

Mar

Nº 571
JULIO/AGOSTO 2017

Presupuestos 2017

Cuotas de
pesca 2018

**Se abre el
debate**

Los usuarios
ponen nota
al ISM

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 EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Se acaba el tiempo para el RMS

Alcanzar el Rendimiento Máximo Sostenible en 2020, en los caladeros gestionados por la Unión Europea, empieza a convertirse en una batalla contra el reloj. Si bien en algunas aguas se están logrando importantes avances, en otras, como las del Mediterráneo y mar Negro, el objetivo se convierte en una ardua tarea. Un reto, en palabras de la propia Comisión Europea. Y es que aquí, como les ocurre a los malos estudiantes, se dejaron las obligaciones para el final y a regañadientes.

Junto a una serie de peculiaridades, además de una pesca sin control, que convierten el alcanzar el objetivo de la pesca sostenible en una tarea nada sencilla, sí se puede afirmar que algo empieza a moverse. Se han dado algunos pasos importantes, como la gestión realizada sobre el stock de atún rojo, o el plan de recuperación del pez espada. Además de planes y proyectos que se están llevando a cabo para conocer mejor lo que hay y lo que se pesca. Pero queda mucho, muchísimo por hacer, a la hora de poner orden en sus pesquerías. El tiempo se acaba.

Probablemente, esa fecha objetivo de 2020 haga que, en esta ocasión, las negociaciones para establecer los TACs

de 2018 sean más duras que en anteriores ocasiones. Se está reduciendo el margen de maniobra y será complicado llegar a acuerdos que satisfagan a unos y a otros.

Junto a los TACs, lo que preocupa enormemente a la flota, como consecuencia de la aplicación progresiva de la prohibición de los descartes, es lo que se conoce como “especies de estrangulamiento”. Unas cuotas de especies no objetivo que condicionan enormemente las capturas que sí lo son, pudiendo suponer bruscos recortes en las posibilidades de pesca. Representantes de las administraciones, central y autonómicas, ya están coordinando esfuerzos para lograr que Bruselas flexibilice su posición ante este problema. La ministra española, García Tejerina, anunció la posibilidad de pedir incluso cambios en el reglamento para evitar que “estas especies de estrangulamiento obliguen a la flota a permanecer amarrada”. Por el momento, todo parece indicar que la Comisión Europea no va a ir mucho más allá. Habrá que ver qué posibles soluciones ofrece, en todo caso, ya que el comisario de Pesca, Karmenu Vella, se comprometió a presentar “salidas” a esta situación.

A las dificultades planteadas habría que añadir otra más, a la hora de afrontar las negociaciones recién iniciadas, y es que 2019 es la fecha para el cumplimiento de la obligación de desembarco de todas las pesquerías.

Sin duda, unas negociaciones nada fáciles. ■



El mar es tu espejo

Autor: Catalina Gayá

Editorial: Libros del K.O.

La periodista mallorquina Catalina Gayá acaba de publicar el libro “El mar es tu espejo” donde recopila la historia de marinos abandonados en los puertos del Mediterráneo por las empresas pesqueras. Utilizando las alegorías del lenguaje marítimo se trata de un relato periodístico que quiere sacar a la luz un conflicto que se agudiza tras la crisis económica.

Las tripulaciones, la mayoría contratadas en países en vías de desarrollo por sueldos más bajos que los de los marineros europeos, al quebrar las empresas quedan abandonadas y sin recursos ni para sobrevivir ni mucho menos para poder regresar a sus países, ya que ni empresarios ni armadores ni Estados se hacen cargo de ellos.

Desde 2009, fecha en la que empezó a recopilar estas historias, Gayá ha recorrido diversos puertos desde Ceuta a Estambul y calcula que aunque es difícil de contabilizar el número de tripulaciones abandonadas hasta la fecha de la publicación en el Mediterráneo asciende a 500.

Para un marino, ser abandonado significa según la autora “entrar en un estado de letargo porque no termina de entender lo que está pasando y encima en un mundo que no funciona con las mismas reglas y que carece de los apoyos con los que creía que contaba... pero todos son personas de muchos valores, con una gran humanidad y un inmenso amor por su trabajo”.

Filipinas e Indonesia son los principales países de origen de los marinos abandonados que llenan las páginas del libro cuyo título hace referencia a un verso del poeta Charles Baudelaire que refleja la tragedia pero también historias de personas que se negaron a participar en este drama diciendo basta a este sistema capitalista salvaje que juega así con la vida de las personas y que supone un canto de esperanza.

Al igual que el hecho que desde 2017, aunque en España se aplica desde 2013, se pondrá en marcha a nivel internacional el apartado de

abandono del Convenio sobre el Trabajo Marítimo según el cual los armadores tendrán que poner en marcha un sistema que asegure una indemnización a los marinos y a sus familias en caso de abandono (lo que permitiría su repatriación), muerte o discapacidad.

“El mar es tu espejo” tiene un precio de 15,90€ y puede adquirirse en las librerías habituales y también a través de la página web de la editorial (<https://www.librosdelko.com/products/elmarestuespejo>). ■





Director del ISM:
Luis Casqueiro Barreiro.

Director:
Raúl Gutiérrez

Redacción:
Ana Díaz, Patricia Romero, Jesús M. Salamanca 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 Muelles del Poniente, 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 (Vizcaya). 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 (Asturias): Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-
19. Gijón (Asturias) Tels. 985 327 200/985 327 300

Guipuzkoa: Casa del Mar. C/Hermanos Otamendi, 13. San
Sebastián (Guipuzkoa) Tel. 943 40 40 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9.
Tel. 959 25 74 11.

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

Meiella: 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. Avinguda del Port, 300.
Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51.
Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23.
Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 50 17 81.

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

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 700 67 17

Jesús M. Salamanca: 91 700 67 19

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: 273-15-001-7

NIPO Web: 273-15-002-2

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

COMPROMISO EN LOS PUERTOS

Patronal y estibadores alcanzan un compromiso que garantiza la tranquilidad en los puertos mientras se negocia un nuevo acuerdo.



8

PROPUESTA DE CUOTAS

La Comisión Europea acaba de presentar la Comunicación que abre el debate para establecer los TACs de 2018.



36

PRESUPUESTOS ECONÓMICOS

Repasamos las partidas correspondientes al Ministerio de Empleo, ISM y Pesca.

- 6 Compromiso entre patronal y estibadores
- 8 La CE abre el debate de cuotas para 2016
- 16 Asamblea anual de Anave
- 20 Junta de pequeños y medianos astilleros
- 22 Acuerdo laboral en la flota atunera
- 26 Buenas prácticas laborales en el arrastre
- 30 Trasmediterránea, neutra en emisiones
- 32 El impacto del anisakis y cómo combatirlo
- 36 Presupuesto económico 2017
- 48 Encuesta de valoración de servicios del ISM
- 56 Aumenta el uso del registro electrónico
- 58 Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

Mar

Conflicto de la estiba

ACUERDO para el **ACUERDO**

El ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, definió el compromiso alcanzado por patronal y estibadores como “acuerdo para el acuerdo”. Con él se garantiza la paz social en los puertos a cambio de la subrogación de los trabajadores y una rebaja salarial del 10%, mientras se negocia un nuevo convenio dentro de los límites que marcó la Unión Europea, cuyo Tribunal Superior de Justicia ha dejado la multa por el retraso en la liberalización del sector en 3 millones de euros, muy lejos de los 24 millones que pedía en un principio la Comisión Europea.



Finalmente se impuso el “todos o ninguno”, la línea roja que los trabajadores portuarios no estaban dispuestos a traspasar, y el conflicto que mantenían con las empresas estibadoras parece, después de cuatro meses, haber llegado a su fin. Tras ceder ambas partes a algunas de sus pretensiones iniciales, se ha retomado el dialogo sobre el que ahora se desarrollará un nuevo convenio colectivo que rija sus relaciones laborales, siguiendo los dictámenes impuestos por Bruselas.

Las negociaciones del V Acuerdo Marco, cuyo plazo de finalización las partes han fijado para finales del mes de septiembre, han sido posibles gracias al compromiso de la “nueva” Anesco (ver MAR 570) de subrogar a todos los trabajadores de las empresas que decidan abandonar la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios (Sagep), y a la renuncia de los trabajadores a que las empresas participen en los Centros Portuarios de Empleo (CPE), que son las nuevas empresas de contratación que sustituirán a la Sagep (que

hasta ahora monopolizaba la estiba y de la que dependían todos los trabajadores).

Bajo este paraguas, los estibadores se han comprometido a aceptar ajustes de plantilla a través de prejubilaciones voluntarias en puertos donde haya excedente; una reducción de salarios del 10%; a negociar con las empresas medidas operativas y de organización que permitan mejorar la competitividad de las dársenas.



El contenido del acuerdo cerrado ahora, sustentado en el alcanzado el 29 de marzo pasado, deja pendiente la regulación específica de los Centros Portuarios de Empleo (CPE) así como lo referido a la formación de los trabajadores que hasta ahora controlaban ellos mismos, por lo que estos y otros tantos asuntos quedan pendientes para ser debatidos en las negociaciones iniciadas tras “el acuerdo para el acuerdo”.

NUEVA ANESCO

Frente a la gran cohesión que ha presidido la estrategia de los trabajadores

de la estiba estos meses, la trascendencia de las decisiones adoptadas y las importantes discrepancias surgidas en torno a algunas de ellas han supuesto un “cisma” en toda regla, en lo que era la patronal portuaria Anesco. Una transformación especialmente evidente, después de que tres compañías se dieran de baja días antes del acuerdo con los representantes de los trabajadores, a resultas de lo cual, las empresas consignatarias ya no formarán parte de la Asociación, una decisión que justifican como *una forma de mantener su liderazgo como asociación de referencia en el sector*, al acotar su ámbito de representación al sector empresarial que ejerza como *actividad económica la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías*.

Por su parte, el Gobierno, a través de su portavoz, Iñigo Méndez de Vigo, expresó su satisfacción por la conclusión del conflicto y por un acuerdo por el que, en su opinión, *se ha logrado garantizar el empleo y también la competitividad de las empresas*. No obstante, el ministro de Fomento ya ha anunciado que *el Gobierno velará porque se cumpla la legalidad vigente* en alusión a la liberalización del sector aprobada en mayo para adecuarlo a la legislación comunitaria.

Como venimos contando en esta Revista, desde que en mayo el Gobierno logró que el Congreso aprobara la reforma, el conflicto quedó enmarcado en la negociación entre empresas y sindicatos, y desembocó en tres semanas de paros intermitentes y parciales en los puertos.

