embarques, en estos momentos se plantea hasta qué punto, dentro del ámbito laboral, son ilegales las prácticas continuadas de extensión de contratos de embarque que se están realizando generalizadamente debido a las restricciones de movilidad consecuencia de la Covid-19, y en este caso, de qué modo y hasta cuándo se pueden aceptar estas prácticas.

En un principio, la OIT consideró que las autoridades nacionales competentes en la aplicación y gestión del convenio MLC 2006 podrían establecer excepciones a la prohibición, tal y como se recoge en la norma A2.4 del Convenio MLC, por

La modificación de lo establecido en el convenio MLC 2006 sin seguir los protocolos y límites fijados podría concurrir tanto en ilegalidad laboral como en infracción a la seguridad marítima

razones imperativas de emergencia sanitaria o fuerza mayor. Unas excepciones que deberían venir acompañadas de límites para evitar abusos, así como con el consentimiento informado de los marinos afectados. La propia Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) decidió que, entre el 17 de marzo y el 16 de abril de 2020, no impugnaría las prórrogas de los contratos hasta un mes, incluso cuando éstas superasen los períodos de servicio de la gente de mar permitidos, en virtud de los acuerdos de negociación colectiva aprobados por la ITF o el MLC-2006.

Este período de flexibilidad ha tenido su reflejo en diferentes Acuerdos regionales de “Memorandum of Understanding”. El Paris MoU on Port State Control emitió, el 26 de marzo de 2020, una guía en la que reconocía la necesidad de facilitar una cierta flexibilidad bajo determinadas circunstancias, a la vez que trasladaba a los Estados Parte la posibilidad de adoptar medidas en aspectos tales como: el establecimiento de una suspensión temporal de las inspecciones y auditorías; la extensión de la validez de los certificados estatutarios del buque y los títulos de competencia y certificados de suficiencia de la gente de mar; así como, la extensión de los períodos de servicio a bordo.

SITUACIÓN DE EXCEPCIONALIDAD

Sin embargo, los acuerdos del París MoU on Port State Control imponían a los Estados de bandera que, si permitían flexibilizar la extensión de los contratos, paralelamente debían de exigir que se acreditara un plan en el que estén involucrados tanto el pabellón como los representantes de los trabajadores -si fuera el caso- y los sindicatos más

representativos del sector. Además, se consideraba necesario que esta extensión, más allá de los 11 meses, debe estar autorizada, caso por caso, y motivada por una situación de emergencia causada directamente por la pandemia de la Covid 19.

En esta misma línea, se posicionó también el Tokio MoU, (en su Circular 2020-1), requiriendo el establecimiento de un plan del armador que cubra las necesidades de variación de las condiciones del convenio MLC 2006. En este caso, el plan debe contener las modificaciones que se prevean adoptar, acompañadas de una carta de dispensa del Estado de bandera.

AL MARGEN DE LOS PROTOCOLOS

Parece evidente concluir que toda modificación de lo establecido en el convenio MLC 2006 sin seguir los protocolos y límites de flexibilización acordados por el Estado de bandera, o toda vulneración flagrante y sistemática del Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (SCTW), aunque tenga causa en la pandemia Covid-19, podría concurrir tanto en ilegalidad laboral como por infracción a la seguridad marítima, por situación de fatiga extrema de las tripulaciones y reglas sobre la realización de una guardia segura.

Frente a la fórmula de la relajación de la normativa laboral, la de articular mecanismos que faciliten la movilidad del marino parece la vía más adecuada para responder al problema de los cambios de tripulación.

En nuestro país, al amparo del estado de alarma, se adoptaron diversas medidas de contención a nivel general que pretendían interrumpir la

Articular mecanismos que faciliten la movilidad del marino parece la vía más adecuada para responder a las dificultades con los cambios de tripulación

propagación del virus. Junto a ellas, se dictaron también disposiciones para asegurar la prestación de los servicios considerados esenciales en el territorio nacional entre los que se incluyó a los servicios de transporte marítimo de mercancías y viajeros: esenciales para garantizar el abastecimiento nacional y la movilidad de viajeros, especialmente entre la Península y los territorios nacionales no peninsulares, así como de estos entre sí. No cabe duda de que era necesario garantizar la movilidad de los trabajadores que desempeñan sus funciones a bordo de los buques y, por ello, siguiendo las directrices emanadas de la OMI, la OIT y la propia Comisión Europea, se aprobó la Orden TMA 374/2020, de 28 de abril, que reconoce la condición de trabajadores esenciales a los marinos. ■

PEDRO LABORDA ORTIZ

LICENCIADO EN DERECHO, CAPITAN DE LA MARINA MERCANTE

ALBERTO VILLA BERASATEGUI

LICENCIADO EN DERECHO, DOCTOR EN CIENCIAS DEL MAR



La OMI y la OIT han instado a los Estados a elaborar protocolos de relevo de tripulaciones

CONTEXTO INTERNACIONAL

La jornada de trabajo en la Marina Mercante



Hay singularidades que diferencian el trabajo en la marina mercante del de otros sectores en tierra. Las condiciones meteorológicas y el entorno físico en el que se desarrolla, la dualidad de ser centro de trabajo y domicilio, la lejanía y limitada comunicación con el exterior, y el propio diseño del buque que maximiza el espacio destinado a la carga mientras se relativiza la habilitación. Sobre estos cimientos se eternizan las interminables jornadas de trabajo de la Gente de Mar, emergiendo la fatiga, fuente de catástrofes medioambientales y quebranto de la salud.

El carácter internacional del transporte marítimo, permitió una globalización sin valores gracias a las banderas de conveniencia, que tienen como fundamento “evadirse” del rigor administra-

El carácter internacional del transporte marítimo permitió una globalización sin valores gracias a las banderas de conveniencia

tivo que ejercen los Estados sobre los buques. Con el fin de fijar unas normas mínimas que hagan efectivo el derecho al descanso, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) adoptó cuatro Convenios sobre *horas de trabajo a bordo*, el primero de ellos en 1936, y el último, el Convenio 180, en 1996, que posteriormente pasaría a integrarse dentro del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 (CTM-2006).

En armonía con el Convenio 180, el Consejo de la Unión Europea adoptó la Directiva 1999/63/CE, de 21 de junio, cuyo objeto fue dar aplicación al Acuerdo sobre la *ordenación del tiempo de trabajo de la gente del mar*.

Tanto el CTM-2006 como la Directiva comunitaria 1999/63/CE establecen la jornada máxima de trabajo por medio de un mecanismo que permite a los

Estados, elegir libremente una de estas opciones: a) el número máximo de horas de trabajo o b) el número mínimo de horas de descanso. (Según Real Decreto 285/2002, la legislación española estableció el número máximo de horas de trabajo).

Es de justicia reconocer el trabajo de la OIT, al recoger la voz desgarrada de los trabajadores de la mar por una jornada digna en la marina mercante, pero aun así, el peso desproporcionado de los gobiernos y empleadores sin escrúpulos ha permitido establecer la opción del mínimo de horas de descanso que conllevan “per se” una mayor carga de trabajo a la Gente de Mar respecto de aquellas legislaciones, como la española, que se regulan por el número máximo de horas de trabajo. Esta sutil diferencia redundante en la gran flexibilidad del trabajo en este sector, que sirve a la mayoría de las navieras para hacer el mismo trabajo con menos personal, además de sembrar la idea de la jornada máxima como jornada ordinaria en ambas opciones.

En cuanto al descanso, distribuido en un máximo de dos períodos -al menos uno de ellos ininterrumpido durante 6 horas, pudiendo trabajar hasta 14 horas seguidas entre los dos períodos- y la falta de un instrumento que controle la jornada real de trabajo generan serias dudas con el compromiso por la seguridad y salud del marino.

Notoria es también la falta de una norma que fije la mínima correspondencia, equivalente en días de descanso acumulables al período de vacaciones, por las horas que exceden sobre la jornada ordinaria legal, los días festivos o los descansos diarios y semanales no disfrutados.

Falta una norma que fije la correspondencia, en días de descanso, de las horas que exceden sobre la jornada ordinaria legal, los festivos o los descansos no disfrutados

Aun así, el CTM-2006, supuso en términos generales un punto de inflexión para la mayoría de marinos del mundo que trabajaban sin unas mínimas condiciones laborales. No obstante, para que surta verdadero efecto, el CTM-2006 debe aplicarse por los Estados en toda su extensión y triple dimensión. De nada vale que España actúe inspeccionando su flota si no lo hace como Estado de Puerto, inspeccionando a los buques de otras banderas, u olvide también que es Estado emisor de mano de obra, con miles de nacionales trabajando en buques con bandera de otros Estados, a quienes es necesario dotar de una protección en materia de Seguridad Social tan favorable como la que gozan el resto de trabajadores en tierra.

En un sector como la marina mercante, con las singularidades que expusimos, las condiciones de trabajo de la gran mayoría de los marinos emanan de los avances en el CTM-2006. Sin olvidar las demandas ya mencionadas, establecer un período máximo de embarque también debe ser una prioridad. ¿Se imaginan la suma de jornadas interminables a bordo durante más de un año de embarque?.

Seguiremos en nuestro compromiso de dignificar la vida de la Gente de Mar. ■



CRISTIAN CASTAÑO
MARINA MERCANTE. SECTOR
ESTATAL DEL MAR. FSC-CCOO

LAS CAPTURAS DESCIENDEN SIGNIFICATIVAMENTE

¿Dónde se esconde el pulpo?

La especie estrella de la gastronomía gallega lleva años arribando con cuentagotas a las lonjas. A pesar de que los científicos constatan que es una especie con grandes fluctuaciones, el descenso de las capturas un (-53%) el año pasado marcó un hito negativo en los registros de esta popular especie, en cuya pesca participan entre 250 y 375 barcos en Galicia.



A. Murguía

Los científicos no achacan a un único factor el descenso de las capturas en una campaña que definen “similar a la de otros años”. Tanto desde el IEO, como los biólogos y observadores que trabajan para la Xunta de Galicia realizando el seguimiento de las capturas y estado de las diferentes especies –en este caso del

pulpo– explican las variaciones registradas de una campaña a otra en base a una “mezcla de factores” y, además del esfuerzo pesquero, señalan los condicionantes medioambientales y climatológicos. Y es que, se puede decir que el pulpo, además de astuto, es también “una especie con muchas fluctuaciones” y una vida corta –unos

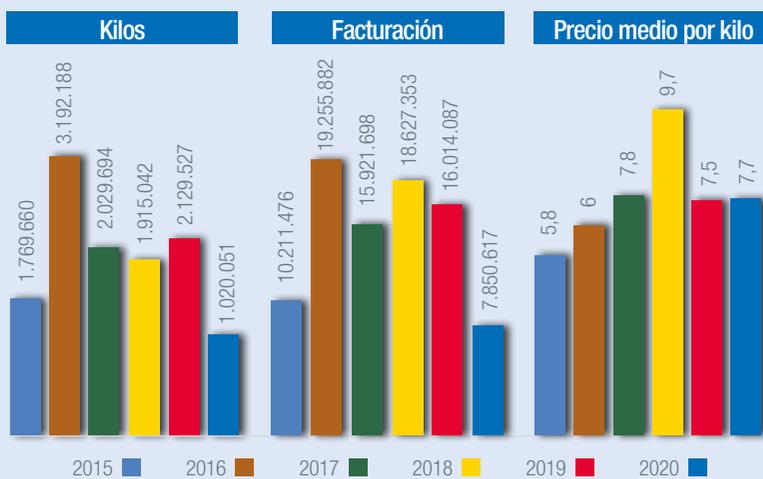
dos años- por lo que achacar a una causa u otra lo que está pasando resulta imposible.

Es verdad que en los últimos tiempos la presencia de pulpo gallego es menor, pero lo sucedido el año pasado, a pesar de que se pescó un mes más, a propuesta de las Federaciones de Cofradías gallegas (un mes menos de lo fijado con período de veda desde 1992) en base a una ligera recuperación tanto en el recurso como en su valor coincidiendo con la implementación de los planes anteriores, y la situación excepcional derivada de la pandemia del COVID-19, según indicó la Xunta, resultó especialmente llamativo: 1,2 toneladas frente a las 2,1T de 2019 y por debajo de 2005 cuando se capturó 1,5T, hasta 2020 una de las tasas más bajas. Una circunstancia que también afecta a la facturación ya que, a pesar de que el precio medio de venta fue muy similar al del año anterior (7,5 frente a 7,7 euros, de media, el kilo) la facturación fue menos de la mitad (16 millones en 2019 y 7,8 millones en 2020).

Según informan desde la Xunta, se está haciendo un seguimiento de la situación, en contacto permanente con el sector, para perfilar el próximo plan de gestión. En concreto, la Unidad Técnica de Pesca de Bajura (UTPB) con sus observadores a bordo, evalúa de forma constante las capturas que se realizan de las diferentes especies - entre ellas, claro está, el pulpo- para evaluar su estado biológico.

La especie, que se captura con nasas a profundidades inferiores a los 30 metros, se captura durante todo el año, aunque es especialmente intensa su pesca entre abril y julio. Aunque los mayores rendi-

Una producción con altibajos



Fuente: Xunta de Galicia

Los mayores rendimientos en peso total se dan en invierno, aunque el número de lances es superior en verano

mientos en peso total de capturas, como recoge el “Atlas de la flota de bajura del litoral gallego” presentado recientemente, se dan en invierno, el mayor porcentaje de lances positivos tiene lugar en los meses de verano por lo que “es razonable pensar que el reclutamiento de juveniles tiene lugar en verano”.

El principal período reproductivo acontece en primavera y, como consecuencia de esto, la época de reclutamiento (individuos de hasta 300 g de peso) es en primavera-verano del año siguiente. Aunque no se puede comercializar hasta que alcanza un kilo. La flota que trabaja con nasa para pulpo explota básicamente una única cohorte anual. Por lonjas, la que más pulpo desembarcó el año pasado fue Ribeira, con más de 189 mil kilos y 1,5 millones de euros de facturación; seguida de A Coruña, con más de 156 mil y casi 1,1 millones de euros obtenidos por su venta y, en tercer lugar, Vigo, con 103.041 kilos descargados y 776 mil euros de facturación. ■

A. MUNGUÍA

DURANTE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL

Una sola voz por el atún rojo

El esfuerzo conjunto y coordinado de los agentes implicados en la conservación y recuperación del atún rojo ha propiciado que ahora mismo, después de haber llegado a temer la desaparición de la especie, se pueda hablar de un stock abundante, en algunas zonas del Atlántico. A pesar de esto, los ponentes del Congreso Internacional de atún rojo, celebrado hace unos días de forma virtual, coincidieron en afirmar que no se puede bajar la guardia y seguir mejorando las estrategias de captura, así como intensificar la lucha contra la pesca ilegal.



