

Mar

Nº 594
SEPTIEMBRE 2019

Viento a favor en el
Puerto de Valencia

100 años
Caja Central
de Crédito Marítimo

TU CENTRO DE FORMACIÓN MARÍTIMA PROFESIONAL



- Formación Básica en Seguridad Marítima
- Formación Básica en Protección Marítima
- Formación Específica Sanitaria Inicial
- Operador Restringido SMSSM
- Operador General SMSSM
- Avanzado Contra Incendios
- Patrón Portuario
- Buques de Pasaje
- PPER
- Vigilante de seguridad en buques
- Vigilante de seguridad en puertos
- Operador de muelle y terminal
- Actualización de todos los certificados

TITULACIONES HOMOLOGADAS POR:



Puertos del Estado



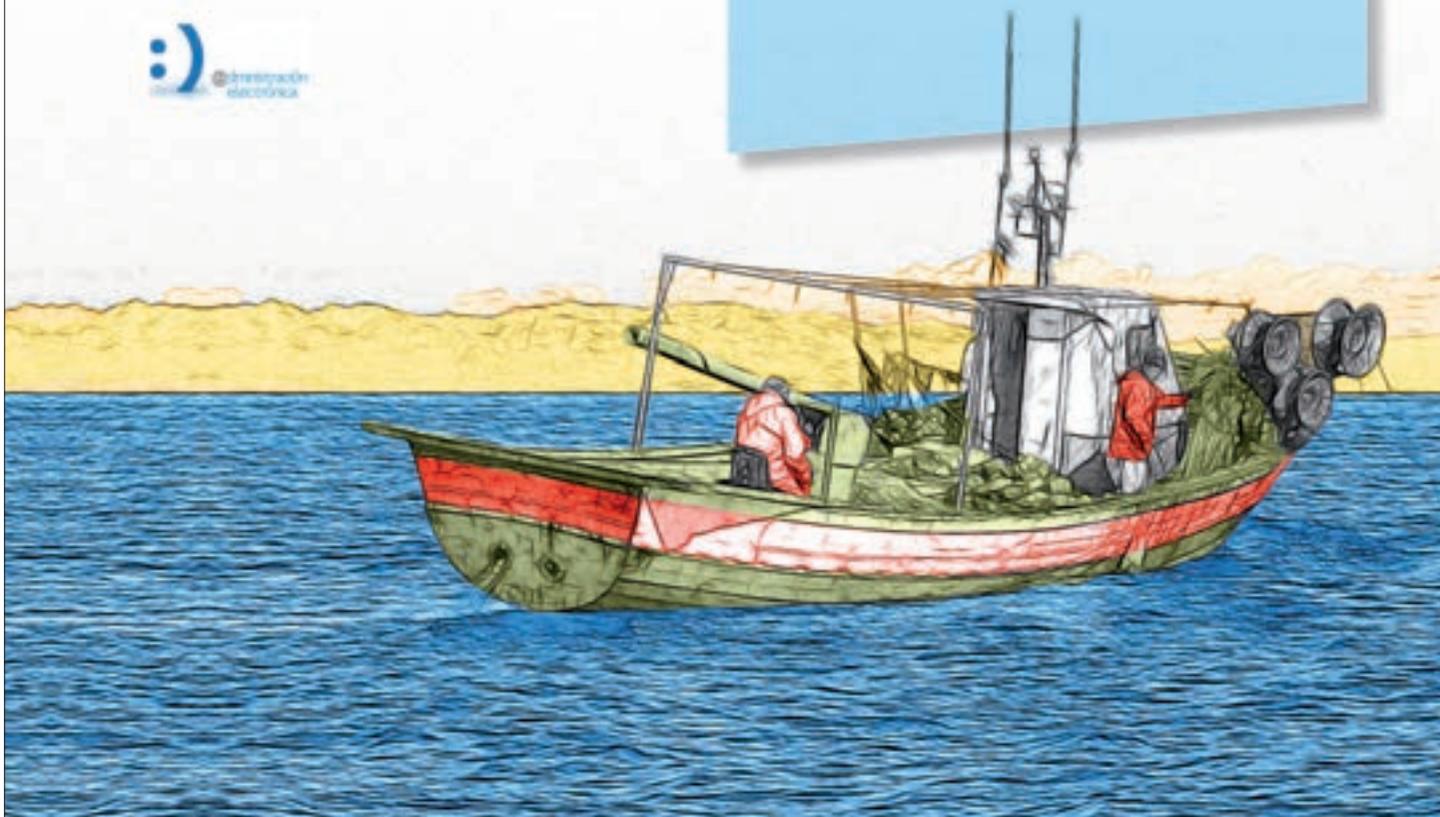
952 219 518
SAIL AND FUN FORMACIÓN S.L.E.

info.sailandfun.es
formacion.sailandfun.es

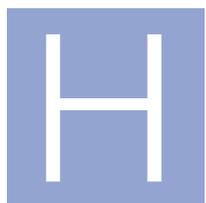


LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)



Protección social en el mar



Hay tragedias que, al menos, sirven de punto de partida para aportar soluciones, ya que nos enfrentan, de una forma descarnada y cruel, a las deficiencias e injusticias de un sistema. Esa tragedia, en el caso que nos atañe, fue

la galerna del Cantábrico de 1912, que acabó con la vida de decenas de arrantzales que faenaban en esos momentos en busca de bonitos. Pero, más duro aún que la tragedia en sí fue constatar el desamparo y la falta de protección de sus familias y, en general, de las gentes del mar.

A su “solución” —a paliar la situación, más bien— acudieron desde entidades y particulares con donativos y actos de beneficencia. Lo usual. Otros, vieron la desprotección en que se hallaban las gentes del mar y empezaron a poner remedio. Los primeros ladrillos de lo que hoy es el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

En pocos años, el panorama dio un cambio radical. Se marcaron las líneas de actuación para establecer el germen de una protección social de las gentes del mar y de lo que hoy son las Cofradías de Pescadores. Entre los que más influyeron en esos cambios descuella la figura de Alfredo Saralegui y Casellas, crea-

dor de los pósitos de pescadores y directo responsable de la puesta en marcha de la Caja Central de Crédito Marítimo, cuyo centenario conmemoramos. Una decena de años más tarde, en 1930, cambiaría su nombre por el de Instituto Social de la Marina, más en consonancia con su labor fundamentalmente social, y del que Alfredo Saralegui fue su primer secretario general.

En el camino hacia un sistema que diera protección social a las gentes del mar, la Caja Central de Crédito Marítimo fue un paso decisivo. Una cooperativa de crédito popular desde la que se organizó la venta y transporte de los productos de la pesca, se favoreció la adquisición de embarcaciones y artes de pesca con créditos a bajo interés y, entre otras medidas, se impulsó el desarrollo de un sistema de previsión social, seguros, ayudas ante situaciones de muerte, enfermedad y accidentes laborales. En definitiva, fue el primer paso en el camino hacia una protección social que empezaba entonces a dar sus primeros pasos en España, pero que no había llegado a las gentes del mar y que culminaría en el actual sistema de protección social integral de los trabajadores del mar que presta el Instituto Social de la Marina. ■



El naufragio del Sverige

Autor: Alejandro Gandul Hervás

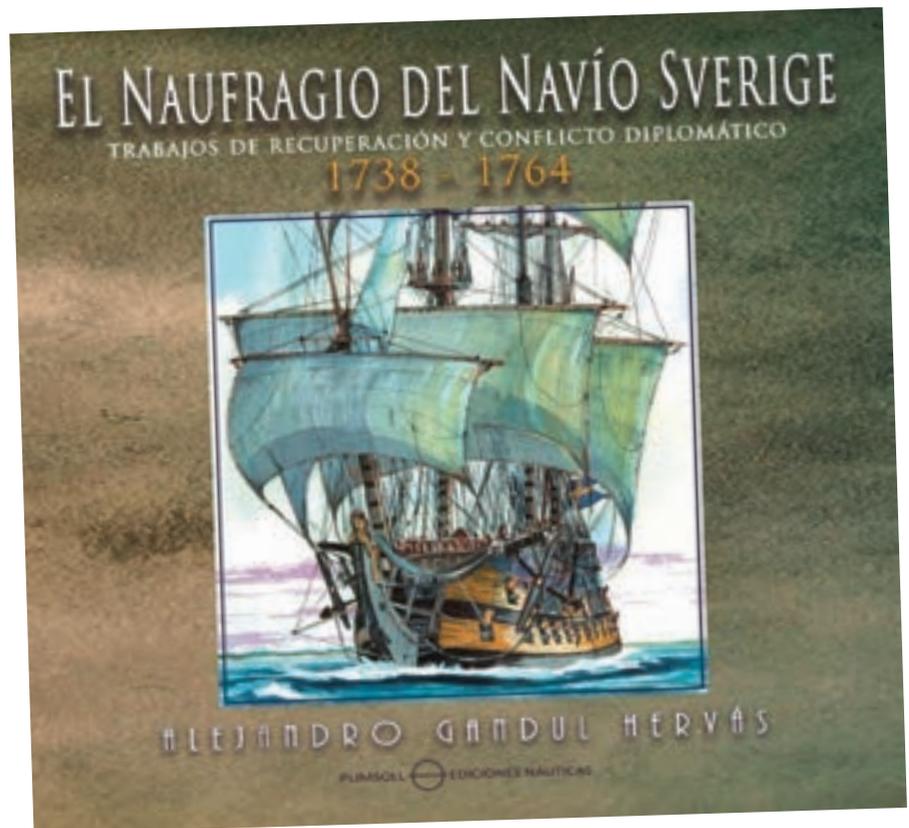
Editorial: Plimsoll Ediciones Náuticas

El buceador profesional Alejandro Gandul presenta en este libro el fruto de años de investigación sobre el naufragio del navío sueco Sverige ante las costas gaditanas que provocó un auténtico conflicto diplomático a mediados del siglo XVIII.

El 6 de diciembre de 1738 sucedió frente a Sancti Petri uno de los hechos más curiosos, relevantes y a la vez desapercibidos de la historia marítima española. El navío de línea Sverige perteneciente a la Armada Real Sueca había sido destinado a una misión secreta que fue truncada por un temporal.

Un naufragio siempre es algo extraordinario que trae consigo consecuencias. En el caso del Sverige una serie de factores encadenados derivaron en un conflicto de intereses económicos en torno a su recuperación. En esta historia se dan todos los ingredientes imprescindibles para tratar estos hechos con el máximo rigor y detalle atrayendo al lector desde sus primeras líneas.

La minuciosidad del texto, basado en años de trabajo documental, unida a la reconocida experiencia de Alejandro Gandul como submarinista profesional hacen de este libro una herramienta de gran valor para todos los entusiastas de relatos de naufragios y del buceo.



El propio autor aclara que nunca pretendió escribir una novela histórica o que su obra se catalogase como un ensayo de arqueología subacuática sino que refleja el resultado de años de investigación presentados de forma entretenida para evitar que el lector se enfrente a un cúmulo de datos.

Los restos del Sverige están acotados en una zona protegida e inventariada por la Junta de Andalucía.

El libro tiene un precio de 22 euros y puede adquirirse en librerías y a través de Internet.



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro

Director:

Raúl Gutiérrez

Redacción:

Ana Díaz, Patricia Romero y Ana Munguía

Fotos:

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

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2.

Tel. 881 90 98 00.

Alicante: Casa del Mar. Acceso 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/ Churruca, 2.

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4

(Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7.

Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n.

Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/ Fernando IV, 1.

Tel. 95 428 60 28.

Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19.

Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. 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.

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 700 67 17

Patricia Romero: 91 700 67 18

Ana Munguía: 94 231 95 08

revista.mar.ism@seg-social.es www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 857-19-001-7

NIPO Web: 857-19-002-2

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

Descárgate la revista en tu smartphone



6

GERMEN DEL ISM

La creación de la Caja Central de Crédito Marítimo, en 1919, supuso un primer paso para el reconocimiento social del trabajo de las gentes del mar y la primera piedra de lo que, años después, fuera el ISM.



Oceana

16

RESTRICCIONES DEL TIBURÓN

La CITES restringe el comercio de algunas especies de tiburón y raya, entre ellas, del marrajo dientuso.



A. Munguía

20

CORTA PERO RENTABLE

Concluye la costera del bonito en el Cantábrico con buenos resultados.

- 6 Centenario CCCM
- 10 La galerna de 1912 y la CCCM
- 16 CITES y el marrajo
- 20 Costera del bonito y la anchoa
- 26 Balance de los Acuerdos Pesqueros
- 28 Informe sobre el Puerto de Valencia
- 36 Publicada la "Guía de Especies"
- 38 Informe APROMAR
- 44 Rederas. Enfermedades profesionales
- 46 Enrole extracomunitarios
- 48 Certificación Excelencia DP Madrid
- 50 Récord de afiliación al REM
- 52 Miembros OIT conocen "Segumar"
- 54 Freno al fraude en la Seguridad Social
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.RevistaMar.es

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



De la Caja Central de Crédito Marítimo al ISM

100 años protegiendo a las gentes del mar



Una noche trágica, la del 12 al 13 de agosto de 1912, marcó un punto de inflexión en la protección de las gentes del mar. Una devastadora galerna terminó con la vida de alrededor de 150 arrantzales, la mayoría de entre 18 y 30 años. Un luctuoso suceso que puso de manifiesto, de la manera más cruda y terrible, la falta de un sistema de protección que amparase a los supervivientes y a sus familiares.

De esta lamentable situación surgieron las actuaciones para poner remedio al desamparo en el que se encontraban las gentes del mar. Los primeros pasos para remediarlo tienen como resultado la creación de “instituciones cooperativas” que no son otras que los pósitos de pescadores. Los primeros serían creados en 1917. Y para garantizar las operaciones de los pósitos se constituye, en octubre de 1919, la Caja Central de Crédito Marítimo (CCCM) que, en 1930, cambiaría su nombre por el de Instituto

Social de la Marina, mucho más acorde con la labor social que desarrollaba.

Y de entre todos los que impulsaron estos trascendentales cambios emerge la relevante figura de Alfredo Saralegui y Casellas, presente en todas las medidas que se fueron aprobando para el establecimiento de un sistema de protección y previsión social de las gentes del mar, y a la sazón, primer secretario general del ISM.

La transformación que, durante esa época, experimentan la protección social a los trabajadores del mar así como a su forma de organizarse, hasta llegar a lo que hoy son las Cofradías de Pescadores, es gigantesca. Lo que allí se empezó a construir ha llegado hasta nuestros días.

Para conmemorar estos cien años de la creación de la Caja Central de Crédito Marítimo, germen del ISM, publicamos en este y en el próximo número, sendas colaboraciones de la profesora doctora de Historia Económica, gran conocedora de la obra de Alfredo Saralegui, María Julia Bordonado Bermejo, y del asesor Jurídico de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Jacinto Insunza Dahlander. A través de ellos, y de unos apuntes sobre la figura de Alfredo Saralegui tratamos, además, de rendir ese merecido homenaje a aquellos personajes y hechos que cambiaron en buena parte la vida de las gentes del mar, así como comprender mejor la magnitud de esos cambios. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Movimiento de redención de la clase pescadora

No es posible entender el establecimiento de la protección social de los trabajadores del mar en nuestro país sin la figura de Alfredo Saralegui. Baluarte del reconocimiento de estos derechos, impulsó con vehemencia la Caja Central de Crédito Marítimo, cuyas bonanzas le llevaron a recorrer la geografía española buscando la adhesión del sector marítimo al proyecto. Aquí extraemos una muestra de cómo este gallego con pedigrí marino, exponía su proyecto, en este caso ante la Asamblea de Pesca Marítima Vasca, apelando a la integración de los *bravos arrantzales vascos*, al que calificaba como *el movimiento de redención de la clase pescadora*.

A pesar de que la Caja Central de Crédito Marítimo, puesta en marcha por el Ministerio de Marina, daba cobertura y alcanzaba a los obreros que intervienen en las industrias de transportes marítimos, fabricación, construcción, preparación de embarcaciones, cordelería, artes y demás útiles necesarios para la pesca, carnadas, fabricación de frío industrial para la conservación de aquella, transporte de la misma desde las estaciones y su recibo, preparación y subasta (...), Saralegui pone el acento en la protección de los pescadores, como los obreros que ocupan la peor situación de la sociedad: *cuya vida está llena de*

privaciones y peligros y rodeados de una infinidad de explotadores.

Con esta organización —*una obra de concordia*— tal y como él mismo la describe, se pretende suprimir las explotaciones a que se encuentran sujetos (los pescadores), elevando su nivel cultural, moral y material y, por lo tanto, el que ocupan en la sociedad. No solo un acto plausible de equidad y justicia sino que, además, al procurarles medios de conseguir legalmente sus anhelos, de mejora social.

Un objetivo, para el que consideraba imprescindible atajar el comportamiento *caciquil* que en aquel momento tienen los intermediarios —subastadores,



10



Montserrat Vidal-Barraquer

vendedores o barraqueros, remitente, consignatario, asentador y pescadero— y dar respuesta al vicio de la bebida profundamente arraigado entre la clase pescadora, lo que unido a su incultura tan extrema; el escaso jornal que ganan y a la imprevisión que rige

todos los actos de su vida, hacen del pescador una fácil presa para todas aquellas personas acostumbradas a vivir fácilmente a costa de su trabajo.

Con ello, Alfredo Saralegui describe en ese momento a la Caja Central de Crédito Marítimo como una institución cooperativa de crédito popular que persigue el fomento de las industrias pesqueras, y el progreso y mejora social de los obreros dedicados a ellas, y cuya labor fomentó el desarrollo de los Pósitos de Pescadores, persiguiendo la suspensión de los intermediarios, la adquisición de la propiedad de los medios de producción (...).

A pesar de que el Ministerio de Marina deja a los Pósitos que funcionen con completa autonomía, el recelo de los pescadores a que estas Institucio-



José Manuel López Amador

nes tuviesen corta vida y verse después expuestas a las represalias de sus explotadores; la duda de que no fueran realizadas todas las promesas que se les hacían y, en algunos casos, el temor de contraer compromisos con el Estado y hasta de que éste tratase de militarizarlos hizo que la constitución de los Pósitos no fuera una tarea fácil.

PRIMERAS LONJAS

La Caja Central de Crédito Marítimo (CCCM) inicia la extensión de la cultura general y profesional de los trabajadores del mar, aunque insiste Saralegui

que sus principales objetivos son la supresión de los intermediarios y la venta directa en los Pósitos que, con la constitución de las primeras lonjas, pudiera derivar en una mejora de los precios de venta del pescado y, en consecuencia, de ingresos de im-

portancia, que hasta aquel momento percibían tan solo los subastadores.

Para alcanzarlos, entre otras cosas, propone el establecimiento de una oficina central en Madrid, que recibirá la información sobre la producción pesquera y la demanda de los consumidores y ordenará la distribución que ha de darse a la pesca conforme a las necesidades, como uno de los principales instrumentos.

Una vocación cooperativista, que clasifica, por una parte, en lo que hace relación a la producción: facilitando, entre otras cosas, la adquisición de embarcaciones con préstamos concedidos por la Caja Central; y, por otra, en el consumo y todo aquello que hace referencia a las ayudas para la compra de artículos de carácter profesional. Así, se comienza a proyectar la orga-

nización de un almacén central y se fija como aspiración llegar a *producir todos los útiles y efectos que precisen esas cooperativas (obreros dedicados a la fabricación de redes, cabos y efectos navales)*.

Más trascendente para el colectivo resulta el auxilio que, en caso de enfermedad, vejez o desgracia, comienza a proporcionar la CCCM. De hecho, estimula la concesión de subvenciones en metálico para los socios de los pósitos en caso de enfermedad, asistencia facultativa y farmacéutica gratuita, auxilio a las familias de los fallecidos, así como el seguro de ahogamiento, hasta ese momento inexistente, partiendo de una contribución que cada uno de los socios debía hacer para el ahogado.