Unas movilizaciones que, según el Ejecutivo, han supuesto unas pérdidas de alrededor de 150 millones de euros, con un efecto desigual en los puertos. De hecho, en términos globales, el tráfico portuario español creció un 3,69% en los cinco primeros meses del año, alcanzando un volumen de 217,46 millones de toneladas de carga gestionada. No obstante, mientras que en el mayor puerto del país, el de Bahía de Algeciras (Cádiz), la actividad descendió un 4,05%, las otras dos mayores instalaciones portuarias, Valencia y Barcelona, crecieron un 0,97% y un 20,2%, respectivamente, después de que esta última recibiera los tráficos desviados de otras instalaciones por efecto de los paros. ■

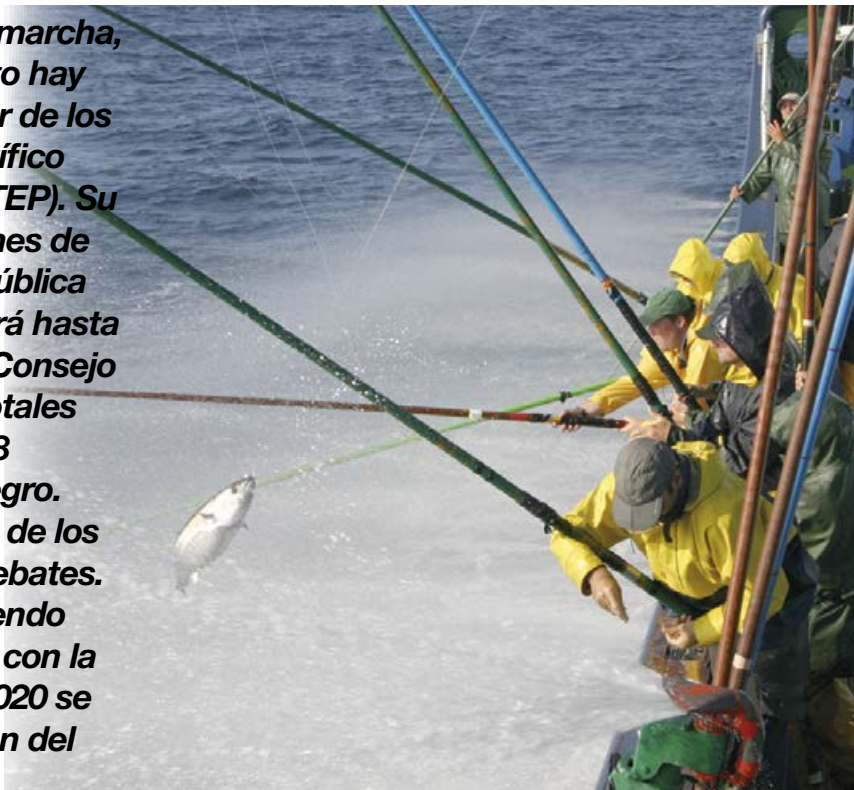
A. MUNGUÍA

El tráfico portuario creció un 3,69% en los cinco primeros meses del año

Comunicación de la CE sobre posibilidades de pesca en 2018

Los esfuerzos del sector están dando resultados

La Comisión Europea vuelve a poner en marcha, un año más, el debate sobre qué y cuánto hay que pescar para el año que viene, a tenor de los informes elaborados por el Comité Científico Técnico y Económico para la Pesca (CCTEP). Su propuesta abre el debate que, hasta el mes de septiembre, se centrará en la consulta pública sobre esta Comunicación, y se prolongará hasta el mes de diciembre cuando, reunido el Consejo de Ministros de Pesca, se adopten los Totales Admisibles de Capturas vigentes en 2018 para el Atlántico, mar del Norte y mar Negro. Como en los últimos años, la prohibición de los descartes centrará buena parte de los debates. El dato positivo es que se están produciendo mejores resultados económicos en línea con la mejoría de los stocks. El negativo, que 2020 se acerca con muchas poblaciones lejos aún del Rendimiento Máximo Sostenible (RMS).



Íñigo Onaindía

Vuelve a abrirse el debate de si se está avanzando a buen ritmo, en los trabajos para reducir la sobrepesca, o si éste está siendo insuficiente.

La Comisión Europea apunta, en la Comunicación presentada al Parlamento y al Consejo de la UE, a que esta mejoría sigue a buen ritmo. Literalmente, señala que “en los últimos años se han producido avances significativos en la aplicación de la reforma de 2013 de la Política Pesquera Común”.

El CCTEP, en su última evaluación con datos de 2015, señala que de las 66 poblaciones evaluadas en el Atlántico Nororiental, 39 fueron explotadas dentro de los límites marcados para la consecución del Rendimiento Máximo Sostenible. Es decir, se ha logrado un avance del 7%, al

pasarse del 52% al 59% los desembarcos de especies gestionadas de forma sostenible. En 2017, los TACs fijados en línea con el dictamen sobre el RMS se elevaron a 44, lo que supone el 61% de todas las capturas en ese área.

Entre los que creen que no está habiendo la suficiente ambición a la hora de marcar las pautas de esa recuperación está la organización Oceana, que considera que la mejora de un 1%, en aguas del Atlántico, entre 2013 y 2015, es claramente insuficiente para acabar con la sobrepesca en las fechas previstas, y eso sin hablar del Mediterráneo.

Las primeras reacciones de las Comunidades Autónomas, tras la Comunicación de la Comisión, se produjeron en el Consejo Consultivo de Pesca, reunión preparatoria de los consejeros con la mi-

A pesar de los avances registrados en el Mediterráneo, la situación es muy difícil. Sigue sin conocerse el estado real de muchas de sus poblaciones, por lo que la Comisión tiene el objetivo de mejorar la obtención de datos



Campaña para investigar el stock de anchoa en el Mediterráneo. IEO.

nistra García Tejerina del Consejo de Ministros de Agricultura y Pesca de la UE, que se celebró el 17 y 18 de julio en Bruselas, y en el que se debatieron las propuestas sobre el estado de los caladeros que plantea la Comisión Europea. Es el primer paso en el inicio de las negociaciones de cuotas.

Rosa Quintana, consejera del Mar de la Xunta y que le correspondió representar a las Comunidades Autónomas en la reunión del Consejo de Ministros de Pesca, destacaba el “aspecto positivo” de que la CE reconociera los esfuerzos de la

flota y las mejoras en las pesquerías del Atlántico, y que el 59% de las especies de interés para las flotas gallegas habían progresado y se situaban por encima del RMS. También subrayó la importancia de que Bruselas admita que las normas de “descartes cero” suponen un problema de aplicación para la flota, por lo que se “está pensando en alguna medida de flexibilidad”.

La consejera de Asturias, María Jesús Álvarez, mostró su preocupación por el estado de la merluza del *stock* sur, mientras que la de Canarias, Narvay Quintero, hacía hincapié en una “cuota específica de captura para regiones ultraperiféricas” de la UE, por sus dificultades y por las características migratorias de las especies de sus aguas.



Armadores de cerco de Sanlúcar.

Tal y como apuntaba la consejera de la Xunta, los descartes van a continuar en el foco de atención de todos. Hay que destacar, en primer lugar, que su aplicación se está llevando a buen ritmo, sin graves problemas en su implantación por parte de las flotas. Pero hay un punto que está produciendo muchos quebraderos de cabeza a los pescadores, y es el de las especies de estrangulamiento.

LA BATALLA DE LOS DESCARTES

La obligatoriedad de desembarco afecta a todas las pesquerías del mar Báltico y del mar Negro, así como las pesquerías de especies pelágicas y de uso industrial de todas las aguas de la Unión Europea. En el mar del Norte, esta obligación afecta al 82% de todos los TAC. En las aguas noroccidentales esta cifra llega al 86% y, en la suroccidentales, al 77%. La Comisión señala que, en cuanto a las especies demersales sujetas a la obligación de desembarque, esta cifra llega al 28% en el mar del Norte; al 46% en las aguas noroccidentales; y al 27% en las suroccidentales.

En los que respecta al Mediterráneo, donde esta obligación se aplica a las especies sujetas a talla mínima a efectos de conservación, la medida afecta al 29% de los desembarcos. Por lo que respecta a las pesquerías, la cifra se eleva hasta el 82%, en el caso de los pelágicos, y del 17% en las especies demersales (incluidos los moluscos). Señala la Comisión que “hay que seguir trabajando para integrar mejor las pesquerías demersales en dicha obligación de aquí a 2019”.

Como hiciera en años anteriores, en que se comenzó a aplicar de forma progresiva la supresión de los descartes, la Comisión comunica que está estudiando la posibilidad de hacer ajustes en las poblaciones sujetas a la obligación de desembarque a partir de 2018.

En líneas generales, la Comisión plantea que la sobrepesca ha disminuido “drásticamente” en todas las zonas, salvo el Mediterráneo y el mar Negro. Su visión general sobre las diferentes zonas de pesca es, en resumen, la siguiente:



Contraste entre el número de stocks pescados de forma sostenible y su impacto sobre los desembarcos y el beneficio medio.

• Báltico

Los planes plurianuales constituyen uno de los principales instrumentos para lograr los objetivos de la nueva Política Pesquera Común. Entre otros objetivos, incluirán alcanzar el RMS y el plazo para lograrlo. El primer paso se dio en el mar Báltico, en 2016, constituyendo un punto de referencia para trasladar esta experiencia a otras aguas. Gracias a estos planes, como ya se señaló en anteriores ocasiones, se posibilitará la toma de decisiones de manera descentralizada sobre medidas técnicas.

Poco después del Báltico, ese mismo año la Comisión propuso un plan plurianual para las poblaciones demersales del mar del Norte y, en febrero de 2017, se adoptó una propuesta similar para la gestión de pequeños pelágicos en el Adriático. Se establecieron objetivos de índices de mortalidad por pesca para las poblaciones de anchoas y sardinas, cuya biomasa se encuentra en niveles extremadamente bajos, en vez de posibilidades de pesca fijas.

En el Báltico, en el presente año, se ha seguido el plan plurianual establecido. Los TAC de arenque y solla están en niveles de rendimiento máximo sostenible,



Isidoro Mora

mientras que se hallan por debajo el espadín y el salmón. El bacalao, que ya vio reducida su captura en años anteriores, y en 2017 dicha reducción fue del 56%, sigue en una situación más que preocupante, por lo que los científicos proponen algunas medidas adicionales.

• Mediterráneo y mar Negro

La situación sigue siendo muy difícil. Se ha avanzado en la consecución de importantes acuerdos políticos, como la Declaración Ministerial MedFish4Ever, o proyectos para mejorar el conocimiento sobre determinadas poblaciones, trabajando con la colaboración de los pescadores y ONGs, como se expuso recientemente en estas mismas páginas con el proyecto MedFish, y en el mar Negro a través de la Declaración de Bucarest. Sin embargo, y teniendo en cuenta la grave sobreexplotación de sus poblaciones, la situación sigue siendo muy delicada, y habrá que redoblar los esfuerzos para reducirla.

Entre los avances para la mejora en el Mediterráneo, además del éxito alcanzado con el atún rojo, ya destacado en anteriores ocasiones, cabe reseñar las

La flota europea pasó de tener fuertes pérdidas en 2008 a un beneficio neto récord en 2014 de 770 millones de euros

medidas adoptadas, el pasado mes de noviembre, por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) para el pez espada, aprobando un plan de recuperación para esta especie que padece uno de los mayores niveles de sobrepesca del Mediterráneo (sus capturas se habían visto reducidas a la mitad en los últimos 20 años). El plan de recuperación aprobado establece un TAC de 10.500 toneladas para este año y una reducción progresiva del 15% en los siguientes cinco años.

La Comisión destaca que en esta zona, Mediterráneo y mar Negro, la recuperación se ve dificultada por el elevado número de barcos artesanales y la falta de control de capturas, desembarques y descartes. Tampoco ayuda el que se compartan poblaciones con terceros países, lo que dificulta el cumplimiento de los objetivos de la PPC; la naturaleza mixta de las pesquerías, ni el bajísimo número de poblaciones evaluadas cada año (unas treinta y cinco).

En definitiva, sigue sin conocerse el estado real de muchas de sus poblaciones, por lo que la Comisión tiene, como uno de sus principales objetivos, la mejora en la obtención de datos. Hay un pequeño número de pesquerías del Mediterráneo cuyas poblaciones se están explotando a niveles tendentes

a alcanzar el RMS, y también se está mejorando en los desembarques. Pero no es suficiente, señala la CE en su documento, y si se quiere alcanzar el objetivo de la PPC para 2020 habrá que realizar un mayor esfuerzo y de forma constante, trabajando con todos los socios de la UE a través del Consejo General de Pesca del Mediterráneo.

En el mar Negro, a partir de 2018, las partes contratantes y no contratantes cooperadoras del CGPM se comprometen a no superar el nivel de posibilidades de pesca asignado en 2013-2015 en las pesquerías de rodaballo.

• Mar del Norte

La mejoría apuntada en ocasiones anteriores se mantiene. El 59% de los desembarques procede de poblaciones gestionadas de manera sostenible. Destaca la situación del lenguado

Las “especies de estrangulamiento”, dentro de la política de descartes configurarían, a buen seguro, uno de los principales temas de discusión en la actual discusión de los TACs



IEO



Descartes de pintarroja. CSIC.

y cigala. También se esperan buenos resultados, a la hora de valorar incrementos de cuotas, para las poblaciones de carbonero y eglefino, gracias a los buenos reclutamientos detectados en los últimos años. Las capturas de merlán y bacalao se sitúan por encima del rendimiento máximo sostenible, por lo que es probable que se soliciten bajadas en sus TACs.