Tanto científicos como administraciones, organizaciones pesqueras y ecologistas coincidieron en poner en valor el esfuerzo realizado para la recuperación de la especie en los últimos años.

No por ello los participantes en las dos jornadas del Congreso internacional sobre el atún rojo, organizado

Siguen existiendo lagunas en la gestión de la especies

por WWF y PEW, dejaron de poner sobre la mesa las “lagunas” que siguen existiendo para desarrollar una correcta gestión de esta especie. La alta valoración del atún rojo hace que siga siendo pieza preciada de la pesca ilegal y el centro de importantes operaciones en el mercado negro.

Entre los problemas que persisten a la

hora de gestionar correctamente esta pesquería, Antonio Di Natale, director de Aquastudio Research Institute, señaló: problemas históricos, que tienen que ver con prácticas arraigadas en algunas zonas; la actividad de palanqueros que realizan una pesquería comercial “invisible” y, en tercer lugar, las prácticas de algunos cerqueros que, a pesar de contar con observadores a bordo, burlan las restricciones.

Por su parte, el periodista de investigación, Marcos García Rey, remarcó que, aunque la pesquería está considerablemente mejor que hace algunos años, anualmente se siguen registrando centenares de denuncias por pesca ilegal. Un problema que calificó de “sistémico”, puesto que afecta a todos los niveles a la sociedad.

En este sentido, Esther Boy, inspectora jefa de vigilancia pesquera del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), recordó el firme compromiso con el control de la pesca ilegal que mantiene la administración española, a la vez que pidió la implicación de toda la cadena alimentaria en este asunto. “No hay el mismo nivel de exigencia para todos los operadores y los que si cumplen tienen que poder competir en las mismas condiciones”, añadió también Boy.

GESTIÓN FUTURA

Durante la conferencia se analizó igualmente la Estrategia de Captura, que está previsto que sea implementada a partir de 2022. Se trata de un nuevo enfoque de gestión del atún rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo, que implica relacionar las toneladas a capturar con la abundancia de su población. Una estra-



Los consumidores están llamados a tener conciencia de lo que compran

**“No hay el mismo nivel de exigencia para todos los operadores, los que cumplen tienen que poder competir en las mismas condiciones”
(E. Boy)**

tegia que para Doug Butterworth, profesor emérito de la Universidad de Ciudad del Cabo (Sudáfrica), “tiene el potencial de proporcionar más seguridad para el atún rojo, más estabilidad a la industria y una mayor eficacia de gestión”.

Recordar que una estrategia similar es la que se adoptó para el atún blanco o bonito del norte y es la que ha permitido que este año renueve sus posibilidades de pesca, frente a otras especies que carecen de esta regla, a pesar de no haberse reunido la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT).

El subdirector general de acuerdos pesqueros y Organizaciones Regionales de Pesca del MAPA, Antonio Lizcano, valoró de forma positiva esta nueva estrategia que, en su opinión, facilitará las explicaciones que desde la administración pesquera se dan periódicamente al sector sobre las decisiones que se adoptan”. No obstante, Lizcano reivindicó el papel de la administración marítima en lo que calificó de “una buena regla adoptada en base a una buena decisión política”.

El sector, que es otro de los grandes

protagonistas de la gestión, estuvo representado por Rocío Béjar, vice-secretaria general de Cepesca, quien calificó la estrategia como “muy meritoria puesto que permitirá la estabilidad en la toma de decisiones y deberá garantizar que no se vuelve a poner en peligro la especie”, lo que no evitó que lamentara que el proceso de implantación de la estrategia se esté dilatando tanto en el tiempo “con todos los fondos que se han dedicado”.

DIFERENCIACIÓN DE STOCKS

Béjar reivindicó igualmente la necesidad de diversificar la estrategia de gestión de los dos atunes rojos del Atlántico, definidos actualmente en una estrategia única. “Cada stock debiera tener su propia regla de control separada, y luego analizar los problemas ligados a la mezcla de los dos stocks, pero de otro modo”.

Se encargó de clausurar la Conferencia Pierre Karleskind, presidente del Comité de Pesca de la UE, quién, además de felicitarse por los éxitos

**“Cada stock debiera tener su propia regla de control separada”
(R. Béjar)**

alcanzados con la estrategia de recuperación del atún rojo, “gracias a la gobernanza y gestión sostenible desarrolladas con la implicación de científicos, ONGs, administraciones y sector”, llamó a los consumidores “a tener conciencia de lo que sucede en los océanos”. “Hemos hecho progresos. Sin embargo, los grupos de interés y los funcionarios de la UE deben mantener el rumbo hacia una gestión sostenible del atún rojo”. En este sentido, no eludió uno de los temas más espinosos, que es el que hace referencia al doble rasero que se aplica a algunos productos de fuera de la UE. “Hay que reforzar la tolerancia de la UE a la entrada de productos de otros países que no tienen normas tan estrictas de sostenibilidad como tenemos nosotros”. A lo que añadió “hay que seguir fortaleciendo la colaboración entre las partes implicadas para que nuestra política sea capaz de asegurar el porvenir de nuestras sociedades costeras y ecosistemas”. ■

A. MUNGUÍA



La nueva estrategia relaciona las toneladas a capturar con la abundancia de la especie

NO HUNDAS TU SALUD



UNION 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

MARISQUEO EN GALICIA

Amplio Plan para tres años

El marisqueo en Galicia se fijaba hasta 2019 en el corto plazo. La Consellería do Mar, encargada de desarrollar los planes de explotación, aprobaba a finales de cada año el plan de trabajo para el siguiente. En 2020 se decidió cambiar el sistema apostando por previsiones para mayor tiempo. Así, el plan de 2019 se prorrogó un año más y ahora se ha dado luz verde al primer Plan Xeral de Explotación Marisqueira que regulará la actividad en los próximos tres años. El Plan, que recoge un centenar de proyectos de gestión, se publicó en el Diario Oficial de Galicia el pasado 31 de diciembre.



Con el propósito de garantizar que la explotación marisqueira en Galicia se realiza “con todas las garantías y de forma sostenible”, la Consellería do Mar aprobó el primer Plan Xeral de Explotación Marisqueira que, con 94 proyectos de gestión, definirá la actividad de las cofradías de pescadores y demás entidades asociativas del sector para los próximos tres años. La Xunta modifica así el “modus operandi” que realizaba hasta 2019 regulando la actividad anualmente. En 2020 se prorrogaron los planes de gestión del año anterior y ahora se ofrecen para tres años. El Plan salió publicado en el Diario Oficial de Galicia del pasado 31 de diciembre. La actividad del marisqueo a pie es la que más proyectos acapara (52), seguida del marisqueo en barco (35) y siete de actividad mixta. Por provincias, A Coruña se beneficia de 49 proyectos, Pontevedra de 41 y Lugo de cuatro. De los 94 planes de explotación aprobados, 45 corresponden a las autoridades administrativas marisqueiras y 49 son planes específicos para las zonas de libre marisqueo.

El Plan Xeral de Explotación Marisqueira establece una serie de objetivos biológicos, centrados en el uso sostenible a largo plazo de los recursos marisqueros; ecológicos, como la participación de las mariscadoras en actividades relacionadas con la protección de la diversidad y los ecosistemas marinos, y sociológicos, entre los que destaca la creación de empleo con 137 nuevos permisos de explotación y la mejora de los ingresos de los trabajadores, tanto para los que realizan la actividad a pie como a flote. Aunque el Plan tiene una vigencia de tres años, podrán aprobarse nuevos programas de gestión de menor duración si responden a las iniciativas de los productores.

NUEVAS ACCIONES

Una de las novedades que incluye el Plan es la inclusión de las acciones de turismo marino, desarrolladas por 17 cofradías, que pueden computar para la renovación de los permisos de explotación a pie. Además, comprende el programa de explotación de la Asociación de Raiñeir@s de la Ría de Arousa para trabajar en los bancos de Os Lombos do Ulla, Cabío y O Boído, así como la explotación comercial de *Crepidula dilatata*, una especie de caracol del mar que beneficiará a la cofradía de la Illa de Arousa.

También se incluye una nueva zona de explotación de almeja japónica para los mariscadores de Ferrol y Barallobre y se prohíbe la actividad marisquera en la ría del Burgo, en A Coruña, mientras duren las obras para dragar la zona, asegurando de este modo la ejecución de los trabajos.

El primer Plan Xeral de Explotación Marisqueira de la Xunta cuenta con 94 programas de gestión de la actividad en la región

Por otra parte, el programa de gestión del marisqueo contempla la posibilidad de que los mariscadores trabajen en Semana Santa y en diciembre así como en sábados y días festivos. Además, aborda los períodos autorizados para capturar crustáceos permitiendo la extracción de nécora del 1 al 5 de enero y del 1 de julio al 31 de diciembre. El bogavante podrá extraerse entre el 1 de enero y el 31 de marzo y del 1 de julio al 31 de diciembre. La langosta, entre el 1 de enero y el 30 de septiembre y el santiaguíño entre el 1 y el 5 de enero y desde octubre hasta final del año. Conguito, patulate y cangrejo son especies que podrán extraerse durante todo el año, como también cualquier alga y elementos perjudiciales para el medio marino. ■

TEXTO Y FOTOS ANA DIAZ



La mayoría de los proyectos incluidos en el Plan se dirigen al marisqueo a pie

PROYECTO DEL CETMAR

Cooperación con terceros países



El proyecto “AcuiPesca Perú” promueve la pesca artesanal y la acuicultura en la bahía de Sechura

El Centro Tecnológico del Mar-Fundación Cetmar coordina el proyecto “AcuiPesca Perú” con el que pretende incrementar la competitividad de la pesca artesanal y la acuicultura en la bahía de Sechura. Rosa M^a Alonso, directora provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo, participó en una de las actividades organizadas dentro de este programa de cooperación internacional. En repetidas ocasiones, el Ministerio de la Producción peruano había mostrado interés en conocer la labor protectora que el ISM realiza con los trabajadores del mar.

La Dirección General de Relaciones Exteriores y con la Unión Europea de la Xunta, a través de Cooperación Galega, encargó en 2018 a la Fundación Cetmar la puesta en marcha del proyecto “AcuiPesca Perú” para incrementar la competitividad de la pesca artesanal y la acuicultura en la bahía de Sechura, en el departamento peruano de Piura. Por parte española, también participan en el proyecto Anfacó-Cecopesca y Ayuda en Acción Galicia mientras que por el país andino lo hacen el

El proyecto persigue mejorar la empleabilidad y la cultura empresarial

Ministerio de la Producción (PRODUCE) y Ayuda en Acción de Perú.

Con un presupuesto total de 700.000 euros, los responsables de “AcuiPesca Perú” esperan haber fortalecido al término de este año la coordinación interinstitucional y la participación sectorial en el diseño de políticas estratégicas para la acuicultura y la pesca artesanal en la zona así como haber mejorado la empleabilidad y la cultura empresarial de las cooperativas y las organizaciones sociales de pescadores artesana-

les (OPAS). Al mismo tiempo, quieren introducir mejoras tecnológicas en la cadena de valor de la concha de abanico y aumentar su valor y trazabilidad en los mercados, identificando oportunidades de diversificación de especies y mejorando la gestión ambiental en la bahía de Sechura.

PROTECCIÓN SOCIAL

En numerosas ocasiones, el Ministerio de la Producción peruano ha mostrado su interés por conocer la labor que realiza España para proteger a los trabajadores del mar. Por ello, en el marco de conferencias llevadas a cabo en el marco de “AcuiPesca Perú” se ha invitado al Instituto Social de la Marina. La directora provincial en Vigo, Rosa M^a Alonso, fue la encargada de dar a conocer la institución, incidiendo en la asistencia sanitaria y económica que ofrece el ISM al colectivo del mar.

Durante su intervención, Alonso recordó los antecedentes del ISM y repasó la legislación que originó el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. La creación de este Régimen, dijo, se justifica “por las especiales características del trabajo en el mar y la necesidad de una protección integral y específica para estos trabajadores”.

La representante del ISM en Vigo explicó que hasta la aprobación de la Ley 47/2015 todas las normas reguladoras de la protección social del colectivo del mar estaban dispersas. “El texto, no solo unificó toda la legislación. También reguló situaciones nuevas, incluyendo toda la protección social del organismo”, señaló.

Uno de los temas que suscitó mayor interés por parte de los participantes fue la

El Cetmar coordina el proyecto de cooperación para la mejora de la competitividad de la pesca artesanal y la acuicultura en Perú

asistencia sanitaria que presta el ISM. En concreto, la labor del centro radiomédico y los barcos “Esperanza del Mar” y “Juan de la Cosa”. Alonso explicó cómo funcionan y detalló la labor preventiva que se realiza con los reconocimientos médicos de embarque marítimo o la revisión de los botiquines a bordo.

Además, explicó el conjunto de prestaciones económicas gestionadas por el ISM diferenciando subsidios, pensiones e indemnizaciones a tanto alzado; así como las ayudas por desempleo o por cese de actividad.

En el turno de preguntas, los asistentes mostraron interés en saber cómo la pandemia había repercutido en la actividad de los pescadores. Alonso declaró que la pesca ha sido considerada durante el confinamiento “sector esencial” pero que se han concedido ayudas extraordinarias a los pescadores “no por el cese de actividad sino por el cierre del canal Horeca que les ha causado pérdidas de ingresos importantes”.

La participación del ISM tuvo lugar en el contexto de una serie de conferencias de expertos en acuicultura dentro del proyecto “AcuiPesca Perú”. ■

ANA DÍAZ



Rosa M^a Alonso explicó el funcionamiento del ISM por videoconferencia

LA ACUICULTURA REIVINDICA UN LUGAR PRIORITARIO EN LA ALIMENTACIÓN

Apuesta por el futuro

El año 2020 nos ha cambiado. La irrupción de la pandemia ha trastocado las economías de todo el mundo y la forma de vida en el planeta. Son numerosos los sectores económicos que ven difícil salir de la crisis en la que se encuentran desde el pasado marzo, cuando se decretó el estado de alarma. La acuicultura también ha sufrido mucho en los últimos meses pero ha mostrado resiliencia y mira al futuro de frente, con esperanza.



Después de un año complicado, tanto en la parte productiva como en la de mercados, “la apuesta de la acuicultura española por ganarse un lugar prioritario en el futuro de la alimentación sigue adelante”. Así lo afirma Javier Ojeda, gerente de la Asociación de Acuicultores de España (Apromar), al reflexionar sobre los objetivos que el sector se plantea para este 2021.

Las ayudas del FEMP servirán para paliar parte de las pérdidas ocasionadas por la pandemia

Y es que la interrupción que el mundo ha sufrido el año pasado con la aparición de la Covid-19 ha mostrado que la acuicultura es parte esencial de ese futuro.