CASAS DEL MAR

En esta intervención, como ya hemos señalado, Saralegui identifica el *vicio del alcohol* como una gran lacra entre los pescadores con el que *tratan de distraerse y olvidar su rudo trabajo* y con el objetivo de combatirlo se constituyen, con la subvención de la CCCM, lo que hoy se conocen como “Casas del Mar”, que bajo el nombre de “Casa del pescador” y “Casa del marino”, *llevan a cabo la acción moral y educativa del pescador*. En un primer momento *habrá que suministrarlos alcohol para no ahuyentarles con un cambio brusco de sus actuales costumbres*, apunta un paternalista Saralegui. Espacios donde también *se empiezan a constituir las primeras bolsas de trabajo para el embarque, y se habilitan los primeros dormitorios para los forasteros a precios económicos*.

El Crédito popular que proporcionaba la Caja supuso también grandes beneficios para el colectivo, facilitando la compra y construcción de edificios sociales, lonjas de subasta de pesca,

Sus principales objetivos eran suprimir la intermediaria y lograr la venta directa en los pósitos

adquisición de embarcaciones, motores, efectos y útiles de pesca, etc. Una iniciativa que aumentó su extensión y eficacia con la creación de Cajas Regionales de Crédito, que actuaban de intermediarias entre la CCCM y los Pósitos y que servían para *facilitar y auxiliar la transformación del material pesquero utilizado hasta ahora*.

Además, a través del pago de primas *muy módicas*, la CCCM se afanó en crear la Asociación Nacional de Seguro Mutuo, con la que poder dar respuesta a posibles perjuicios derivados de pérdidas o averías graves de embarcaciones (especialmente las más modestas).

Tal y como relata Alfredo Saralegui, la tragedia acaecida en 1912, cuando era Ayudante de Marina de Lequeitio *fue la que me señaló el camino a seguir, la que afirmó mi vocación ya sentida de luchar por el mejoramiento de la clase pescadora*, concluye en su discurso este pionero de la protección social de los trabajadores del mar y primer director de este Instituto. ■

A. MUNGUÍA

Con agradecimiento a Aingeru Astui Zarraga, director del Arrantzaleen Museoa, Museo de Bermeo, Bizkaia.



La Galerna de 1912

La tragedia de los arrantzales, origen de la Caja Central de Crédito Marítimo

La Galerna de 1912 tuvo unas consecuencias tan trágicas, tanto en el litoral vizcaíno como en el guipuzcoano, que fue el detonante de la urgente necesidad de establecer un sistema de Protección y Previsión social de la gente de Mar. La profesora de Historia Económica María-Julia Bordonado Bermejo centra su artículo en las circunstancias que rodearon este proceso, desde su origen hasta la creación de la Caja Central de Crédito Marítimo (CCCM) que poco más tarde, en 1930, cambió su nombre por el de Instituto Social de la Marina.

A principios del siglo pasado, el sector pesquero se encontraba iniciando un proceso de industrialización. Un proceso que consistió en la paulatina sustitución de la utilización tradicional del remo y de la vela en la pesca marítima por el empleo de barcas propulsadas por vapor. Concretamente en el Cantábrico

había dos tipos de embarcaciones de pesca: por un lado, se encontraban las barcas tradicionales a vela y remo que eran utilizadas en la pesca del bonito y del atún y, por otro, las de motor, con formas más modernas de faenar en la mar. Eran llamadas lanchas boniteras y vaporcitos, respectivamente. Ambos tipos de embarcaciones colaboraban en



Vista panorámica del puerto de Bermeo, en el que se ven las lanchas pesqueras con las banderas enlutadas

la pesca de manera que los vaporcitos, al ser más rápidos, recogían el pescado de las lanchas tradicionales y llevaban el pescado, velozmente, a los puertos.

Para entender las razones de la tragedia, hay que tener en cuenta que en agosto de 1912 los pescadores atuneros vascos se encontraban en una situación económica complicada. Las razones fueron: la inestabilidad del tiempo, que supuso que muchos días no pudiesen hacerse a la mar, y la escasez de capturas cuando podían hacerlo. Por este motivo intentaban recuperar los días perdidos haciéndose a la mar. Parece ser que la galerna surgió repentinamente en la tarde del día 12 de agosto, sorprendiendo con su rapidez y crudeza a los arrantzales. Desde los puertos se enarbolaron las banderas de peligro para que la flota regresase. Así lo hicieron los vaporcitos, pero no las lanchas tradicionales. Quizá decidieron arriesgarse para tener la oportunidad de traer pesca, pensando en sus familias, en su futuro. No hay que olvidarse de la valentía y bravura de la gente de mar, y que, precisamente ese día, estaban encontrando pesca en abundancia por lo que decidieron continuar faenando.

El fenómeno atmosférico de la galerna es de sobra conocido, consiste en un viento muy fuerte y racheado que aparece súbitamente después de un tiempo caluroso y apacible. Los marinos lo conocían, y sabían de su peligrosidad, pero esta galerna les pilló de improviso. No era una galerna normal. Hoy en día ha sido calificada como de galerna seguida de una ciclogénesis explosiva.

NOCHE TRÁGICA

La noche del 12 al 13 fue dantesca, espantosa. Las mujeres, ante la terrible tormenta, empezaron a dar las voces de alarma. Gritos, lloros, un vocerío que helaba la sangre. Sus maridos, padres, hijos estaban en la mar y no regresaban. Pronto todo Bermeo se concentraba en su puerto mirando al mar. Los telegramas empezaron a



Los titulares de prensa, al día siguiente de la Galerna, decían: “Bermeo ha perdido su juventud”. La mayoría de los arrantzales desaparecidos tenían entre 18 y 30 años

cruzarse con diversas localidades del litoral cantábrico. Inicialmente estaba la esperanza de que los arrantzales se hubiesen refugiado en algún otro lugar. Algunas lanchas consiguieron llegar al puerto de Bermeo y los tripulantes daban espantosas informaciones sobre sus compañeros. Los periódicos empezaron a dar noticias desalentadoras. Los titulares decían concretamente: “Bermeo ha perdido su juventud”. La mayoría de los arrantzales desaparecidos se encontraban entre la franja de edad de 18 a 30 años. Un auténtico drama. Drama unido al de las cuarenta mujeres que iban a contraer matrimonio en fechas próximas cuyos novios desaparecieron en el mar. Madres, viudas, huérfanos de los marinos que se quedaban en la más absoluta miseria y sin sus seres queridos. De entre las grandes virtudes de los “lobos de mar” se encuentra el estoicismo en los peligros y adversidades.



Es sabido que no existía un sistema de previsión social que amparase a los supervivientes y familiares en esta tragedia. El sistema de socorro provino de donaciones públicas y privadas, siendo la sociedad de la época un ejemplo de solidaridad ante el desamparo de las viudas y huérfanos de los arrantzales. Se celebraron unos solemnes funerales con la presencia de SM D. Alfonso XIII, el cual contribuyó al socorro con 4.000 pesetas. Además, se organizaron actividades de beneficencia como corridas de toros, tómbolas, festivales de juego de pelota y representaciones teatrales, según los datos se recaudaron 46.650,28 pesetas. Todas estas iniciativas fueron muy bien organizadas y recibidas por los familiares, pero, evidentemente, eran un parche. Se evidenciaba la necesidad de establecer un sistema de protección y previsión social, basado en la obsesión por la solvencia económica de dicho sistema público.

En 1915, Alfredo de Saralegui redactó el proyecto de Pósito de Pescadores. El Reglamento se publicó en el Boletín de Pesca del Instituto Español de Oceanografía

Ahí aparece la figura de Alfredo de Saralegui y Casellas, de gran relevancia, porque es el nexo de unión entre la tragedia descrita y el establecimiento de soluciones prácticas y reales para conseguir el desarrollo económico y social de los “obreros del mar”, en terminología de la época, y de sus familias.

LA FIGURA DE SARALEGUI

Pero, ¿quién fue Saralegui? Fue un marino de guerra, sociólogo y publicista nacido en Ferrol el día 6 de enero de 1883. Pertenecía a una muy ilustre familia de marinos y su padre fue Carlos de Saralegui y Medina, Intendente general de la Armada. Desde muy joven sintió una gran preocupación por los problemas sociales. Un buen ejemplo de ello es que en 1896 fundó una asociación de ayuda a personas en situación de pobreza y enfermedad llamada “La Caridad” en su ciudad natal. En 1898 ingresó como aspirante en la Fragata Asturias, Escuela Naval Flotante. En 1912 estaba encargado de las Ayudantías de Bermeo y Lequeitio, incluidas organizativamente en la Comandancia de Marina. Desde este destino tuvo ocasión de vivir de cerca la tragedia y surgió todo lo mejor que había en él.

Las mejores características de su personalidad: su preocupación por el cambio de las condiciones de vida de los trabajadores del mar. Por ello escribió, bajo diversos pseudónimos, como “Leguaruse”, “Ese” y “Capitán Aguilera”, en los periódicos de la época. Hay constancia de artículos en “El Noticiero Bilbaíno”, “El Pueblo Vasco” y en “La Gaceta del Norte”. Con ello realizó una campaña de prensa para promover una Asociación Protectora del Pescador. Es muy destacable este dato, un marino de guerra en activo, destinado, como se ha comentado, escribiendo con pseudónimos para difundir las ideas de protección social en el ámbito del mar. De ahí la calificación que se le ha dado de publicista.



Expectación entre la población de Bermeo ante la llegada de Alfonso XIII

Y lo consiguió... En 1915 redactó el Proyecto de Pósito de Pescadores y, dos años después, fue nombrado director general de Navegación y Pesca. Éste Reglamento fue publicado en el "Boletín de Pesca" del Instituto Español de Oceanografía. Consiguió crear la Asociación Protectora de Pescadores de Vizcaya de manera que los pósitos tuviesen secciones de socorro mutuo entre los pescadores, asistencia sanitaria y farmacéutica, educación y formación para erradicar el analfabetismo, subsidios por defunción y accidente así como organizar cooperativas de producción y de consumo. Pueden ser definidas como, "Asociaciones cooperativas de obreros marítimos que intentaban la suspensión de intermediarios, la adquisición de la propiedad de los medios de producción y la realización de las demás funciones vinculadas con la explotación de los productos del mar".

El esfuerzo, la firmeza, el tesón por esta transmisión de ideas se materializó, también, en las conferencias que impartió en los Pósitos y Asociaciones de pescadores de todo el litoral peninsular. Sí tuviésemos que definir a Saralegui con una frase, esta sería: *"La tenacidad vence a la fortaleza, y es que la tenacidad es ya el mayor símbolo de fortaleza"*.

El Saralegui publicista consiguió el apoyo de las más importantes personalidades de la época que estaban uniendo esfuerzos en la Reforma Social hacia un sistema de protección y previsión social que incluyese a toda la sociedad. Citamos, y nos dejamos muchos nombres en el tintero, por ejemplo a Luis de Marichalar y Monreal, Vizconde de Eza, político, jurista, economista y sociólogo, defensor de un cooperativismo agrario modelo de uno marítimo; a Gumersindo de Azcárate y Menéndez, jurista sociólogo e historiador y presidente del Instituto de Reformas Sociales, que apoyó a Saralegui en la creación de las instituciones mencionadas; y al general José Marvía y Máyer, ingeniero militar y sociólogo, además de presidente del Instituto Nacional de Previsión, con la obsesión por la solvencia económica de pensiones públicas como lema y la preocupación por la seguridad e higiene laboral. Finalmente, citar a los ministros de Marina de la época, destacando entre ellos al almirante Augusto de Miranda y Godoy, al capitán general de la Armada José María Chacón y Pery, y al contral-



Casa de una familia de pescadores en Bermeo. Tres de sus miembros murieron en la galerna

mirante Manuel de Flórez y Carrió. Sin olvidarnos, por supuesto, de Eduardo Dato e Iradier y su preocupación por la cuestión social.

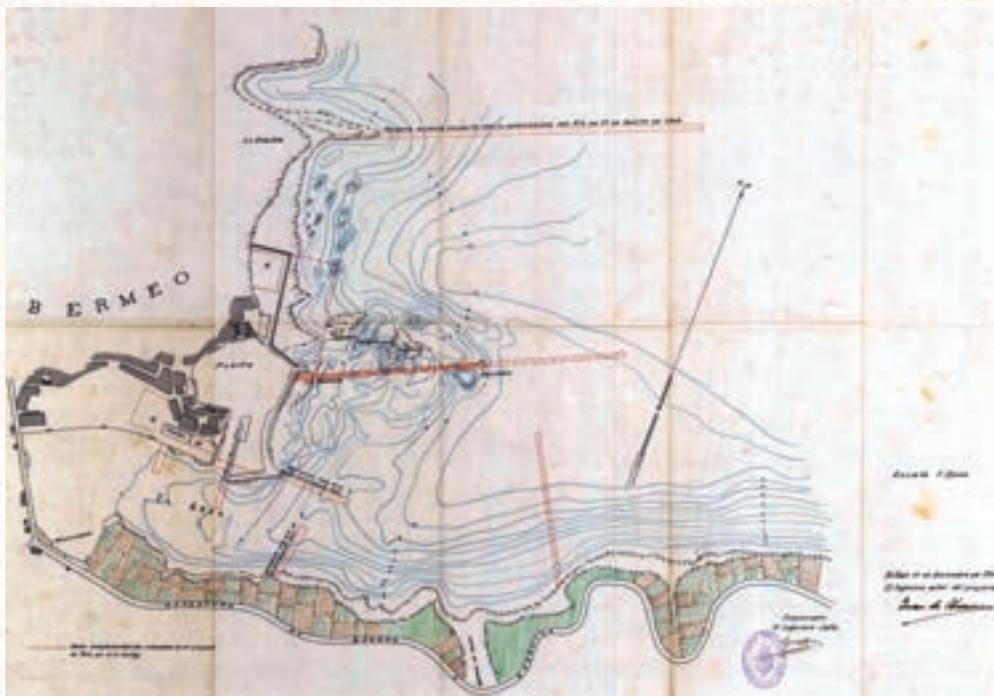
Con todos estos apoyos, se fundó por Real Decreto de 10 de octubre de 1919, siendo ministro de Marina el almirante Miranda y Godoy y bajo su dependencia, la Caja Central de Crédito Marítimo. La Caja puede ser definida como una Institución cooperativa de crédito popular que buscaba fomentar las industrias pesqueras y el progreso económico y social de los obreros dedicados a ellas, a las derivadas y a todas las de carácter marítimo.

DESARROLLO DE LOS PÓSITOS

Con la finalidad de conseguir sus objetivos, la CCCM buscó el desarrollo de los Pósitos de Pescadores. Realmente la Caja era el vínculo entre el Estado y los Pósitos. Estos podían definirse de la manera siguiente: "Asociaciones cooperativas de esa clase de obreros Marítimos que, persiguiendo la supresión de los intermediarios, la adquisición de la propiedad de los medios de producción y la realización de las demás funciones relacionadas con la explotación de las industrias que nos ocupan, dedican las ganancias líquidas que así obtengan a fines de previsión social y a beneficiar al consumidor, abaratando los productos de la pesca".

Entre las funciones, a instancias de la CCCM, podemos destacar las siguientes:

1. La organización de la venta, transporte, manipulación y exportación, en su caso, de la pesca.
2. La adquisición de embarcaciones, artes de pesca y de medios de producción necesarios para la



Proyecto de 1914 para la construcción de un rompeolas en el puerto de Bermeo

producción en el mar.

3. Las ayudas y créditos con intereses bajos que pudieran ser asumidos por los pescadores.
4. Las campañas de alfabetización para los obreros marítimos y sus familias.
5. La difusión de las ideas de seguridad e higiene laboral para los trabajadores del mar.
6. El desarrollo de un sistema de previsión social, seguros, ayudas ante situaciones de muerte, enfermedad y accidentes laborales.

Como puede observarse, los objetivos eran muy ambiciosos y destinados, claramente, al desarrollo económico y social de los trabajadores del mar y de sus familias. No sólo incluían a los pescadores, también a los obreros de transportes marítimos, fabricación de embarcaciones, cordelería, fabricaciones de artes y útiles de pesca, frío industrial, etc. Anteriormente se ha comentado que la CCCM era el nexo de unión entre el mundo del mar y el Estado, y que fue fundada por Real Decreto de 10 de octubre de 1919, y que empezó a funcionar siendo ministro de Marina el contralmirante

te Manuel de Flórez y Carrió. Sus funciones eran, principalmente, fomentar el asociacionismo cooperativo y que se produjese una Federación de Asociaciones para defensa de los trabajadores del mar e industrias vinculadas a él. En segundo lugar, la venta directa del pescado para evitar a los intermediarios. Una labor educativa para los marineros y sus familias porque aparte del elevado nivel de analfabetismo, había enfermedades como tuberculosis y alcoholismo.

DE CCCM A ISM

Para disminuir el alcoholismo se organizaron las “Casas del Pescador y las Casas del Marino” por parte de los pósitos y a instancias de la Caja. Hay que incluir los objetivos de propaganda y difusión de todas estas ideas. También los créditos para la adquisición de material, embarcaciones, etc., denominado Crédito Popular Marítimo. El establecimiento de seguros marítimos a través de las Comandancias y Ayudantías de Marina. El establecimiento de un sistema de protección y previsión social, incluyendo un seguro de ahogamiento que fue organizado por los pósitos a propuesta de la CCCM.

Once años más tarde, el Real Decreto de 26 de febrero de 1930 cambió



Alfonso XIII, escuchando las explicaciones del presidente de la Diputación de Vizcaya

Once años después de la creación de la Caja Central de Crédito Marítimo, en 1930, cambió su nombre por el de Instituto Social de la Marina

la denominación de la Caja Central por “Instituto Social de la Marina”, nombre que se ajusta perfectamente a los objetivos desarrollados de protección y previsión social marítima, y estableció la dependencia de la Caja del Ministerio de Trabajo, siendo ministro Pedro Sangro y Ros de Olano, marqués de Guad-el-Jelú.

Como conclusiones se puede decir que la tragedia de la Galerna de 1912 fue el origen de la protección y previsión social del mar en nuestro país. Entre otras personalidades hay que destacar a Alfredo de Saralegui y Casellas, que tuvo la capacidad de crear opinión pública a favor de estas iniciativas de mejora económica y social para los trabajadores del mar y empresas afines. Que estas aportaciones contribuyeron a la paz social entre trabajadores y empresarios del mar al crearse la CCCM desde el Ministerio de Marina como un nexo de unión entre ambos factores. La Caja fomentó el desarrollo de la industria pesquera y el progreso económico y social de los trabajadores dedicados a las empresas pesqueras, centrándose en tres aspectos: la previsión, la cooperación y la cultura de la industria pesquera. ■



El contraamaestre del puerto de Ondárroa, Florentino Urquiaga, con algunos de los marineros que salieron con él la noche del 13 de agosto de 1912 para intentar rescatar a los naufragos

MARÍA-JULIA BORDONADO BERMEJO
Prof. Contratada Dra. de Historia Económica
Real Sociedad Geográfica

Frente a la explotación comercial

CITES incrementa la PROTECCIÓN del MARRAJO

El mes de agosto finalizaba con la aprobación, en el plenario del Convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre (CITES), de una restricción en el comercio de varias especies amenazadas de tiburón y raya, entre las que figura una de enorme interés para la flota española: el marrajo dientuso. Así, pues, se cumplieron los peores augurios manifestados por el sector pesquero, al tiempo que se celebraba por distintos organismos el paso dado para la protección de estas especies. La decisión se obtuvo tras un apoyo récord a esta propuesta defendida por México y que contó con la Unión Europea como co-proponente, junto a Gabón y Costa Rica.



Oceana

Tras su aprobación con más del 70% de los votos —102 a favor, cuarenta en contra y cinco abstenciones— la petición de México (apoyada por más de cincuenta miembros de los 183 que forman parte de este organismo, una cifra récord) de incluir al marrajo en el Apéndice II de CITES, dicha decisión fue ratificada en el pleno celebrado el pasado 28 de agosto, poniendo fin a la reunión que este organismo venía celebrando en Ginebra desde el día 17. La decisión, no por esperada ha resultado menos impactante para el sector pesquero español cuya flota palangrera de superficie se sitúa a la cabeza mundial de capturas de esta especie (y es la tercera en importancia, por volumen de capturas, de la gallega). Tan sólo en el pasado año, declaró la pesca de unas tres mil toneladas de esta especie valoradas en diez millones de euros.