• Aguas noroccidentales

Prosigue la mejoría de la merluza del norte, que se está extendiendo más por el mar del Norte, por lo que parece que va a producirse un incremento de las capturas. El *stock* sigue incrementándose a un ritmo del 10%. También se destaca que los arenques del mar Celtaico y el mar de Irlanda se encuentran dentro de los límites biológicos seguros, pero se han recortado sus TAC en un 6% y un 10%, respectivamente, con lo que se quiere reflejar las tendencias de sus poblaciones. El TAC de cigala de la zona VII se ha incrementado en un 9%, llegando hasta un 68% en el



Jesús Ramón Vidal

Banco de Porcupine. El lenguado de la parte oriental del Canal de la Mancha ha caído un 16%, manteniendo el mal estado en que se encuentra en los últimos años. El Comité Científico Técnico y Económico para la Pesca realizó un informe en el que se aconsejaban medidas de gestión, por lo que la Comisión apunta a nuevas actuaciones para su conservación adicionales en esta pesquería. El jurel tampoco atraviesa sus mejores momentos, y su TAC apunta a un descenso del 23%.

El Oeste de Escocia, como también se apuntaba en anteriores informes, continúa su mejoría. El 63% de los desembarcos proceden de poblaciones gestionadas de manera sostenible. En el mar de Irlanda, estos desembarcos llegan al 55%, aunque la situación no es muy buena, ya que siguen en muy mal estado las poblaciones de bacalao y merlán, sin presentar signos de recuperación.

Destacar, asimismo, la grave situación de la población de bacalao en el mar Céltico, agravada por el hecho de que se pesca por distintas pesquerías

Al igual que en años anteriores, en lo que respecta a los descartes, la Comisión está estudiando la posibilidad de hacer ajustes en las poblaciones sujetas a la obligación de desembarque a partir de 2018

mixtas y, si se selecciona más el bacalao, descenderían las capturas de otras especies objetivo.

• **Mar Ibérico y golfo de Vizcaya**

Ya se llega al 68% del total de los desembarcos procedentes de poblaciones gestionadas de manera sostenible, lo que representa el mejor resultado del caladero atlántico. El rape, que en el anterior informe de la Comisión se destacaba que se estaba pescando de forma sostenible, y experimentó un incremento de su TAC en un 54%, si se siguen las recomendaciones científicas podría ver cómo se recortan sus capturas para el próximo año.

La Comisión Europea destaca que en el caso del lenguado en el golfo de Vizcaya, el sector había optado por un enfoque de gestión que el CCTEP considera sostenible. Debido a esta iniciativa, el TAC permanece inalterado en este año. El gallo no mejora, y se apunta a una reducción de un 25% en el golfo de Vizcaya y en las aguas occidentales, como tampoco mejora

la merluza, que continúa en muy mal estado.

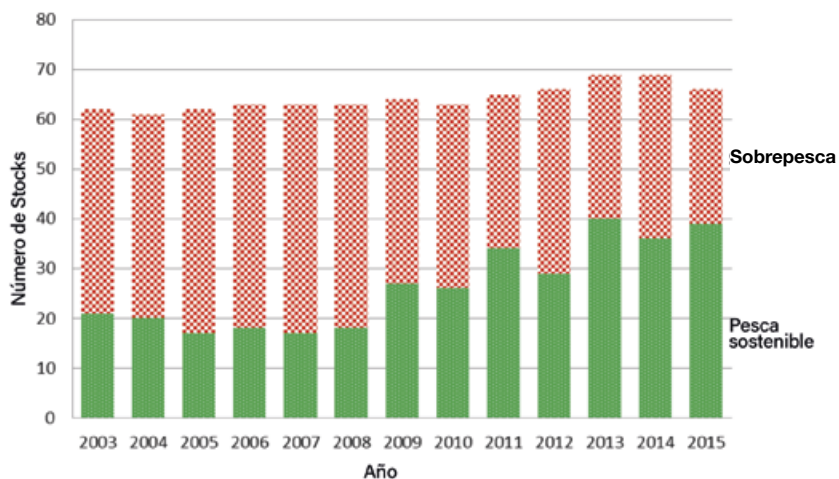
La anchoa sigue pescándose de forma sostenible, y el jurel de la zona IX, que se encuentra dentro de los límites biológicos de seguridad, ha incrementado su TAC en un 7%.

• Especies de aguas profundas

Los TAC de estas especies se fijan bianualmente y constituyen menos del 1% de los desembarcos en la Unión Europea. En estos momentos están establecidos los TAC del bienio 2017-2018. Se destaca que en el caso de granadero de roca, se ha establecido un TAC en las aguas noroccidentales en conformidad con el objetivo del RMS, mientras que en el resto de las poblaciones las evaluaciones y los datos son limitados, planteando problemas significativos dado su bajo nivel de reproducción.

En su Comunicación, la CE se muestra optimista, no sólo con la disminución de la sobrepesca, como se apun-

Stocks evaluados en Atlántico Noreste, mar del Norte y mar Báltico. (en aguas de la UE y stocks compartidos).



taba anteriormente, sino también con las tendencias de la biomasa reproductora, a tenor de los informes tanto del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, en sus siglas en inglés) como del Comité Científico Técnico y Económico para la Pesca.

Beneficio récord de la flota

Lasse Gustavsson, director ejecutivo de Oceana Europa, señala que “la sobrepesca no es sólo un problema medioambiental, sino también socioeconómico, y el único modo de asegurar la viabilidad económica de más de 84.000 buques de la UE y 150.000 pescadores es situar los *stocks* pesqueros en niveles sostenibles lo antes posible”.

Y en ese punto parece que no hay discusión, ya que la misma Comisión Europea en su Comunicación echa mano de ese incremento en los resultados económicos obtenidos por el sector pesquero debidos a una mejoría en la situación de los caladeros, entre otros factores. Según el organismo consultor de la UE, la CCTEP, la flota europea pasó de tener fuertes pérdidas en 2008 a un beneficio neto récord en 2014 de 770 millones de euros (el valor añadido bruto -la contribución del sector a la economía a través de salarios y el beneficio bruto- se elevó hasta los 3.700 millones de euros). Un aumento del 50% con respecto a los 500 millones obtenidos un año antes. Esto ha sido posible gracias a una mayor eficiencia y a menores costes de combustible, junto con la recuperación de los *stocks*.

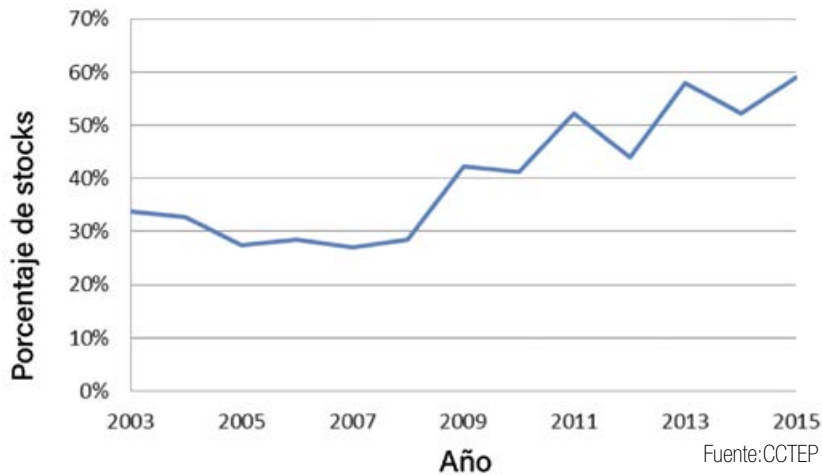
El sector pesquero español, según datos de Cepesca, facturó (primera venta) en 2015, 2.043 millones de euros, y estima que en 2016 se mantuvo en cifras similares dicha facturación.

Este dato viene a corroborar lo que se viene diciendo desde la Comisión, entre otros, que si los caladeros se gestionan bien, se pescará más con menos esfuerzo, lo que se traduce en mayor beneficio económico. Y los *stocks* de la UE tienen un potencial de generar, como destaca Oceana, un 57% más, lo que equivaldría a unos cinco millones de toneladas. Una buena razón para seguir avanzando en la búsqueda del RMS.

A pesar de la mejora de los caladeros, y del incremento de los beneficios, desde la Comisión se señala que aunque hay un mayor equilibrio entre la capacidad pesquera y las posibilidades de pesca, sigue estando descompensada. Entre 2007 y 2015, la capacidad de la flota de la UE descendió un 6% en el número de pesqueros, mientras que en la potencia del motor lo hacía en un 14% y el arqueo en un 24%. ■

R.G.

Proporción de stocks con pesca sostenible



Según estos estudios, en 2015 la biomasa media del Atlántico Nororiental se incrementó en un 35% con respecto a la de 2003. En cuanto a las poblaciones con escasos datos, todo apunta a que

este incremento no es tan pronunciado. En el Mediterráneo, evidentemente, dada la elevada explotación que llega al 93% de todas sus poblaciones, con especies como el salmonete, la merluza, rape y bacaladilla pescándose hasta seis veces por encima de los topes marcados por los científicos, el descenso de la biomasa media entre 2003 y 2014 fue del 20%.

En el Atlántico Nororiental, el número de poblaciones que se encuentran dentro de los límites biológicos seguros se ha prácticamente duplicado, al pasar del 35% de 2003 hasta el 68% registrado en 2015.

Como es de suponer, la Comisión finaliza su Comunicación indicando que los TAC que proponga para 2018 tendrán el objetivo del Rendimiento Máximo Sostenible, acercándose gradualmente al cumplimiento de la Política Pesquera Común. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



SDAD. DE SEGUROS MUTUOS MARÍTIMOS DE VIGO
MUTUALIDAD DE SEGUROS Y REASEGUROS A PRIMA FIJA



▶ seguros de navegación (casco)

▶ seguros de responsabilidad civil (P&I)

▶ seguros de construcción naval

▶ seguros de pesca a bordo

▶ seguros de transporte de mercancías (marítimo, terrestre, aéreo)

[desde 1896
121 años asegurando juntos]

Dársena Puerto Pesquero Berbés. Edif. Virxe do Carme, 1º izda. 36202 Vigo • Apart. 1038

📞 986 43 29 33 🖨️ 986 43 70 47 ✉️ ssmmv@smutuos.es 🌐 www.smutuos.es



Editorial MIC
902 271 902
www.editorialmic.com







Más unidades bajo CONTROL ESPAÑOL

El balance de situación expuesto por Alejandro Aznar, presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) con motivo de la Asamblea General de la entidad, muestra cómo la flota bajo control español se va recuperando tras la crisis, lo que no quiere decir que lo haga la que navega bajo bandera española. Para revertir esta situación, la patronal naviera demanda a la administración española reformas en el REC, mayor agilidad en los trámites administrativos y medidas para facilitar el embarque de seguridad privada armada en los buques que navegan por las zonas de Somalia y el Golfo de Guinea.



En la imagen el metanero "Rioja Knutsen", incorporado en 2016.

A pesar del castigo que supuso la crisis para la flota, su evolución muestra datos que invitan al optimismo. Las 18 unidades encargadas en firme por armadores españoles suponen más de 1,1 millones de GT que se distribuirán en seis buques de pasaje, 4 metaneros, 4 petroleros de

crudo, dos quimiqueros y 2 graneleros, contratados por 7 navieras diferentes. Los buques, en los que se va a invertir unos 1.725 millones de euros, cuentan con alta tecnología y son de gran porte puesto que, tal y como informan desde la Asociación, tienen de media más de 63.000 GT.

Parte de la tarta resultante de estas

contrataciones quedará en casa y siete de los buques serán construidos en astilleros españoles. Concretamente en Astilleros Armón, La Naval, Navantia y Factorías Vulcano. Encargos que dejarán 570 millones de euros en los talleres españoles y previsiblemente estarán listos entre este año y finales de 2018.