2020 asestó un duro golpe a la economía de todos los países y son muchos los sectores que desde la irrupción de la pandemia viven una situación crítica. La acuicultura española no es ajena a las dificultades.

Tras la defensa de la salud pública, tanto la Unión Europea como el Gobierno de España tuvieron claro que había que asegurar el aprovisionamiento de alimentos a la sociedad. En este sentido, la producción de animales de origen acuático tuvo la consideración de sector esencial, lo que permitió a las empresas acuícolas seguir abiertas.

Las dificultades operativas y la volatilidad de los mercados han sido retos difíciles de superar. El cierre del canal Horeca, ligado a la restauración y al turismo, ha tenido un impacto negativo en el sector pero muchas empresas se han adaptado a la situación redirigiendo sus ventas del canal Horeca al sector minorista algo que, a juicio de Apromar, ha sido “esencial” para la supervivencia de la actividad. El crecimiento de la comercialización de pescado fileteado y la mejora en la logística del transporte de pescado, especialmente el terrestre, también han contribuido en parte a que se note cierta recuperación.

Esa capacidad de adaptación que han demostrado muchas empresas acuícolas y su resiliencia ante el coronavirus han sido clave en la lucha contra la pandemia y la leve recuperación que se otea en el horizonte será más patente cuando lleguen las subvenciones procedentes de Europa.

Según Apromar, las Consejerías de Pesca de las Comunidades Autónomas comenzaron a finales del 2020 a publicar las convocatorias extraordinarias de las ayudas del FEMP otorgando capital circulante y compensaciones a los acuicultores para paliar parcialmente las consecuencias de la Covid-19. Pero el dinero aún no ha llegado. Desde la patronal acuícola consideran que las condiciones de elegibilidad para



Promocionar la marca “Crianza de Nuestros Mares”, entre los objetivos de Apromar para 2021

Patronal y sindicatos acaban de comenzar la negociación del nuevo convenio colectivo que regulará las relaciones laborales en el sector

acceder a las subvenciones son razonables pero las cantidades, a título individual, resultan insuficientes. “Las ayudas paliarán los daños pero no su totalidad”, afirma Javier Ojeda.

COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN

Aunque la situación sanitaria nos hace dudar a veces de un futuro esperanzador, la acuicultura quiere mirar hacia adelante y confía en las iniciativas puestas en marcha. Tal es el caso del Plan Estratégico de Comunicación de Acuicultura, que Apromar inició hace dos años, y con el que la Asociación empresarial quiere llegar a la sociedad y a los consumidores, mejorando la imagen de la acuicultura en nuestro país, destacando que la producción de peces es una actividad sostenible, que cuida el medio ambiente, genera empleo y riqueza y aporta alimentos de calidad.

Esta imagen positiva se reforzará con la publicación en primavera de la “Memoria de Sostenibilidad Ambiental y Social de la Acuicultura”, documento del que, según el gerente de Apromar, “estamos muy orgullosos”. A lo largo del año continuarán las

campañas de promoción de la marca colectiva “Crianza de Nuestros Mares”, con acciones directas ante los consumidores en los puntos de venta e implicando a las empresas de distribución comercial y a las pescaderías. Estas acciones se llevarán a cabo respetando siempre las limitaciones impuestas por las autoridades sanitarias. Por otra parte, la normativa legal en la que se desenvuelve la acuicultura sigue siendo uno de los principales escollos que impiden el pleno desarrollo de la actividad en España. Por ello, desde la patronal aseguran que no van a dejar de seguir perseverando en mejorar ese marco normativo tan limitante. Se va a poner especial atención en “la Ley de la Cadena Alimentaria pero, sobre todo, en la Ley de Cambio Climático por los cambios que quiere imponer a la Ley de Costas”, dice Ojeda.

Según el gerente de Apromar, la Ley de Cambio Climático y la transición energética introduce “sibilinamente” una modificación en el régimen concesional de la Ley de Costas, acortando sustancialmente el tiempo que una misma granja de acuicultura puede operar en el mar. El sector, que se opone a la medida, confía en que se elimine esa referencia. “Cuando toque hablar de las condiciones de ocupación de la costa, estas deben hacerse en el marco de la reforma de la Ley de Costas”, afirman desde la patronal acuícola.

Por otra parte, se espera que la acuicultura continental reciba un trato más justo en lo que se refiere al uso del agua de los ríos. Por ahí se dirigirán las negociaciones con las Confederaciones Hidrográficas. “Ahora mismo nos contemplan como un estorbo más que como fuente de riqueza y empleo



La acuicultura continental espera recibir un trato más justo en lo que se refiere al uso del agua

La capacidad de adaptación de muchas empresas de acuicultura ha demostrado ser esencial para la supervivencia del sector

en zonas rurales o como un elemento esencial de la estrategia europea de Crecimiento Azul y de la Granja a la Mesa”, aseguran desde Apromar.

Finalmente, se impulsará el diálogo social y las negociaciones para ratificar un nuevo convenio colectivo. Las negociaciones entre los agentes sociales han comenzado este mismo mes de febrero. De las conversaciones se espera que salga un nuevo marco regulador laboral ya que el período temporal para el V Convenio colectivo finalizó el pasado 31 de diciembre. “No son años sencillos para el funcionamiento normal de las empresas pero con el convenio colectivo se buscará mantener el empleo y ofrecer las mejores condiciones laborales posibles”, aseguran desde la patronal. ■

ANA DÍAZ



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

Dirigidos a mujeres y hombres del mar



Deposito Legal: M. 47337-2020

ISBN: 133-20-057-9

COFINANCIADOS POR EL FONDO SOCIAL EUROPEO

EL Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



PROGRAMA NUTRICIONAL BASADO EN LA GENÉTICA

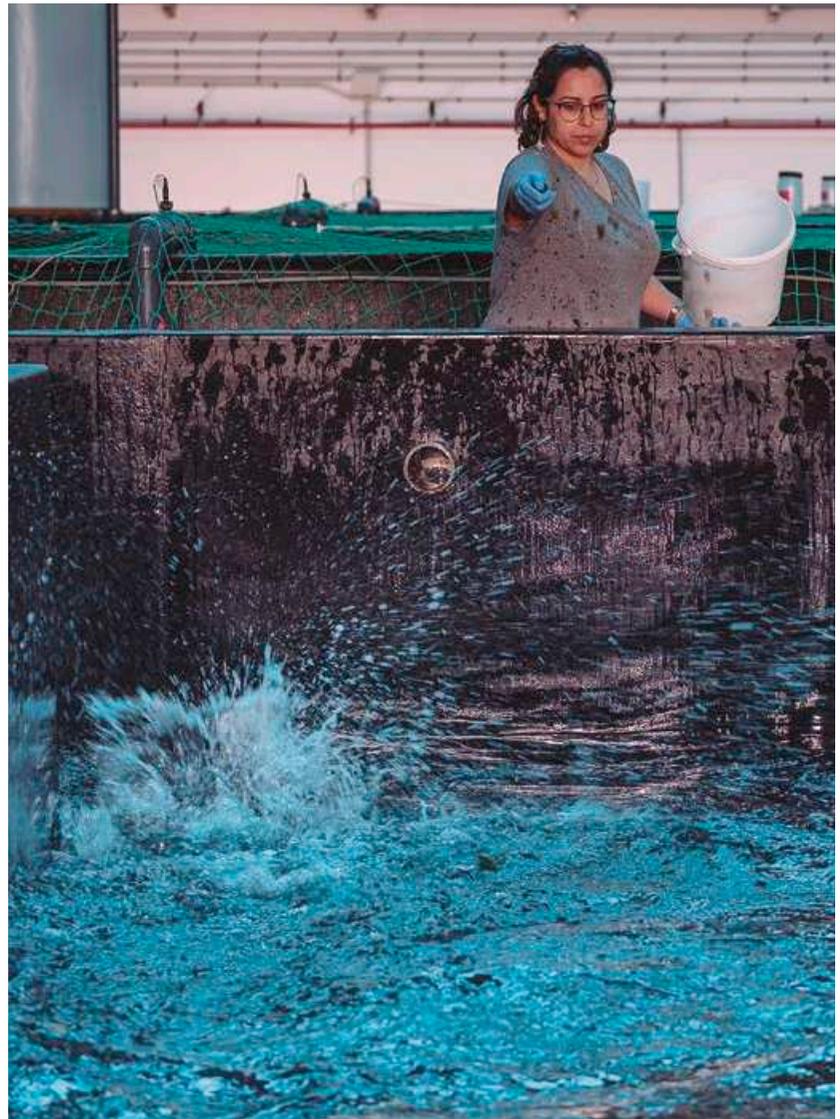
Optimizar la cría de dorada

Hanlin Xu es estudiante chino de doctorado en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Acaba de presentar la tesis “Programación nutricional de la dorada a través de la dieta de los reproductores para una mejor utilización de dietas bajas en harinas y aceites de pescado en la descendencia”. Sus investigaciones, que pueden aplicarse a otras especies como los seres humanos, demuestran que la genética y la alimentación de los padres de esta especie acuática influyen en el metabolismo, la forma de alimentarse y el crecimiento de sus descendientes durante todo el ciclo vital.

La investigación, incluida en el proyecto Performfish del grupo de investigación del Instituto Universitario de Acuicultura Sostenible y Ecosistemas Marinos (Iu-Ecoaqua) de la Universidad de Las Palmas, ha estado dirigida por Marisol Izquierdo, directora del organismo, y por Juan Manuel Alfonso, responsable del grupo de investigación en Acuicultura del mundo, obteniendo una calificación sobresaliente cum laude en la especialidad de Doctorado Internacional.

Su autor, el estudiante chino Hanlin Xu, ha obtenido información genética y epigenética con la que ha descubierto que la expresión de los microARN, las historias y la metilación del ADN son las principales formas en las que los progenitores de doradas transmiten dicha información a sus descendientes. Además, ha demostrado que la selección de reproductores con alta repercusión del gen “elfads2” propicia una prole con mayor capacidad de crecimiento.

La tesis constata el enorme efecto que la forma en la que se alimentan los reproductores tiene en el desarrollo de sus congéneres no solo al nacer sino



Tanques de doradas en el Instituto Universitario de Acuicultura Sostenible y Ecosistemas Marinos

durante toda la vida. Esto en biología se conoce como programación nutricional, algo que también se ha estudiado en la especie humana.

IMPLICACIÓN EN OTRAS ESPECIES

De la programación nutricional de la que habla Hanlin Xu en sus tesis también se ha investigado en seres humanos, analizando la denominada hambruna holandesa del invierno de 1944 cuando las tropas alemanas, en plena Segunda Guerra Mundial, ejercieron un importante control de las fronteras impidiendo que los alimentos llegaran a la población.

La situación provocó que la gente ingiriera solo alrededor de 500 calorías, cuando en condiciones normales y, dependiendo de la constitución de las personas, se necesitan entre 2.000 y 2.900.

La hambruna, según explica Marisol Izquierdo, directora del Iu-Ecoaqua, tuvo un efecto profundo en las mujeres embarazadas en su segundo trimestre de gestación. Al nacer, los hijos de estas mujeres que pasaron mucho hambre, “adaptaron su metabolismo, a través de la programación nutricional, por la escasez de alimentos”.

Estudiando esta hambruna se comprobó que, gracias a la transmisión genética por programación nutricional, los descendientes de aquellos padres utilizaron de forma más eficaz y rentable los alimentos que tenían. Sin embargo, 30 años después cuando no faltaba alimento, aquellos mismos niños desarrollaron síndrome metabólico generando trastornos como obesidad, perfiles lipídicos alterados y enfermedades cardiovasculares.

Se descubrió que la alimentación de las madres, pero también de los padres

La investigación arroja resultados relevantes para la alimentación y selección de peces de granja y la producción de peces con altos índices de omega-3

como se ha visto en los peces, puede afectar al metabolismo de los hijos ya que este se había adaptado a épocas de hambruna pero no de excesiva alimentación”, afirma Marisol Izquierdo.

Según esta investigadora, “utilizamos los peces como un modelo que permite obtener información básica sobre cómo se producen estos cambios a nivel genético o metabólico y qué mecanismos actúan en ellos. Es una información importante para comprender los procesos en humanos”. De hecho, algunos grupos de investigación que estudian el proceso están formados por nutricionistas humanos y expertos en nutrición de peces.

La investigación de la Universidad de Las Palmas permite además arrojar resultados relevantes para la producción de peces de acuicultura, aportando conocimiento para su alimentación y la selección de peces, y contribuyendo a generar animales con alto contenido en ácidos grasos omega-3. ■

ANA DÍAZ

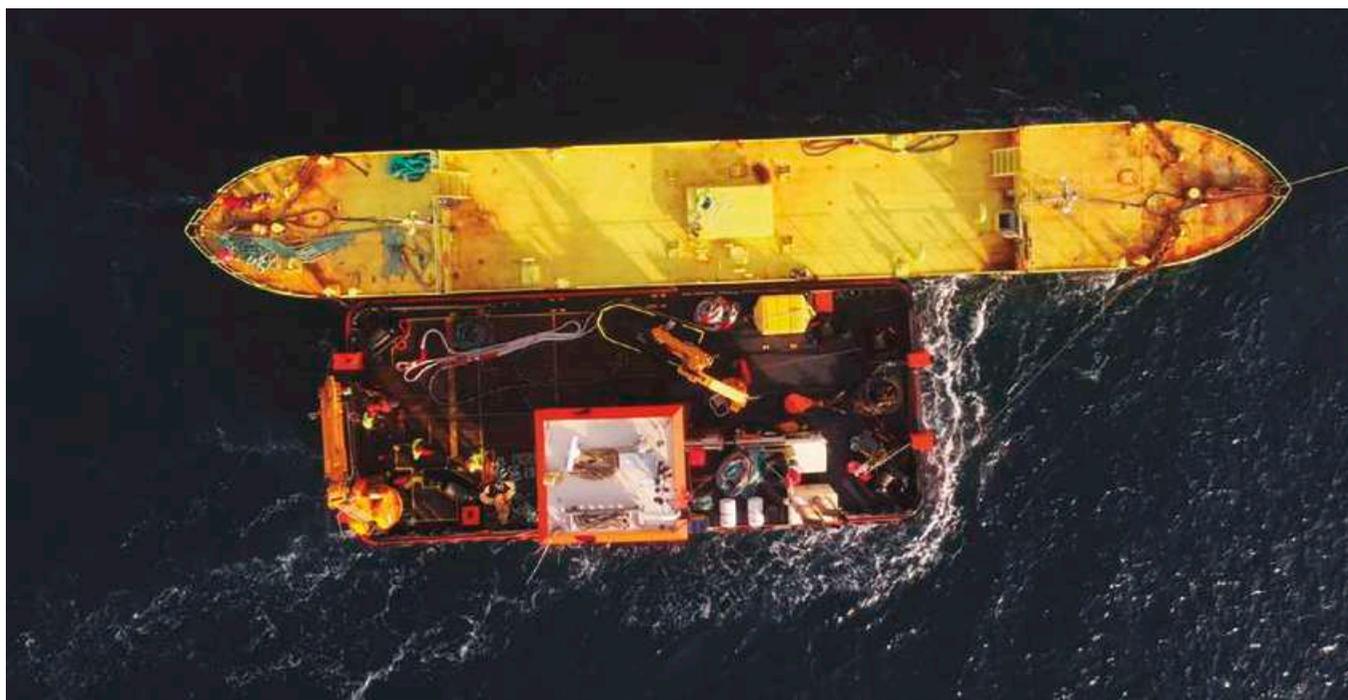


Hanlin Xu, autor de la tesis, trabajando en el laboratorio

LAS MAREAS, UNA FUENTE RENTABLE, LIMPIA Y CONSTANTE

La energía más previsible

Toda fuente de energía implica un grado de impredecibilidad: la meteorología o la escasez de recursos fósiles son factores que inciden en la producción. Pero la propia naturaleza ofrece alguna solución, en este caso directamente relacionada con el mar. Se trata de las mareas, una fuente constante, previsible y fiable que ya empieza a dar muestras de su potencial. Una empresa española, Magallanes Renovables, está desarrollando su propia plataforma en Escocia.