Los tiburones y rayas, que finalmente fueron incluidos en el Apéndice II por vez primera —ya que hasta ahora los tiburones no gozaban de ningún tipo de protección dentro de este organis-



IEO

mo—, tendrán una mayor restricción para su comercio, al incrementarse su regulación. Ambas especies constituyen dos de las familias más amenazadas del planeta. En el caso concreto del marrajo, el tiburón más veloz, superando las 80 millas (unos 128 kilómetros por hora), es perseguido tanto por su carne (más comestible que la de otros congéneres) y sus aletas (muy valoradas en la cultura culinaria asiática, especialmente en China), lo que le convierte en uno de los tiburones más valiosos desde el punto de vista comercial, situación que le está llevando a su progresiva desaparición.

Estar incluida en el Apéndice II significa que sólo se puede comerciar con la especie en cuestión si se demuestra que su captura no supone una amenaza para la supervivencia de la especie, exigiéndose un permiso de exportación o un certificado de reexportación. Este paso es visto como una posibilidad de impedir el colapso de las poblaciones de marrajos.

En general, como adujeron los defensores de esta medida, hay una enorme pesquería de tiburones por todo el mundo, superándose los cien millones de ejemplares cada año. Y es que, al tratarse de una especie que vive en alta mar, fundamentalmente, se hallan fuera de la jurisdicción de un país concreto. Este escenario posibilita una pesquería por todo el mundo para capturar tantos tiburones como sea posible, sin apenas controles en muchos océanos del planeta.

Una situación agravada, como ya se apuntó en otras ocasiones, por encon-

trarse en la cúspide de la cadena trófica, sólo superado por las orcas. Al ser un gran depredador, su estrategia de reproducción le lleva a tener poca descendencia, por lo que una pesquería de este tipo causa un mayor impacto en menos tiempo. En el caso concreto del marrajo dientuso, una especie ovovivípara, suele tener camadas de entre cuatro y ocho fetos. Los nuevos ejemplares no alcanzan la madurez sexual hasta que no tienen cerca de los dos metros, los machos, y superar los dos metros y medio las hembras.

DISPARIDAD DE CRITERIOS

Precisamente, la valoración que se hace sobre la situación del marrajo dientuso fue uno de los caballos de batalla mantenidos durante los debates entre sector pesquero y los defensores de esta inclusión en el Apéndice II. Desde Europêche y Cepesca se recuerda que hasta el informe del Panel de Expertos de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) afirma que no se encuentra en peligro de extinción. Un informe, tal y como añade Europêche, con el que coincide incluso la propia secretaria de CITES, al señalar que su población no está por debajo del 30% necesario para su inclusión en el mencionado Apéndice, en el que figuran especies que, sin estar necesariamente amenazadas de extinción pueden llegar a estarlo si no se establece el debido control en su comercio.

Y, precisamente, el incremento de su control comercial conforma otra de las quejas de la patronal pesquera, ya que implicará un aumento de la burocracia, con la consiguiente ralentización de las operaciones y una elevación de los costes. Un control comercial, como critican desde Cepesca, que va a regular la pesquería del marrajo y no precisamente los organismos que deberían

La propuesta de México para la inclusión del marrajo dientuso en el Apéndice II de CITES, con la UE como co-proponente, se aprobó con el 70% de los votos

de hacerlo, lo que sienta un peligroso precedente.

Disparidad notoria, como se apuntaba anteriormente, en cuanto a la valoración de la situación de esta especie, ya que la propuesta de México partía, precisamente, de situar al marrajo al borde del colapso. La moción contaba de inicio con más de 25 apoyos (aunque a la hora de ser presentada dobló su número), entre los que figuraba la propia Unión Europea, como ya se señaló, lo que indignó a la patronal pesquera.

Otro organismo con gran reputación, como es la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), que se centra en determinar el estado de conservación de las especies, declaró a comienzos de año al marrajo dientuso en peligro de extinción a nivel internacional, y a su homónimo de aleta corta, en peligro crítico de extinción en el Mediterráneo. Y ello debido a su alto nivel de agotamiento y a su muy bajo índice de reproducción.

ICCAT REDUCE LAS CAPTURAS

Desde la UICN se apunta a un descenso de entre el 50% y el 79% de su población en sólo tres generaciones (es decir, unos 75 años). Este fuerte descenso afecta, especialmente, a los ejemplares jóvenes debido a la sobrepesca, lo que implica una reducción del rendimiento reproductivo en el futuro, así como la muerte natural de las hembras maduras durante las tres últimas décadas.

Con las cifras manejadas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), se viene a afirmar que aunque se detuviera su pesca de inmediato, la población en el Atlántico norte seguiría descendiendo durante los próximos quince años.

De hecho, y con los datos que baraja la ICCAT, a fin de impedir una mortalidad por encima del Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) en esa zona del Atlántico, se establecieron una serie de recomendaciones y medidas de gestión



Oceana

Disparidad de criterios: mientras el Panel de Expertos de la FAO y la secretaría de CITES no ven al marrajo en peligro, la UICN y la propia ICCAT no opinan lo mismo

para garantizar su conservación que fueron aprobadas en 2017. Medidas que implicaron, en el pasado año, una reducción de sus capturas en 1.120 toneladas.

Una más que importante reducción si se tiene en cuenta que en 2010, como recordaba la organización Oceana, los miembros de la ICCAT reconocían unas capturas de alrededor de 6,5 toneladas, lo que vienen a representar unos 103.000 marrajos. Esa importante reducción en las capturas que mantiene este organismo viene a confirmar que la situación de esta especie sí es, al menos, algo más que preocupante. Desde el 30 de septiembre y hasta el 4 de octubre se estudiará, por parte del Comité Científico de la ICCAT, el dictamen de los expertos sobre la situación del marrajo dientuso, con lo que se conocerá más sobre la situación actual de esta especie.

EL PAPEL DE LAS OROP

Desde Cepesca se insiste en que las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) son las responsables de regular la pesquería, y que tanto las capturas, ya sean las dirigidas al marrajo dientuso como a la tintorera, se realizan según sus recomendaciones. Insisten, como vienen haciéndolo desde



hace tiempo, en que las OROP exijan a las flotas asiáticas, que “vienen campando a sus anchas”, el mismo nivel de cumplimiento que el que tiene la flota comunitaria de palangre de superficie.

Nadie parece poner en duda que esa responsabilidad de regular la pesquería recae sobre las Organizaciones Regionales de Pesca, lo que ya no parece tan claro es su capacidad real para ello. Así, desde el Instituto Internacional para el Desarrollo Sostenible se señala, además de que la “evidencia científica disponible” hace necesario una urgente regulación de esta pesquería, el que las medidas voluntarias de uso sostenible incluidas en las OROP son totalmente ineficaces.

En breve, como se comentaba anteriormente, tendremos más información sobre la situación de esta especie, a través del estudio que se analizará en la reunión del Comité Científico de la ICCAT. De momento, y si no hay un periodo de gracia adicional para la puesta en marcha de estas medidas aprobadas en el pasado Plenario de CITES, entrarán en vigor en 90 días. Es decir, este mismo año. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

ESCOLAPORT | INSTITUTO TECNOLÓGICO DE BARCELONA

- FORMACIÓN BÁSICA EN SEGURIDAD
- OPERADOR RESTRINGIDO / GENERAL / SMSM
- FORMACIÓN SANITARIA ESPECIALIZADA INICIAL
- AVANZADO CONTRA INCENDIOS
- FORMACIÓN BÁSICA EN PROTECCIÓN MARÍTIMA
- BUQUES DE PASAJE
- BOTES DE RESCATE RÁPIDOS / NO RÁPIDOS
- PATRÓN PORTUARIO
- MARINERO DE PUENTE
- PFER

ACTUALIZACIÓN STCW	CURSOS STCW	
FORMACIÓN BÁSICA 8 de octubre	FORMACIÓN BÁSICA 14 de octubre	BUQUES DE PASAJE 1 de octubre
BOTES NO RÁPIDOS 25 de octubre	FORMACIÓN SANITARIA INICIAL 7 de octubre	AVANZADO CONTRA INCENDIOS 8 de octubre
AVANZADO CONTRA INCENDIOS 13 de octubre	BOTES DE RESCATE RÁPIDOS 29 de octubre	BOTES DE RESCATE NO RÁPIDOS 25 de septiembre
BUQUES DE PASAJE 6 de octubre	OPERADOR RESTRINGIDO 4 de noviembre	MARINERO DE PUENTE 25 de noviembre

932 21 03 80 | www.escolaport.barcelona

Costeras del bonito y la anchoa

BREVES pero ABUNDANTES



Ismael Pérez Herrería

El desarrollo de las campañas estacionales, tanto del bonito como de la anchoa/ bocarte, ya no es lo que era. Su duración, aunque no por ello su rentabilidad, es considerablemente inferior a las de hace unos años. No obstante, al cierre de ambas costeras, la satisfacción —aunque con alguna reserva— fue generalizada: la abundancia de cardumen así como su cercanía a la costa han contribuido a cubrir las expectativas de una flota que, en gran parte, depende del éxito o fracaso de estas campañas.

Yes que, el consumo de combustible es un factor a tener muy en cuenta a la hora de calificar una campaña: su precio no es precisamente bajo y la cercanía de la pesca condiciona los beneficios. Poder faenar cerca de casa, además de las ventajas evidentes para compatibilizar la actividad con la vida familiar, ha hecho que la costera del bonito de 2019 —que se cerró oficialmente el 27 de agosto a las 00.00 horas— haya sido, aunque corta, una buena temporada de pesca del atún blanco del norte o *thunus alalunga* —su nombre científico—.

Pero el optimismo que reinaba en los puertos tradicionalmente implicados en la descarga de bonito este año, no quita que también, desde prácticamente todas las Cofradías del norte peninsular, se insista en que las 16.620 toneladas de TAC (Total Admisible de Capturas), asignadas este año para la flota pesquera de bajura que faena bajo pabellón español (en total 597 barcos), son pocas. Prueba de la buena salud del stock, tal y como apuntan desde los Pósitos, es que ya este año, basándose en los estudios científicos elaborados al respecto, se pudo incrementar en un 10% la cuota prevista de capturas, y así creen que puede seguir siendo. De hecho, las propias Cofradías han sugerido que, en la próxima reunión de la ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico), que se celebra el próximo mes de noviembre, sería conveniente que la delegación española pidiera un incremento de mil toneladas en la cuota que se repartirá nuestra flota en 2020.

Las restricciones a la captura del atún blanco o bonito del norte comenzaron en 2013, cuando se fijó una regla de control de capturas y un TAC constante anual para 2018, 2019 y 2020. Para aplicarlas, la ICCAT utiliza unos valores estimados a partir de cada evaluación de stock, partiendo

del análisis del estado de la biomasa y de la calidad por pesca en rendimiento máximo sostenible.

SUBE EN ASTURIAS

Con todo y con ello, como ya hemos comentado, la de 2019 ha sido una buena costera en términos generales. En concreto, la flota asturiana mejoró resultados, respecto al año pasado, tanto en capturas —913 toneladas— como en el valor que obtuvo de las mismas —3,5 millones de euros—. Del mismo modo, en las diez semanas que duró la costera del bonito —cinco días más que el año pasado—, las ventas realizadas por todas las flotas en las lonjas del Principado fueron superiores a 2018: cerca de 2.300 toneladas descargadas, con un volumen de negocio superior a los 9 millones de euros. Concretamente, el año pasado,



A. Munguía

las lonjas asturianas subastaron 1.710 toneladas de bonito, que supusieron una facturación de cerca de 6,9 millones de euros. “Se cumplió el objetivo, capturamos más kilos” aseguraba, en el momento del cierre de la costera, el presidente de las cofradías de pescadores de Asturias, Dimas García, quien, al cierre de esta Revista, se jubila, después de 17 años al frente de la Federación de Cofradías de pesca de aquella Comunidad.

LEVE BAJADA

En el caso de Cantabria, durante la campaña estival del bonito de este año se han desembarcado 3.096 toneladas de este túnido, un 18,3% de la cuota asignada para todo el país. La cifra de desembarcos es ligeramente inferior a la alcanzada el año pasado —unas 250 toneladas menos— como fue menor el precio de cotización en lonja: 3,50 euros el kilo frente a los 3,53 de la campaña de 2018. Aún con todo, al hacer balance de la costera de este año, los pescadores cántabros se mostraban satisfechos, ya que se trata de la segunda mejor

costera —después de la del año pasado— registrada desde 2008. Tal y como afirmaba el presidente de la Federación de Cofradías de Cantabria, Miguel Fernández, “hubo algo menos de pesca que en 2018, sí, pero firmaría para que el año que viene la costera fuese igual para la flota cántabra”.

PIDEN CAMBIOS

También los arrantzales vascos, en cuyos puertos se descargó durante la costera del bonito de este año 7,6 millones de kilos, un poco menos que la temporada pasada —8,2 millones— con un precio medio de 3,50 euros el kilo, piden cambios en la gestión de esta pesquería. Además del incremento de la TAC de cara a 2020, las cofradías vascas quieren que se modifique el criterio de reparto de la cuota conjunta de capturas: es decir, que esta se fije por Comunidades Autónomas, como se ha hecho ya con el verdel o la merluza. “Son varias las flotas que pescan esta especie y cuando Canarias eleva sus capturas salimos perjudicados todos.... También existen flotas que inician antes que no-



Ismael Pérez Herrería



A. Munguía



J. Pacheco

sotros la pesca”, se quejaba Eugenio Elduayen, presidente de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa.

Otra de sus demandas, que en este caso comparten también otros pósitos implicados en la costera, es la necesidad de cerrar un listado de barcos que pueden participar en la campaña. “No puede haber barra libre”, decía Aurelio Bilbao, secretario de la Cofradía de Bizkaia, y algo parecido Miguel Fernández de Cantabria, “la actividad de los pescadores deportivos hace daño a la flota”.

BURELA BONITERA

Por su parte, en el total de lonjas gallegas se vendieron algo más de 2.000 toneladas de bonito del norte o atún blanco, lo que supuso una facturación de 7,6 millones de euros. Buenos datos para las rulas gallegas que subastaron 363 toneladas más que en la campaña pasada y, por tanto, facturaron casi un millón de euros más que en 2018, cuyo valor ascendió a 6,8 millones. Por lonjas, la que más descargas registró fue la de Burela, con unas 1.200 toneladas; seguida de A Coruña, con más de 508 toneladas.

Si clasificáramos los puertos más “boniteros” del Cantábrico este año,

Las cofradías del norte quieren que se aumente en 1.000 toneladas la cuota del año que viene

se situaría en primer lugar el puerto de Getaria, con 3.500 toneladas; Hondarribia, con 2.100; Burela, con 1.200 y Santoña, con 1.100 toneladas descargadas en las diez semanas que duró la costera.

ENGRAULIS ENCRASICOLUS AL ALZA

El stock de la denominada anchoa, bocarte o boquerón —dependiendo del punto costero en el que estemos— sigue creciendo año tras año, y así parece que va a continuar, tal y como apuntan los resultados de la campaña Bioman, que analiza el estado de la biomasa de esta especie en el Golfo de Bizkaia. Así, las 190.000 toneladas estimadas constituyen el segundo registro más importante de la serie histórica iniciada en 1987, cifra muy por encima de las 21.000 toneladas, consideradas el valor mínimo recomendable para garantizar la sostenibilidad de la especie. (más información en página 59).

De hecho, la costera de este pelágico ha vuelto a alcanzar dígitos históricos de descarga en los puertos cantábricos españoles. Cuando el pasado 4 de junio la Secretaria General de Pesca decretó el cierre de la pesquería —que había empezado el 1 de marzo—, al haberse alcanzado ya la cuota asigna-



Ismael Pérez Herrería

da para el primer semestre, se habían capturado 21.000 toneladas: una cifra similar a la de la campaña del pasado año, en la que también se capturó toda la cuota. Para todo 2019, la flota de bajura del Cantábrico cuenta con una cuota total de 29.700 toneladas de anchoa/bocarte/boquerón, con lo que ya se ha capturado casi el 80% de la misma.

A pesar de que las lonjas del País Vasco fueron las que más buques despacharon: 13.182 toneladas, este importante monto supone un descenso de cerca de dos millones de toneladas, respecto a la campaña pasada, y también del precio medio del kilo en lonja (1,29 euros el kilo). El puerto de Ondarroa fue el que más kilos de este pelágico subastó (7,2 millones de kilos), a un precio medio en primera venta de 1,26 euros el kilo; seguido del puerto de Getaria, donde se descargaron 2,6 millones de kilos, a un precio el kilo de 1,36 euros, y del de Hondarribia con 2.052 toneladas, ruladas de media a 1,17 euros el kilo. Con estos datos, a pesar de que los arrantzales vascos calificaron la campaña como “muy positiva”, lamentaron también que su cotización en lonja “no satisfizo

**En esta
campaña,
estaban
autorizados
a participar
en la costera
del bonito
597 barcos**

las expectativas de los profesionales del mar”.

Las cofradías de Cantabria, capitaneadas de nuevo por el puerto de Santoña —donde se subastaron 5,8 toneladas de kilos de bocarte—, gestionaron en total la descarga de 9.000 toneladas de bocarte, por un precio medio de 1,99 euros el kilo, hasta alcanzar un valor de 17,9 millones de euros.

Más discretas fueron las descargas de anchoa en los puertos asturianos y gallegos, con un poco más de 1.500 toneladas, en el total de los puertos de cada una de estas Comunidades Autónomas, por lo que también el volumen de negocio fue muy similar. Mientras que en el Principado se rularon 1.566 toneladas, con valor de 3,1 millones de euros, en Galicia se subastaron 1.579 toneladas, alcanzando una facturación también un poco superior a los 3,1 millones de euros. En el caso concreto de la anchoa —a diferencia del bonito—, la descarga por puertos en Galicia fue más uniforme, siendo las lonjas que más pelágico subastaron: Vigo, con 416 toneladas; A Coruña, con 355 toneladas y Ribeira con 315 toneladas. ■

A. MUNGUÍA

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

BAMIO

La gran escuela del Mar



MINISTERIO DE TRABAJO, MIGRACIONES Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro

Con terceros países

España protagoniza los ACUERDOS PESQUEROS

Este año ha sido crucial para la renovación de parte de los acuerdos de colaboración pesquera que la UE tiene suscritos con países costeros de África y el Pacífico, la mayoría de ellos de gran importancia para la flota española. Concretamente, de los doce existentes, en los últimos doce meses se revalidaron seis: el de Marruecos, Guinea Bissau, Cabo Verde, Senegal, Gambia, Costa de Marfil y Santo Tomé y Príncipe (alguno aún de ellos aún no en vigor) y se prorrogó, por un año, el de Mauritania.

España es el Estado comunitario que más licencias obtienen de los acuerdos de colaboración pesquera, que actualmente ofrecen posibilidades de pesca a unos 250 buques de pabellón español y aproximadamente 2.500 tripulantes —1.300 de ellos en la flota atunera— y suponen cerca de un 18% de las capturas anuales de la flota nacional, en torno a las 165.000 toneladas.

Evidentemente, como todo acuerdo que se precie, implican compromisos. Así, a cambio de permitir a la flota comunitaria faenar en sus aguas y extraer sus recursos excedentes, las instituciones comunitarias pactan con estos Estados “terceros” una compensación financiera —que abonan junto con los armadores—, así como un programa específico de apoyo, orientado especialmente al desarrollo del sector pesquero local en base a criterios ambientales, sociales y económicos que, a su vez, permiten extender el modelo europeo de pesca sostenible y responsable a países en vías de desarrollo.

MARRUECOS Y MAURITANIA

Los dos acuerdos de este tipo más importantes para nuestra flota por su trascendencia económica y social son



Patricia Romero Alonso

el de Marruecos y el de Mauritania, ambos negociados en los últimos meses. En concreto, el de Marruecos, que después de años “dormido” entró en vigor el 18 de julio pasado, reserva a la flota española 93, de las 138 licencias pactadas a nivel comunitario.