Buenas noticias porque con la incorporación de estos barcos, la flota mercante operada por navieras españolas superará los 5,2 millones de GT, la más alta desde hace 32 años pero ¿Cuántos navegarán bajo bandera española?. Según el presidente de ANAVE *probablemente una minoría. Los armadores españoles están optando por otros registros de la Unión Europea... consecuencia de que la bandera española resulta menos competitiva.*

ARMONIZACIÓN CON EUROPA

Tal y como explicó Aznar, no se trata de una competitividad relacionada con los costes, ya que España cuenta, gracias al REC, con un *marco fiscal favorable*, sino con aspectos laborales: los navieros insisten en que es preciso eliminar las restricciones respecto a la nacionalidad de las tripulaciones que recoge la Ley española, y agilizar los trámites a la hora de contratar extranjeros, sujetos al “Catálogo de Puesto de Dificil Cobertura”, un procedimiento que, por motivos completamente opuestos, tampoco gusta a los colectivos de trabajadores del mar.

Doscientos quince buques y un total de 4,16 millones de GT son el monto total de flota controlada por navieros españoles a 1 de junio, el mismo número que tenía el año pasado, aunque con un tonelaje de arqueado bruto un 6,2% superior. De estos, cerca del 53%, tanto en número de buques como de tonelaje, están inscritos en el Registro canario.

También la interpretación de la normativa marítima internacional por la legislación española fue cuestionada en el discurso del presidente de ANAVE. Por un lado, según explicó, el repunte de la piratería en aguas de Somalia y Nigeria está poniendo también en “particulares” aprietos a las compañías marítimas es-



En su tercera edición, la compañía Carus entregó el “Carus Excellence Award” 2016 al armador portugués Luis Miguel Sousa.

Los navieros quieren poder embarcar seguridad privada armada para protegerse frente a la piratería

pañolas, puesto que “de facto”, a diferencia de lo que sucede en otros Estados de la Unión, no es posible embarcar guardias armados de seguridad privada: *las normas vigentes hasta hora –previstas para la protección de pesqueros faenando en una misma zona– resultan en la práctica inviables para buques mercantes en tránsito en las zonas de Somalia y Golfo de Guinea.*

En cuanto a la aplicación que se hace de las normas sobre jornada de trabajo y descansos a bordo, *la más restrictiva de las posibles*, según Aznar, *conduce a que los costes laborales de los buques españoles sean más elevados que los de otras banderas europeas, que recogen en sus normativas los requisitos mínimos recogidos en el Convenio sobre Trabajo Marítimo de la OIT.*

EL APOYO DE FOMENTO

Además de cambios normativos, los armadores piden que se realice un desarrollo reglamentario menos rígido, más ágil y rápido y menos burocrático. En concreto, *la gestión administrativa centralizada en un único órgano, no limitado por los rígidos horarios y funcionamiento de la Administración.*



La secretaria general de Transportes, Carmen Librero, que mostró su apoyo y reconocimiento a los planteamientos de ANAVE.

Como es habitual, en el acto estuvieron presentes varios responsables del Ministerio de Fomento, entre ellos: el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero; el presidente de Puertos del Estado, José Llorca y la secretaria general de Transportes, Carmen Librero, quién coincidió con el anfitrión del acto en que *todavía queda mucho trabajo por hacer para mejorar nuestro registro de buques, a la vez que reconoció que desde Fomento se están realizando esfuerzos para trasladar a los Ministerios competentes la problemática y la necesidad de llegar a una solución consensuada, que garantice lo antes posible las necesidades del sector.*

Carmen Librero, que no entró mucho más en los problemas planteados por ANAVE, sí que aprovechó ese foro para desgranar los objetivos generales del Ministerio en relación al transporte marítimo. Según dijo, calidad y eficiencia; mayor seguridad, condiciones dignas de trabajo; prevención y lucha contra la

contaminación, refuerzo de la cohesión territorial y la accesibilidad en lo referido a los territorios no peninsulares y mejora de la intermodalidad son los pilares fundamentales de su política. Sobre este último punto, remarcó el papel de los puertos en la consecución de este propósito, y puso en valor el apoyo de Fomento a las conocidas como autopistas del mar, que pretenden reforzar con la aplicación de incentivos dirigidos preferentemente a la demanda, como se viene pidiendo desde hace algún tiempo.

Presumió de la aportación que a todo esto supone la congelación de tasas portuarias, aunque reconoció también que *es necesario continuar con este proceso de reducción de los costes portuarios y de las tasas, junto con una ampliación de las terminales portuarias y la mejora de su eficiencia y gestión de las plataformas portuarias.*

Por último y en cuanto a la política europea de transporte marítimo, cuyos objetivos generales quedaron definidos en la Cumbre de "La Valetta" (Ver MAR nº 568), la secretaria general de Transportes recordó cómo en aquel foro la representación española insistió en que las medidas que se adopten a nivel comunitario *no deben afectar a la libre competencia del mercado, que ha de ser transparente y no romper la armonía a nivel internacional.*

Cinco astilleros españoles han cerrado acuerdos con navieros de Anave por importe de 570 millones de euros

PABELLÓN ESPAÑOL

Para poder analizar mejor lo comentado conviene tener en cuenta que la flota inscrita en el Registro Especial de Canarias (REC), operada tanto por empresas navieras españolas como extranjeras, como ya hemos comentado, no varió en el número de buques en 2016, aunque sí, gracias a la incorporación de 2 metaneros de gran porte, combinado con varias altas y bajas de buques de mucho menor porte, aumentó sus GT un 8,5% y sus tpm un 10,8%. Por tanto, a 1 de enero de 2017, dicha flota totalizaba 114 buques, con 2.256.016 GT y 1.832.559 tpm.

Los armadores españoles siguen operando bajo bandera española 113 buques mercantes de transporte, con



Un momento de la reunión de la Junta directiva de la Asociación.

un aumento del 8,6% en las GT y del 11,0% en las tpm. Al cierre de 2016, solo 1 buque del REC, con 13.740 GT, estaba operado por armadores extranjeros, frente a los 12 buques inscritos en manos extranjeras que había hace 10 años.

Por tipo de buque, en 2016, la flota española de buques metaneros aumentó en 2 unidades, los buques de pasaje sumaron otra unidad y los buques ro-ro perdieron 3 unidades. Los petroleros, buques de carga general, cargueros frigoríficos y el segmento de buques especiales, que comprende a cementeros, asfalteros, alumineros, buques de apoyo logístico, cableros y quimiqueros, se mantuvieron constantes en número y

variaron ligeramente sus GT.

A lo largo del año, 5 buques abandonaron el pabellón español, 2 de los cuales fueron vendidos a intereses extranjeros y 3 fueron transferidos por sus armadores a otros registros comunitarios.

Los buques de pasaje continúan siendo el segmento de flota con mayor cuota en número de unidades (39,5%), seguidos por los buques de carga general (16,7%), gaseros (12,3%), ro-ros (8,8%) y petroleros (11,4%). Los frigoríficos (2,6%) son el segmento que menos buques registra. No hay ningún granelero ni portacontenedores bajo pabellón español.

En términos de GT, el mayor peso lo tienen los gaseros (58,3%), seguidos de los buques de pasaje (19,7%), petroleros (9,7%) y ro-ros (5,6%). Los segmentos de menor cuota son los buques de carga general (3,5%) y cargueros frigoríficos (0,6%). Finalmente, el grupo de buques especiales, tiene una cuota del 2,7%.

En 2016, y tras 2 años sin incorporaciones de buques mercantes de nueva construcción en el pabellón español, se inscribieron 2 metaneros nuevos que sumaban 232.492 GT y 185.584 tpm, con una inversión estimada de 350 millones de euros. A pesar de estas altas, la edad media de la flota de pabellón español a 1 de enero de 2017 era de 15,8 años, mientras un año antes la media era de 14,6 años, aunque todavía inferior a la de la flota mundial de buques de transporte (17,7 años).

Durante los primeros meses de 2017, la flota de pabellón español no ha variado en número pero ha aumentado un 0,2% tanto sus GT como sus tpm. Hasta mediados de mayo se incorporaron 1 buque de pasaje y 1 de carga general mientras que 2 buques de carga general se vendieron a intereses extranjeros. En este tiempo, la flota de pabellón español operada por armadores nacionales descendió en 4 unidades mientras que la operada bajo pabellones extranjeros aumentó en 11, de lo que se deduce que, al incorporar buques a sus flotas, los armadores españoles optan por registros europeos más favorables que el español. ■

TEXTO: A. MUNGUÍA

FOTOGRAFÍAS: ANAVE Y KNUTSEN

SE MULTIPLICA por cuatro la contratación

Más contratos -mayoritariamente realizados fuera de nuestras fronteras-, más horas de trabajo, reorientación de la producción hacía buques más complejos y, por consiguiente, mayor inversión en tecnología son algunos de los rasgos que definieron la actividad del sector de la construcción naval de los pequeños y medianos astilleros españoles el año pasado, tal y como se puso de relieve durante la Junta General de Accionistas de PYMAR, celebrada el pasado 26 de junio.



En la imagen la mesa presidencial de la Junta General (en el centro, la consejera delegada)

Una radiografía de la industria de la construcción naval, de la que dio cuenta la consejera delegada de la Asociación, Almudena López del Pozo, quien confirmó la buena tendencia general de los astilleros integrados en la compañía, como prueba el importante incremento de su contratación durante los primeros meses de 2017, tanto en número de buques como en volumen y complejidad (CGT).

Solo en el primer trimestre de este año entraron en vigor los contratos para la construcción de 9 nuevos buques, por importe de 208 millones de euros y 1,3 millones de horas de trabajo, cifras a las que en los próximos meses habrá que

En el último año se multiplicaron por tres las horas de trabajo

añadir el número de contratos suscritos en el segundo trimestre que, de seguir así, darán confirmación a esta buena tendencia.

Tal y como explicó la consejera, se ha multiplicado casi por 4 el importe de contratación y por más de 3 las horas de trabajo, respecto al mismo periodo del año pasado, con la peculiaridad del mercado perfil exportador de las nuevas contrataciones ya que, según dijo, el 82 por ciento del importe de los nuevos contratos proviene del exterior.

SEGUNDO PAÍS EN CONTRATOS

De hecho, según recoge el Informe de Actividad del Sector de la Construcción

Naval, elaborado por PYMAR todos los años, en 2016 los astilleros españoles no sólo mantuvieron posiciones relevantes en la contratación mundial de buques pesqueros (2º lugar), oceanográficos (3º) o buques ferri (4º), sino que esta industria se situó en el segundo puesto de la Unión Europea, en cuanto a unidades, tanto contratadas como en cartera.

También creció, aunque en menor grado, la cartera de pedidos nacional, que volvió a aumentar respecto al año anterior, y por primera vez sus CGTs, más de 452.000 en total, superaron los niveles registrados a comienzos del año 2011, justo antes de la apertura del procedimiento contra el *tax lease* español que tanto daño hizo a estos astilleros.

Con la vista puesta en el futuro, y tras la crisis del negocio *offshore* -en el que las factorías españolas han sido tradicionalmente líderes-, los astilleros han sabido adaptarse y reorientar su producción hacia otro tipo de mercados con más demanda internacional a pesar de que, tal y como expuso López del Pozo, *el sector necesita poder seguir contando con el inestimable apoyo oficial para garantizar la competitividad internacional de los astilleros en condiciones de igualdad con sus más inmediatos competidores.*

Sí astilleros y Administraciones Públicas continuamos unidos en PYMAR desarrollando un trabajo serio, eficiente y compartido, apostando por la investigación y la innovación tecnológica, podremos aspirar al liderazgo europeo en la contratación de buques, apuntó la responsable de la Asociación de astilleros.