Vista cenital de la plataforma ATIR que Magallanes Renovables tiene instalada en Escocia.

Generar energía a partir de las corrientes de las mareas es el objetivo de Magallanes Renovables, proyecto que nació en 2007 en Redondela (Pontevedra). En estos años ha desarrollado una tecnología que está operativa desde agosto de 2019 en el Centro Europeo de Energías Marinas (EMEC, por sus siglas en inglés), en las islas Orcadas (Escocia), el complejo más importante a nivel mundial para el desarrollo de energías

La mareomotriz podría abastecer hasta el diez por ciento de la energía mundial

marinas. Su fundamento es aprovechar las corrientes que genera la subida y bajada de las mareas a su paso por zonas de estrechamiento.

La instalación consta de una plataforma flotante (ATIR) de 45 metros con un mástil sumergido 15 metros del que penden dos rotores de 21 metros de diámetro. Combinados producen hasta 1,5 megavatios (MW). La energía se distribuye a través de un cable

A salvo del Brexit

Magallanes Renovables y su plataforma ATIR se integran en Morlais, proyecto que gestiona un área de 35 km² de fondo marino cerca de Holy Island, destinada a la generación de electricidad renovable. Está financiado en parte por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional a través del Gobierno de Gales y facilita la infraestructura necesaria (como por ejemplo permisos, línea eléctrica, tendido de cable submarino, etc.) para que desarrolladores como Magallanes Renovables se instalen y puedan testar sus tecnologías en un entorno real.

Según Alejandro Marqués, el Brexit “sigue siendo una incertidumbre pero no ha parado ni retrasado el desarrollo de Morlais, y como europeos no hemos tenido ningún problema en cuanto a nuestra participación”. Especifica que la de Morlais no es una ayuda financiera al proyecto sino operativa. Explica que Magallanes ha llegado a su actual posición a partir de fondos propios y subvenciones, fundamentalmente del Centro de Desarrollo Tecnológico e Industrial (CDTI) y de la iniciativa Fast Track to Innovation de los fondos de la Comisión Europea Horizon Europe.

submarino a una subestación eléctrica en tierra conectada a la red principal.

Como explica Alejandro Marqués, máximo responsable del proyecto, el agua presenta una densidad mil veces mayor que la del aire, por lo que precisa un rotor más pequeño para generar tanta energía como uno movido por el viento. El inconveniente es que esta tecnología no se puede ubicar en cualquier sitio como la eólica



Traslado de la plataforma desde la Ría de Vigo.

Aprovechar las corrientes que generan las mareas en los estrechamientos es la base de la energía mareomotriz

o la solar; la ventaja, que su curva de producción es más previsible, “ya que depende de la gravedad de la luna y el sol y de la rotación de la tierra”. A ello se añade un impacto ambiental más reducido así como unas exigencias de capital inicial y de mantenimiento menores que las del resto de las energías marinas. La guinda es el dato de la aportación total de esta fuente: “La energía mareomotriz podría abastecer el 10% de la energía mundial”.

MINUSVALORADA HASTA AHORA

Marqués afirma que la energía mareomotriz a nivel industrial empezó a desarrollarse a mediados del siglo pasado con sistemas de presa que “cerraban bahías enteras y turbinaban el agua a la subida y bajada de la marea”. Su gran impacto ambiental frenó estas iniciativas hasta que el avance tecnológico permitió superar tales limitaciones.

Sin embargo, un error conceptual de origen lastró su arranque: “Los desarrolladores crearon molinos estancos que situaban en el lecho marino y

generaban energía con las corrientes. El sistema funcionaba pero en cuanto tenía una avería, por pequeña que fuera, tenía que retirarse del sitio de generación, ir a tierra y hacer el mantenimiento, lo que supone meses de parada y millones en gasto". Sistemas flotantes como el de Magallanes permiten superar este obstáculo.

En concreto, la solución propuesta por la compañía española "permite el mantenimiento íntegro desde el interior de la plataforma" accediendo a través del mástil, lo que diferencia a este proyecto de propuestas similares que se están testando en el propio EMEC o en otras zonas de pruebas en Reino Unido, Canadá, Francia, China o Japón. En definitiva se trata, como señalan, de aplicar toda la tecnología eólica y naval ya contrastada y centrar su desarrollo en los desafíos técnicos inherentes al propio proyecto.

A DOS AÑOS VISTA

Actualmente "quedan entre dos y tres años para que podamos ver estos sistemas de producción energética renovable en nuestros mares, creando miles de puestos de trabajo y generando energía limpia", afirma Marqués.

El Estrecho de Gibraltar o el Canal de La Mancha ofrecen potencial para esta energía

De momento existen diferentes propuestas en fase de desarrollo y con proyectos piloto, y solo una experiencia comercialmente operativa: Mey-Gen de la británica Simec Atlantis. En una reciente entrevista concedida al diario "The Scotsman", el director ejecutivo de esta compañía, Graham Reid, señalaba que en 2020 su sistema generó "más de 31 gigavatios hora de electricidad a la red".

Marqués puntualiza que la principal diferencia con su propuesta es que se trata de una tecnología sumergida "que no es fácilmente escalable". La idea de Magallanes de una plataforma flotante también la está desarrollando, aunque de momento en un estadio menos avanzado, la escocesa Orbital.

Respecto a las posibilidades de ubicar este tipo de instalaciones en otras zonas de nuestro entorno, Marqués asevera que "en Europa el recurso es muy abundante: solamente en el estrecho de Gibraltar se podrían aprovechar 7 GW, el equivalente a siete centrales nucleares". El Canal de La Mancha, en su opinión, sería otro emplazamiento con un gran potencial. ■

IÑAKI MORENO





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

CIRCUNNAVEGACIÓN DEL “PROS”

Al encuentro del pasado

Dentro de las actividades conmemorativas del V Centenario de la primera circunnavegación, la Asociación de Amigos de Grandes Navegantes y Exploradores Españoles (Agnyye) espera revivir la travesía que en 1519 realizaron Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano. El 10 de agosto de 2019 partió desde Sevilla el “Pros”, el barco velero con el que la Asociación quiere recorrer el mundo. La pandemia paralizó el proyecto en Perú pero no las ganas de cruzar los mares. Todo está listo para continuar el viaje en muy poco tiempo.



El 10 de agosto de 2019 partió de Sevilla el “Pros” para dar la vuelta al mundo

Las tripulaciones del “Pros”, el velero con el que la Asociación de Amigos de Grandes Navegantes y Exploradores Españoles (Agynee) recorre el mundo, están a la espera de recibir la vacuna contra la Covid-19 y de que las autoridades peruanas autoricen los vuelos con España. Ello les permitirá viajar a Lima y poner a punto la embarcación con la que conmemoran el V Centenario de la primera circunnavegación.

El barco zarpó de Sevilla el 10 de agosto de 2019 con la intención de repetir la ruta que hace cinco siglos abrieran los navegantes Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano. Una expedición que, con el paso del tiempo, se ve como una de las más grandes hazañas de la Humanidad.

Cuatro años tardó la Agynee en preparar el viaje, seleccionando y formando a las tripulaciones, entrenando a los participantes con prácticas en el Mediterráneo y buscando apoyos logísticos y financieros. La partida desde la capital hispalense fue un acto festivo, con la presencia de la Armada, autoridades andaluzas y los alcaldes de Sevilla y Sanlúcar de Barrameda.

Cuando llevaban seis meses navegando, la irrupción del coronavirus les pilló en Perú. Los planes cambiaron y la tripulación tuvo que regresar a España mientras que el “Pros” se quedó en el país andino, custodiado por la Escuela Naval Militar de Lima y un club náutico. “Un grupo de voluntarios saldrá para allá, tan pronto como sea posible, con la intención de poner a punto al barco y comprobar su estado para proseguir la ruta, probablemente en abril”, afirma el vicepresidente de la Asociación, Luis Vilches.

La Asociación de Amigos de Grandes Navegantes y Exploradores Españoles pretende repetir la gesta en velero realizada por Magallanes y Elcano hace 500 años

La siguiente parada será Guayaquil (Ecuador) donde realizarán una gran varada, poniendo el barco en seco y procediendo a una limpieza profunda antes de llegar a Galápagos, donde “se exige que esté im-poluto”, asegura Vilches.

UNA LARGA TRAVESÍA

Hasta ahora, se ha realizado la cuarta parte del recorrido. En principio, se pensaba llegar a Punta Arenas pero se cambió el destino a Río Gallegos. En esta primera etapa, se recorrieron 7.000 millas náuticas (MN), con dos cambios de tripulación en Río de Janeiro y en Buenos Aires.

La segunda etapa, iría hasta Paapeete, en la Polinesia francesa, con escalas en Valparaíso y Guayaquil y un nuevo cambio de tripulación. No se ha llegado a completar porque el coronavirus interrumpió el viaje en Lima en marzo pasado.



La embarcación de Agnyee llegando a Río de Janeiro

De momento, se han superado dos de las zonas más difíciles para la navegación: cruzar la línea del ecuador, que divide los dos hemisferios terrestres, y pasar por el Estrecho de Magallanes del océano Atlántico al Pacífico. Ambas zonas son complicadas por las inclemencias atmosféricas y los temporales. “La línea del ecuador la pasamos en cuatro días. Magallanes y Elcano tardaron más de un mes en hacerlo. En Chile, en tránsito hacia los canales patagónicos, nos topamos con predicciones de vientos de más de 100 kilómetros que nos obligaron a buscar refugio”, cuenta Vilches.

Voluntarios de la Asociación asesoran desde tierra a las tripulaciones, informándoles de las condiciones climáticas. También cuentan con el apoyo logístico de nuestra Armada y las de los países donde se hace escala y por las embajadas en el exterior. El ISM ha ofrecido los servicios del centro radio-médico español por si algún tripulante necesita asistencia sanitaria.

Quedan cuatro etapas, que la organización espera empezar a cubrir en abril. Los próximos destinos serán, Papeete, para llegar a Santa Isabel, en las islas Salomón, y escala en Fiji. Después, se quiere llegar a Denpasar (Bali), con escalas en Guam y Mac-tán. La quinta etapa terminaría en Ciudad del Cabo y, después de atravesar el Cabo de Buena Esperanza, subir por el Atlántico hasta llegar a Sanlúcar de Barrameda y Sevilla, en septiembre de 2022.

CUMPLIENDO SUEÑOS

Los participantes en esta vuelta al mundo verán así cumplido un sueño. Una ilusión que pagan de su bolsillo



Las tripulaciones han pasado un proceso de selección antes de embarcar

Solo una de las cinco naves que iniciaron el viaje consiguió acabarlo

pero para que el que han tenido que pasar pruebas psicológicas, entrevistas y un entrenamiento “para crear tripulaciones homogéneas, no solo por capacidades y experiencia a la hora de navegar sino también por compatibilidad de caracteres, ya que son muchos los días de convivencia en un espacio reducido”, nos dicen.

Todos los tripulantes son apasionados de la náutica, la mayoría con títulos de capitán o patrón de yate de recreo y conocimientos en primeros auxilios. Cada etapa tiene dos capitanes a bordo y las guardias se hacen por turnos de dos cada cuatro horas. Lo curioso es que la media

de edad de los participantes ronda los 60 años. Algunos, incluso, llegan a los 80. En el barco hay tiempo para todo. “Momentos en los que hay que trabajar, otros de descanso. Hasta se pican a veces para ver quién prepara la mejor comida”, cuentan desde la organización.

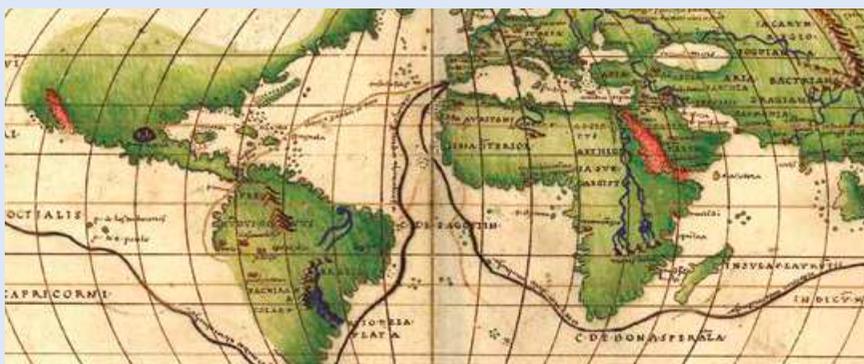
Vilches ultima que cuentan con un buen número de candidatos para completar la rotación de tripulantes durante 2021 y 2022 pero aspiran a seguir recibiendo inscripciones (www.agnyee.com) y ampliar sus asociados y más tripulantes.