El protocolo con Mauritania —cuya vigencia expira en noviembre— es, de largo, el más importante para nuestra flota y, en términos generales, para la



A. Munguía

comunitaria, dadas las posibilidades de pesca que implica y, por tanto, la elevada contribución económica que aporta la UE: una circunstancia que está complicando su renovación y, al cierre de esta Revista, solo se ha conseguido acordar una prórroga que permitiera evitar la interrupción del actual protocolo, así como un conjunto de medidas de “excepcionalidad”, para evitar los perjuicios derivados de posibles nuevos bloqueos en la frontera con Marruecos y Mauritania como los registrados hace un par de meses.

20 LICENCIAS MÁS

Menos complicado resultó la renovación del acuerdo con Senegal, cuya renovación surtirá efectos en noviembre y en el que se contemplan 28 licencias para la flota española, de las 45 previstas para toda la UE, que mejoró las posibilidades de pesca, respecto al protocolo anterior en 20 licencias. En concreto, mantiene las 16 licencias actuales para barcos españoles cerqueros congeladores y sitúa en 28 las licencias para toda la UE. En el caso de los buques cañeros, se han pacta-

De las 45 licencias pactadas para toda la flota comunitaria, la española recibe 28

do 10 licencias para los barcos de la UE (dos más que en protocolo anterior) de las que 7 serán utilizadas por buques españoles y en el caso de los demersales, contempla dos licencias destinadas a arrastreros dedicados a la merluza (2.500 T menos que el anterior) aunque se incrementan las posibilidades de capturas accesorias en el caso de los cefalópodos y de otras especies demersales, mientras que bajan ligeramente las de crustáceos. Como novedad, el protocolo UE-Senegal incorpora una nueva categoría para cinco palangreros de superficie, que se repartirán entre España y Portugal.

OTROS ACUERDOS

No por menos cuantiosos dejan de ser importantes el resto de acuerdos renovados este año. Así, el de la UE con Guinea Bissau, especialmente importante para las flotas marisquera y de cefalópodos, mantiene las 35 licencias anteriores.

La entrada en vigor del nuevo Acuerdo con Gambia, después de estar caducado desde hace años, posibilitará la vuelta de la flota española a ese caladero y ofrece posibilidades de pesca a 28 atuneros cerqueros, 10 atuneros cañeros y 3 arrastreros, mientras que la revalidación del acuerdo con Cabo Verde, además de ser considerado estratégico para las operaciones de transbordos y avituallamiento para la flota de palangre de superficie de pez espada y tiburones, permitirá que 45 buques vascos y gallegos pesquen en la zona.

Por otra parte, el protocolo con Costa de Marfil, que contempla la utilización de sus recursos excedentes a 36 barcos comunitarios o el alcanzado con Sao Tomé y Príncipe, que ofrece posibilidades de pesca a una veintena de barcos vascos y gallegos, cierran, de momento, un período frenético de negociaciones y acuerdos de los que la flota española es la más beneficiada de la Unión Europea. ■

A. MUNGUÍA

Puerto de Valencia

CRECIMIENTO ESPECTACULAR

El Puerto de Valencia es el quinto con mayor tráfico de Europa, siendo también el más grande de España y de la cuenca del Mediterráneo. En términos interanuales, en los últimos doce meses, Valenciaport ha canalizado un total de 5.483.985 TEU, cifra que supone un incremento del 9,01%. De mantenerse los actuales ritmos de crecimiento, el recinto cerraría el ejercicio 2019 superando esta cifra histórica. Esto se debe principalmente a la evolución del tráfico de contenedores registrado en agosto, un 6,59% más que en 2018. Toda esta actividad económica convierte al puerto en un punto estratégico para el comercio nacional e internacional en nuestro país.

La Autoridad Portuaria de Valencia gestiona tres puertos (Gandía, Sagunto y Valencia) siendo el último uno de los grandes de nuestro país tanto por el tráfico de mercancías, vehículos y pasajeros que mueve como por su hinterland y zona de influencia. Quizás, ni los propios residentes de la ciudad son realmente conscientes de la importancia de su puerto. Una vez que atraviesas el edificio del Reloj del Puerto y ves “in situ” la actividad que genera, apreciamos realmente el significado de la economía, del comercio internacional y del término globalización.

El Puerto de Valencia es motor económico y de crecimiento, situándose a la cabeza de los grandes puertos del continente europeo. Su localización, en el centro de la costa mediterránea española, es un enclave de gran valor estratégico para las compañías navieras a la hora de trazar sus rutas de corta y larga distancia.

Valenciaport se convierte así en el principal canalizador de los flujos de importación y exportación de la Península Ibérica. Además, es el puerto natural de Madrid. Su área de influencia (hinterland) abarca extensas zonas del territorio nacional, incluyendo las comunidades autónomas de Aragón, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Murcia y Andalucía.

A través de su extensa red de servicios de línea regular, la conexión de las mercancías de exportación, importación y trasbordo con las principales rutas de navegación, posibilitan su acceso a los mercados de los cinco continentes.

INSTALACIONES E INTERMODALIDAD

El puerto de Valencia canaliza tráfico de todos los sectores de la economía: construcción (cemento y clinker, azulejos, mármol), energético (gasóleo, gasolina, carbones), químico, automóvil, mueble y madera, textil, calzado y maquinaria. Además, acoge un

tráfico regular de pasajeros con las islas Baleares y un mercado de cruces que, en el año 2016, registró 181 escalas.

El puerto de Valencia dispone de instalaciones especializadas de alto rendimiento para todo tipo de tráfico: tres terminales de contenedores: la terminal pública de contenedores, gestionada por Noatum Container terminal Valencia (muelles Príncipe Felipe y Este), MSC Terminal Valencia (muelle Transversal de Costa) y APM Terminals Valencia (muelles de Levante y Llovera); dos terminales de automóviles y carga rodada, situadas en el muelle Dique del Este, terminales e instalaciones de graneles sólidos donde operan firmas como Holcim España, Silos y Almacenaje Valencia, Terminal Marítima Servicesa, CEMEX, Temagra o Borax, entre otras; terminales e instalaciones de graneles líquidos donde operan compañías como Galp, Tepsa, Demagrisa, Productos Asfálticos y Teva-Park; dos terminales de pasajeros



y cruceros turísticos, que permiten el atraque de buques de hasta 300 metros de eslora. En la zona norte del Puerto se encuentra una nueva área de cruceros, con tres atraques y un área idónea para la operativa de este tipo de tráfico.

La estación marítima de Valencia cuenta con líneas de atraque anexas a la misma y ofrece diversos servicios como la consignación integral de cruceros, fingers de nave a terminal móviles y regulables de altura, seguridad y certificación código ISPS, check-in de pasajeros y equipaje, asistencia a tripulación, atención a pasajeros con movilidad reducida, sala VIP, restaurante, cafetería, tiendas de regalos y duty free, internet, parking de larga duración, y un punto de información turística de VLC Turismo.

Valencia es puerto base de cruceros de MSC Cruceros y Costa Cruceros y recibe escalas de otras 34 compañías del sector. El Plan Estratégico de la APV prevé que para 2020 se alcancen los 600.000 pasajeros, 250 escalas y 40 navieras.

Además, en línea con su compromiso con el desarrollo sostenible, Valenciaport apuesta por las líneas regulares del tráfico marítimo de corta distancia

Valenciaport es polo de atracción de inversiones. Su actividad roza ya los 5,5 millones de contenedores en tráfico interanual, alcanzando las 81 toneladas

que conectan Valencia y Sagunto con diferentes puertos europeos del Mediterráneo, del norte de África y del Atlántico, consiguiendo ser una alternativa al transporte por carretera.

El Puerto de Valencia es base de dos autopistas del mar con Italia, con conexiones diarias a Savona y Livorno, y tres salidas semanales a Cagliari y Salerno.

A los destinos tradicionales, como Italia, Grecia, Reino Unido y África Occidental se han unido nuevos servicios regulares con destinos a puertos de Argelia y Túnez.

Por otra parte, el corredor de Valencia-Madrid, con cinco salidas por sentido, es el más importante de Valenciaport, canalizando el 25% del tráfico terrestre de contenedores en ferrocarril. Asimismo, existen conexiones con el corredor Cantábrico-Mediterráneo (corredor Valencia-Zaragoza-Bilbao).

En 2017 se transportaron por ferrocarril más de 41.000 automóviles con origen/destino el puerto de Valencia.

INTEGRACIÓN CON LA CIUDAD

A principios de los 80, la Autoridad Portuaria de Valencia inició una política de armonización del entorno portuario más próximo a la ciudad con la rehabilitación de los antiguos tinglados y



otros edificios históricos de la Dársena Interior, así como la firma de diversos convenios con las diferentes Administraciones, siendo el más destacado el conocido como Balcón del Mar que permitió en 2013 la cesión a la ciudad de la Dársena interior del puerto.

Por otra parte, las obras ejecutadas con motivo de la 32ª America's Cup, supusieron la creación de la Marina Real Juan Carlos I que ha abierto nuevos espacios portuarios para uso ciudadano y deportivo.

En la actualidad, el puerto está desarrollando en colaboración con el Ayuntamiento de la ciudad, un área de más de 195.000 metros cuadrados destinada a usos que sirvan de transición entre el barrio de Nazaret y la actividad portuaria. En este proceso, se ha articulado un cauce de comunicación y participación del movimiento vecinal a través de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia, con la que se mantienen reuniones periódicas.

ACTIVIDAD ECONÓMICA

En términos interanuales, Valenciaport ha canalizado en los últimos doce meses un total de 5.483.985 TEU, cifra que supone un incremento del 9,01%. De mantenerse los actua-

les ritmos de crecimiento, el recinto cerraría el ejercicio 2019 superando esta cifra. Ello se debe a que los contenedores llenos crecen a un ritmo del 7,58%, impulsado por las exportaciones (+5,84%); las importaciones (+8,82%) y el tránsito (+7,89%), según ha informado la propia Autoridad Portuaria de Valencia.

A la obtención de estas cifras históricas ha contribuido especialmente la evolución del tráfico en agosto, mes en el que Valenciaport movió 471.476 TEU, un 6,59% más que en el mismo mes del año pasado. Así, los contenedores llenos subieron un 5,43%, impulsado por los buenos datos de las exportaciones (+4,20) y el tránsito (+11,80%). Por su parte, los contenedores vacíos aumentaron un 10,18% el mes pasado.

Por lo que respecta al tráfico total, Valenciaport ha superado la cifra de los 80 millones de toneladas en términos interanuales, lo que representa un alza del 8,03%. Sólo en agosto, el tráfico total ha experimentado un crecimiento del 15,40% respecto a agosto del 2017. En concreto, el pasado mes, los puertos de Valenciaport canalizaron 7.088.329 toneladas, casi 950.000 toneladas más que en agosto de 2018.

La actividad económica de Valenciaport a lo largo de 2019 ha crecido un 8,86% en el tráfico de contenedores. Los contenedores llenos avanzan un 7,07% en este período hasta superar los 2,81 millones de toneladas y los contenedores vacíos aumentan un 14,90%.

El comercio exterior de mercancía general mantiene su tónica ascendente y crece un 3,81%, hasta superar los 17,1 millones de contenedores. De ellas, las exportaciones, con 10,31 millones de toneladas, experimentan un alza del 4,08%, destacando los datos de países como Italia (+0,81%), EEUU (+16,72%) y Arabia Saudí (+9,36%)

Las importaciones, por su parte, han crecido un 3,39%, hasta los 6,8



millones de toneladas, impulsada por los buenos registros de países como China (+10,65%), Italia (+0,45%) y Arabia Saudí (+9,36%). El tránsito total ha cerrado agosto con un avance del 9,65% y un total de 25,38 millones de toneladas.

En cuanto al tráfico de mercancías no containerizadas se observa un cierre en agosto de un tráfico acumulado de 10.030.113 toneladas, lo que significa un crecimiento del 5,08% respecto al año anterior. En este epígrafe destacan mercancías como los productos siderúrgicos, con 1,57 millones de toneladas y un descenso del 11,20%; los automóviles y sus piezas, con 1,17 millones de toneladas y un retroceso del 1,63% y otros productos alimenticios, con 746.000 toneladas y un avance del 14,10%.

Pese a que en el acumulado entre enero y agosto el tráfico de automóviles canalizados en los puertos de Valencia y Sagunto registró un 11,36% menos, el tráfico ro-ro experimentó un importante ascenso de +9,70%.

La mercancía general en contenedor creció un 9,26% al cierre de agosto, con un tráfico total de 41.691.388 toneladas. Este avance se sustenta principalmente en la evolución de mercancías como los materiales de construcción elaborados, otras mercancías, productos químicos y maquinaria, herramientas y repuestos.

Los graneles líquidos consolidan la tendencia ascendente iniciada el mes de julio, creciendo un 57,73% hasta el mes de agosto. A lo largo del año se han manipulado 2.043.137 toneladas. El principal responsable de este cambio de tendencia ha sido el gas natural que creció un 696,36% hasta agosto, con un total de 216.000 toneladas. Los graneles sólidos son el único epígrafe que se mantiene en cifras negativas. Por mercancías destacan los cereales y sus harinas que retroceden un 31,38% mientras que los abonos naturales y artificiales crecieron un 25,99%.



Los cinco países que mayor volumen de mercancías han canalizado a través de Valenciaport hasta el mes de agosto son: España, con 6,89 millones de toneladas (+2,46%); EEUU, con 5,40 millones de toneladas (+25,45%), Italia, con 4,49 millones de toneladas (+9,77%); China, con 4,28 millones de toneladas (-1,48%) y Turquía, con 3,91 millones de toneladas (+47,68%). Por áreas geográficas, destacan el área

del Mediterráneo y el Mar Negro, con 15,84 millones de toneladas (+11,66%) y la del Lejano Oriente, con 6,48 millones de toneladas.

TRÁFICO DE PASAJEROS

En el acumulado hasta el mes de agosto, los puertos de Valencia y Gandía han recibido un total de 746.556 pasajeros, lo que supone un 9,46% más que el año pasado. En concreto, 473.264 personas han utilizado alguno de los 1.232 ferries que han llegado a los puertos valencianos, lo que supone un crecimiento del 4,66%. Por su parte, 273.292 personas han recalado en Valencia a bordo de una de las 122 escalas de crucero turístico recibidas en este período. Esta cifra supone un alza del 18,91% en el tráfico de cruceristas.

Hay que tener en cuenta también que, por segundo año consecutivo el puerto de Valencia ha participado en la Operación Paso del Estrecho (OPE)

Por su situación estratégica, el Puerto de Valencia es clave en el comercio exterior español

que permite a los residentes europeos de origen africano atravesar la Península para pasar el período vacacional en sus países. La OPE se cerró el pasado 15 de septiembre. En la presentación del dispositivo preparado por la Comunidad Valencia para atender a estas personas en tránsito, el coordinador general de la OPE y subdirector de Operaciones de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, Francisco José Ruiz, declaró que el año pasado salieron del puerto de Valencia cerca de 45.000 personas y 8.000 vehículos, cifras que podrían haberse incrementado en la campaña de este año alrededor de un 5%.

Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, manifestó que preparándose para la Operación del Estrecho el puerto había realizado una serie de mejoras en las instalaciones como el establecimiento de duchas separadas para hombres y mujeres, fuentes de aguas potables y puntos de información para explicar a los pasajeros dónde podían encontrar farmacias o supermercados para abastecerse.

También se ha mejorado la señalización y la zona de embarque distinguiéndose la zona de coches destinados a la exportación de la del resto de vehículos con pasajeros, aunque el avance definitivo se verá cuando termine de construirse la nueva terminal de pasajeros en proyecto.

ATRACCIÓN PARA INVERSORES

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) estuvo presente a principios de junio en la feria de logística de transporte de Munich (Transport Logistic Munich), uno de los certámenes de referencia mundial.

La delegación comercial de Valenciaport fue a Alemania con el propósito de poner en conectividad los puertos valencianos (Valencia, Sagunto y Gandía) y su centralidad en la costa mediterránea española como enlace natural con el Cantábrico, vía Teruel/Zaragoza, y con el Atlántico, vía Madrid/Lisboa.

Comparativa con otros Puertos del Estado

- Los puertos españoles registraron entre enero y abril de 2019 un tráfico de 186,3 millones de toneladas de mercancías, lo que supone un incremento del 1,2% respecto al mismo período de 2018, según las estadísticas de Puertos del Estado.
- Entre las principales autoridades portuarias, Algeciras registró 36,5 millones de toneladas (+1,7%), Valencia, 26,8 millones (+8,4%); Barcelona, 22,2 millones (+1,15%); Bilbao, 12 millones (+2,7%); Huelva, 11,4 millones (+7,1%); Tarragona, 11,2 millones (-2,3%) y Cartagena, 10,7 millones (-0,35%).
- Por su parte, el tráfico de pasajeros subió un 5,9%, hasta los 9,1 millones. De éstos, 2,76 millones fueron cruceros (1,4%). Los puertos con más tráfico de pasajeros fueron Las Palmas, con 840.000 (+16,2%); Barcelona, con 550.000 (-11%); Santa Cruz de Tenerife, con 550.000 (+6,2%); Baleares, con 360.000 (-3,9%); Málaga, con 115.000 (-16,2%); Cádiz, con 95.000 (-16,9%) y Valencia, con 90.000 (+9,5%).
- Por otra parte, la pesca llegada a los puertos españoles durante esos meses alcanzó las 62.160 toneladas, lo que supone una caída del 2,9% respecto al año pasado.



Según la directora comercial y de desarrollo de negocio, Mar Chao, Valenciaport está demostrando, año tras año, ser un “polo de atracción de inversores, tanto de empresas de servicios logísticos como de empresas manufactureras que necesitan un trampolín desde el que lanzar sus productos a nivel mundial”.

“La situación geográfica de Valencia, su cercanía y proximidad a Madrid, con Aragón; su relativa vecindad con áreas productoras tan importantes como Murcia y las dos Castillas hacen del puerto de Valencia una ventaja competitiva para toda aquella empresa —española o no— que busque un entorno competitivo en el que asentarse. Y ese es el mensaje con el que asistimos a Munich”, dijo Mar Chao.

Para Chao, el de Valencia es “un gran puerto que ofrece a los inversores internacionales, una conectividad por tren y por carretera inmejorables, con un área de influencia que representa más del 60% de la economía española y unos servicios portuarios altamente competitivos”.

“Es nuestra mejor tarjeta de presentación para captar tráfico, clientes e inversores. Factores todos ellos que luego repercuten en actividad y empleo, tanto para Valencia y la Comunidad Valenciana, como para España en general”, aseguró la directora comercial de Valenciaport en Munich.

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

El pasado 19 de junio, la firma Cosco Shipping Lines Spain se incorporó a la Fundación Valenciaport en la que participan 19 entidades desde el año 2004. Los retos de la Fundación pasan por la innovación.

Desde principios de año destacan tres programas financiados por el programa Connecting Europe Facility (CEF).

Se trata del proyecto “iTERMINALS 4.0” centrado en la digitalización de las operaciones portuarias y la adopción de las tecnologías Industry 4.0; del proyecto “I RAIL”, que implementará las Directivas de Interoperabilidad y Seguridad en el transporte de mercancías por ferrocarril en cinco corredores de la RTE-T para el intercambio eficaz de informa-



ción mediante los estándares ETI ATM y el proyecto “GREEN C PORTS”, que incluye proyectos piloto destinados a proporcionar un conjunto adecuado de herramientas y tecnologías de la digitalización para apoyar la sostenibilidad medioambiental de los puertos y el rendimiento de las operaciones portuarias en la red básica de la RTE-T.