López del Pozo situó a los buques con alta tecnología y valor añadido en el punto de referencia para la producción, de hecho resaltó que *los astilleros integrados en PYMAR se hallan inmersos en plena transformación hacia la Industria 4.0, con la que buscan seguir fortaleciendo su competitividad a través del uso de las tecnologías digitales.*

Por último, la consejera dio cuenta de la colaboración de la Asociación de

astilleros con la Secretaría General de Industria y la Asociación de Pequeños y Medianos Empresarios (PYME) en la elaboración de la Agenda Industrial Sectorial de Construcción Naval, que recopilará la valoración cuantitativa y cualitativa del impacto socioeconómico del sector, así como una hoja de ruta con acciones acorde a sus necesidades. ■

A. MUNGUÍA

Relevo en la industria europea

SeaEurope, la patronal que representa a casi el 100% de los astilleros, fabricantes de equipos y empresas auxiliares a nivel comunitario, celebró el pasado 23 de junio su Asamblea General en Vigo. En el encuentro, en el que participaron representantes de los 18 países con industria naval europeos, se eligió la nueva junta directiva de la asociación que presidirá Kjersti Kleven, presidenta a su vez del astillero Kleven Industries.

Durante la reunión se puso de manifiesto el contexto de recuperación de la industria naval europea con la contratación de buques por valor de 18.000 millones de euros -el 50% de todo lo contratado a nivel mundial- en parte gracias a la elevada demanda de buques de pasaje que ha permitido esquivar el impacto de la depreciación del precio de petróleo que, en cambio, sí que ha golpeado a los astilleros asiáticos.



A. Munguía

Flota atunera española

Tecnología para garantizar la sostenibilidad DEL ATÚN TROPICAL

Los atuneros españoles agrupados en Opagac (Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores) presentaron en Bruselas ante representantes de embajadas de más de 10 países, ONGs y miembros de la Comisión Europea los sistemas tecnológicos que emplean sus buques en su búsqueda por establecer un modelo de gestión adecuado que contribuya a la transparencia y a la sostenibilidad de la pesquería del atún tropical.



La presentación, organizada por los atuneros españoles, contó con la colaboración de la empresa Satlink, proveedora del sistema de monitorización de buques VMS (por sus siglas en inglés) que permite la localización de los buques y el sistema de registro permanente de su actividad, así como del sistema de grabación y emisión electrónica ERS (por sus siglas en inglés). Este sistema posibilita documentar diariamente a la administración las capturas, además de los objetos,

como se conoce coloquialmente a los dispositivos agregadores de peces, o FAD (por sus siglas en inglés).

Este evento se enmarca en un proyecto que abarca tres grandes áreas de actuación: la optimización de la gestión de las Organizaciones Regionales de Pesca (ORP), la adopción de medidas concretas para el arte de cerco atunero que aseguren la sostenibilidad de los túnidos tropicales y la reducción del impacto de este arte de pesca en el ecosistema. Asimismo, se busca mejorar la gobernabilidad en los paí-

ses costeros y la lucha contra la pesca ilegal. Estas actuaciones son la respuesta de los armadores a las críticas lanzadas desde las ONGs y las ORP sobre el uso de los dispositivos agregadores de peces.

En este marco, en 2015, en colabora-



Atuneros españoles, referentes en selectividad pesquera y condiciones laborales

ción con la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), se creó un grupo de trabajo con representación de patronal, sindicatos, ONGs, academia y administración para mejorar condiciones en todos los ámbitos que respectan a la actividad pesquera: condiciones laborales, seguridad marítima, control de la actividad pesquera, buenas prácticas pesqueras y condiciones sanitarias. El grupo de trabajo ha establecido la Norma UNE “Atún de Pesca Responsable” (APR) que tiene por objetivo aglutinar las mejores prácticas conocidas, cuya viabilidad ha sido contrasta-

da en los diversos campos de actuación de la flota atunera. El sello acredita que el atún que pescan y comercializan ha sido capturado de forma sostenible ambientalmente y por barcos en los que se respetan los derechos laborales de los trabajadores. Para ello, se proporciona, tanto al comprador como a los operadores intermedios, más información para facilitar su decisión de compra.

LA FLOTA

La Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC) está compuesta por 8 compañías armadoras de 40 buques cerqueros congeladores dedicados a la pesca del atún. Esta flota captura 300.000 toneladas anuales en los tres principales océanos: Atlántico, Índico y Pacífico, que suponen el 6 por ciento de las capturas mundiales. Debido al ámbito de su actividad, esta flota embarca un alto porcentaje de tripulantes extracomunitarios, que mediante la Norma Atún de Pesca Responsable cuentan con garantías de la aplicación de unas condiciones sociales y de seguridad en el trabajo que están básicamente alineadas con el Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo y recogidas en el Convenio Sobre el Trabajo en la Pesca OIT 2007 en lo que respecta a edad mínima, modelo de contrato, salarios, prevención, derechos del tripulante, seguridad social, etc. Aunque, como se informa en el cuadro de la página siguiente, la armadora Albacora cuenta con un convenio pionero que mejora las condiciones laborales de los tripulantes extracomunitarios en sus buques. Una reivindicación repetida desde los sindicatos que quieren que se aplique un convenio marco en las distintas flotas ya que de año en año aumenta el porcentaje de pescadores extracomunitarios enrolados.

CONTROL DE LA ACTIVIDAD PESQUERA

La Norma APR establece también una serie de controles necesarios para que los buques atuneros puedan operar.

Estos controles deben de incluir las licencias y autorizaciones necesarias del estado de pabellón para ejercer la actividad pesquera, o las licencias de pesca en países terceros.

Junto a las licencias, las autoridades nacionales realizan un control de la actividad en tres vertientes: registro de la actividad pesquera en un “diario de

pesca”, incluyendo los diarios electrónicos; el control por satélite a través de un sistema de localización geográfica con transmisión automática y homologado por las autoridades nacionales. (Sistema VMS; Vessel Monitoring System); y a través del Centro de Control, acreditador del Control VMS, operativo 365 días al año y 24 horas al día.

Albacora, ITF y UGT renuevan su compromiso laboral

Convenio para tripulantes extracomunitarios del sector pesquero

La empresa atunera Albacora, el sindicato UGT y la organización sindical internacional ITF han renovado por tercer año este convenio colectivo pionero en el sector pesquero para trabajadores extracomunitarios. El acuerdo, que formaliza unas condiciones laborales “dignas” para los tripulantes extracomunitarios empleados



en los buques de la compañía vasca, no ha sido adoptado por el resto de empresas pesqueras agrupadas en OPAGAC, como Calvo, Garavilla, o Ugavi, aunque los representantes de los trabajadores y de las empresas armadoras continúan negociando en el marco de la norma AENOR “Atún de Pesca Responsable”.

La firma del convenio, que ahora se renueva, supuso un hito en el sector pesquero al formalizar las condiciones laborales de 700 tripulantes que la compañía vasca cuenta en su flota—diez y siete atuneros congeladores de 2.000 T.R.B.—. A través de las cláusulas del convenio, los trabajadores extracomunitarios a bordo de estos barcos, que capturan, almacenan, distribuyen y comercializan túnidos como el Yellowfin en los océanos Índico, Pacífico y Atlántico, cuentan con unas condiciones laborales dignas mejorando los mínimos propuestos por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en sus convenios inter-

nacionales y garantizando el derecho de los tripulantes a asistencia y representación sindical.

De esta forma, la norma también define un marco específico para resolver cualquier incidencia o problema que pueda surgir a bordo, teniendo los tripulantes derecho a asistencia y representación sindical. Por ello, desde

UGT—sindicato afiliado a la organización sindical International Transport Workers Federation (ITF) y negociador del convenio— se reconoce el compromiso de Albacora con sus trabajadores y con la negociación colectiva.

Tanto los representantes de UGT como de ITF han pedido a la administración que apoye a estas empresas que aceptan regular las condiciones laborales de sus trabajadores, ya que el convenio firmado por la armadora se integra en el mismo ámbito de competencia en el que conviven empresas solventes y responsables con otras que violan los principios y derechos en materia social, laboral y de sostenibilidad. Asimismo, piden a las administraciones que velen por el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales y hagan un estudio exhaustivo antes de emitir licencias de pesca, o subvencionar y favorecer con fondos públicos a entidades que reiteradamente incurrir en delitos tipificados a nivel nacional e internacional.

A estos sistemas de monitorización, control y supervisión desarrollados por la empresa Satlink, que se ha dedicado a la investigación y desarrollo de sus sistemas VMS y ERS, se suma ahora el desarrollo de boyas solares de doble

ecosonda, que permiten determinar no sólo la biomasa de los cardúmenes de túnidos, sino también la especie predominante e incluso las toneladas de las diferentes capas del banco hasta una profundidad de 115 metros. ■

Defensa y el ISM colaboran en el Índico

El Ministerio de Defensa y el Instituto Social de la Marina (ISM) han renovado un convenio de colaboración para la prestación mutua de asistencia sanitaria urgente en la zona del océano Índico utilizando los medios asistenciales con que ambas instituciones cuentan en esa parte del planeta. Esta colaboración en asistencia sanitaria incluye a todo el personal, nacional o extranjero, enrolado en los buques pesqueros que faenan en esa zona del Índico bajo bandera española, y a todo el personal dependiente de Defensa desplegado en la zona que participa en la “Operación Atalanta”.

Para ello, el personal médico del Centro Asistencial de Seychelles, en la isla de Mahé, Port Victoria, prestará asistencia sanitaria urgente ante una situación grave en la que no se disponga de medios alternativos de atención, incluida la evacuación a otras infraestructuras sanitarias en tierra. Así, los médicos que atienden a los tripulantes cuando se encuentran en puerto o a bordo de los buques darán cobertura sanitaria a las unidades nacionales en el marco de la “Operación Atalanta” cuando sea requerido para ello por Defensa a través del Mando de Operaciones, previa evaluación del Centro Radio Médico (CRM).

En la misma medida, los medios técnicos y el personal sanitario con que cuentan los buques que



Defensa tiene en la zona en el marco de la “Operación Atalanta” prestarán asistencia sanitaria urgente en sus buques a tripulantes de pesqueros que faenan en la zona bajo pabellón español cuando la gravedad de la situación clínica descarte utilizar otros medios alternativos de atención, incluida la evacuación urgente del paciente a Port Victoria o a otra infraestructura sanitaria en tierra.

Para el buen funcionamiento de este eficaz intercambio de

funciones, el acuerdo de colaboración recoge la obligación que el ISM tiene de aportar asesoramiento a distancia de los médicos del CRM, así como acceso a la información clínica existente en las bases de datos de sanidad marítima sobre reconocimientos médicos de embarque realizados al enfermo o accidentado cuando sea atendido por personal de la Armada en uno de sus buques. El rápido acceso a esta información y asesoramiento desde el CRM permitirán acelerar el diagnóstico, el tratamiento y la recuperación de los pacientes.

El convenio, que no requiere ninguna aportación económica, tiene como único fin gestionar de forma eficaz los medios sanitarios y telemáticos para mejorar las prestaciones sanitarias de la flota pesquera de bandera española que faena en el Índico y los buques de la Armada. ■

J.M.S.

Guía de buenas prácticas en las **FLOTAS DE ALTURA DE VIGO**



La cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo presentó en Madrid al secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo, una guía que tiene por objetivo garantizar el cumplimiento de las condiciones socio-laborales de las tripulaciones a bordo de los barcos pesqueros, establecidas en el Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo, y contribuir a extender unos estándares básicos de seguridad y derechos sociales a otras flotas.

La “Guía de Buenas Prácticas Sociales” suscrita por las asociaciones Anapa y Arpoan (barcos de palangre), Anamer y Anavar (buques congeladores) y Agarba (barcos de bacalao), todas integradas en la

Cooperativa de Armadores de Vigo (Arvi), integra todos los requisitos que establece el convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en materia de retribuciones salariales y edad mínima para trabajar, horas de descanso, reconocimiento médico

previo al embarque y asistencia sanitaria a bordo, prevención de riesgos laborales, repatriación, régimen de seguridad social y dotación de los buques.