La expedición del “Pros” partió de Sevilla en agosto del 2019

Con este viaje, la Asociación de Amigos de los Grandes Navegantes y exploradores quiere conmemorar la gesta de Magallanes y Elcano, promocionando la “marca España”, difundiendo el significado de la primera circunnavegación. Además, la Asociación ha firmado con el IEO y los rotarios marinos de todo el mundo, acuerdos por los que informarán sobre el estado de los océanos, su biodiversidad y sostenibilidad marina. ■

ANA DIAZ
FOTOS AGNYEE

El viaje de Magallanes y Elcano



Trasladémonos al pasado. Cinco siglos atrás. En la España de 1519. Un país poderoso que acababa prácticamente de descubrir América y en la que un navegante portugués, Fernando de Magallanes, y el español, Juan Sebastián Elcano, convencieron a Carlos I para costear una expedición con la que abrir nuevas rutas comerciales, tras fracasar en el intento de buscar el apoyo del rey Manuel I, de Portugal. La plata procedente de Méjico ayu-

dó en un comienzo a financiar el proyecto. Así, el 10 de agosto de 1519 partieron desde Sevilla cinco naves: “Concepción”, “San Antonio”, “Santiago”, “Trinidad” y “Victoria”, a un destino incierto. Alrededor de 250 hombres participaron en la expedición pero casi todos murieron. Muchos de hambre, otros de enfermedades como el escorbuto. El cansancio, la escasez de alimentos y la incertidumbre de no saber a dónde iban levantaron motines. En

uno de ellos murió Magallanes, ya en el Pacífico. Tres años después de partir, Elcano y otros 17 marineros llegaron a Sanlúcar de Barrameda en la nao “Victoria”, con 700 quintales y 24 libras de especias a bordo.

La circunnavegación demostró que la Tierra era redonda y que el planeta era más grande de lo que se pensaba. América y Asia estaban separadas por un océano. Oriente y Occidente se unieron a través del Estrecho de Magallanes y se descubrieron nuevos territorios y mares.

Durante el trayecto, los exploradores encontraron animales, plantas y especias desconocidas hasta entonces. Conocieron nuevas lenguas, etnias, dioses y costumbres. Por primera vez se tuvo una visión completa del mundo. Sin saberlo, estos navegantes realizaron el primer movimiento de globalización.

DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL ISM EN MÁLAGA

Con el sector en la transformación



El puerto de Málaga está completamente integrado en la ciudad

En los últimos 20 años Málaga ha experimentado un crecimiento del 127% en el número de visitantes y del 8% de residentes. El turismo crece atraído por una ciudad con historia, cultura, buenas comunicaciones, gastronomía y mucho más. El sector marítimo-pesquero se ha ido adecuando para acompañar a la provincia en esta necesaria transformación de adaptación a los nuevos tiempos, y el ISM forma parte de esa realidad.

El salto cuantitativo dado por Málaga desde principios de siglo no se asocia a la cantidad sino a la calidad y a la sinergia de sectores estratégicos. El turismo de sol y playa de por sí no es suficiente para explicar este crecimiento. Es necesario contar con

opciones culturales, promover los valores tradicionales que se reflejan en la gastronomía y la reivindicación de la ciudad marinera que es. Si a eso se le añade disposición para la innovación, la ciencia y la suficiente apertura para transformar negocios clásicos en otros adaptados a la demanda, tene-

mos el coctel perfecto. Y el sector del mar tiene “todo” que ver.

La Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina de Málaga está ubicada frente al Puerto y de ella dependen 5 direcciones locales de las provincias de Málaga y Granada.

El ISM malagueño cuenta con 37 empleados públicos, de los que 29 trabajan en la Dirección Provincial y dispone de un edificio de tres plantas que fue reformado en 2016 y 2018 para adecuarlo a la normativa de accesibilidad, así como a las necesidades de los usuarios.

Ambas reformas también sirvieron para crear dos aulas de formación modernas y funcionales, adaptadas a las necesidades actuales del sector. El Centro de Sanidad Marítima se encuentra en la Dirección Provincial y el servicio está compuesto por tres médicos, una enfermera y una auxiliar de clínica.

La zona de influencia de la Dirección Provincial de Málaga abarca dos puertos de interés general del Estado, Motril y Málaga y catorce puertos pesqueros y deportivos que suponen una actividad muy variada con un conglomerado de pequeñas empresas muy diversificadas. Por un lado, estos dos grandes puertos tienen conexiones diarias de pasajeros y carga rodada con Melilla con líneas de Armas/Transmediterránea y Balearia. Puertos que cada año cobran mayor relevancia durante la Operación Paso del Estrecho. Además hay tráfico de graneles (tanto sólidos como líquidos), terminal de contenedores, zona logística, así como servicios del primer nivel, como “bunkering” (con servicio de

El Grupo Tercero es el que tiene mayor número de empresas con trabajadores en alta

GNL desde camión desde julio de 2020), consignatarios de buques, agentes de aduana, embarcaciones y servicios auxiliares de puerto, servicios Marpol y limpieza, suministros, remolcadores y astilleros de mercantes y de ribera.

Por otro lado, los puertos deportivos, incluidos Puerto Banús y Puerto Marina en Marbella y Benalmádena respectivamente, aportan un sinfín de pequeñas empresas turísticas dedicadas al “chárter”, paseos, submarinismo y pesca-turismo. Entre los puertos pesqueros destaca La Caleta de Vélez, el primer puerto en descargas del Mediterráneo Sur.

La investigación científico marítima también está muy presente en la provincia liderada por el Instituto Oceanográfico de Málaga, que en breve trasladará su sede del Puerto de Fuengirola al de Málaga. También dispone de Aula del Mar, Instituto Universitario de Investigación



El ISM tiene su sede frente al puerto



Equipo de la Dirección Provincial de Málaga

de Ingeniería Oceánica y su Universidad está integrada en CEI-Mar.

NÚMERO DE AFILIADOS ESTABLE

Aunque el año 2020 imposibilita un retrato real del mercado laboral y las estadísticas no son fiel reflejo de la realidad, lo cierto es que desde hace unos años Málaga mantiene estable el número de afiliados al REM.

El trabajo en la Dirección Provincial se concentra de manera constante entre los meses de febrero a julio, especialmente en Sanidad Marítima donde se produce una avalancha de solicitudes para el reconocimiento médico de embarque al unirse la temporada alta de turismo, con las

peticiones de los profesionales de la náutica deportiva y las campañas de Segumar.

El último trimestre del año aumentan las solicitudes por prestaciones de desempleo en los sectores más relacionados con el turismo mientras que en el sector pesquero es entre marzo y abril, meses habituales de vedas.

La Dirección Provincial de Málaga cerró el ejercicio de 2020 con 1.208 afiliados -1.141 hombres y 67 mujeres-. Teniendo en cuenta que tanto el sector de pasajeros como el de la náutica son los más afectados por la pandemia, solo se registraron 67 afiliados menos que en 2019.

En 2020, Málaga contaba con 1.208 afiliados al Régimen Especial del Mar



Calles y barrios reflejan el origen marinero y pescador de toda la provincia

El 80% de los afiliados al REM en Málaga son empleados por cuenta ajena. En cuanto a la nacionalidad, un 10% de los afiliados son extranjeros, siendo la comunidad más numerosa la procedente de Marruecos (7,45%), Senegal (1,32%) y Reino Unido (0,41%).

En los últimos años, el mayor incremento de afiliación se ha reflejado en las embarcaciones del Grupo Primero, dedicadas a marina mercante y a las actividades turísticas de excursiones marítimas, que producen picos más elevados de afiliación entre los meses de marzo y octubre. Sin embargo el Grupo Tercero de afiliación con las embarcaciones de menor tamaño es el que actualmente tiene un mayor número de empresas con trabajadores en situación de alta en Málaga.

El Covid 19 no ha afectado al número de embarcaciones pesqueras registradas. Entre 2019 y 2020 no hay apenas variación. Actualmente hay dadas de alta 158 cuentas para actividad pesquera.

En los últimos años se ha notado una reactivación de las empresas turísticas, fundamentalmente de catamaranes y un ligero descenso de la afiliación en pesca, aunque Baleares sigue siendo el paraíso de la náutica al haber más trabajo y

Aumentan las licencias para catamaranes y chárter, además hay nuevas solicitudes para buceadores y recolectores de ortiguilla

suelos más altos. Como novedad se han registrado cinco licencias para buceadores de estructura que también se dedican a la recolección de ortiguilla.

DIRECCIONES LOCALES

Casi 200 kilómetros separan a la dirección local más occidental, Estepona, de Motril de ahí que los servicios prestados por las cinco direcciones locales están dirigidos a orientar desde la proximidad al colectivo marítimo-pesquero. Se ofrece información y se realizan todo tipo de trámites como traslados, solicitud de prestaciones o formación. También se realizan los reconocimientos médicos de embarque excepto en Fuengirola y Marbella.

La Dirección Local de Motril se encuentra en una Oficina Integrada de la Seguridad Social de la citada ciudad granadina y cuenta con dos empleados. También dos empleados prestan servicio en la Dirección Local de La Caleta de Vélez, situada en el edificio de la Cofradía de Pescadores. Esta localidad malagueña es actualmente sede del principal puerto de descarga de Málaga y la segunda en volumen de capturas de Andalucía. La actividad principal de La Caleta de Vélez sigue siendo la pesca aunque la prosperidad ha llegado a esta pequeña localidad gracias a la sinergia del puerto pesquero y deportivo.



Las Direcciones Locales de Fuengirola y Marbella cuentan con un empleado cada una y se encuentran situadas en la oficina de la Tesorería General de la Seguridad Social y en la oficina del INSS, de sus respectivas localidades. La sede del ISM en Estepona cuenta con dos empleados públicos y se puede localizar en la Oficina Integrada de la Seguridad Social.

NUEVAS VÍAS PARA FORMAR

Otra de las fortalezas de la labor del Instituto Social de la Marina en Málaga es la formación, la mayor demanda siempre se dirige hacia la formación sanitaria y de marina mercante. También se ha especializado en ofrecer las prácticas y la formación específica inicial a los alumnos que han realizado la formación online, porque son cursos que se organizan a demanda. Esta última iniciativa desde que se ofreció ha

En el mercado local malagueño se quedan los boquerones, sardinas, caballas, jureles, salmonetes, pintarroja, cazón y bacaladilla

tenido muy buena acogida por parte del alumnado. Los últimos años se definen por el incremento en las solicitudes para obtener la titulación como Patrón Portuario y de Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos, en ambos casos se gestionan en Málaga las solicitudes y los cursos se imparten en los dos centros nacionales de formación de Isla Cristina y Bamio.

Otras actuaciones relacionadas con la formación que se realizan desde la Dirección Provincial, como oficina de control y enlace que también es, son las relacionadas con las campañas de inspección de los cursos de formación realizados en la provincia por centros privados homologados para impartir formación sanitaria.

Málaga oferta una media de 20 cursos anuales. Las prácticas se realizan en el propio Puerto de Málaga y en ocasiones en el de Benalmádena.

CUNA DEL ESPETO

La ciudad sigue siendo fiel a su tradición marinera y mantiene calles y arquitectura propias de los barrios de pescadores, además de los chiringuitos donde degustar el famoso espeto de sardinas, propuesto como Patrimonio Inmaterial de la Humanidad desde 2017, los platos de “pescado frito”, coquinas o conchas finas típicas de la zona.

Actualmente en la provincia de Málaga hay pesca de arrastre dirigida a especies objetivo como la gamba, cigala, rape, pulpo, jibia, pintarroja, salmonete, araña, bacaladilla, pescadilla, lenguado, besugo y jurel. El arrastre con copo, boliches y jábegas está prohibido.



Pesquero amarrado en el puerto de Málaga

Acercar la formación y ofrecer asistencia sanitaria de calidad



Olvido Santos, directora provincial de Málaga, e Isabel Olid, responsable de calidad del ISM

Olvido Santos es la directora provincial de Málaga desde 2018 tras ocupar el puesto de subdirectora durante seis años. Esta licenciada en Derecho madrileña, aprecia especialmente el trato cercano con el afiliado que se ofrece desde el ISM y trata como gestora y coordinadora que “todos nos involucremos en el trabajo y que todos conozcamos la labor del compañero”.

Los actuales retos de la Dirección están dirigidos a acercar una formación profesional marítima y sanitaria de ca-

lidad al mayor número de trabajadores del sector, así como la atención sanitaria –preventiva. “Mi actual empeño –añadía Olvido Santos- está dirigido a conseguir un nuevo Centro de Sanidad Marítima, ya que solo tenemos uno en la Dirección Provincial, además de una nueva plaza de enfermería”.

Isabel Olid es auditora y la responsable de Calidad de todo el ISM y realiza su labor desde la DP de Málaga. “Durante la pandemia lo más importante ha sido la capaci-

dad de adaptación que ha tenido el departamento. Todas las auditorías internas y externas se han realizado en remoto” habiendo recibido felicitaciones de certificadoras como Bureau Veritas por los altos niveles de satisfacción obtenidos y por la capacidad de adaptación demostrada. El objetivo del Departamento de Calidad es que todas las subdirecciones tengan Certificado ISO y extenderlo a los buques hospital y al Centro Radio Médico.

Otro arte típico de la provincia es el cerco, así se pesca el boquerón, sardina, jurel y caballa, principalmente. En cuanto al marisqueo, la zona se ha especializado en el uso del rastro para la captura de coquinas y almejas y las nasas o cestas para crustáceos y cefalópodos.

Granada comparte con Málaga las mismas especies objetivo con el plus que supone la quisquilla de Motril, típica de los fondos rocosos que se dan en la zona y que se captura de forma artesanal con nasas. La gamba blanca, cigalas y camarones también son habituales en la costa granadina (para

**En 2020 se
descargaron
en La Caleta
2.763.903 kilos
de pescado**

más información sobre Motril ver Mar 604). Málaga no pesca todo lo que se come, como ocurre en el resto de España, y necesita importar de otras provincias para poder atender a toda la demanda de pescado. España entra en déficit ecológico, en cuanto al suministro de pescado, aproximadamente a finales de mayo, según un informe de New Economics Foundation, y necesita comprar fuera para abastecer sus necesidades de productos de mar. En 2018 España tuvo que importar 7.378 toneladas de pescado según datos de Eumofa. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

MÁS SUPUESTOS PARA COBRAR POR CESE DE ACTIVIDAD

Reforzar y consolidar la acción social

Mes intenso en la Secretaría de Estado de Seguridad Social y Pensiones. Dos Reales Decretos-leyes implementan las medidas existentes para reforzar y consolidar las acciones sociales en defensa del empleo y también para dar un paso más que reduzca la brecha de género en las pensiones.



Se mantienen las prestaciones, se amplían las coberturas y se simplifica la tramitación

El Consejo de Ministros aprobaba el 26 de enero el Real Decreto-ley 2/2021 que incluye la prórroga de los ERTE y Cese de Actividad hasta el 31 de mayo, así como una ampliación de esta última protección en nuevos supuestos. En líneas generales mantiene la flexibilidad del modelo actual de ERTE por Co-

Los ERTE y prestaciones por Cese de Actividad se prorrogan hasta el 31 de mayo

vid-19, se simplifica la tramitación y se prorroga la cláusula de salvaguarda del empleo en los términos que rigen en la actualidad.

Continúan en vigor las mismas modalidades de ERTE con derecho a exoneraciones. Las empresas que ya sean titulares de un ERTE no tendrán que solicitar y tramitar un nuevo expediente.