Además, la Fundación participa también en tres nuevos proyectos financiados por el programa H2020, de reciente adjudicación: CYBERSA-NE-Cyber Security Incident Handling, Warning and Response System for the European Critical Infrastructures; SPROUT-Sustainable Policy Response to Urban Mobility Transition y Cyber-MAR-Cyber Preparedness Actions for a Holistic Approach and Awareness Raising in the Maritime Logistics Supply Chain. ■

ANA DÍAZ



STCW Cursos de Especialidad Marítima
Aula Profesional
Facultad de Náutica de Barcelona



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



INNOVACIÓN!
CURSO DE ARDUINO & LABVIEW



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 contraincendios

934 054 624 · www.fnb.upc.edu/aula.professional

PESCADOS y MARISCOS de España

La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores está de estreno, acaban de registrar una nueva marca en la oficina de patentes “Pescados y mariscos de España” así como una guía de bolsillo destinada al consumidor para dar a conocer la información básica que necesita un comprador y así poder identificar correctamente las especies, su frescura y calidad.



La guía de bolsillo forma parte de una amplia campaña de promoción de los productos del mar españoles destinada a los consumidores nacionales e internacionales. Se trata de un folleto desplegable con información sobre las 28 especies de pesca artesanal más consumidas en nuestro país. Su pequeño formato permite al comprador llevarla en el bolso y poderla consultar antes de comprar o elegir. Se busca incentivar el conocimiento y el consumo de las especies más representativas capturadas por los pescadores españoles de costera y litoral.

La Guía fue presentada en julio en el Mercado de la Paz de Madrid y su edición ha contado con la colaboración del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca. La campaña también se está realizando a nivel internacional bajo el título “Sea food from Spain”. En una

primera fase, que durará dos meses, esta Guía se está enviando a 75 grandes mercados de toda España.

Se busca ofrecer información útil, visual y de fácil comprensión así como poner en valor los productos del mar pescados por la flota española en costas atlánticas y mediterráneas.

Al crear esta Guía, la Federación no pretende ofrecer una gran cantidad de datos ni una disección pormenorizada de la especie sino que el consumidor de un vistazo rápido pueda ser capaz de distinguir el pez y cinco de sus elementos característicos, para así facilitar su elección.

Bajo una fotografía de la especie figura su nombre comercial, científico y su Código FAO, que sirve para su nomenclatura de identificación universal.

A continuación se indica mediante un icono su arte de pesca, anzuelo, enmalle, arrastre o cerco. El arte de pesca ayuda a conocer la calidad con la que puede llegar el producto a las pescaderías.

Otro apartado está dedicado a la zona de pesca, información que sirve para dar una idea precisa tanto de su frescura como de su tratamiento. Se trata de que el consumidor sea consciente de cuándo compra pescados de caladeros nacionales, puesto que esta Guía solo hace referencia a productos capturados en las costas españolas, lo que descarta congeladores, pesca de altura o gran altura.

Otro elemento es el hábitat, si se trata de una especie costera, demersal o pelágica. Si es habitual de fondos arenosos o rocosos o de profundidad es una pequeña información que da idea de



cómo se alimenta esa especie. El sabor de un pulpo capturado en Mauritania en un hábitat arenoso que solo se alimenta de peces es menos intenso que cuando también consume crustáceos como los pulpos capturados en Galicia o el Mediterráneo. Lo mismo ocurre con los salmónetes de roca o de fango.

Otro elemento que figura en la guía es la medida legal. Cuando se acude a comprar pescado, lo habitual es que el consumidor no conozca la talla mínima estipulada. Esta talla mínima, que permite la reproducción de la especie, es un dato interesante ya que implica directamente al consumidor en su preservación.

La novedad de la Guía radica en que incluye una fórmula sencilla pero efectiva de medir el pescado a simple vista. Para ello se vuelve a recurrir a los elementos gráficos como las flechas para los pescados, el peso para los cefalópodos o la circunferencia para erizos. Un método visual y fácil de poner en práctica.

También se indica la época preferente de consumo, que no tiene que coincidir con la época legal de captura, ya que ésta no es la misma en todas las zonas de pesca. Cuando en el Mediterráneo está cerrada la captura de almeja, en esa época está abierta en el Norte. Así que la Guía indica las épocas óptimas de consumo.

Si bien es cierto que la Guía no contiene todas las especies comerciales de

las costas españolas si es una buena muestra de las más representativas de cada grupo, las más conocidas y aquellas que más se consumen, pero también algunas que se quieren promocionar.

Al consultar la Guía hay quien puede echar en falta especies que se consumen mucho como el gallo o la bacaladilla, el motivo de que no hayan sido incluidas es porque no han sido pescadas artesanalmente.

Por otro lado, también comienza la andadura de la marca "Pescados y mariscos de España" con la intención de lograr la adherencia del mayor número de lonjas y cofradías posibles que permitan una gran implantación de una etiqueta que agrupe todo el pescado fresco que se vende en los puertos españoles.

Desde la Federación apuntan que iniciativas como estas ayudan a aunar esfuerzos en el sector en contraposición con iniciativas individuales, dispersas y fragmentadas "Queremos llegar más lejos en el reconocimiento de las múltiples especies y calidades del pescado y marisco que se pesca en España".

Además de en los principales mercados españoles, la Guía también puede consultarse a través de la web y en las redes sociales de la marca <https://www.pescadosymariscos.eu/> ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Informe “La Acuicultura en España 2019” de APROMAR

La producción de peces marinos supera el **MÁXIMO HISTÓRICO** de 2009

La Asociación Empresarial de Acuicultura de España (Apromar) presentó a mediados de junio su informe anual sobre la actividad con datos sobre producción, comercialización, consumo, tipos de establecimientos y empleo; así como la evolución, retos y potencial del sector tanto en nuestro país como en Europa y el resto del mundo. Según el documento “La Acuicultura en España 2019”, la producción de peces marinos en España —con 48.562 toneladas en 2018— supera por primera vez el máximo histórico registrado en el año 2009.



El documento “La Acuicultura en España”, en su edición de 2019, ofrece la evolución del sector de la acuicultura en España, Europa y el resto del mundo en los últimos tres años. El informe, que anualmente presenta la

Asociación Empresarial de Acuicultura (Apromar), es importante para conocer el estado de la actividad y fomentar su desarrollo. Con la elaboración de esta guía, los profesionales del sector pretenden acercarse a las administraciones públicas, legisladores, políticos, medios de comunicación, profesionales liberales, sindicatos, estudiantes y sociedad en general.

Desde la patronal acuícola se asegura que la publicación, “es un ejemplo de transparencia sectorial que respeta el derecho a la libre competencia”, además de dar a conocer la situación de la acuicultura y los retos a los que se enfrenta la actividad en nuestro país. En su redacción se evitan informaciones confidenciales relativas a las estrategias empresariales que podrían derivar en prácticas anticompetitivas.

El informe, como es costumbre, se centra en la acuicultura como actividad proveedora de alimentos para el consumo humano; si bien, existen otros fines de los productos acuícolas como la elaboración de productos farmacéuticos, la suelta de ejemplares para la pesca deportiva, la repoblación del medio natural, la acuariofilia o la investigación científica.

La recopilación y procesado de la información contenida en el documento los realiza Apromar con la opinión de sus asociados, así como con los datos procedentes de la Comisión Europea, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), la Federación Europea de Productores de Acuicultura (FEAP) y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). También es una fuente relevante de datos la Junta Nacional Asesora de Acuicultura (Jacumar-Jacucon).

PRODUCCIÓN

Las cifras de producción acuícola en nuestro país alcanzaron el año pasado las 348.395 toneladas (313.538 t en 2017). El incremento fue de 34.857 toneladas, un 10% adicional, según refleja el anuario de la patronal Apromar. El valor de la producción en primera venta fue de 472,3 millones de euros, 20,8 millones más que en 2017, cuando se obtuvieron 451,5 millones de euros.

El informe anual de Apromar recoge datos sobre las especies producidas en aguas marinas españolas: dorada, lubina, rodaballo, corvina, lenguado, atún rojo, mejillón, almejas, ostras y

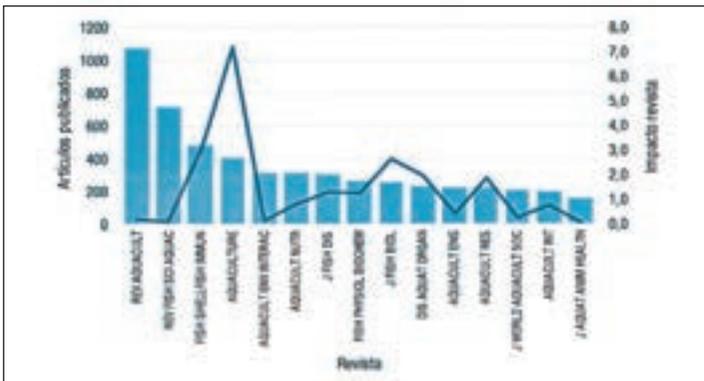
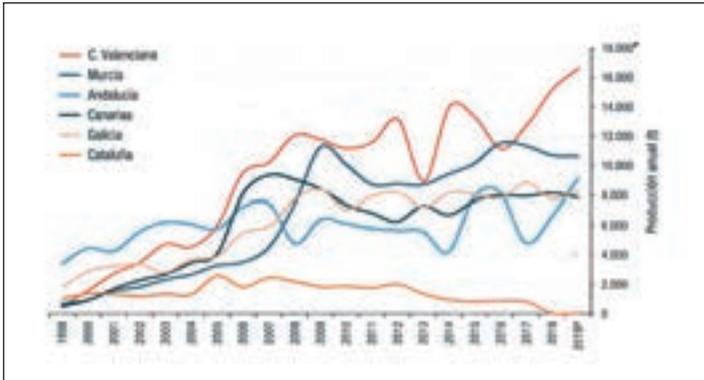
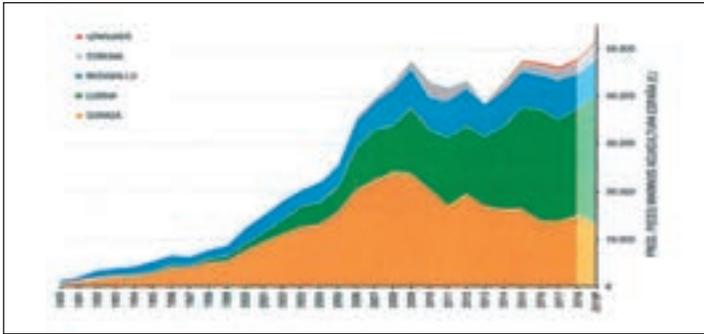
Se espera que la producción de peces marinos para este año supere las 52.000 toneladas

abalones. También se analiza, aunque en menor detalle, otras especies como anguila, besugo, seriola, langostino, microalgas y macroalgas y aguas continentales: trucha arco iris, esturión y tenca.

El cultivo de peces marinos en nuestro país mantuvo una vigorosa senda de crecimiento en los años 80 del siglo XX. Posteriormente, sufrió un largo estancamiento que comenzó a superar en 2015, alcanzando en 2018 una producción de 48.562 toneladas, que espera superarse el año que viene hasta alcanzar las 52.000 toneladas.

La Comunidad Valenciana es la región con mayor producción cosechada de peces marinos en 2018, con 15.219 toneladas, seguida de Murcia con 10.709 toneladas, Canarias con





8.173 toneladas, Andalucía con 6.576 toneladas y Galicia con 7.750 toneladas. La producción en Cataluña ha ido decayendo con los años y hoy es prácticamente anecdótica (30 toneladas).

Nuestra acuicultura destaca como referente mundial por la cantidad y calidad de la crianza de moluscos. La cosecha de mejillón en nuestro país en los últimos lustros se mantiene en una horquilla de entre 170.000 y 240.000 toneladas. Estas diferencias no se deben tanto a la capacidad de producción, que es bastante estable, sino a la mayor o menor incidencia de mareas rojas que impiden la recolección del molusco. En 2018 se logró un récord

El informe recoge como novedad un análisis sobre la producción científica en el ámbito de la acuicultura

histórico de la producción de esta especie, con una producción cercana a las 273.600 toneladas y un valor total en primera venta de 133,2 millones de euros.

La producción de mejillón se asienta principalmente en las rías bajas gallegas, que representa el 97% del total nacional, aunque también existen producciones en Cataluña, Andalucía, Comunidad Valenciana y Baleares.

Respecto a la producción de peces marinos, la cosecha de lubina de crianza en España alcanzó en 2018 las 22.460 toneladas, un 5,6% más que el año anterior. La Región de Murcia encabezó la producción, con 7.525 toneladas (34% del total), seguida por Canarias (5.793 t. 26%), Comunidad Valenciana (4.633 t. 21%), Andalucía (4.479 t. 20%) y Cataluña (30t. 0,1%). Para este año se estima una cosecha de 26.740 t., con un crecimiento del 19,1%. Aunque se continúa descargando lubina procedente de la pesca extractiva en nuestros puertos, la lubina de crianza supone el 97,5% del total disponible en nuestros mercados.

La cosecha de dorada de acuicultura en 2018 fue de 14.930 toneladas, un 9,4% más que en 2017. Sin embargo, para este año se prevé una caída de la producción de -11,6%, hasta quedar en unas 13.200 toneladas. La máxima cosecha anual de dorada en nuestro país se dio en 2008 cuando se consiguieron 23.930 toneladas.

La Comunidad Valenciana encabezó el año pasado la producción de dorada de acuicultura con 7.806 toneladas (el 52% del total), seguida por Murcia (3.184 t, 21%), Canarias (2.300 t. 16%) y Andalucía (1.560 t., 10%). La dorada de crianza supone el 93,3% del total de esta especie en los mercados.

En cuanto a la producción de ro-daballo, los datos correspondientes al año 2018 muestran una caída de -12,8% respecto al año anterior, con una producción de 7.450 toneladas. Galicia es, con diferencia, la principal comunidad autónoma productora de

esta especie (99%), produciéndose el 1% restante en Cantabria.

Al igual que sucede con doradas y lubinas, el rodaballo silvestre procedente de la pesca extractiva es cada vez más escaso en los mercados. La producción acuícola de esta especie es de más del 99,3%.

Por su parte, la corvina es un pescado muy apreciado en las regiones donde se consume tradicionalmente. La producción de esta especie en España fue de 2.500 toneladas en 2018, un 294% más que el año anterior.

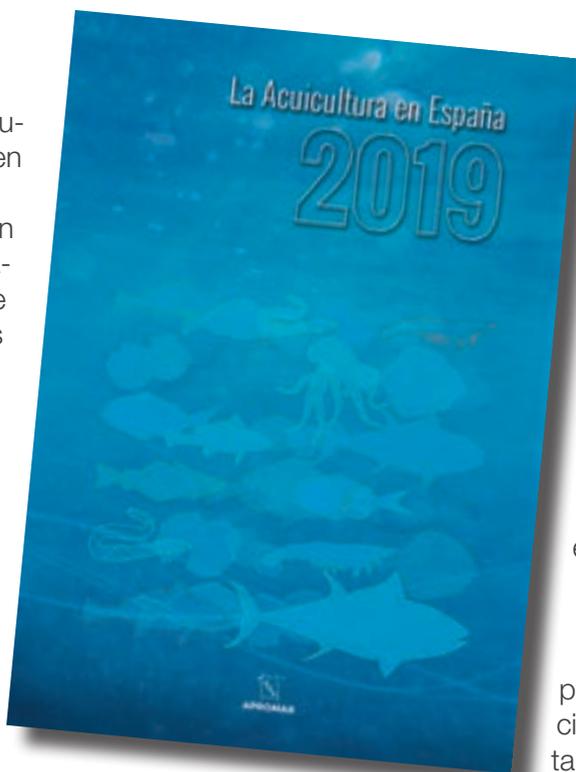
Esta cifra se refiere a pescado cosechado y puesto en el mercado y no a incrementos de biomasa viva. El grueso de la cosecha de corvina procede de la Comunidad Valenciana. Para 2019 se estima un crecimiento del 36% de esta especie hasta alcanzar las 3.400 toneladas.

Por lo que respecta a la acuicultura continental, las principales especies producidas en nuestro país son la trucha arco iris, esturión y tenca, aunque también existen producciones menores de carpa común y tilapia del Nilo.

La producción de trucha arco iris rondó las 18.856 toneladas, un 5,1% más que en 2017. Para este año se prevé un volumen de producción similar, aunque continúa lejos del máximo histórico alcanzado en 2001, con 35.384 toneladas. Las principales regiones productoras son Castilla y León, Galicia, Andalucía, Cataluña, La Rioja, Castilla-La Mancha, Asturias y Aragón.

En 2018 se utilizaron en España 140.050 toneladas de pienso en acuicultura. El 85,1% fue administrado a peces marinos y el 14,9% restante a especies de agua dulce.

El empleo en acuicultura en España en 2017 fue de 6.301 UTA, si bien



esta cifra estuvo repartida entre 16.151 personas

Según el informe de Apromar, en el año 2017 había en nuestro país un total de 5.100 establecimientos de acuicultura en funcionamiento y con producción. De ellos, 4.793 lo eran de moluscos, 187 granjas de acuicultura continental, 79 establecimientos en costa, playas, zonas intermareales y esteros y 41 en viveros en el mar.

RETOS E INVESTIGACIÓN

El informe “La Acuicultura en España 2019” hace también referencia a los retos a los que se enfrenta el sector en nuestro país. Según Apromar, la acuicultura es una actividad económica con notable tradición, socialmente relevante en muchas costas y ríos. El sector, del que somos principales productores en la Unión



Europea, está constituido por micro, pequeñas y medianas empresas que, en su conjunto, son entidades competitivas e innovadoras. Muchas de estas empresas están a la vanguardia de la acuicultura en Europa y atraen inversores de todas las nacionalidades, comercializando sus cosechas tanto en España como en mercados internacionales.

El Plan Estratégico Plurianual de la Acuicultura Española 2014-2020, aprobado por la Secretaría General de Pesca, analizó la situación del sector en nuestro país orientándolo hacia un crecimiento sostenible para el horizonte de 2020 y 2030. En este sentido, estableció unos objetivos ambiciosos pasando de las 266.684 toneladas de producción en 2012 a las 369.470 toneladas en 2020 y hasta 527.766 toneladas en 2030. El valor en primera

La publicación de artículos científicos en acuicultura está liderada en nuestro país por mujeres

venta de estas cifras supondría pasar de los 435 millones de euros en 2012, a 780 millones en 2020 y llegar a los 1.465 millones en 2030. De cumplirse estos datos, el empleo en la acuicultura podría alcanzar las 30.000 personas en 2030.

La patronal considera que, en la actualidad, estas previsiones no son alcanzables. Para los acuicultores españoles, la actividad sigue enfrentándose a retos difícilmente solucionables desde la iniciativa privada sin el apoyo decidido de las administraciones públicas como agilización de los procedimientos administrativos, inseguridad jurídica para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre, insuficiente disponibilidad del FEMP, ordenación espacial, exigentes condiciones para nuestros productos que no son de aplicación a las importaciones, o los subsidios y competencia desleal desde Turquía.

Finalmente, en la edición de este año, se añade un capítulo sobre la producción científica española en acuicultura. El autor de este capítulo es el profesor Morris Villarroel de la Universidad Politécnica de Madrid.

Según Villarroel, desde 1979 hasta 2018 los científicos españoles han publicado un total de 3.275 artículos en las 15 revistas de mayor impacto en el sector. Una tercera parte de ellos en "Aquaculture", la más antigua del área. Desde 2010, los españoles producen una media de 175 artículos al año, cifra que crece anualmente en un 8% de media. España se sitúa así a la cabeza de los países de la UE en cuanto a producción científica de calidad. Los científicos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), la Universidad de Santiago de Compostela, la Universidad de Murcia y la Universidad de Barcelona son los que más publican y de todos ellos, tres mujeres: M^a de los Ángeles Esteban, Marisol Izquierdo y Alicia Estévez, son las más prolíficas. ■

ANA DÍAZ



Centro Nacional de Formación Marítima

Isla Cristina

Dirección Provincial de Huelva

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n

21412 Isla Cristina (Huelva)

Tel. 959 331 345



MINISTERIO DE TRABAJO, MIGRACIONES Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Rederas y mariscadoras

ENFERMEDADES PROFESIONALES

Una de las históricas peticiones de rederas y mariscadoras ha sido la inclusión en el catálogo de enfermedades profesionales de una alusión directa a dolencias recurrentes en ambos grupos de trabajadoras. A partir de este momento y a instancias del ISM, las Mutuas Colaboradoras disponen de instrucciones específicas para considerar estas afecciones como enfermedad profesional en ambos colectivos.