De estas asociaciones, un total de 44 buques congeladores y 52 palangreros han aprobado la guía, que, según José Antonio Suárez-Llanos, *pretende también promover que otras flotas se adhieran a este compromiso a favor de una actividad pesquera responsable, entendiendo como tal no sólo el respeto al medioambiente y la legalidad, sino también a la dignidad y los derechos socio-laborales de los tripulantes.*

ques llevarán a bordo una lista de tripulantes, de la que una copia deberá entregarse a las personas autorizadas en tierra antes de que zarpe el buque, o comunicarse con tierra inmediatamente después.



Edad mínima para trabajar a bordo. Será de 18 años para trabajos nocturnos, peligrosos o tóxicos. Para el resto de labores la edad mínima será de 16 años. La edad debe ser controlada por el capitán o armador del buque, según documento oficial pertinente.



De esta forma, las asociaciones y organizaciones de productores que han suscrito esta guía se comprometen al cumplimiento de las siguientes condiciones sociales y de seguridad en el trabajo:



Dotación. Los buques contarán con una dotación suficiente para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúan en condiciones de seguridad bajo el control del capitán o patrón.



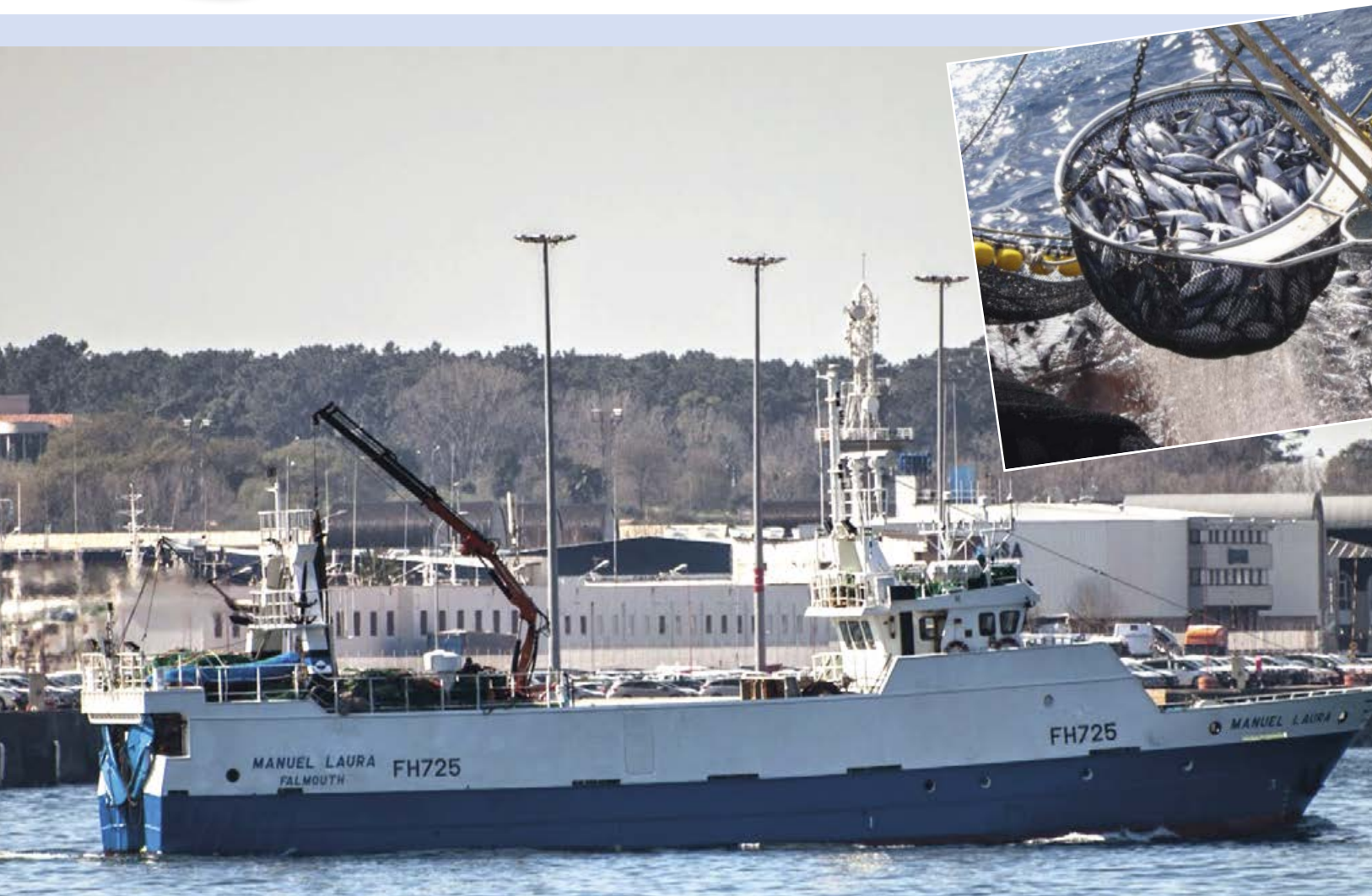
Lista de tripulantes. Los bu-




Reconocimiento médico previo al embarque. Cada tripulante dispondrá de un certificado médico válido que acredite su aptitud para desempeñar sus tareas. El capitán del buque o el armador deben contar con este documento, que debe tener las especificaciones recogidas en los artículos 8 y 9 de la Directiva (UE) 2017/159.




Contrato de trabajo. Los pescadores se encontrarán protegidos por un acuerdo de trabajo comprensible (idioma oficial del buque e idioma comprensible por



trabajador—inglés, francés o español—), conforme a las disposiciones del Acuerdo recogido en el Anexo I de la Directiva (UE) 217/159, en el que especifiquen las indicaciones mínimas denominado: “Acuerdo de Trabajo del Pescador”.

 **Salario.** La retribución mínima para los tripulantes será la marcada por la OIT para la gente del mar, que en la actualidad es de 614 dólares estadounidenses al mes. El salario se pagará a intervalos regulares. Las copias de las nóminas de los tripulantes embarcados, así como los justificantes de pago de las mismas estarán a disposición de las autoridades competentes para su consulta.

 **Horas de trabajo.** El número mínimo de horas de descanso no deberá ser inferior a diez horas por cada período de veinticuatro horas, y setenta y siete

Arvi apuesta por la seguridad y los derechos de los tripulantes extracomunitarios


por cada período de siete días.


Las horas de descanso podrán dividirse en dos períodos, uno de los cuales deberá ser al menos de 6 horas, y entre períodos de descanso no podrán pasar más de 14 horas.

En la Guía se subraya que “nada de lo que figura en este punto se interpretará en detrimento del derecho del capitán o patrón de un buque a exigir a un pescador que realice las horas de trabajo necesarias para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de las capturas, o para socorrer a otros buques o embarcaciones o personas en peligro en el mar. En consecuencia, el capitán o patrón podrá suspender el horario habitual de descanso y exigir al pescador que cumpla todas las horas necesarias hasta que la situación se haya normalizado. Tan pronto como sea posible una vez restablecida la normalidad, el capitán o patrón se asegurará de que los




pescadores que hayan trabajado durante sus horas de descanso disfruten de un período necesario de descanso adecuado”.


 **Seguridad y salud en el trabajo, y prevención de accidentes laborales.** Los propietarios velarán porque se proporcione a todos los pescadores a bordo la ropa y equipos individuales de protección adecuados. Asimismo, que se imparta a todos los pescadores a bordo la formación básica en cuestiones de seguridad aprobada por la autoridad competente y sobre los equipos y su utilización que vayan a utilizar a bordo. Finalmente, se establecerán procedimientos a bordo para la prevención de accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta los peligros y riesgos específicos del buque pesquero de que se trate.

 **Atención médica.** Los tripulantes recibirán, por parte del propietario del buque, protección de su salud. Para ello los buques irán dotados de botiquín adecuado a las necesidades laborales y del

personal formado en materia sanitaria para que establezca su dotación mínima y tendrán la posibilidad de asistencia médica a distancia. El propietario del buque también proporcionará atención médica en tierra si el tripulante ha desembarcado en un puerto fuera del país responsable de su protección de seguridad social.

 **Repatriación.** El propietario del buque se hará cargo del coste de la repatriación cuando termine el contrato de trabajo, cuando se rescinda el contrato de trabajo por motivos justificados, y en caso de enfermedad o lesión acaecidas durante la realización del trabajo. El armador no pagará la repatriación cuando se compruebe que el pescador ha incumplido gravemente, de conformidad con las leyes, normas u otras medidas nacionales, las obligaciones que le in-

cumben de acuerdo con el contrato de trabajo.

 **Seguridad social.** Los tripulantes estarán enmarcados en el sistema de seguridad social que corresponda al país en el que residan. En los casos en que no puedan asegurarse coberturas para asistencia sanitaria ni prestaciones por enfermedad o accidente, muerte y supervivencia, los tripulantes estarán cubiertos por un seguro específico, contratado para ello por la empresa armadora. ■

FOTOS: OPAGAC

Asociaciones que han aprobado la Guía

Anapa. Armadores de palangreros de superficie que faenan en aguas de los océanos Atlántico, Índico y Pacífico pescando pez espada, marrajo y otros escualos, especies caracterizadas todas ellas por su condición de migración y desplazamiento.

Anavar. Las unidades pesqueras de esta asociación participante en Arvi son arrastreros congeladores de tamaño medio y las principales especies que capturan los barcos inscritos en la asociación son: Pota, Calamar, Pulpo, Choco, Merluza, Platija, Meiga, Raya, Gallineta, Brótola, Fletán y Camarón.

Agarba. Los buques pesqueros de bacalao que faenan en los caladeros de Svalbard, NAFO y los existentes en aguas internacionales suelen trabajar en parejas y sus mareas oscilan entre tres y seis meses. Siendo las mareas largas las más frecuentes.



En emisiones

Trasmediterránea, PRIMERA naviera “NEUTRA”

Su implicación con la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente ha propiciado que la centenaria compañía Trasmediterránea ocupe un puesto de referencia a nivel mundial, después de que en 2016 compensase todas sus emisiones de gases de efecto invernadero, siendo así la primera naviera “neutra” en carbono del mundo.

El año pasado fue el primero en que la compañía compensó las emisiones de los gases de efecto invernadero que no pudo cubrir mediante la adquisición de certificados de reducción de emisiones, otorgados por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), y que en su caso procedían de proyectos eólicos en México.

El comercio de derechos de emisión es una herramienta administrativa utilizada para controlar las emisiones de gases de efecto invernadero. El procedimiento consiste en que una autoridad (normalmente un Gobierno o una organización internacional) establece un límite sobre la cantidad de gases contaminantes que pueden ser emitidos por empresas de determinados sectores. Así, las compañías que necesiten aumentar sus emisiones por encima de su límite establecido deberán comprar créditos a otras compañías que contaminen por debajo o, lo que es lo mismo, que le hayan sobrado créditos.

Esta transferencia de créditos es entendida como una compra, ya que se está pagando una cantidad de dinero por contaminar, mientras que el vendedor se ve recompensado por haber logrado reducir sus emisiones, cumpliendo así un doble objetivo: penalizar al contaminante y premiar al limpio.

Concretamente, el procedimiento que ha seguido Trasmediterránea para contabilizar su “huella de carbono” ha sido el de



calcular todas las emisiones de gases de efecto invernadero de alcance I y II (emisiones directas, derivadas de la propia actividad de la compañía y las indirectas, procedentes del consumo de electricidad y combustible y los sistemas de calentamiento y refrigeración).

Se conoce como “huella de carbono” a

la medida del impacto que provocan las actividades del ser humano en el medio ambiente, y que viene determinada por la cantidad de gases de efecto invernadero producidos, medidos en unidades de dióxido de carbono. Con lo que se conoce como “huella de CO²”, se pretende que las empresas puedan reducir los niveles de contaminación mediante un cálculo estandarizado de las emisiones que tienen lugar durante los procesos productivos.