De la misma manera se extienden y refuerzan las ayudas para los autónomos hasta el 31 de mayo. Así este Real Decreto-ley incluye una nueva prórroga, con los mismos requisitos y condiciones, para todos los autónomos que se han visto obligados a parar su actividad y que ya estaban amparados por el Real Decreto-ley 30/2020.

Se vuelve a regular la prestación extraordinaria por cese temporal de toda actividad como consecuencia de nuevas resoluciones de la autoridad laboral competente.

A partir de ahora, se podrán solicitar estas prestaciones y continuar trabajando cuando se reduzca la facturación. La caída de ingresos exigida para poder acceder a estas prestaciones pasa del 75 al 50%.

Se añade una Prestación extraordinaria por bajos ingresos para quienes no puedan acceder a las prestaciones anteriores, siempre y cuando los ingresos del primer semestre de 2021 sean inferiores a 6.650€, entre otros requisitos.

Se vuelve a regular la Prestación para trabajadores de temporada que equivaldrá al 70% de la base mínima de cotización, es decir 661€.

Este esquema de prestaciones, mucho más flexible, incluye también la exoneración de cuotas a la Seguridad Social durante la suspensión de la actividad y añade una suspensión de la subida de los tipos por contingencias profesionales y por cese de actividad.

BRECHA DE GÉNERO

En 2019 el Tribunal de Justicia de la Unión Europea consideró que el com-

plemento por maternidad en las pensiones contributivas que se aplica en España desde 2016 era contrario a la Directiva 79/7/CEE del Consejo, por ser discriminatorio entre hombres y mujeres. La reciente aprobación del Real Decreto-ley 3/2021 ha redefinido este complemento para adaptarlo a la Directiva europea y que así, siga siendo un instrumento eficaz en su propósito de compensar el perjuicio en la cotización que ha representado la maternidad.

El complemento de maternidad por aportación demográfica se sustituye por un complemento dirigido a la reducción de la brecha de género donde el número de hijos es el criterio objetivo que se utiliza para articular la medida de tal manera que ahora se deja la puerta abierta a que aquellos padres que acrediten un perjuicio

Mujeres y hombres tienen derecho a solicitar el complemento a la pensión



El complemento para la reducción de la brecha de género tiene ahora un mayor alcance



Se extienden y refuerzan las ayudas para los autónomos hasta el 31 de mayo

en la cotización por las tareas de cuidado de hijos, también tengan acceso a este complemento.

Esta prestación se reconoce en todas las modalidades de pensión, exceptuando la jubilación parcial. Las mujeres que hayan tenido uno o más hijos, tendrán derecho a un complemento por cada hijo, también los hombres que hayan tenido uno o más hijos y que acrediten cese en el servicio activo o una reducción de jornada para su cuidado. Esta prestación solamente podrá ser solicitada por uno de los dos progenitores.

Este complemento tendrá un mayor alcance al incluir a quienes estén en situación de jubilación anticipada y reducir el número de hijos para poder solicitarlo. Por otro lado, todas aquellas mujeres

El permiso de nacimiento y cuidado de hijo menor desde el 1 de enero es de 16 semanas para ambos progenitores

que desde 2016 estén percibiendo el complemento por maternidad mantendrán su prestación.

El ministro José Luis Escrivá indicaba que el complemento inicial será “una cuantía fija de 378 euros anuales por cada hijo a partir del primero y hasta un máximo de cuatro”, dividida en 14 pagas sumadas a la pensión. Esta cantidad se revalorizará en función del incremento anual de las pensiones.

MÁS AYUDAS

Además, el Real Decreto-ley 3/2021 incluye otras modificaciones que afectan al Ingreso mínimo vital, enfermedad profesional de sanitarios y ampliación de moratorias.

Ingreso mínimo vital: La modificación que se incluye llega para mejorar los mecanismos protectores en

Datos de Cese de Actividad resueltos por el ISM febrero 2021

	EXPEDIENTES INICIADOS	EXPEDIENTES RESUELTOS
CESE ACTIVIDAD ORDINARIO	920	905
CA RD-LEY 8/2020*	4.204	4.204
CA RDL-LEY 24/2020	327	327
CA RDL-LEY 30/2020	336	336
TOTAL	5.787	5.772

*CA: Cese de actividad.

favor de los colectivos que más lo precisan. Se amplía la posibilidad de ser beneficiario, eliminando la necesidad de residir en un establecimiento financiado públicamente. También se elimina el límite de titulares que perciban esta prestación en la misma vivienda. Esta prestación ahora podrá ser solicitada también por las personas sin hogar o quienes acrediten una residencia colectiva sin ser familia.

Profesionales sanitarios: Este Real Decreto-ley incluye la posibilidad de que durante el periodo que dure el Estado de Alarma las comunidades autónomas puedan incorporar a los servicios de salud a los profesionales sanitarios jubilados que deseen volver al servicio activo.

Además, a partir de ahora el contagio por Covid 19 tendrá la consideración de enfermedad profesional, de tal manera que los el personal de centros sanitarios y sociosanitarios, incluido el personal sanitario de Sanidad Marítima que presta servicios en el ISM, que se contagien en el ejercicio de su profesión, durante la situación de pandemia, tendrán derecho a que las prestaciones causadas por las secuelas que pudieran sobrevenir en un futuro, consecuencia de haber padecido la enfermedad, sean

El número total de trabajadores en ERTE permanece estable en torno a 700.000 personas desde septiembre

consideradas como derivadas de enfermedad profesional.

Moratoria para autónomos: Por otro lado, para garantizar la suficiencia de los recursos financieros, se ha ampliado en 9 meses más el plazo de las moratorias hipotecarias y no hipotecarias de familias, empresas del sector turístico y de transporte de viajeros y trabajadores autónomos que hayan solicitado un préstamo.

DIECISÉIS SEMANAS

Por otro lado, desde el 1 de enero el permiso por nacimiento y cuidado del menor se iguala, de tal manera que cada progenitor podrá disfrutar de 16 semanas de permiso con el 100% de la retribución.

Las seis primeras semanas deberán disfrutarse obligatoriamente tras el parto, las diez restantes en periodos semanales durante el primer año de vida del niño. Se añaden excepciones como la ampliación de una a tres semanas más en caso de adopción, acogimiento múltiple, discapacidad, parto prematuro y a partir del segundo hijo. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



El Real Decreto-ley contempla también ayudas por caída del 50% en la facturación

BASES DE COTIZACIÓN 2021

Subida moderada en el mar



Arturo Rivera

Para el ejercicio 2021 se ha producido una subida promedio a nivel nacional del 0,78% de las bases de cotización para los Grupos Segundo y Tercero del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. El Grupo Primero cotiza por las mismas bases que el Régimen General. Estas nuevas bases entraron en vigor el 6 de febrero, con efectos desde principio de año con lo cual las empresas deberán ingresar las diferencias de cotización antes del 30 de abril para no incurrir en recargos.

Las bases de cotización se modifican anualmente dependiendo de la provincia donde se cotice, la modalidad de pesca y la categoría profesional, siempre sobre la base de los valores medios de remuneración percibida en el año anterior. Para el año 2021, el incremento de las bases oscila entre el 0,52% y 1,49% siendo inferior al del año anterior. El aumento de las bases de este año supondrá una mayor cotización en torno al 0,78% algo menor que la subida de 2020 que fue del 0,92%.

Las bases de cotización para 2021 suben una media del 0,78%

El mayor incremento se produce en las provincias de Las Palmas y Tenerife, en el Grupo Segundo B, con un 1,49% para el grupo de cotización 8. En el Grupo Segundo A se alcanza una subida del 1,10% en las provincias de Cádiz, Málaga, Granada, Sevilla, Melilla, Ceuta, Las Palmas y Tenerife, para los grupos de cotización 8 a 11.

El menor incremento se produce en el Grupo Tercero, en torno al 0,52% en Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia, para las categorías profesiona-

les encuadradas dentro de los grupos de cotización 3 y 4.

Por zonas, en el Sur, al igual que el pasado año, se producen los mayores porcentajes de subidas con un 0,93% del Grupo Segundo A y del 0,87 en el Grupo Segundo B y 1,014% del Grupo Tercero. Por el contrario la Zona Este tiene las menores subidas y registra regiones donde la base de cotización es la misma que en 2020.

INCREMENTO POR GRUPOS

Los incrementos para el Grupo Segundo A, que engloba a las embarcaciones entre 50 y 150 TRB, oscilan desde el 0,54% en las provincias de Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia, para los grupos de cotización 8 y 9 a 11, hasta el 1,49% en las provincias de Las Palmas y Tenerife, para las categorías profesionales encuadradas dentro del grupo de cotización 8.

Si nos centramos en el Grupo Segundo B, embarcaciones entre 10 y 50 TRB, los incrementos van desde el 0,54% en las provincias de Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia, para las categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización 8 y 9 a 11, hasta el 1,09% en la provincia de Huelva, modalidad de pesca "Otras modalidades", para las categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización 1 a 7. En la provincia de Gipuzkoa, modalidad de pesca "Arrastre", no se produce incremento para ninguno de los grupos de cotización. En el Grupo Tercero, embarcaciones menores de 10 TRB, se observan incrementos que van desde el

BASES GRUPO SEGUNDO A - AÑO 2021					
ZONA NORTE					
	Modalidad de pesca	Modalidad Pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internac. (excepto África)	17	2.781,00	1.992,00	1.827,00
	Arrastre en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de fondo y volantas en costa de África. Palangre de superficie	07	2.571,00	1.725,00	1.608,00
	Palangre de fondo, cerco y otras artes en caladeros nacionales	58	2.013,00	1.620,00	1.527,00
Cantabria	Arrastre	11	2.781,00	1.992,00	1.827,00
	Palangre	56	2.013,00	1.620,00	1.608,00
	Cerco	41	1.848,00	1.563,00	1.563,00
Gipuzkoa	Cerco y palangre	43	2.121,00	1.758,00	1.758,00
	Arrastre	11	3.171,00	2.097,00	1.824,00
	Otras artes	33	2.910,00	1.977,00	1.815,00
Bizkaia	Artes fijas	31	2.910,00	1.938,00	1.815,00
	Arrastre	11	3.171,00	2.097,00	1.824,00
	Anzuelo y cerco	06	2.076,00	1.728,00	1.728,00
Promedio por grupos de cotización			0,88	0,89	0,94
Promedio Zona Norte 0,90					
ZONA ESTE					
	Modalidad de pesca	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	Todas	99	2.031,00	1.686,00	1.686,00
Promedio por grupos de cotización			0,59	0,54	0,54
Promedio Zona Este 0,56					
ZONA SUR					
	Modalidad de pesca	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
Almería	Todas	99	1.875,00	1.614,00	1.614,00
Cádiz	Todas	99	1.848,00	1.503,00	1.503,00
Huelva	Arrastre en aguas internacionales	18	2.679,00	1.839,00	1.662,00
	Arrastre, cerco y palangre	23	2.193,00	1.593,00	1.530,00
Málaga, Granada, Melilla y Ceuta	Todas	99	1.722,00	1.593,00	1.593,00
Las Palmas y Tenerife	Todas	99	2.679,00	1.839,00	1.662,00
Promedio por grupos de cotización			0,88	1,00	0,92
Promedio Zona Sur 0,93					
Grupo Segundo A - Promedio subida general 0,80					

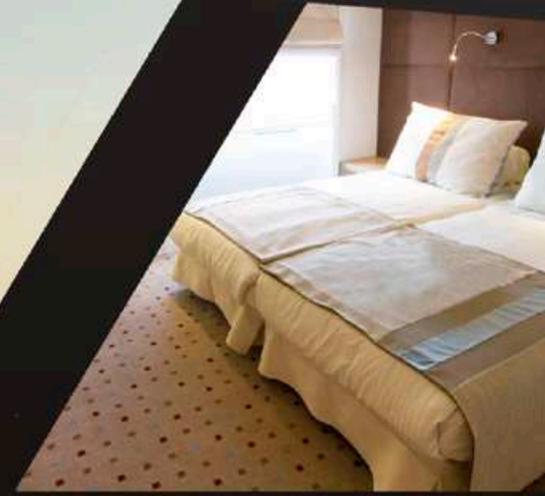
0,52% en las provincias de Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia, para las categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización 3 y 4, hasta el 1,10%

en las provincias de Cádiz, Málaga, Granada, Sevilla, Melilla, Ceuta, Las Palmas y Tenerife, para las categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización 8 a 11. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

BASES GRUPO SEGUNDO B - AÑO 2021					
ZONA NORTE					
	Modalidad de pesca	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias	Palangre de fondo y volantas en costa de África	57	2.571,00	1.725,00	1.608,00
	Palangre, cerco y otras artes menores	55	1.863,00	1.482,00	1.482,00
Cantabria	Arrastre y palangre	26	1.863,00	1.482,00	1.482,00
	Cerco	41	1.848,00	1.482,00	1.482,00
Gipuzkoa	Cerco, palangre, anzuelo y artes fijas	08	2.076,00	1.728,00	1.728,00
	Arrastre	11	3.090,00	2.040,00	1.773,00
Bizkaia	Todas	99	2.076,00	1.728,00	1.728,00
Promedio por grupos de cotización			0,75	0,73	0,74
Promedio Zona Norte 0,74					
ZONA ESTE					
	Modalidad de pesca	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	Todas	99	2.031,00	1.686,00	1.686,00
	Promedio por grupos de cotización			0,59	0,54
Promedio Zona Este 0,56					
ZONA SUR					
	Modalidad de pesca	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
Almería	Todas	99	1.722,00	1.614,00	1.614,00
Cádiz	Arrastre, cerco y palangre	23	1.722,00	1.389,00	1.389,00
	Arrastre, cerco y palangre	23	1.722,00	1.389,00	1.389,00
Huelva	Otras modalidades	53	1.662,00	1.389,00	1.389,00
	Todas	99	1.722,00	1.389,00	1.389,00
Málaga, Granada y Ceuta	Todas	99	1.722,00	1.389,00	1.389,00
Las Palmas y Tenerife	Palangre, cerco y otras artes menores	55	1.722,00	1.389,00	1.389,00
	Palangre en aguas internacionales	60	2.379,00	1.635,00	1.464,00
Promedio por grupos de cotización			0,91	0,86	0,85
Promedio Zona Sur 0,87					
Grupo Segundo B - Promedio subida general 0,72					

BASES GRUPO TERCERO - AÑO 2021		
ZONA NORTE		
	Categorías profesionales	
	3 y 4	8 a 11
A Coruña, Lugo Vigo, Vilagarcía, Asturias y Cantabria	1.569,00	1.440,00
Gipuzkoa y Bizkaia	1.626,00	1.494,00
		1.314,00*
*Grupo 10 Bizkaia: Neskattillas, Empacadoras, Mariscadores/as		
Promedio por G.C.	0,86	0,86
Promedio Zona Norte 086		
ZONA ESTE		
	Categorías profesionales	
	3 y 4	8 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	1.752,00	1.494,00
Promedio por G.C.	0,52	0,61
Promedio Zona Este 0,57		
ZONA SUR		
	Categorías profesionales	
	3 y 4	8 a 11
Almería	1.617,00	1.470,00
Cádiz, Huelva, Málaga, Granada, Sevilla, Melilla, Ceuta, Las Palmas y Tenerife	1.542,00	1.380,00
Promedio por G.C.	0,96	1,07
Promedio Zona Sur 1,014		
Grupo Tercero - Promedio subida general 0,81		



¿Entonces por qué no explorar el mundo a bordo de nuestros yates y veleros?