Aunque muchos facultativos desde hacía años ya catalogaban como enfermedad profesional en rederas y mariscadoras algunas dolencias que surgen de realizar actividades de carácter físico, en el exterior, con posturas forzadas y de movimientos repetitivos, tener directrices claras ayuda a los profesionales de la salud y facilita su labor. Aunque el catálogo de enfermedades profesionales no se vaya a modificar, estas instrucciones vienen a satisfacer *de facto* la demanda del sector.

Tras haber sido aceptado que el síndrome del túnel carpiano no es una patología exclusiva de las profesiones citadas en el Cuadro de Enfermedades Profesionales (RD 1299/2006) sino que está basada en criterios biomecánicos, esto ha animado al colectivo a pedir la aplicación del mismo criterio en otro grupo de enfermedades y dolencias, once en total, como son bursitis crónica en las rodillas; epicondilitis y epitrocleitis en codo y antebrazo; tendinitis



en muñeca y mano; arrancamiento de las apófisis en la columna vertebral; síndrome del canal epitrocleo-olecrano en el codo; síndrome del canal de Guyón en la muñeca; síndrome del canal epitrocleo en el codo; síndrome de compresión del nervio ciático (peroné); parálisis de los nervios serrato mayor, angular, romboides, circunflejo (espalda) y del radial (brazo) así como diversas infecciones por bacterias y parásitos por trabajos en contacto con la humedad.

Haciéndose eco de estas peticiones, el ISM planteó a finales del pasado mes de abril la inclusión de dichas dolencias como enfermedades laborales de ambos colectivos ante la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (DGOSS).

A la vista de informes estadísticos recogidos entre los años 2007 y 2018 de los partes de enfermedad profesional comunicados, se reconocen como enfermedades profesionales de los colectivos de rederas y mariscadoras el siguiente grupo de dolencias:



A. Munguía

Decreto las ocupaciones de rederas y mariscadoras como ejemplos de trabajos susceptibles de padecer las patologías propuestas por el Instituto Social de la Marina para su estudio, son tareas que se realizan con la intensidad y repetitividad determinantes para generar todas estas patologías.

Al no considerar la DGOSS la necesidad de promover una modificación de la norma, para facilitar su correcta interpretación dicha Dirección ha enviado una circular dirigida a las Mutuas Colaboradoras con instrucciones precisas de aplicación.

La baja por enfermedad profesional se cobra desde el primer día en que cursa y supone un 75% del salario, a diferencia de una baja por enfermedad común que no se abona hasta el cuarto día y el trabajador percibe un 60% del salario. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

- Epicondilitis y epitrocleitis en codos y brazos (2D0201)
- Tendinitis del abductor largo y extensor corto del pulgar (T. De Quervain) en muñeca y mano tenosinovitis estenosante digital (dedo en resorte) y del extensor largo del primer dedo (2D0301)
- Síndrome de compresión del ciático popliteo externo por compresión del mismo a nivel del cuello del peroné (2F0401)
- Parálisis del nervio radial por compresión (2F0601)
- Enfermedades infecciosas y parasitarias causadas por el contacto con la humedad (3D0104)
- Enfermedades infecciosas y parasitarias causadas por trabajar en zonas húmedas (3D0107)

Para el resto de enfermedades solicitadas, la DGOSS aduce que las estadísticas no son concluyentes para determinar la relación directa entre la dolencia y el puesto de trabajo.

Se determina que aunque no estén citadas de forma explícita en el Real



Raúl Gutiérrez

Procedimiento para el enrole de trabajadores EXTRANJEROS

Tras las nuevas directrices publicadas el pasado 10 de abril, el modo en el que las empresas deberán proceder para enrolar a trabajadores extranjeros en buques pesqueros españoles que faenen en zonas sin acuerdos internacionales de pesca dependerá del ámbito en el que faenen. Como toda nueva normativa hasta que los cambios se integran surgen dudas sobre su aplicación que se van resolviendo a través de las distintas Direcciones del ISM y de la Secretaría de Estado de Migraciones.



OPAGAC

Ante el acuciante problema de la falta de tripulantes de un sector de la flota española que faena en zonas sin acuerdos pesqueros fuera de aguas de la Unión Europea y del Mediterráneo, el Gobierno aprobó el pasado mes de abril un procedimiento para facilitar la contratación legal de trabajadores extranjeros.

A la hora de poner en práctica estas instrucciones hay que tener en cuenta que son válidas exclusivamente para buques que faenan fuera de aguas de la Unión Europea y del mar Mediterráneo,

es decir para aguas internacionales donde no hay acuerdos de pesca.

Para solicitar una autorización de residencia y trabajo de extranjeros que permita su contratación legal ya no será necesario recurrir a la situación nacional de empleo (SNE) por lo que la comunicación de enrole, mientras se tramita la autorización definitiva, tendrá validez como autorización provisional.

Esto permite que se inicie la actividad laboral antes de que se resuelva el procedimiento sobre la autorización, para lo que además se habrá tenido que presentar el resto de documentación prevista. (Para más información ver MAR 590)

En aguas internacionales con acuerdo de pesca previsto en el Reglamento de Extranjería vía 64.4 se concede validez temporal para trabajar al duplicado de la notificación de embarque o la renovación del contrato.

En el resto de supuestos se procederá según las instrucciones habituales.

En caladeros nacionales se seguirá el procedimiento general de autorización de contratación prevista en la Situación Nacional de empleo al igual que en el mar Mediterráneo.

RESOLVIENDO DUDAS

Como toda nueva normativa en los inicios de su puesta en marcha surgen



dudas sobre su aplicación. En este apartado recogemos las que el sector ha hecho llegar al Instituto Social de la Marina y a las autoridades de Migraciones.

Visados: Desde la entrada en vigor de la norma ni el visado ni la Tarjeta de Identidad de Extranjero (TIE) son necesarios para obtener una autorización de residencia y trabajo. Debido a que este tipo de contratación excepcional está pensada para casos de buques que faenan en aguas internacionales que no regresan a puertos españoles en años, la mayoría de estas personas no viajan a España, en caso de ocurrir se tramitaría un visado de tránsito de múltiples entradas y éste deberá ser solicitado por el interesado no por la empresa.

Sin embargo, en caso de que el marino solicite esta habilitación, el empresario tendrá que aportar documentación fehaciente de que el trabajador carece de antecedentes penales.

Capacitación: Junto al enrole que sirve como autorización provisional mientras se concede o deniega la autorización de residencia y trabajo solicitada, además deberá presentarse un certificado de formación básica y otro de la titulación exigida para ese puesto de trabajo obtenida en España o en aquellos países cuya certificación esté convalidada por nuestro país.

Contratación de extranjeros

Caladeros nacionales

↳ Procedimiento general con SNE

Mar Mediterráneo

↳ Procedimiento general con SNE

Aguas de la UE (salvo Mediterráneo)

↳ El enrole sirve de autorización provisional

Aguas internacionales con acuerdo de pesca

↳ Duplicado de la notificación de embarque/renovación de contrato

Aguas internacionales sin acuerdo de pesca

↳ El enrole sirve de autorización provisional

Legalización de documentos: Se aplicarán las normas vigentes en Marina Mercante para la traducción de documentos. Los certificados médicos no necesitarán de traducción jurada, una vez que se haya presentado un primer modelo traducido y legalizado.

El certificado de formación básica se admite en inglés mientras que la titulación solo será necesario que el solicitante garantice su autenticidad.

Enrole: El enrole deberá estar firmado y sellado por el capitán del buque y podrá ser presentado por el empresario, su representante legal o el propio capitán.

El empresario no tendrá que acreditar que el buque faena en zona internacional sin acuerdos, servirá una declaración responsable.

Una vez comprobada toda la documentación el ISM procederá a dar de alta en el REM a dicho trabajador que deberá tener el Número de Identificación de Extranjero (NIE).

El NIE se asigna al trabajador extranjero en el momento en que la empresa presenta la solicitud de autorización de residencia y trabajo. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Madrid obtiene su certificado de CALIDAD

La Dirección Provincial del ISM de Madrid ha visto reconocida su buena labor diaria con la certificación que otorga la Dirección General de Gobernanza Pública (DGGP) basada en la calidad y en la excelencia. La singularidad de esta Dirección radica en que a su vez gestiona el resto de provincias de interior.



Patricia Romero Alonso

Equipo de Calidad de la DP de Madrid

Las certificaciones de calidad se otorgan a aquellas organizaciones que tras un estudio y procedimiento de autoevaluación, conforme a modelos de gestión de calidad reconocidos, han sometido sus resultados a la correspondiente validación, de acuerdo con lo previsto en el Programa de Reconocimiento. De esta manera, la Dirección Provincial del ISM en Madrid ha recibido la Certificación de Excelencia conforme al Modelo EVAM en el Nivel 200 – 299 puntos.

Las tres principales acciones de cambio que han propiciado el certificado han consistido en:

1. Mejora de la comunicación interna en el ámbito de la Dirección Provincial, que ha incluido el establecimiento de un protocolo de comunicación y participación en reuniones en el ámbito de la Dirección Provincial, un manual de acogida al personal de nuevo ingreso y la elaboración de un protocolo de actualización y trabajo sobre Intranet.

2. Evaluación periódica del rendimiento y satisfacción de los usuarios con el Centro Sociocultural de Pensionistas.

3. Análisis y evaluación de la gestión telefónica.

Para la obtención de este reconocimiento, la Dirección Provincial ha contado con la implicación de todo el personal en el proceso de autoevaluación para mejorar la gestión diaria, con una mención especial al equipo de calidad que ha coordinado todo el desarrollo.

La directora provincial Covadonga Jiménez ha destacado “la gran implicación por parte del Comité de Calidad que ha logrado que todo el equipo de la Dirección haya participado en el proceso. Somos un equipo pequeño de 19 personas con altas cargas de trabajo pero la total colaboración e implicación del personal ha derivado en la obtención del sello de calidad”.

La Dirección Provincial de Madrid es sujeto de varias peculiaridades que hacen altamente compleja su gestión. Siendo una provincia sin mar tiene diferentes ámbitos territoriales siendo el más relevante que es el centro de referencia de todas las provincias de interior, 27 en total, salvo Sevilla, ciudad fluvial con puerto marítimo de interior que también dispone de Dirección Provincial.

El ISM de Madrid gestiona conjuntamente dos ámbitos competenciales completamente distintos, por un lado la formación y por otro las prestaciones de Seguridad Social, pero no de todas las 27 provincias, ya que dependerá de si ese área ha sido transferida o no a las Comunidades, lo que hace aún más complejo el servicio.

Un pensionista de León acudirá a Madrid a realizar sus gestiones tanto de formación como de prestaciones pero un pensionista de Álava, será atendido en Madrid para prestaciones y en Bilbao para formación. Esta circunstancia incide directamente en la calidad y cualquier acción de mejora pasa por un estudio exhaustivo de las necesidades del colectivo tan diverso que se atiende.

Además la Dirección Provincial de Madrid no dispone de direcciones de ámbito local para la distribución de las distintas áreas de competencias.

La dispersión geográfica de los afiliados que se atienden en Madrid conlleva que la atención telefónica y a través de Internet sea de vital importancia para el usuario. De ahí que el análisis cuantitativo y cualitativo de este medio de comunicación sea tan relevante.

La atención telefónica es una parte importante de la gestión en cuanto a volumen de tiempo y recursos de la que se necesitaba un conocimiento más profundo como fase previa para su mejora.

Una vez evaluados los resultados de este estudio se podrá implementar y mejorar el servicio adecuándolo más a las necesidades específicas del afiliado.

RENOVACIÓN EN CANTABRIA

Por otro lado el pasado 14 de agosto la Dirección Provincial de Cantabria renovó el certificado de los niveles de calidad mediante "Sellos Excelencia" conforme al Modelo EVAM.

Para ser reconocida con el sello de excelencia en el nivel 200-299 puntos, la Dirección General de Gobernanza Pública pone en valor la apuesta de los organismos públicos por la calidad atendiendo a cinco ejes de evaluación.

Esta renovación tiene un plazo máximo de vigencia de 3 años y supone la continuación de un camino que comenzó en enero de 2016 con la concesión de este sello de excelencia.

En este periodo, durante los años 2017 y 2018, la Dirección Provincial del ISM de Cantabria ha desarrollado tres acciones de mejora para lograr esta renovación:

1. La evaluación y seguimiento de proveedores del buque hospital Juan de la Cosa.

2. Un programa de reducción de consumos y gastos en instalaciones con evaluación de los resultados.

3. El seguimiento de la gestión de la formación profesional marítima con el análisis de los resultados en el empleo de las acciones desplegadas. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Dirección Provincial de Cantabria

A. Munguía

Sigue aumentando la **AFILIACIÓN** al Régimen del Mar

La Seguridad Social registraba a finales de agosto una media de 19.320.227 afiliados siendo notable un nuevo crecimiento de los adscritos al Régimen Especial del Mar. La variación interanual en el RETM crece un 1,18% lo que supone 811 trabajadores más en este semestre. De esta manera se acumulan cuatro años de incrementos continuados de afiliación media, rompiendo así la tendencia a la baja que surgió tras la crisis.



Patricia Romero Alonso

Canarias tiene 729 afiliados extranjeros

El pasado mes de agosto el Régimen Especial del Mar obtuvo 70 nuevos afiliados, un 0,10% más, hasta situarse en un total de 69.695 personas, mientras que en términos generales en agosto la afiliación total descendía en un 1,09%, el REM sigue creciendo alcanzado cifras de ocupación que no se tenían desde 2009.

Los incrementos de afiliación son habituales al inicio del verano en el ámbito marítimo y pesquero pero este año, agosto ha seguido registrando altas en el REM a finales de la época estival como consecuencia de la entrada en vigor del acuerdo de pesca con Marruecos y la reapertura de los bancos de chirla.

De los actuales 69.695 afiliados al Régimen Especial del Mar, 55.729 son trabajadores por cuenta ajena mientras que el resto, 13.966 serían autónomos. De todos ellos 5.175 son trabajadores extranjeros, una cifra que también aumenta proporcionalmente según se incrementa el número total de trabajadores del régimen.

También cabe destacar que sigue incrementándose, aunque de forma lenta y escalonada, el número de empresas registradas en el Régimen Especial del Mar.

En julio de 2019 estaban registradas en el REM 9.538 empresas, la mayoría de ellas con un número de trabajadores inferior a cinco, frenándose por tanto la caída en este regis-

Afiliación por provincias y Comunidades Autónomas (agosto 2019)

ANDALUCÍA	10.130
- Almería	1.125
- Cádiz	5.059
- Granada	239
- Huelva	2.074
- Málaga	1.241
- Sevilla	391
ASTURIAS	1.589
CANARIAS	6.747
- Las Palmas	3.969
- Santa Cruz de Tenerife	2.778
CANTABRIA	1.513
CATALUÑA	7.458
- Barcelona	3.731
- Girona	1.823
- Tarragona	1.904
CEUTA	224
COMUNIDAD VALENCIANA	7.225
- Alicante	2.986
- Castellón	1.028
- Valencia	3.211
GALICIA	21.341
- A Coruña	5.753
- Lugo	1.570
- Pontevedra	14.017
ILLES BALEARS	3.557
MADRID	4.269
MELILLA	115
MURCIA	1.297
PAÍS VASCO	4.230
- Bizkaia	3.014
- Gipuzkoa	1.216
TOTAL	69.695

tro que provocó la crisis. En julio de 2009 había 11.348 empresas dadas de alta en el REM, siendo este año el primero en que se produce un incremento de empresas en el mes de julio desde entonces.

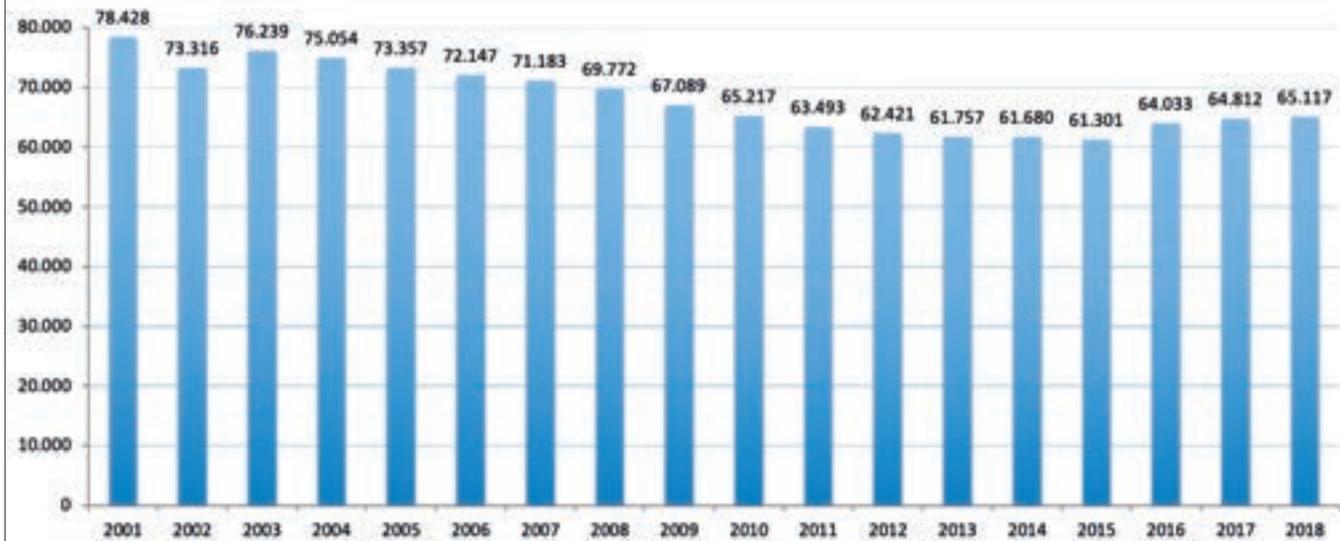
Analizando las estadísticas se observa cómo se ha pasado de 78.428 afiliados al REM en 2001 en descenso sostenido hasta el año 2015 en el que se incorporaron nuevos colectivos y se pasó de 61.301 afiliados a 64.033. Desde esta fecha el incremento de afiliados es continuo y especialmente notorio a partir del mes de mayo del presente año.

Analizando la afiliación por provincias, destacar que en Andalucía lidera el número de afiliados Cádiz con 5.059 trabajadores y le sigue Huelva con 2.014. En Galicia el liderazgo provincial lo ejerce Pontevedra con 14.017 y le sigue A Coruña con 5.753. Madrid aporta 4.269 afiliados mientras que Bizkaia lidera el ranking de afiliación en el País Vasco con 3.014. En Cataluña es Barcelona con 3.731.

Por otro lado, de los 5.175 trabajadores foráneos registrados, Galicia, con 1.351, Cataluña con 835 y Canarias con 729 lideran el número de afiliaciones de extranjeros en el REM. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Evolución de la afiliación media al Régimen Especial del Mar



Campaña Segumar

Visita de los miembros de la OIT al pesquero Isla de Terranova

El pasado mes de septiembre se desarrolló una jornada de inspección de un buque arrastrero por parte de un grupo de inspectores de la Organización Internacional de Trabajo (OIT) para conocer de primera mano cómo se desarrollan este tipo de actuaciones en las que se coordinan un equipo compuesto por un médico del ISM, un inspector de Marina Mercante y un inspector de Trabajo. La visita formaba parte del Seminario Promoción y Supervisión de Staff que se ha llevado a cabo en Vigo durante tres días.

El barco arrastrero “Isla de Terranova” acaba de ser fletado, tiene 50 m de eslora y 1000 GT e iniciará en breve su actividad pesquera en NAFO por lo que los inspectores asistentes al taller pudieron participar en las inspecciones características de Segumar. Los miembros de la OIT quedaron gratamente sorprendidos por los hechos diferenciales observados durante la inspección.