A pesar de que el transporte marítimo está considerado como uno de los modos de transporte con menor impacto ambiental, muy por debajo del transporte aéreo o del transporte por carretera, su propulsión está basada en un proceso de



combustión, por lo que también se generan emisiones de gases de efecto invernadero que favorecen el cambio climático.

REDUCCIONES DE CONSUMO DEL 6%

Concretamente, para reducir su “huella de carbono”, Trasmediterránea optó por la implantación en su flota de distintas medi-

das de eficiencia energética, como el uso de pintura anti rozamiento. En 2011, comenzó a pintar los buques con los pigmentos especiales y, en este momento, son 8 los cascos que cuentan con este revestimiento que opone menor resistencia hidrodinámica en su avance. Con esta medida, por el momento, se ha demostrado que es posible alcanzar reducciones, de en torno al 6%, en los consumos energéticos y en las emisiones de CO².

También los sistemas de propulsión, como el instalado el pasado año en el buque José María Entrecanales, que permite direccionar convenientemente la estela y mejora también así la resistencia hidrodinámica, es parte de esta estrategia de eficiencia energética. Tal y como informan desde la compañía, paralelamente se ha optimizado el diseño de las palas de las hélices, adaptándolas al nuevo sistema y mejorando aún más la eficacia de la propulsión. El resultado de estas dos medidas es un aumento en el empuje de la hélice y una disminución de la resistencia al avance, mejorando el consumo energético del buque durante la travesía y reduciendo las emisiones de CO².

Un trabajo que Trasmediterránea planea continuar en los próximos años. De hecho, el último buque que tiene en construcción incorpora un moderno sistema de catalizadores que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera.

No obstante, en el caso de que todos estos esfuerzos no den como resultado una emisión cero, la compañía se ha comprometido a seguir compensando aquellas emisiones que no se puedan reducir, invirtiendo en todo momento en la sostenibilidad.

En línea con un compromiso con el medioambiente y la transparencia, y para dar a conocer todas las acciones que se están llevando a cabo en este sentido, Trasmediterránea ha incorporado un nuevo *site* en su página *web*, donde se ofrecen informaciones sobre los proyectos en que trabaja, destinados a la minimización de la “huella de carbono” a través del control de las emisiones de los buques, la protección de la biodiversidad y la concienciación ambiental. ■

A. MUNGUÍA

Medidas para combatir el IMPACTO DEL ANISAKIS

La revista *Scientific Reports* publicaba recientemente el artículo del investigador español Miguel Bao “Assessing the risk of an emerging zoonosis of worldwide concern: anisakiasis” (Evaluación del riesgo de una zoonosis emergente de interés mundial: anisakiasis), un extracto de su tesis doctoral en la que han colaborado la Universidad de Aberdeen; el CSIC, el Hospital La Paz de Madrid, la Universidad Sapienza de Roma y el Instituto Oceanográfico de Croacia. Según dicho estudio en España se producen un total de 8.000 contagios por anisakis al año debido al consumo de boquerones frescos en vinagre.



Este estudio forma parte del Parasite Project, financiado por la Unión Europea, que tiene como objetivo proporcionar nuevas evidencias científicas y desarrollos tecnológicos para mitigar el impacto de los parásitos en los productos pesqueros europeos e importados. Las actividades planificadas incluyen el suministro de nuevos datos epidemiológicos, herramientas de monitoreo y el desarrollo e implementa-

**En España
8.000 personas
se contagian al
año de anisakis
por comer
boquerones en
vinagre**

ción de dispositivos de detección de parásitos y, finalmente, el diseño de herramientas y estrategias para reducir su impacto.

El anisakis es un gusano nematodo que pasa su ciclo vital entre el mar y el tubo digestivo de peces y mamíferos marinos que parasita. Cuando ingerimos pescado infectado es muy posible que suframos una alteración digestiva de mayor o menor gravedad y posibles reacciones alérgicas derivadas.

En España de cada 10.500 menús de boquerón en vinagre hay un caso de anisakiasis, lo que supone unos 8.000 contagios anuales, siendo las comunidades autónomas de Andalucía, Madrid, Cantabria y País Vasco las que presentan la mayor incidencia.

“Ante estos datos –declaraba Miguel Bao– se puede afirmar que la enfermedad en España tiene una elevada incidencia, que está subestimada e infradiagnosticada”.

Debido a que se trata de una enfermedad infradiagnosticada (ya que los síntomas no son siempre claros) a la falta de investigación clínica y a que no existe obligatoriedad de comunicación a las autoridades sanitarias es complejo conocer realmente cual es el índice de afectación.

De ahí lo novedoso del estudio en el que se ha empleado la metodología de evaluación del riesgo cuantitativo para hacer uso de datos procedentes de estudios científicos de mercado, desembarcos pesqueros y hábitos de consumo del boquerón y por otro lado de los niveles de infección de anisakis en el boquerón, así como la incidencia la enfermedad en hospitales.

LIBRES DE CONTAGIO

Cabe reseñar, según indica en su tesis doctoral el investigador Miguel Ángel Lurueña, que aunque no se puede descartar totalmente la presencia de anisakis en la cría de pescado, la probabilidad de encontrar estas larvas es prácticamente nula en las piscifactorías de España.

Sí pueden consumirse crudos los moluscos bivalvos, mejillones, ostras, coquinas o almejas, ya que su sistema de alimentación por filtración descarta la presencia de la larva. No ocurre así con gambas y langostinos que deben consumirse bien cocinados.

También están libres de este parásito los peces de agua dulce, ya que el anisakis solo sobrevive en agua salada, así como el pescado en salazón ya que este medio de conservación mata a la larva.

Según indica el Ministerio de Sanidad, que el mayor contaminador para las personas sea el boquerón no significa que sea el pescado que más anisakis contiene, sino que es el que más se consume crudo; en realidad las especies que más sufren el

contagio son la merluza y el bonito; seguido del bacalao, jurel, caballa y calamar.

El informe del doctor Bao apunta que hasta un 36 por ciento del pescado que se pesca en España está infectado. Un 40 por ciento de las sardinas y una gran parte de la anchoa del Cantábrico, mientras solo un 6% del pescado capturado en el Mediterráneo lo tiene.

TRES LÍNEAS DE ACTUACIÓN

El consumidor debe implicarse congelando el pescado que vaya a ser consumido crudo, marinado o poco cocinado. Solicitando la evisceración en la pescadería o realizándola lo antes posible para prevenir la migración del anisakis de la víscera al músculo.

El productor tiene responsabilidad en la evisceración y mantenimiento de la cadena de frío. Una de las prácticas habituales en los barcos que se dedican a la pesca de ejemplares de mayor tamaño –atún, pez espada, cazón, etc– es la evisceración de las capturas abordo. Aunque los barcos-factoría tienen que examinar las vísceras para buscar la presencia del parásito, ninguna ley les impide tirarlas después por la borda, siendo devoradas por otros peces, esparciéndose y convirtiendo el mar en un campo de cultivo de anisakis. Aunque muchos puertos pesqueros prohíben estas prácticas esto solo afecta a un pequeño porcentaje del pescado que se consume en España y a fecha de hoy no existe una legislación común.

El boquerón no es el pescado que más anisakis contiene sino el que más se consume crudo





del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo, liderado por la bióloga Mónica Carreras, ha desarrollado un método de control que detecta el anisakis en menos de dos horas y capaz de cubrir a todas las especies. Este procedimiento se convierte en una solución eficaz para que tanto la industria pesquera como los negocios alimentarios puedan garantizar la seguridad de sus productos de forma casi inmediata.

Además, actualmente la institución española trabaja para confeccionar un pequeño kit casero con el que cualquier persona pueda detectar la presencia de anisakis en el pescado antes de consumirlo. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Las autoridades tienen que incidir en la promoción de campañas informativas destinadas al consumidor, la restauración colectiva y el productor. También es su responsabilidad la puesta en marcha de planes integrales de control sanitario; así como de actuaciones de vigilancia del cumplimiento de la normativa vigente.

En España, desde hace más de diez años la congelación del boquerón es una medida obligatoria en establecimientos que sirvan comida a consumidores finales o colectividades, según se indica en el Real Decreto 1420/2006.

NUEVAS TECNOLOGÍAS

Merece capítulo aparte la inversión en nuevas tecnologías que permitan combatir el problema desde el origen, aunque también hay avances en el campo sanitario como la elaboración de vacunas que minimicen las intolerancias a la proteína del pescado.

La empresa viguesa Marexi ha desarrollado un generador de frecuencias que extermina el anisakis de las vísceras para que puedan ser devueltas al mar sin afectar negativamente a los ecosistemas marinos. Actualmente la tecnología de inactivación TEDEPAD®, ha sido probada con éxito en distintas embarcaciones de la flota gallega y validada por el CSIC en el marco del Proyecto Europeo Parasite.

Por otro lado, un grupo de científicos



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.

4 de cada 10 euros son para LAS PENSIONES

La prioridad absoluta de los Presupuestos para 2017 son las pensiones, así lo reconocía la ministra Fátima Báñez durante la defensa en el Pleno del Congreso del presupuesto de su departamento. El ejercicio presente nace del diálogo y con el objetivo de profundizar y garantizar la recuperación y creación de empleo. Para lograr este objetivo la dotación para políticas activas se incrementa un 16 por ciento con respecto a 2016, ascendiendo a 6.075 millones de euros. El Ministerio de Empleo y Seguridad Social gestionará en esta ocasión el 92 por ciento de los recursos destinados a gasto social.



El pasado 26 de junio los Presupuestos Generales del Estado para 2017 recibieron el apoyo del Senado y al no haberse introducido enmiendas no fue necesario que las cuentas públicas volviesen al Congreso. En el presente ejercicio, los Presupuestos incluyen el mayor gasto social de la historia, con un 56% del presupuesto total consolidado, lo que en cifras absolutas su-

pone más de 191.000 millones de euros, de los cuales más de 176.000 millones, (7,9% más que en 2016 y el 92% del total), están incluidos en los presupuestos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

El secretario de Estado de la Seguridad Social Tomás Burgos comparecía en el Senado el pasado mes de mayo para desglosar los Presupuestos de la Seguridad Social para 2017, un año que “se presenta en

unas condiciones mucho más favorables que en años anteriores para el sistema de Seguridad Social avalado por datos objetivos como una mayor afiliación”, según afirmaba en la Cámara Alta.

En conjunto, el presupuesto total consolidado de la Seguridad Social para 2017 se sitúa en 142.630 millones de euros, lo que supone un incremento del 3,41% respecto a la previsión de liquidación de 2016.

Burgos ha destacado que 44,7 de cada 100 € del gasto consolidado previsto para 2017 serán gestionados por la Seguridad Social. “Las pensiones siguen siendo, con gran diferencia, la partida fundamental del Presupuesto español”, ha dicho.

MÁS DINERO PARA PENSIONES

El total del gasto en pensiones, incluyendo clases pasivas, superará los 139.646 millones de euros, es decir, el 12% del PIB, y el 43% del gasto de los Presupuestos en 2017. Teniendo en cuenta que la Seguridad Social ha recuperado casi 2 millones de los afiliados perdidos en la crisis, la recaudación total prevista, 144.893 millones, superará en más de un 20% el máximo histórico de 2008 que ascendió a los 119.938 millones de euros.

El dato fundamental que destacó el Gobierno el día de la presentación de los Presupuestos es que 55,8 € de cada 100 se destinarán a gasto social. La mayoría de ellos (40,7 € de cada 100) a pensiones, que se revisan con el 0,25% al alza, el mínimo establecido por ley. Es la política de gasto que más dinero se lleva de los presupuestos: 139.647 millones de €, 4.189 millones más (3,1%) que en 2016

El pasado 29 de junio, el Gobierno aprobó la concesión de un préstamo de 10.192 millones de euros a la Seguridad Social en el ejercicio de 2017, que ya estaba recogido en la disposición adicional novena de los Presupuestos Generales del Estado aprobados en el Parlamento, para abonar la paga extraordinaria de julio. Más de 9,5 millones de pensiones, a lo que hay que sumar la liquidación del IRPF de las pensiones sujetas a este impuesto, por un montante que supera los 17.218 millones.