Adriático y Costa Dálmata | Bali | Cabo Verde
Costa Rica y Panamá | Cuba | Egipto, Israel y Jordania | España y Portugal | Islas Griegas
Islandia | Oeste de África | Seychelles

Welcome to the Yacht Cruise Experience

 VARIETY CRUISES

71%

es la superficie de nuestro planeta cubierta por océanos

www.varietycruisesspain.com

M. varietycruises@discoverspain.net
T. 93 217 15 74



Los pescadores protegen su mar

La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP), en colaboración con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha lanzado una campaña para incentivar el conocimiento y el consumo de las especies más capturadas por nuestra flota pesquera. Las acciones promocionales durarán hasta el 2022.



En su compromiso con la sostenibilidad de la actividad pesquera, la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores promueve desde hace tiempo proyectos de desarrollo pesquero sostenible entre los que destacan algunos como “Cofblue-growth”, donde apuesta por la economía y el crecimiento azul y los objetivos de desarrollo sostenible, “Vigiamar”, en el que destaca el papel de los profesionales en la lucha contra la basura marina, o la Campaña Pescados y Mariscos de España. Ahora, da un paso más liderando el proyecto “MardeVidas” con el que quiere sensibilizar a la

sociedad de lo importante que es cuidar la biodiversidad del mar.

El programa, en el que colabora también la Fundación Biodiversidad, nace para concienciar de la importancia de proteger y recuperar biodiversidad marina mediante el fomento de la pesca sostenible. El presidente de la FNCP; Basilio Otero, destaca que “por primera vez el sector es consciente de su liderazgo y responsabilidad a la hora de emprender iniciativas de sensibilización social comunicando que la actividad pesquera es clave para el desarrollo de una pesca sostenible”.

Todos los profesionales de la pesca están invitados a participar en el desarrollo del proyecto, que incluye un amplio programa de jornadas y congresos sobre la sostenibilidad del mar, la creación de reservas de interés pesquero y la implantación de estrategias marinas. Además, se elaborará un documental de la Costa atlántica, la Costa mediterránea e insularidades, la importancia que el sector pesquero tiene en la alimentación y el cuidado del medio ambiente, el papel de la mujer en la pesca, el cambio climático o los residuos marinos. ■

Pesca temprana de atún

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha mejorado las condiciones de la pesca de atún rojo en el caladero canario adelantando el comienzo de la temporada con respecto a años anteriores. La actualización de la flota autorizada para poder pescar esta especie y las normas de la campaña salieron publicadas en el BOE del pasado 2 de febrero.



La temporada de pesca de atún en Canarias comenzó el pasado 8 de febrero, un mes antes de lo que venía siendo habitual hasta ahora, permitiendo a los pescadores acceder a la especie desde el comienzo de su migración al pasar por el archipiélago. Según las resoluciones del MAPA, hasta el 15 de abril hay límites de captura, en función de la modalidad del buque, para asegurar un mínimo de pesca a todos los barcos. Pero después de esa fecha se eliminan los límites. Así cualquier pesquero podrá aprovechar la cuota no utilizada.

La flota canaria tiene adjudicada un total de 518 toneladas de atún rojo en la presente temporada, que puede aumentar con las otras 80 toneladas no satisfechas en 2020.

Por otra parte, los pescadores tinerfeños dedicados a la pesca

artesanal del atún exigen que se incrementen sus cuotas de pesca o que no se les pongan límites a la hora de faenar, pues se trata de una pesquería artesanal, selectiva y respetuosa con el resto de especies de túnidos.

Para el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Los Cristianos, Manuel Díaz Marcelino, el incremento de cuotas es “esencial para la supervivencia de los pescadores”, los que van en barcos cañeros y los que trabajan en embarcaciones polivalentes. Según Díaz, el MAPA comete una “injusticia” al igualar la labor de estos profesionales, que pescan con la regla de “un hombre, un anzuelo”, a la desarrollada en la Península por los cerqueros, que capturan indiscriminadamente cualquier tipo de inmaduros. ■

BREVES

Ataque a un buque español

El metanero español “Madrid Spirit” sufrió el 8 de febrero un ataque en aguas del golfo de Guinea, según la consultora Dryad Global. Un pequeño esqui se aproximó a alta velocidad con varias personas a bordo que dispararon al buque. El ataque se saldó sin heridos. La OMI acaba de instar a las autoridades implicadas a coordinar esfuerzos contra estas agresiones y ha anunciado un grupo de trabajo centrado en el golfo de Guinea en el próximo periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 103) en mayo.

Acuerdo UE-Groenlandia

El nuevo Acuerdo de Asociación de Pesca Sostenible entre la UE y Groenlandia incluye las mismas especies que en el protocolo actual (bacalao, gallineta nórdica, fletán negro, langostino, capelán y granadero) y añade caballa. El pacto permitirá que la flota de la UE (12 arrastreros industriales) continúe pescando en sus aguas durante 4 + 2 años sin dejar de contribuir al desarrollo de su sector pesquero.

Pesca artesanal en Tenerife

Treinta y cinco entidades, entre empresas comercializadoras, cofradías, pescaderías y restaurantes locales disponen ya de la acreditación de la marca colectiva Pesca Artesanal, mientras que otras 15 están en proceso de adherirse a este sello de calidad promovido por el Área de Agricultura, Ganadería y Pesca del Cabildo de Tenerife. Su objetivo es distinguir los productos pesqueros profesionales locales de los foráneos y de la pesca furtiva e ilegal.

Eléctricos en la Ría de Vigo

El clúster gallego del naval (Aclunaga), apoyado por la Autoridad Portuaria de Vigo y la Xunta, respalda una iniciativa que aspira a captar fondos europeos para desarrollar ferris y buques pesqueros impulsados por energía eléctrica. El despliegue duraría unos 42 meses, de manera que a inicios de 2023 podría lanzarse el piloto con cuatro embarcaciones. El presupuesto asciende a 40 millones de euros.



BREVES**Ayudas UE a empresas pesqueras**

La modificación del Marco Temporal de Ayudas de Estado, que permite a los socios de la UE apoyar a sus empresas afectadas por la crisis del coronavirus permitirá que las compañías activas del sector de la pesca y la acuicultura reciban inyecciones de hasta 270.000 euros. Antes el límite estaba en 120.000. Estas cantidades pueden ser combinadas con las ayudas de mínimos, las exentas de ser comunicadas a la Comisión Europea y que son de hasta 200.000 euros para un período de tres años (30.000 euros por empresa del sector pesquero y 25.000 euros en el caso de firmas del sector agroalimentario).

Mejillón: desplome en 2020

Un informe de la Comisión do Mexillón remitido al Parlamento gallego indica que, tras una encuesta a empresas del sector, entre marzo y noviembre todas sufrieron un impacto negativo. La mitad tuvieron caídas de más del 30%, que en algunos casos llegó al 60%. El cierre del canal de hostelería y de tiendas de venta al por menor de productos del mar son las causas principales de esta situación. A ello se unió el hundimiento de las exportaciones con el cese de la actividad en empresas transformadoras y comercializadoras. Para relanzar el sector se pide apoyo de las administraciones con ayudas directas e indirectas.

Especies exóticas

El hallazgo de especies exóticas en las lonjas del Cantábrico es un hecho cada vez más frecuente. Tanto que la Consellería do Mar de la Xunta ha habilitado una herramienta para que se informe de estos descubrimientos. Científicos del IEO miden la velocidad a la que estas comunidades de peces están colonizando el Cantábrico y han calculado que lo hacen a razón de 268,4 kilómetros cuadrados al año. Por otra parte, creen que las aguas frías retroceden a un ritmo de 155,4 kilómetros cuadrados anuales. El cambio climático y el calentamiento de las aguas están detrás de la migración de especies de aguas tropicales y cálidas y la alteración de los ecosistemas.

**GALICIA****Bolsa de trabajo para la pesca**

La falta de relevo generacional y las dificultades para completar tripulaciones son temas que preocupan a los armadores casi tanto como las cuotas. Consciente del problema, la Organización de Productores de Pesca del Puerto y Ría de Marín (Opromar) lanza una bolsa de trabajo digital y predictiva para quienes buscan trabajo en el sector de la pesca.



La falta de marineros y de personas con ganas de trabajar en el sector es un problema que viene de lejos. Sin embargo, si en el pasado esta escasez de personal afectaba especialmente a los mandos de los buques, ahora ocurre en todos los puestos de la embarcación. Administración, empresarios y sindicatos del sector se esfuerzan por desarrollar iniciativas con las que despertar vocaciones marineras y atraer mano de obra en el sector. Las charlas en institutos, los programas de Formación Profesional Dual en la rama marítimo-pesquera o las jornadas de puertas abiertas van

en esa dirección. Sin embargo, la crudeza del mar y las condiciones de trabajo en el sector ayudan poco a encontrar trabajadores.

Hasta ahora, casi la única manera de encontrar trabajo en la pesca es el “boca a boca”, algo que la Organización de Productores de Pesca del Puerto y la Ría de Marín (Opromar) quiere cambiar. Para ello, acaba de lanzar una bolsa de trabajo digital predictiva, pionera en España, para las personas que buscan trabajo en la pesca.

Ha contado en el desarrollo del proyecto con la consultora Inxenía para aprovechar las nuevas tecnologías y crear la plataforma www.trabajoenpesca.com donde se facilita, a los interesados en encontrar trabajo en el sector, las herramientas necesarias para hacerlo, determinando cuál es el puesto que se adapta mejor a sus aptitudes profesionales, tanto si tiene o no formación o experiencia, y qué estudios necesita cursar para poder conseguirlo.

Además de ser una bolsa de empleo, la plataforma funciona como una herramienta predictiva que, a través de un cuestionario previo, ofrece a los candidatos varias salidas laborales. ■

Nuevas Organizaciones pesqueras

El sector da la bienvenida a cuatro Organizaciones de Productores Pesqueros, tres en Andalucía y una en Cataluña. Este tipo de entidades permiten a los empresarios de pesca y acuicultura una mejor gestión y un canal de defensa de sus intereses en Europa.



La inscripción en el registro de las OPP de Adra (Almería), Barbate (Cádiz) y Motril (Granada) eleva a siete las organizaciones de productores pesqueros en Andalucía. Por su parte el Govern aprobaba la inscripción de la OPP de Pescado Azul en Cataluña.

Las OPP son entidades en las que pueden agruparse los productores del sector pesquero y acuícola con el objetivo primordial de mejorar la comercialización al constituirse en un mecanismo para la estabilización de los mercados mediante su intervención directa en la oferta y demanda. Además es la vía de obtención de ayudas de los Fondos Europeos ya que la Unión Europea busca a través de este tipo de organización el compromiso con los métodos de

pesca que favorezcan la pesca sostenible a través de la revalorización de los productos del mar.

Las Organizaciones de Adra y Barbate se encuadran en la modalidad de pesca local, mientras que la de Motril lo está en la de pesca litoral, operando tanto en caladero nacional como en otros adyacentes. Las tres cuentan con una media de 20 asociados, la mayoría con embarcaciones de artes menores.

Por su parte, la OPP de Pescado Azul agrupa a 14 embarcaciones de cerco con base en los puertos de Girona y Vilanova i la Geltru (Barcelona). Cataluña tiene registrada en Sant Carles de la Rápita (Tarragona) la OPP Rápita encuadrada en la pesca extractiva transnacional. ■

BREVES

Arrastre en el Mediterráneo

El Consejo de Ministros del pasado 26 de enero modificó el Real Decreto 1440/1999, de 10 de septiembre, por el que se regula la pesca de arrastre de fondo en el caladero nacional del Mediterráneo. La norma establece las condiciones técnicas para este arte de pesca e intenta mejorar la protección de recursos en el caladero. Por ello, mantiene la prohibición de uso del denominado "tren de bolos", que tampoco puede utilizarse en el resto de aguas nacionales. Con esta norma el Gobierno renueva su compromiso con una gestión pesquera sostenible y respetuosa con el medio ambiente marino en el Mediterráneo.

Navantia en Rota

Navantia ha renovado por 822 millones el contrato para reparar y mantener los barcos que EEUU tiene en la base naval de Rota como parte del escudo antimisiles de la OTAN. Esta nueva adjudicación consolida a la compañía como principal mantenedora de la US Navy en Rota, papel que desempeña desde 2013, y se traducirá en una mejora en los procesos y el posicionamiento global de la empresa en el mercado de Defensa. El contrato asegura más de mil empleos al año hasta 2028. Para la ministra de Hacienda, M^a Jesús Montero, es una "buena noticia" porque, además de crear empleos, supone "ampliar barcos, carga de trabajo asociada y volumen económico".

Naves retiradas en el Mar Menor

Desde 2017, el Gobierno de Murcia ha retirado 54 embarcaciones varadas o hundidas en el Mar Menor. La Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente tiene localizadas otras nueve hundidas o semihundidas, cinco varadas o encalladas en aguas someras y 158 amarradas a muerto en áreas de fondeo no regularizado. Las competencias para su retirada corresponden a las capitánías marítimas, pero tras el convenio de 2018 entre Fomento y la Comunidad Autónoma se encomendó a esta la retirada de las naves que supongan un riesgo ambiental.

Hace 50 años...

Se constituye la Comisión de Pesca Marítima

El III Plan de desarrollo promoverá la reestructuración del sector

El subcomisario del plan de Desarrollo, D. Rafael del Águila Goicoechea pronunció un discurso subrayando los aspectos más importantes del sector a la luz del III Plan. “La importancia de los productos del mar en la dieta española es grande – dijo el señor del Águila-. El gasto de los consumidores españoles en proporción del gasto total para alimentos, ha aumentado desde 1961 hasta 1968, en un 16%. La elasticidad de la demanda de pescado respecto a la renta del consumidor es elevada,

sin embargo, al demanda interior significa que hay una gran reserva de mercado potencial que hay que promocionar. Es tan grande su dinámica que en ciertos productos somos importadores netos. Significa ello- añadió- que se deben de cuidar con especial interés las líneas de adecuación entre la producción y consumo nacional, pero, además, cuando unas posibilidades de demanda elevadas, se ha de cuidar que la oferta tenga la elasticidad suficiente para responder a la llamada del consumo.