En lo que a Sanidad Marítima se refiere causó sorpresa que en España sea el ISM el encargado de la gestión integral de todos los trabajadores del mar con criterio único de alta calidad en la atención preventiva y asistencial tanto a pescadores como trabajadores de Marina Mercante.

También el hecho de que todos los tripulantes tengan los mismos derechos y obligaciones en cuanto a reconocimientos médicos, formación o servicios sanitarios sin perjuicio de nacionalidad, cargo a bordo o tipo de navegación.

Que todos los barcos estén obligados a contar con un botiquín y un responsable correctamente formado, que cualquier marinero sea asistido tanto en clínicas concertadas en el extranjero como en los buques hospitales, sin



Dra. Gloria Prieto Riesgo

distinción, fueron características muy apreciadas por los inspectores.

Todas estos hechos diferenciales llevaron a los inspectores a asegurar que España se puede considerar un *golden country* (tierra dorada) del marinero.

Cabe recordar que existen países donde los tripulantes locales, que forman parte de las cuotas fijas obligatorias en los acuerdos de pesca, no pasan por reconocimiento médico, adolecen de formación en materia de seguridad o de permisos de trabajo fuera del barco (lo que les lleva a una situación de irregularidad en caso de desembarco forzoso), entre otras carencias, lo que les relega a tripulantes de segunda categoría. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

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

Suscríbase

a la revista de referencia en el sector

**SOLO 8,25 €
AL AÑO
(6 números)**

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

...Y MUCHO MÁS...

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



► SUSCRIPCIONES

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

Dependiente de la Tesorería General

La Seguridad Social tendrá un **OBSERVATORIO** contra el **FRAUDE**



Las cuentas de la Seguridad Social y la sostenibilidad del sistema de pensiones son tema de debate en el Congreso, en foros especializados, en las tertulias de los medios de comunicación y hasta en la misma calle. Defraudar a la Seguridad Social es un delito que afecta a todos. Para prevenir y luchar contra el fraude y recuperar recursos que se pierden por incumplimiento de las obligaciones y conductas irregulares, en septiembre empezará a funcionar el Observatorio para la lucha contra el fraude en el ámbito de la Seguridad Social que ya tuvo su antecedente en 2006 con la creación del denominado Observatorio del fraude social.

La lucha contra el fraude constituye un elemento esencial para la sostenibilidad del sistema de la Seguridad Social. La coordinación de las actuaciones de los organismos e instituciones implicados en esta labor y la puesta en marcha de medidas para evitar conductas irregulares y dar credibilidad al sistema justifica la puesta en marcha de un Observatorio para luchar contra las conductas fraudulentas, que ya tuvo un antecedente en el año 2006 con el denominado Observatorio contra el fraude social. De-

pendiente de la Tesorería General de la Seguridad Social y de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, este organismo se encargaba de analizar y corregir las irregularidades cometidas en materia laboral y Seguridad Social.

Con la aprobación del Real Decreto 1314/1984, de 20 de junio, la Tesorería General de la Seguridad Social tiene a través de su Dirección General, competencias para desarrollar programas de lucha contra el fraude y prevenir irregularidades durante la gestión de la afiliación, la cotización y la recaudación, detectando precozmente conductas irregulares para acceder a las prestaciones del sistema de la Seguridad Social de forma indebida.

La lucha contra el fraude a la Seguridad Social debe ir encaminada a recuperar recursos del sistema de Seguridad Social que se pierden por incumplimiento de las obligaciones y el desarrollo de conductas irregulares, así como a llevar a cabo iniciativas dirigidas a recuperar la confianza y la sostenibilidad del sistema.

ÓRGANO DE PARTICIPACIÓN

En este marco, desde el mes de septiembre ha empezado a funcionar el Observatorio para la lucha contra el fraude en el ámbito de la Seguridad Social. El Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, a través de una Orden Ministerial publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) del pasado 8 de junio, anunció la creación de este Observatorio que se concibe como un órgano de participación para el estudio y formulación de propuestas de actuación en la lucha contra el fraude a la Seguridad Social, la evaluación de sus resultados, su posterior difusión y la sensibilización a la sociedad de estos actos delictivos.

Además, será un instrumento de cooperación y colaboración entre la Tesorería General de la Seguridad Social y distintos organismos como el Instituto Social de la Marina (ISM), el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), el Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, el

Servicio Jurídico de la Administración de la Seguridad Social y las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, en el ámbito estatal o provincial, en materia de prevención, detección y corrección del fraude al sistema de la Seguridad Social.

El Observatorio será un órgano colegiado, integrado en la Tesorería General de la Seguridad Social, que dependerá directamente de su Dirección General. Por ello, no tendrá un presupuesto propio sino que será la Tesorería General de la Seguridad Social quien dote al Observatorio de medios materiales y humanos.

OBJETIVOS Y FUNCIONES

De acuerdo con la norma, el Observatorio impulsará acciones y mecanismos que mejoren la prevención, detección y corrección del fraude al sistema de la Seguridad Social proponiendo la realización de estudios y análisis en el ámbito de la afiliación, cotización y recaudación para identificar conductas fraudulentas e irregulares, especialmente las que tienen repercusión en la percepción de beneficios y prestaciones del sistema de forma indebida.

De los análisis y estudios que se realicen, desde el Observatorio se proponen



drán medidas de prevención del fraude y actuaciones de control e inspección. También se hará un seguimiento de las acciones emprendidas, y de los resultados obtenidos en función de los recursos invertidos: Las actuaciones realizadas se divulgarán en un informe anual que recogerá la evaluación y valoración del fraude en nuestro país con el objetivo de sensibilizar a los ciudadanos de la necesidad de cumplir las obligaciones con la Seguridad Social

El Observatorio se encargará de coordinar, impulsar, planificar y llevar a cabo iniciativas dentro de su ámbito de actuación; analizar y explotar la información disponible, optimizando la utilización de las herramientas informáticas disponibles a efectos de la prevención y la lucha contra el fraude; analizar las actuaciones y comportamientos que puedan revestir carácter fraudulento y no estén incluidas en el plan anual de objetivos conjuntos de la Tesorería General de la Seguridad Social y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social; establecer estándares de actuación y protocolos que guíen de forma homogénea las nuevas actuaciones inspectoras y las actuaciones de oficio de la Tesorería General de la Seguridad Social, el INSS, y el ISM.

Además, estudiará y propondrá mecanismos de colaboración y cooperación que impulsen medidas de prevención y descubrimiento del fraude; seguirá las actuaciones emprendidas en función de los resultados obtenidos y los recursos invertidos y actualizará la normativa vigente para evitar vacíos legales relacionados con el fraude.

ACTUACIÓN

El Observatorio para la lucha contra el fraude a la Seguridad Social funcionará de dos maneras: en pleno y en comisiones provinciales, ajustando su



El ISM participará en el Observatorio con vocales en el pleno y en las comisiones provinciales

funcionamiento a los órganos colegiados de la Administración General del Estado.

El pleno estará formado por un presidente (que será el director general de la Tesorería General de la Seguridad Social y, en su ausencia, le representará el subdirector general de Recaudación en Período Voluntario), un secretario (el subdirector general de Recaudación en Período Voluntario que será sustituido, en su ausencia, por su adjunto en la Subdirección General) y un total de 14 vocales (dos representantes de la Tesorería General de la Seguridad Social, dos del INSS, dos del ISM, dos del Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, dos del Servicio Jurídico de la Administración de la Seguridad Social, otros dos representantes de los sindicatos y otros dos de las organizaciones empresariales más representativas a nivel estatal).

Por otra parte, en cada Dirección Provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social se constituirá además una comisión de carácter permanente compuesta por un presidente (el titular de la Dirección Provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social que, en su ausencia, será sustituido por el subdirector provincial competente en materia de recaudación en período voluntario), un secretario (que será el subdirector provincial en materia de recaudación en período voluntario y será

representado por el secretario provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social en su ausencia) y 13 vocales (dos de la dirección provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social, dos de la dirección provincial del INSS, uno de la dirección provincial del ISM; dos de la jefatura provincial de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, dos del Servicio Jurídico de la Administración de la Seguridad Social; dos de los sindicatos y otros dos de las organizaciones empresariales más representativas a nivel provincial.

A las reuniones del pleno del Observatorio —que se celebrarán al menos en dos ocasiones al año y siempre que lo proponga el presidente o una tercera parte de sus miembros de manera extraordinaria— podrán asistir de manera excepcional representantes de otras entidades, organismos y organi-

zaciones con repercusión en el régimen económico del sistema de la Seguridad Social.

Las comisiones provinciales se reunirán al menos cuatro veces al año y en sesión extraordinaria siempre que lo proponga la presidencia de la comisión provincial por iniciativa propia o una tercera parte de sus miembros. Del resultado y propuestas salientes de estos encuentros se deberá informar al pleno.

Además, el Observatorio podrá acordar la creación de grupos de trabajo específicos cuando se celebre una reunión del pleno o de las comisiones provinciales. Estos grupos de trabajo podrán ser temporales o permanentes pero desde que se constituyan deberán conocerse su composición, sus objetivos y el plazo que tienen para ejecutar sus funciones. ■

ANA DÍAZ

La garantía de la experiencia en inspección naval

Una solución personalizada para cada embarcación




www.eurocontrol.es · naval@eurocontrol.es

Inspección técnica
de barcos - ITB

Peritajes,
valoraciones
y estudios técnicos

Servicios para el
sector de construcción
naval y offshore

Certificación de
emisiones sonoras
y de escape

Marcado CE
de embarcaciones

GALICIA

Sostenibilidad, clave de la Conferencia del Atún

Sostenibilidad e innovación fueron las palabras más repetidas al cierre de la IX Conferencia Mundial del Atún, celebrada entre el 17 y 18 de septiembre en Vigo y organizada por Anfaco-Cecopesca. Una valiosa ocasión para el intercambio de opiniones ante los retos y desafíos a los que se enfrenta el sector atunero que España lidera a nivel comunitario.

El trabajo conjunto para la protección del recurso y el apoyo de las administraciones para lograrlo, fueron dos de las conclusiones más claras del encuentro, en el que participaron 350 directivos, representando al 90% de la industria conservera mundial.

La puesta en común de mecanismos de lucha contra la pesca ilegal; la necesidad de respetar la normativa referente a las capturas —entre otras medidas, vigilando de forma más activa su cumplimiento en el sudeste asiático—; el desarrollo de un comercio responsable, así como la sostenibili-

dad económica y medioambiental del sector, son algunas soluciones aportadas en el trascurso de la Conferencia.

Paralelamente, se insistió en la necesidad de una mayor implicación de las administraciones para que se incremente la vigilancia de la competencia entre operadores, tanto comunitarios como de terceros países, y que esta se realice en igualdad de oportunidades. Del mismo modo, se pusieron en valor las oportunidades que representan los acuerdos con países extracomunitarios, donde se están registrando niveles de consumo muy interesantes. De hecho, las

exportaciones de productos de pesca y acuicultura y sus transformados siguen registrando récords históricos: 353.350 toneladas en 2018, de las que el sector atunero español es responsable, puesto que lidera esta industria a nivel comunitario, tanto en extracción como en transformación de atún.

En términos generales, el sector mostró una apuesta decidida por la innovación, tanto en los procesos productivos, a través de la industria 4.0, como en su adaptación a la demanda de unos consumidores cada vez más comprometidos con la salud y la sostenibilidad. ■





Yara Alonso

Encuentro de embarcaciones tradicionales en A Guarda

En la localidad pontevedresa de A Guarda tuvo lugar, el pasado mes de julio, el ya tradicional encuentro de embarcaciones tradicionales de pesca artesanal. Pero con una importante novedad: buena parte de los barcos llegaron a puerto tras una travesía en mar abierto.

Gamelas, traíñas, botes, dornas... conformaban la flotilla que arribó hasta el puerto de A Guarda para celebrar la 14ª edición del Encuentro de Embarcaciones Tradicionales de Galicia. Junto a las embarcaciones tradicionales gallegas, participaron algunas en representación de otras localidades españolas e incluso una irlandesa. Hicieron noche en las Cíes, desde donde partieron para A Guarda en una travesía no exenta de riesgo, ya que se trata de barcos, en su mayoría, diseñados para la pesca y el cabotaje en aguas costeras. Por ello se decidió que viajaran todas al mismo tiempo con el apoyo de otras embarcaciones, entre las que destacaba el remolcador Sebastián Ocampo, de la Xunta de Galicia.

Dada la ubicación de esta localidad, junto a la desembocadura del

río Miño, los organizadores aprovecharon para resaltar el conjunto de tradiciones marítimo fluviales galaico-portuguesas. Otra de las particularidades del encuentro celebrado entre el 11 y el 14 de julio, es que las embarcaciones permanecieron fondeadas en el puerto guardés, tal y como se hacía tradicionalmente, en lugar de amarradas al muelle.

Los actos estuvieron organizados por la asociación Piueiro. Junto a esta actividad, en la que se viene poniendo de relieve la riqueza patrimonial de la pesca artesanal a través de la recuperación de estas embarcaciones, se aprovechó para mostrar los últimos detalles de la construcción de un volanteiro, en los cercanos astilleros de O Pasaxe, en la desembocadura del Miño. Un tipo de barco que desapareció a comienzos del pasado siglo y que la citada asociación intenta recuperar. ■

Traslado en La Línea

Los servicios prestados por el ISM en la Línea de la Concepción, así como por el INSS en la citada localidad, han sido trasladados al edificio de Hacienda, mientras se realizan las obras en la Casa del Mar. Las labores de rehabilitación, que comenzaron a finales del mes de agosto, se prevé que se prolongarán durante tres meses, por lo que los servicios no volverán a prestarse en su ubicación habitual hasta aproximadamente el mes de febrero o marzo.

Abundancia de anchoa

Tras la finalización de la campaña Bio-man, que realiza en primavera el centro tecnológico AZTI, y en la que se hace una estimación de la abundancia y distribución de la anchoa adulta junto con la cantidad de huevos encontrados en el plancton, los científicos sitúan el cálculo provisional de su biomasa en unas 190.000 toneladas. De ratificarse esta situación cuando se efectúe la campaña Juvena, que también desarrollan expertos de AZTI en el litoral cantábrico, y en la que evalúan el número de juveniles que realmente se han incorporado al **stock**, nos podríamos encontrar con el segundo mejor resultado desde que se inició la serie histórica de campañas, en 1987 en el golfo de Bizkaia.

La fotografía completa se obtendrá tras la campaña Pelgas, que realizan los científicos del Instituto Francés de Investigación para la Explotación del Mar (Ifremer). Con toda esa información, el ICES valorará el estado del **stock** para que la Comisión de Pesca proponga el TAC para 2020.

Caen las descargas de pescado

El primer semestre de 2019 ha supuesto una importante caída en las descargas de pescado fresco en las lonjas de Puertos del Estado. Un descenso del 6,32% (95.806 toneladas frente a las 102.264 registradas en igual periodo de 2018), y que incluye fuertes bajadas en las tres principales lonjas españolas: Vigo (-1,61%, quedando en 29.295 toneladas), A Coruña (-15,86%, llegando



BREVES

a las 17.180) y Pasaia (-2,54%, con 13.402). Por el contrario, subieron las descargas en lonjas como la de Gijón, en casi un 11% (llegando hasta las 3.316 toneladas) y la de Santa Cruz de Tenerife, con 2.801 toneladas, lo que representa un incremento de más del 53% con respecto al mismo periodo de 2018.

La facturación por descargas en las lonjas gallegas cayó en un 10%, sobrepasando apenas los 200 millones de euros.

Proyecto europeo de pesca sostenible

El pasado 2 de septiembre tuvo lugar el primer encuentro de los once socios participantes en el proyecto europeo Neptunus, cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). El objetivo del programa es promover el desarrollo sostenible del sector pesquero en el área atlántica a través del desarrollo de una metodología para el ecoetiquetado de productos y la definición de estrategias de innovación basadas en el modo de producir, reciclado de recursos, adaptación al cambio climático y las amenazas que presentan los desechos marinos. La Universidad de Cantabria, donde tuvo lugar este encuentro, es la coordinadora del proyecto.

Coordinación de la cadena de valor

Desde el pasado mes de julio, está en marcha la primera organización interprofesional del sector de la pesca y los productos pesqueros "Interfish", cuyo principal cometido es el de trabajar en beneficio de toda la cadena de valor en la pesca. En la organización, se integran organizaciones representativas de la producción, de la transformación y, en su caso, de la comercialización y distribución agroalimentaria.

Compromiso con el reciclaje

2.539 trabajadores y 546 arrastreros de 37 puertos españoles participan en el proyecto "Upcycling the Oceans", puesto en marcha por la Fundación Ecoalf, en 2015. En este tiempo, los profesionales han retirado de las aguas 280 toneladas

ANDALUCÍA

Oficina de Pesca subregional de la FAO en Málaga

Tras la reunión mantenida entre el ministro en funciones de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, y Francisco de la Torre, alcalde de Málaga, se ha anunciado el inicio de los trabajos para albergar la oficina subregional de la FAO, según la decisión adoptada en enero de 2018.

Reunión del edil malagueño y el ministro en funciones de Pesca para tratar sobre los detalles de la creación en Málaga de la oficina subregional de Pesca de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) para el Mediterráneo occidental. Esta oficina, junto con las de Bulgaria, para el Mar Negro, Croacia, para el Adriático, Líbano, para el Mediterráneo oriental, y Malta/Túnez, para el Mediterráneo central, es una apuesta de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo para reforzar su trabajo a nivel subregional, teniendo en cuenta las especificidades de cada zona del Mediterráneo. De esta manera, se podrá realizar un mejor seguimiento de las actividades concretas en cada una de estas áreas,

en coordinación con los proyectos regionales de la FAO de cooperación pesquera.

El resto de las oficinas están ya en una avanzada fase de puesta en marcha o incluso operativa. Luis Planas anunció la intención de que la de Málaga pueda estar en servicio este mismo año, para lo que próximamente se pondrá en marcha un grupo de trabajo del ministerio, ayuntamiento y la propia FAO. "Estamos en un momento clave para la gestión de la pesca en el Mediterráneo, señaló el ministro en funciones, tras la aprobación por el Consejo y el Parlamento Europeo, el pasado mes de junio, del nuevo régimen para la gestión plurianual de los recursos pesqueros en el Mediterráneo". "El principal objetivo es conseguir la sostenibilidad de la pesca y preservar la actividad pesquera". ■

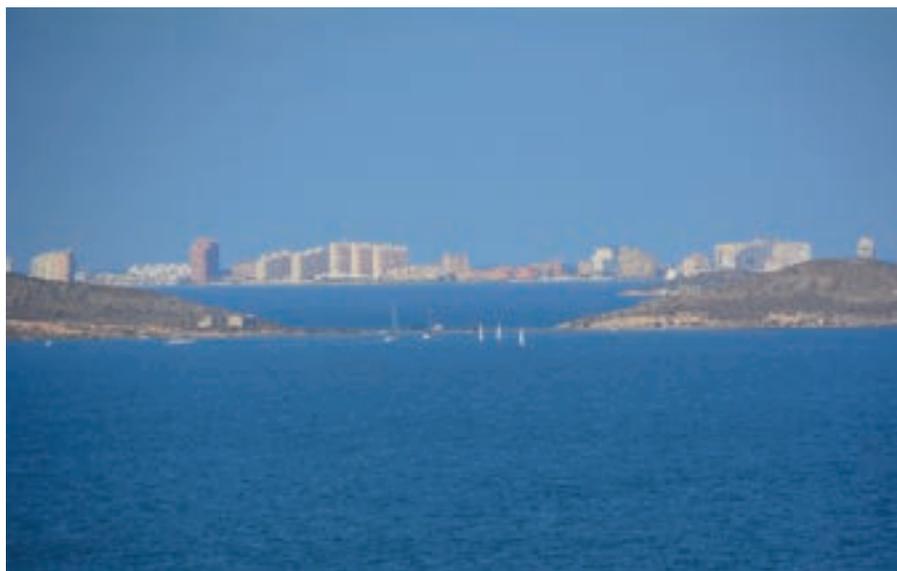


El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación en funciones, Luis Planas, con el nuevo director de la FAO en España, Enrique Yeves.

MAPA

“Vertido cero” al Mar Menor

El Plan para frenar la degradación del Mar Menor ha iniciado ya su andadura. Tras un año de trámites para poder aprobar la declaración de impacto ambiental, el proyecto, que contempla 21 actuaciones y un plazo de ejecución de diez años, persigue restablecer las condiciones naturales de esta laguna salada, cuyo ecosistema ha sido castigado severamente.



Se trata de un proyecto integral de gran envergadura que requiere de la implicación, colaboración y trabajo conjunto de la Administración central y de la autonómica, y así se contempla en el expediente “Análisis de soluciones para el vertido cero al Mar Menor proveniente del Campo de Cartagena”, como prueba su cuantioso presupuesto estimado entre 430 y 615 millones de euros, y con un plazo previsto de ejecución de diez años.

Entre las veintiún medidas del Plan, cuyos comienzos no han sido nada sencillos al estar concernidos numerosos sectores de la zona y a pesar de que su principal objetivo es detener la deriva regresiva de las condiciones am-

bientales de la laguna, se recogen importantes medidas como: el establecimiento de un drenaje perimetral en la zona; la mejora de los sistemas de saneamiento y depuración; la restauración hidrológica y forestal; la puesta en marcha de plantas de tratamiento así como de un sistema comunitario de pozos, que sustituirá al actual.

Entre otras propuestas, el Proyecto persigue modificar la actividad de sectores como el agrícola y ganadero, así como del turismo y frenar la presión urbanística. Unos cambios que también van a afectar a las actividades náuticas, de pesca y a los usos recreativos que se realizan en la zona y que se considere que puedan estar afectando al ecosistema de la laguna salada. ■

de residuos que depositan en unos contenedores situados en los puertos para depositar los residuos como film, acero o el aluminio, que después se transforman en todo tipo de productos de alta calidad y duraderos.

Custodia del mar

Las policías autonómicas pierden sus competencias policiales en el mar en favor de la Guardia Civil, quien ha asumido en solitario todas estas funciones en la mar. Así, tal y como estableció la Comisión Nacional para la Coordinación de la Policía Judicial, el trabajo de la Ertzaintza y de los Mossos d'Esquadra en este ámbito queda circunscrito exclusivamente a tareas administrativas en aguas interiores marítimas.

Pocos, pero bien pagados

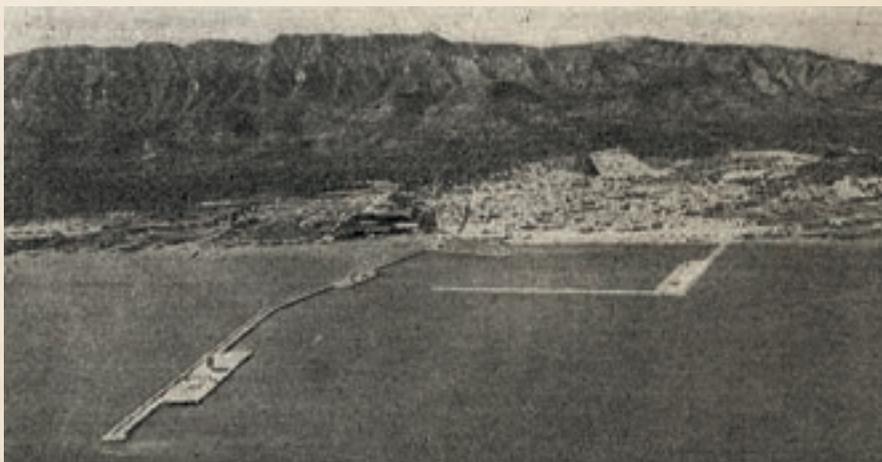
Los alumnos y alumnas titulados en Náutica y Transporte Marítimo son el segundo grupo de titulados mejor pagado en el mercado de trabajo español, según se desprende de un estudio recientemente presentado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades. A pesar de que se trata de un grado poco conocido entre la juventud y que, por tanto, no requiere una nota alta de corte para acceder a las siete universidades públicas que imparten esos estudios, estos titulados pueden llegar a alcanzar una base salarial de 33.977 euros, la segunda disciplina mejor pagada después de medicina.

Pesca sostenible en los EE.UU.

La lucha por llevar a sus caladeros a una situación de sostenibilidad ha hecho que, desde el año 2000, la pesca en los Estados Unidos de Norteamérica logre que 45 nuevas pesquerías se hallen en esta categoría. Según los datos aportados por la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NNOO, en sus siglas en inglés) en el Congreso sobre la pesca en los EE.UU., tan sólo un 18% de sus pesquerías queda en situación de sobre-explotada. ■

Hace 50 años...

La Ley de Costas, en las Cortes



Todavía pendiente de ser llevado al Pleno de las Cortes, aparece ya dictaminado por la Comisión de Leyes Fundamentales el proyecto de Ley de Costas. Nuestra legislación presenta un bache, cubierto por disposiciones fragmentarias de distintas épocas y con finalidad primordial diferente. Así, nuestro ordenamiento jurídico viene taponando, no siempre de forma homogénea ni unitaria, las necesidades de más de tres mil kilómetros de costas de nuestra Patria. Actualmente en España contamos para las costas con las referencias incidentales que hace el Código Civil, la vigente Ley de Puertos que ya data de 1924, la vetusta Ley de Puertos de 1880, en lo que no aparece derogado por la moderna, la Ley de Comunicaciones Marítimas, con más de sesenta años de vigencia, ya que se promulgó en 1909, la Ley Hipotecaria y su Reglamento que vienen resolviendo toda la gama de situaciones que se nos presentan.

De todo ello podemos inferir la necesidad de remozar nuestra barroca

legislación, oportuna sin duda en su momento y de acertados principios en su mayoría con relación a los problemas planteados en las riberas del mar, pero indudablemente desfasados en muchos extremos. Baste reseñar el fenómeno nuevo del turismo masivo, las instalaciones petrolíferas, los parques ostrícolas artificiales y los viveros de crustáceos y moluscos. Añádase a todo ello la abundante legislación internacional en la materia, de la que únicamente citaremos la Convención de Ginebra de 1958, sobre delimitación de las aguas territoriales.

Resulta particularmente interesante contemplar lo previsto en el artículo 11 de la Ley de Costas, por el que corresponde al Ministerio de Comercio, a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante, lo siguiente:

- 1º Gestión y tutela de los bienes de dominio público reseñados en esta Ley.
- 2º La competencia en materia de salvamento y la de dictar normas e instrucciones precisas para la seguridad humana en los lugares

de baño, salvo las facultades que le corresponden al Ministerio de Marina.

- 3º La limpieza del mar territorial, evitando su contaminación por hidrocarburos u otras sustancias, así como aplicar las sanciones correspondientes.
- 4º La gestión y tutela de los bienes de dominio público marítimo-terrestre que determine el gobierno a efectos del fomento de la pesca.
- 5º El otorgamiento, previo informe favorable del Ministerio de Marina, en cuanto se relaciona con la defensa militar, de toda clase de concesiones en el mar territorial.
- 6º El otorgamiento de las concesiones de toda clase de pesquerías, almadrabas, corrales y parques para la cría y propagación de mariscos, oído el Ministerio de Información y Turismo cuando se trate de zonas de interés turístico.

(...) La ordenación de las playas aparece prevista en el artículo 18: En las playas en las que se prevea una gran concurrencia humana, se formulará por el Ministerio de Obras Públicas, de oficio, a requerimiento del Ministerio de Información y Turismo, del ayuntamiento o a instancia de los particulares interesados, y conjuntamente con los Ministerios de Marina, Comercio, Información y Turismo y Vivienda, y Ayuntamientos respectivos, un plan de ordenación general de la playa. (...)

Joaquín Otero Fernández-Victorio

La Escuela de Formación Náutico-Pesquera de Alicante entrará en servicio el próximo octubre

Aunque no estará terminada hasta enero

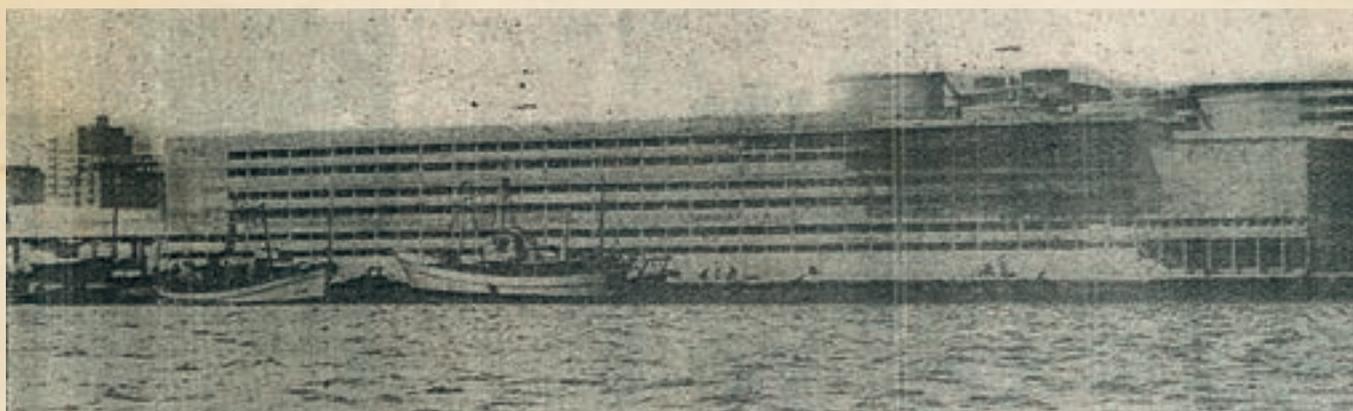
Las obras de construcción de la nueva Escuela Náutico-Pesquera de Alicante se desarrollan a buen ritmo. El edificio se levanta en la zona del puerto pesquero, tiene una longitud de 150 metros, 20 de ancho y consta de tres plantas en las que se ubicarán una serie de instalaciones necesarias para la finalidad a que se destina. El presupuesto global de las obras se eleva a 23 millones de pesetas, pero la instalación completa del edificio supondrá otro tanto, ya que las numerosas instalaciones de que constará así lo requieren.

Su distribución será la siguiente: En la planta baja se ha dispuesto el Club Social, servicios de megafonía, aula de pesca, donde los alumnos aprenderán a lanzar las redes; talleres de 750 metros cuadrados;

gran vestíbulo, un pasillo de 96 metros de longitud por tres de ancho, capilla y biblioteca.

En la planta primera están previstas viviendas para el director de la Escuela y el conserje y aula magna capaz para 450 plazas. La segunda planta albergará ocho aulas de 40 y 50 plazas. En la parte superior del edificio se ha previsto un puente de navegación para prácticas de los alumnos.

La escuela, que construye el ministerio de Comercio a través de la Subsecretaría de Marina Mercante, será inaugurada parcialmente en octubre próximo, aunque las obras no finalizarán totalmente hasta el mes de enero de 1970. Se pretende, en buena lógica, que en ella se desarrolle en su totalidad el curso 1969/70.



Más días de hogar

Se celebró en Bilbao la V Semana del Mar, dedicada a la esposa del marino y organizada por el Club Stella Maris. El lema de esta semana fue: "Menos días de mar y más de hogar".

La Semana incluyó cuatro charlas y diversos actos, que culminaron con la conmemoración del Día Internacional de los Hombres del Mar.

Todas las charlas han ido orientadas para crear en la mentalidad de las mujeres de los marinos la preocupación y el deseo de humanizar la vida del mar.

El puerto de Barcelona cumple quinientos años

El quinto centenario de su fundación y primer centenario de su Junta, celebra el puerto de Barcelona a lo largo de todo este año de 1969. Como primero de los actos conmemorativos de tal efemérides, los miembros del patronato del centenario hicieron entrega al Jefe del Estado, en una audiencia especial que les fue concedida, la medalla del "quinto centenario".

A continuación, y a partir del día 25 de marzo, en que se celebró la inauguración de la conmemoración, empezó a desarrollarse un intenso programa,

en el que figuran actos de hermandad con otros puertos del Mediterráneo, especialmente con los de Génova y Marsella, con los que existe un comité de coordinación, invitación a los directivos de los más importantes puertos del mundo, como parte del programa de promoción de Barcelona como puerto de entrada a Europa; edición de un folleto sobre las instalaciones, servicios e historia de la Ciudad Condal, en relación a sus instalaciones portuarias, y convocatoria de un concurso nacional para Prensa, Radio y Televisión.

Sanidad Marítima

Simulación o realidad

Trastorno de estrés post-traumático

El trastorno de estrés post-traumático (TEPT) es una enfermedad independiente y bien definida en la actualidad. Sin embargo ha estado rodeada de defensores y detractores. Con este artículo intentaremos poner un poco de luz al tema y explicar algunas de sus características más significativas.

El sistema nervioso y hormonal del ser humano le permiten adaptarse al mundo cambiante de su alrededor, sin embargo en oportunidades se ve expuesto a agresiones tan inesperadas y de tal magnitud que estos mecanismos se vuelven frágiles y no logran un buen afrontamiento. El trastorno de estrés post-traumático es una muestra del fallo de los mecanismos homeostáticos. En España existe el Instituto Español de Resiliencia, que se ocupa de manera muy sensible del estudio de esta

enfermedad y de quienes la padecen.

Teniendo en cuenta que el trabajador del mar faena en un medio hostil nos parece valioso conocer algunos aspectos del trastorno de estrés post-traumático.

El TEPT, como su nombre lo indica, puede observarse en personas que han estado sometidas a una agresión totalmente inesperada, que provoca pánico, y para la cual el individuo no dispone de recursos de afrontamiento, y es incapaz de tener el control de la situación.

Los accidentes en el mar, las tragedias en aviones o accidentes de coches son muestras de situaciones que inducen TEPT. Importantes pérdidas emocionales o materiales, contingencias bélicas o grandes desastres naturales también pueden provocar tanto daños físicos como psicológicos en quien lo sufre o es testigo.

Especial atención deben tener las personas que han sido víctimas de violencia de género, agresiones sexuales, violaciones, secuestros o internamientos en espacios cerrados, por largos periodos de tiempo.

Las dudas sobre esta enfermedad han estado vinculadas a su momento de aparición después de sufrir un gran estrés, la diversidad de síntomas que puede presentar, y en especial por qué algunas personas la padecen y otras no, en idénticos escenarios.

Y en especial debe mencionarse el agravante de que muchos profesionales de la salud ponen en duda la veracidad de las manifestaciones de estos pacientes, suponiendo procesos de simulación.

CÓMO IDENTIFICAR EL TEPT

Para algunos afectados, la enfermedad aparece inmediatamente después del evento traumático, pero otros presen-



Yuri B

tan manifestaciones discretas al principio, y después de un periodo de tiempo comienzan a desarrollar síntomas de TEPT.

Las manifestaciones del TEPT pueden ser diversas y diferentes en personas expuestas al mismo estrés y en condiciones similares pero todos coinciden en que desde entonces tienen idea permanente de que la vida ya no es segura, y la duda razonable de si lo será en adelante. Esta ideación es una importante fuente de ansiedad.

Los síntomas más frecuentes que definen esta patología deben tener características agudas y durar como mínimo un mes para tenerlos en cuenta.

La re-experimentación. Este es uno de los síntomas que usualmente se oculta con frecuencia al psicólogo o al médico, por el temor a que se interprete como un proceso demencial.

Se trata de ideas que aparecen en cualquier momento del día y recrean la agresión sufrida una y otra vez, provocando en el paciente la repetición de sentimientos y síntomas que acompañaron al hecho pasado, y que el afectado no puede controlar. También se conoce como *flashbacks*.

Se siente miedo, el corazón late apresuradamente y el paciente se torna sudoroso, pálido y presa del terror.

Durante la noche se producen pesadillas con frecuencia relacionadas con el tema, que impiden que el enfermo afectado duerma en calidad y cantidad aconsejable.

El paciente en ocasiones solo recuerda momentos aislados de la situación estresante que padeció, y esto curiosamente también le provoca agobio.

La evitación. El enfermo evita el tema, y se vuelve apático

e intolerante a oír hablar de la agresión que sufrió, ver imágenes televisivas, o los lugares que le recuerden aspectos del estrés sufrido.

Puede manifestar poco interés por lo que le rodea en general, disminuir su atención y comprensión de las situaciones habituales de su vida o alteraciones en el aprendizaje.

La alerta. El paciente puede presentar un estado de alerta permanente, en ocasiones acompañado de irritación. Ante pequeños estímulos responde de forma desproporcionada, en espera de lo peor. El enfermo vive en alerta mantenida y sin descanso.

Las manifestaciones de ansiedad y/o depresión son constantes y en oportunidades resultan ser los primeros síntomas, que pueden condicionar un diagnóstico confuso.

Un sentimiento que aparece con frecuencia es la sensación de vergüenza e impotencia, especialmente cuando la agresión que ha sufrido se ha cobrado otras vidas y el paciente ha sobrevivido.

El TEPT tiene cura. Es importante destacar que un porcentaje importante de las personas que sufren estas afectaciones, en un periodo de tiempo corto, vuelven a la normalidad, y van desapareciendo los síntomas.

Pero algunos antecedentes del paciente pueden predisponer a la aparición del trastorno de estrés post-traumático y complicar su resolución, como son la falta de adultos que representen un apoyo seguro en la infancia, los antecedentes de un trauma similar en su historia personal, enfermedades del sistema nervioso y además el uso y abuso de alcohol y drogas.

Será de gran ayuda la realización de un diagnóstico temprano del TEPT, el apoyo de familiares y de la sociedad en general. Debemos comprender que es un enfermo que sufre mucho porque recuerda y revive constantemente el evento que lo lastimó, por lo que necesita atención psicológica e incluso farmacológica apropiada y temprana. ■

DRA. ROSA M^a GANDÍA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA,
MADRID

Gerhard Lipold



Acuerdo de pesca en el Ártico central

EE.UU. se acaba de sumar a Canadá, Rusia y la Unión Europea en la ratificación del Acuerdo para Evitar la Pesca No Regulada en el Ártico, según anunciaron fuentes del gobierno de ese país a finales del mes de agosto. El propósito de dicho acuerdo, negociado en Groenlandia en 2018, es establecer un enfoque de precaución para proteger un área de la pesca comercial antes siquiera de que ésta haya comenzado, dado que prevén que al ritmo en que avanza el deshielo, dicha actividad presenta un futuro predecible.

El acuerdo prevé una moratoria para la pesca comercial en las aguas internacionales del Ártico central durante los próximos dieciséis años, prorrogables por otros cinco. También se estipula el im-



Carmen Parrondo

pulso de la investigación científica, que será evaluada cada dos años por los países firmantes así como la aplicación de dicho pacto, que

entrará en vigor en cuanto sea ratificado por los restantes signatarios: China, Dinamarca, Islandia, Japón, Noruega y Corea del Sur.

Primeras ayudas a la estiba

Desde el 1 de octubre, el ISM abona ya las ayudas especiales dirigidas a los estibadores de mayor edad que voluntariamente renunciaron a su puesto de trabajo, en el marco de la adaptación del sector de la estiba portuaria exigida por la Unión Europea. Las ayudas, reguladas en el Real De-

creto 257/2019 del 12 de abril, consisten en el pago de un subsidio mensual del 70% del salario medio percibido en el último año —por un máximo de 60 mensualidades— y la cotización del 100% al Régimen Especial del Mar hasta la jubilación del trabajador beneficiario.



Manuel Candal

Trío de cargos

Javier Garat, secretario general de la Confederación Española de Pesca (Cepesca) y presidente de Europêche, la patronal pesquera europea, ha sido reelegido como presidente de la Coalición Internacional de Asociaciones Pesqueras (ICFA), en la última reunión de la organización.

La renovación de Garat al frente de la ICFA es una muestra más de la importancia del sector pesquero español a nivel internacional.

Mar

Revista del ISM



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



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

SUSCRIPCIÓN GRATUITA

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

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



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