“Es necesario, por tanto, -afirmó el subcomisario una acción promotora del Estado en el sentido de una reestructuración a nivel de producción e industrialización, así como en todo lo que concierne a la distribución del producto”. Seguidamente realizó una análisis de del comercio exterior, que viene a demostrar que las posibilidades futuras son grandes, aunque las últimas tendencias en pescado fresco y congelado indican que se pasa por una fase de relajación (..)

Excelente ejercicio de la industria naval

El año 1970 ha sido decisivo para consolidar la construcción naval española. Los esfuerzos de treinta años han desembocado en una reestructuración empresarial que ya está dando sus primeros frutos. Y hoy la industria ha echado raíces y sus ramas- astilleros, reparaciones, suministros de material auxiliar, desguace- cubren múltiples sectores, que se extienden por todas las provincias, tanto interiores como litorales.

Pero, este crecimiento, que se considera como el mayor “milagro” industria español, tiene una base que es imprescindible para crear y robustecer toda la empresa: la protección. La protección cuando



recién salidos de una guerra civil de tres años, con las flotas de guerra, mercante, pesquera y deportiva

maltrechas no pudo recurrirse al exterior porque el conflicto mundial lo acaparaba todo, cuando un ambiente hostil llevo a Naciones Unidas a decretar el aislamiento, protección cuando la autarquía era la espina dorsal de todo el quehacer económico y protección cuando, abiertos nuevamente al mundo, nos llegaban ofrecimientos de todos los precios de saldo para atraerse mercado. Y así, defendiendo una protección que había consumido y que era vital para mantener la independencia económica, la industria naval fue creciendo en la misma medida que se desarrollaban los planes de construcción, apoyados en el crédito oficial...

José Pérez-Guerra

En 1973

Vigo acogerá la Feria Mundial de la Pesca

Miembros de la Cámara de Comercio, armadores y autoridades acompañaron al señor Walter Chester en su recorrido por diversos astilleros y zonas industriales de la urbe. Se trataba de localizar el emplazamiento idóneo para el palacio de exposiciones, que será necesario en la feria mundial.

El Sr. Walter elogió el nivel pesquero de Vigo y explicó algunos pormenores de la Feria Mundial, que se celebra cada dos años y que en mayo de 1971 se celebrará en el Royal Society Hall, de Dublín. Señaló que a este certamen acuden quince países que

presentan sus últimas novedades en el campo de la confección de artes de pesca, mecanización de barcos, aparatos de detección, orientación náutica, elaboración de productos marinos, sistemas de congelación a bordo, etc. También se exhiben motores marinos de propulsión y auxiliares.

La feria se completará con coloquios científicos comerciales de carácter internacional....

Se calcula que visitarán la Feria medio millón de personas directamente vinculadas con el sector de la pesca.

En Ribadeo se celebra un curso para mariscadores



Con el fin de impartir la capacitación profesional prevista por el Plan Marisqueo de Galicia, tiene lugar en Ribadeo un curso de capacitación marisquera, cuya duración es de ciento cinco días, en régimen intensivo. Las asignaturas de este curso son: Biología Marina, Física y Química, reglamentación marisquera, primeros auxilios en accidentes de mar y cultura general y formación humana.

“Escarabajo pintor”



El andamiaje en los barcos para pintar el casco parece que va a pasar a la Historia como consecuencia de un invento japonés: se trata de este pequeño vehículo que puede avanzar en todas direcciones, adosado al casco, dirigido por radio. Con unas pistolas, de funcionamiento también dirigido, esparce la pintura. Un solo hombre puede manejar el “escarabajo-pintor” que pesa 60 kilos.

Trabajarán en un buque-cisterna

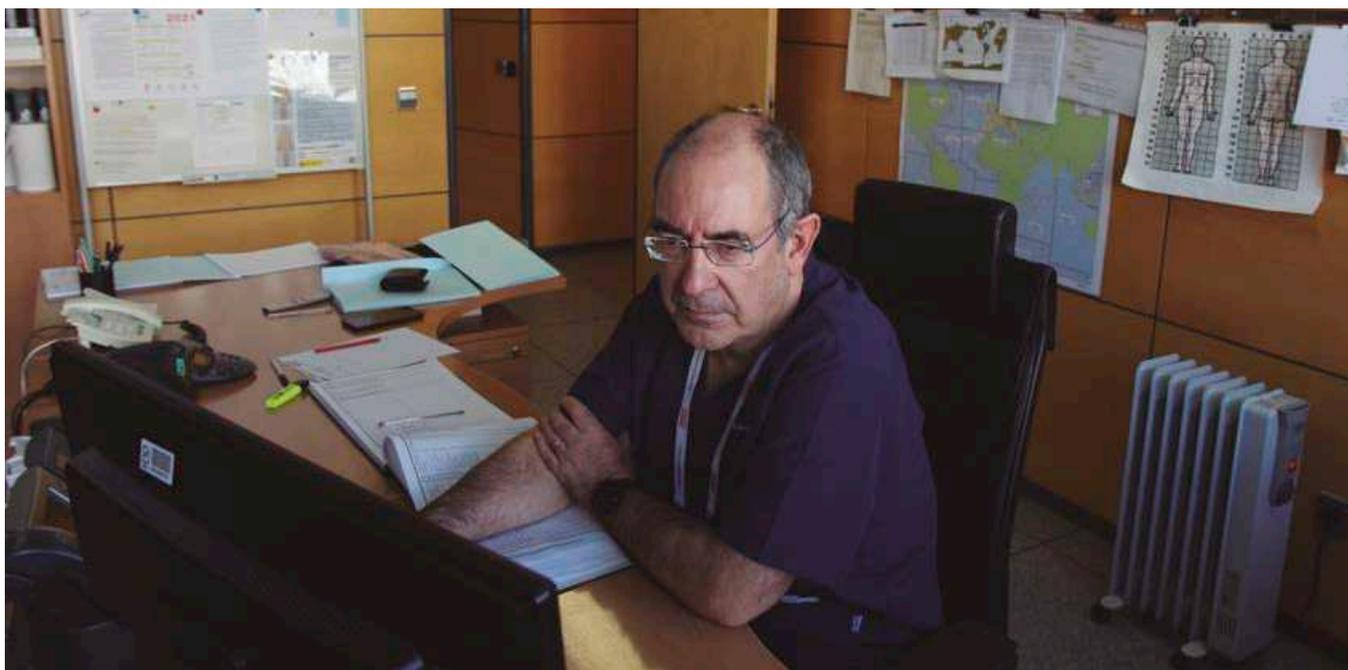
Estas diez jóvenes japonesas van a formar parte de la tripulación del mayor buque-cisterna del mundo, el “Nisseki-Marú”, de la empresa Tokyo Tanker. Trabajarán a bordo en calidad de cocineras y enfermeras. Ahora que en tanto barcos se permite que a los tripulantes les acompañen las esposas, cabe preguntarse si se va a permitir que a estas hijas del Celeste Imperio les acompañen sus maridos.



Sanidad Marítima

Servicio pionero en telemedicina

El Centro Radio Médico Español (CRME) es una dependencia del Instituto Social de la Marina situada en Madrid, y fue un pionero en telemedicina. Su inauguración tuvo lugar el 1 de mayo de 1979 y desde entonces presta atención médica a distancia en español, de forma gratuita, las 24 horas los 365 días del año. Sin distinción de la nacionalidad del enfermo o del lugar donde se encuentre la embarcación.



El doctor Raúl Benito durante una guardia en el Centro Radio Médico Español

La idea del uso de la telemedicina aparece por primera vez en la revista Radio News en 1924, con una visión futurista de lo que posteriormente sería la atención médica a distancia. La NASA ponía en práctica este tipo de actuación con sus astronautas a finales de 1960. Posteriormente, los servicios de teleasistencia se establecieron como preceptivos para los países de la UE mediante la Directiva 92/29 con el objetivo de promo-

ver una mejor asistencia médica a bordo de los buques.

Para desarrollar una consulta médica a distancia existen varios factores que juegan un papel determinante: el médico, el responsable sanitario a bordo, la guía sanitaria y los botiquines.

El médico se informará de la situación de salud del tripulante enfermo o herido a través del responsable sanitario a bordo. Posteriormente detallará el tratamien-

to de manera clara para que se le aplique al enfermo lo antes posible. El médico debe consignar datos concernientes a la embarcación, incluyendo su localización geográfica, de vital importancia en caso de necesidad de evacuación del enfermo.

Dadas las características de este tipo de atención médica, es de gran utilidad la Lámina de Situación de Síntomas que facilita la consulta mediante cuadrantes de números y letras.

El médico del CRME dispone de una base de datos, a la que se incorporan toda la información médica de interés de los tripulantes, los resultados de los reconocimientos médicos de embarque marítimo y las consultas llevadas a cabo desde cualquiera de los elementos asistenciales del ISM.

El responsable sanitario a bordo es un miembro de la tripulación que ha sido designado para esta función, por lo general el capitán, primer oficial o patrón de pesca. Su formación es competencia del ISM. Presta la primera atención a bordo con el consejo y asesoramiento del facultativo. Éste es un binomio determinante en el desarrollo de este tipo de actividad sanitaria.

Se recomienda que el responsable sanitario al realizar la llamada mantenga la calma; disponga de una recolección previa de los datos del paciente si la situación lo permite; esté cerca del enfermo con el fin de aclarar y responder a las dudas que van surgiendo en el médico que realiza la consulta a distancia y que finalmente anote toda la información que recibe para ponerla en práctica correctamente. Ante cualquier duda se le indica que vuelva a llamar las veces que sean necesarias.

Debe añadirse que en el CRME se dispone de los elementos tecnológicos necesarios para cuando se considere por parte del médico de guardia, establecer videoconferencias o remitir por internet imágenes fotográficas de la afección por la cual se realiza la consulta.

La Guía Sanitaria a Bordo es un soporte bibliográfico indispensable y se entrega de manera



gratuita al realizar las revisiones obligatorias anuales de los botiquines.

En las embarcaciones se dispone de botiquines preceptivos a bordo, con fármacos y material sanitario acorde al tipo de embarcación, el tiempo que estará navegando sin tocar puerto o a la distancia que se encuentra de tierra. Se denominan con las letras A, B y C (de 60 y de 10 millas).

El Centro Radio-Médico funciona en estrecha vinculación con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo que participa en la evacuación de enfermos o accidentados, con helicópteros o lanchas de salvamento.

Además del CRME, los trabajadores del mar reciben atención médica desde los buques sanitarios y de apoyo logístico Esperanza del Mar y Juan de la Cosa, dotados de tecnología similar a la de cualquier hospital en tierra.

Los Centros Asistenciales en el Extranjero (CASES) en países como Seychelles, Mauritania y Namibia,

prestan atención en tierra a los trabajadores del mar que lo necesiten y que se encuentran distante de los puertos españoles.

Teniendo en cuenta las características que tiene la atención a distancia y lejos de puerto, los trabajadores del mar deben velar por su salud en tierra antes del embarque. Ante una llamada de ayuda de la gente del mar, siempre estará un médico del CRME dispuesto a brindar atención.

CÓMO CONTACTAR

- Conexión directa vía satélite, la más utilizada en la actualidad:

Teléfono: 00 34 91 310 34 75.

Fax: 00 34 91 308 33 02

- Radiofonía Onda Media a través de Costeras Nacionales
- Correo electrónico, con previa autorización del médico de guardia. ■

ROSA GANDÍA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

Fallece el Director del ISM



En el Instituto Social de la Marina estamos de luto: se ha ido nuestro Director, Luis Casqueiro Barreiro, un entusiasta de la institución que dirigía, férreo defensor de la gestión que en favor de los derechos y la protección social de la gente del mar en él se realiza, siempre con la mano tendida, siempre dispuesto a escuchar. Con gran conocimiento de la Administración Pública, Luis

Casqueiro dedicó gran parte de su vida profesional a la gestión en organismos de la Seguridad Social y llegó al Instituto Social de la Marina, como secretario general, en 2004. Seis años después fue nombrado Director. Infatigable, riguroso, cercano y con gran sentido del humor, Luis sobre todo era una gran persona. Hasta siempre Director, queda un poco de ti en todos nosotros. ■

Atlas de bajura

La Xunta de Galicia ha publicado este documento que permite consultar la realidad de las distintas modalidades de pesca de artes menores en aquella Comunidad y sus principales especies objetivo. Una herramienta con la que se contribuirá a la adopción de las mejores decisiones en la gestión de los recursos y a conseguir que la actividad se desarrolle de una forma sostenible y rentable.

El Atlas analiza la flota de artes menores -unas 4.000 embarcaciones- a partir del trabajo que realiza la Unidad Técnica de la Pesca de Bajura, mediante el embarque de observadores a bordo de los buques pesqueros y también incorpora los datos de ventas en las lonjas. Se trata de un exhaustivo trabajo que no se queda ahí, puesto que se irá actualizando de manera constante en los próximos años. ■

Próximas Elecciones

Se acerca una primavera especialmente agitada en el sector con elecciones en la Confederación Española de Pesca (Cepesca) y también en la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP).

La primera cita es la de la FNCP, que se celebrará el 28 de marzo. La votación, que por precaución sanitaria frente al Covid 19 se realizará exclusivamente de forma telemática, se puede ejercer hasta el 26 de marzo a través de un sistema que sólo precisa de correo electrónico y un número de teléfono móvil del elector (además, para facilitar su utilización hay un formulario en la web de la Federación). Como novedad en la convocatoria de este año, a la que para la presidencia y las cuatro vicepresidencias solo concurre un candidato, se incorpora la elección de una quinta vicepresidencia en representación de las mujeres, a la que aspira Carmen Navas Guerrero. Al cargo de presidente revalida Basilio Otero Rodríguez, mientras que a las vicepresidencias se postulan: Iván Pérez Marí, Manuel Fernández Belmonte, Gabriel Jiménez Cruz y Domingo Ciurana Sánchez.

En Cepesca el proceso será el 20 de abril y en el mismo se deberá de elegir a los cargos directivos de la organización (presidencia, dos vicepresidencias -altura y bajura- y 29 vocalías) después de que en mayo de 2020 falleciera Amador Suárez, que ocupaba la presidencia de la patronal pesquera española desde su constitución, en abril de 2007. ■

CENTROS NACIONALES DE FORMACIÓN MARÍTIMA

ISLA CRISTINA

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



BAMIO

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



MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



tus trámites

a cualquier hora, en cualquier lugar



¡desde
tu móvil!

↓ Descárgate la app...

 "Seg-Social Seguridad Social"



¡desde
tu ordenador!

Accede al *Registro Electrónico*
de la Seguridad Social



¡desde
tu tablet!

así
de fácil

tú
decides

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



¡Identificate con CI@ve Permanente!