El Sistema combinará dos instrumentos de financiación para completar el abono de



Tomás Burgos asegura que 2017 será el año de la inflexión en el déficit tras años duros por la crisis económica

las dos pagas de julio. En concreto, tomará del préstamo del Estado 5.986 millones y el Fondo de Reserva aportará 3.514 millones, fruto de los vencimientos naturales durante este año. El resto de recursos para abonar las dos pagas y el resto de obligaciones proviene de la recaudación propia del Sistema.

Según ha puesto de relieve Tomás Burgos la pensión media entre mayo de 2016 y mayo del presente año ha crecido en torno al 2 por ciento, aumentando en los últimos diez años a un 16,5 por ciento real y un 36 por ciento nominal.

Tras las pensiones será en la protección por desempleo donde más gasto social se destine. El Estado cuenta con 18.318 millones de euros para las prestaciones -un 6,6% menos que en 2016- por la reducción de la tasa de desempleo.

LUCHAR CONTRA EL FRAUDE

En este ejercicio se van a dedicar 124 millones de euros a la lucha contra el fraude laboral con el objetivo de garantizar los derechos de los trabajadores a través de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. “Entre 2012 y febrero de 2017 han aflorado más de 430.000 empleos irregulares; y se han transformado en indefinidos más de 265.000 contratos temporales, que no eran ajustados a derecho”, destacaba la ministra Báñez.



razo o la lactancia natural, la trabajadora tiene que ser destinada a un puesto de trabajo o función diferente para que sea compatible con su estado.

Cabe reseñar que durante su primer año de vigencia, la brecha de género de las pensiones entre hombres y mujeres se ha reducido un 11,3% y las pensiones mínimas han subido un 6% de media. Seis de cada diez altas de pensión de mujeres se han beneficiado del complemento. El secretario de Estado subrayaba durante su presentación que éste es “un presupuesto comprometido con el reto de cerrar la brecha de género en las pensiones”.

En total, el conjunto de prestaciones vinculadas a la cesación temporal en el trabajo por nacimiento de hijo, maternidad, paternidad, riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia cuenta con una dotación de 2.450 millones, un 11,1% más que en 2016.

INGRESOS Y GASTOS

Tomás Burgos reconocía que aunque la situación es mucho más favorable que el ejercicio anterior, para superar el déficit del sistema, lo primero que se impone es recuperar el nivel de afiliación (hasta ahora se ha recuperado el 60% del empleo destruido en la crisis) y dar cobertura a las 600.000 nuevas pensiones que se han ido generando en los últimos años y cuyo importe es, de media, “más alto” que las pensiones que salen del sistema.

Se estima que los ingresos este año crecerán un 5,5% por encima del PIB nominal gracias a las cotizaciones sociales, un 6,68% más sobre las previsiones de liquidación de 2016 con lo cual se regresa a cifras de recaudación anteriores a 2008 gracias a un crecimiento sostenido y a la creación de empleo.

En el capítulo de gastos, las pensiones absorberán el 83,7% del presupuesto, lo que indica una estabilidad en el gasto tan importante para la sostenibilidad del sistema. Los presupuestos recogerán el incre-

Por otro lado, hacer hincapié en el papel de las partidas destinadas a sufragar los convenios con los inmigrantes y emigrantes españoles. Por ello, el Sistema de Protección Internacional y el Programa de Reasentamiento y Reubicación de personas susceptibles de protección internacional, cuenta con un presupuesto para 2017 de 253,08 (millones de euros).

Asimismo cuenta con los recursos adicionales del Fondo de Asilo, Migración e Integración (FAMI) y el Fondo Social Europeo que podrían elevar el presupuesto total disponible de la Secretaría General de Inmigración y Emigración en 2017 hasta los 428 millones de euros.

MATERNIDAD Y PATERNIDAD

Otra de las partidas más celebradas ha sido la destinada a financiar la ampliación de la duración del permiso de paternidad a cuatro semanas, con una dotación presupuestaria de 438 millones de euros, que también contribuirán al afianzamiento del complemento de maternidad puesto en marcha en el ejercicio pasado. En la actualidad 218.698 mujeres se benefician de dicho suplemento que se ha revelado como un gran instrumento para cerrar la brecha de género.

Además, se incluye una bonificación a la cotización si, por riesgo durante el emba-

El Gobierno aprueba la concesión de un préstamo de 10.192 millones a la Seguridad Social para la paga extraordinaria de julio

mento de las pensiones, en esta ocasión del 0,25%.

AYUDAS A LOS JÓVENES

Para políticas activas de empleo el presupuesto contempla 5.575 millones de euros. Con la dotación de 500 millones para nuevas medias de activación en el marco de la Garantía Juvenil, el presupuesto asciende a 6.075 millones de €, un 16% más que los 5.242 del presupuesto de 2016.

El complemento salarial para jóvenes previsto en los Presupuestos era detallado el pasado 15 junio por la ministra Fátima Báñez en Luxemburgo ya que se espera contar con financiación de la partida que la Unión Europea destina para el programa de Garantía Juvenil. El complemento supondría el abono de 430 € al mes durante un máximo de 18 meses para jóvenes menores de 30 años desempleados. También incorpora una bonificación de las cotizaciones sociales cuando los contratos temporales se conviertan en indefinidos.

Los recursos destinados a la formación para el empleo aumentan en un 3,22% respecto a 2016, alcanzando la cifra total de 2.258 millones de €. Los programas públicos de empleo y formación, con 275 millones, se incrementan un 5,51%.

La política de fomento del empleo crece, sin embargo, un 5,5%, unos 5.500 millones



de €. De ellos, 2.154 millones se destinará a actuaciones de carácter formativo, como el “cheque formación”.

APUESTA POR EL EMPLEO

Los Presupuestos son una clara apuesta por la creación de empleo y por la protección de los trabajadores, con medidas acordadas en las mesas de diálogo social y con las comunidades autónomas. El presupuesto destinado a ello asciende a 25.136 millones de euros, la mayor parte del cual es gestionado por el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE), con 23.993 millones de euros.

Para políticas activas de empleo el presupuesto contempla 5.575 millones de euros.

GASTOS

ÁREAS	Prev. Liquidación 2016		Presupuesto 2017		Variación 2017/2016	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluta	%
Prestaciones económicas	133.523.815,94	96,28	137.830.764,22	95,13	4.306.948,28	3,23
Asistencia sanitaria	1.524.331,78	1,10	1.599.604,51	1,10	75.272,73	4,94
Servicios sociales	1.472.468,55	1,06	1.598.642,69	1,10	126.174,14	8,57
Tesorería, informática y otros servicios funcionales comunes	1.400.880,42	1,01	1.601.534,97	1,11	200.654,55	14,32
Operaciones no financieras	137.921.496,69	99,45	142.630.546,39	98,44	4.709.049,70	3,41
Operaciones financieras	172.692,30	0,12	2.262.264,13	1,56	2.089.571,83	1.210,00
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	138.094.188,99	99,57	144.892.810,52	100,00	6.798.621,53	4,92



Con la dotación de 500 millones para nuevas medidas de activación en el marco de la Garantía Juvenil, el presupuesto asciende a 6.075 millones, un 16% más que los 5.242 del presupuesto de 2016.

Asimismo, la principal partida de gastos del SEPE está destinada a las prestaciones por desempleo, a las que el presupuesto destinará 1.827 millones de euros.

La ministra Báñez destacaba la subida del 1% del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM), la primera desde 2010. Aumento muy aplaudido si se tiene en cuenta que este índice es el que se utiliza como referencia para la concesión de ayu-

das, becas, subvenciones o el subsidio de desempleo entre otros, con lo cual propiciará un incremento de todas las ayudas sociales vinculadas a ese indicador, beneficiando en torno a 1.400.000 personas. El salario de los funcionarios también aumentará en este mismo porcentaje.

El gasto en la partida de protección contra el desempleo se reduce notablemente, en total 600 millones menos que el dinero empleado en 2016, la reducción sería del 3,2 por ciento como consecuencia del buen ritmo de creación de empleo.

Para el capítulo de políticas activas de empleo, la cantidad que reserva los presupuestos es de 5.500 millones. De esta cantidad, la mayor parte se dedica a formación, tanto de parados como de empleados y a las bonificaciones a empresarios en forma de descuentos a la Seguridad Social por la contratación.

En definitiva, según Tomás Burgos se trata de unas cuentas que mantienen y mejoran la protección y que aseguran el futuro del Sistema. Además, ha destacado que 2017 será el año de la inflexión en el déficit tras años duros por la crisis económica. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

GASTOS

RÚBRICAS ECONÓMICAS	Prev. Liquidación 2016		Presupuesto 2017		Variación 2017/2016	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluta	%
Gastos de personal	2.272.668,85	1,65	2.369.442,12	1,64	96.773,27	4,26
Gastos corrientes en bienes y servicios	1.305.064,88	0,95	1.483.260,10	1,02	178.195,22	13,65
Gastos financieros	12.792,71	0,01	15.872,84	0,01	3.080,13	24,08
Transferencias corrientes	134.166.339,94	97,16	138.549.974,06	95,62	4.383.634,12	3,27
Operaciones corrientes	137.756.866,38	99,76	142.418.549,12	98,29	4.661.682,74	3,38
Inversiones reales	164.630,31	0,12	211.997,27	0,15	47.366,96	28,77
Transferencias de capital						
Operaciones de capital	164.630,31	0,12	211.997,27	0,15	47.366,96	28,77
Operaciones no financieras	137.921.496,69	99,87	142.630.546,39	98,44	4.709.049,70	3,41
Activos financieros	172.675,07	0,13	2.262.230,63	1,56	2.089.555,56	1.210,11
Pasivos financieros	17,23	0,00	33,50	0,00	16,27	94,43
Operaciones financieras	172.692,30	0,13	2.262.264,13	1,56	2.089.571,83	1.210,00
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	138.094.188,99	100,00	144.892.810,52	100,00	6.798.621,53	4,92

www.empleo.gob.es/cartaespana

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

CARTA DE ESPAÑA
online



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA GENERAL
DE INMIGRACIÓN
Y EMIGRACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL
DE MIGRACIONES

Aumenta el **PRESUPUESTO** para el ISM

Los Presupuestos destinados al Instituto Social de la Marina vuelven a crecer para el ejercicio del año en curso. En esta ocasión el incremento asciende un 0,78 por ciento respecto al pasado año. El Instituto contará para el presente año con un presupuesto para gastos de 1.879.697.960€.



Casa del Mar de Ceuta

Los Presupuestos de la Seguridad Social destinarán este año 14.522.940€ más que en 2016 para la gente del mar, ese 0,78 por ciento de incremento que gestionará el ISM estará destinado a financiar los programas asistenciales, sanitarios y formativos que son de su competencia.

La partida a la que el Instituto destinará en esta ocasión un mayor gasto es la prevista para Gestión de las Pres-

taciones Económicas que en comparación con el ejercicio de 2016 recibirá casi once millones (10.736.000€) de euros más.

PRESTACIONES ECONÓMICAS

El área destinada a la gestión de prestaciones económicas contributivas es la que recibirá una mayor aportación económica de las arcas del ISM con un total de 1.674.191,50 (miles de €), lo que supone un 89,07% del total

del Presupuesto, destinándose en su gran mayoría al pago de pensiones.

En este ejercicio el montante total destinado a las distintas prestaciones económicas que dependen del Instituto asciende a 1.775.117,70 (miles de €), en este área se engloban además de las anteriormente mencionadas, las pensiones contributivas, los complementos a mínimos de pensión, que tienen naturaleza no contributiva.

ÁREA SANITARIA

La asistencia sanitaria también verá incrementada su partida para gastos en algo más de tres millones de euros. Los objetivos que se pretenden alcanzar en el 2017 en el ámbito sanitario están encaminados a mejorar la prestación de servicios en el área de la sanidad marítima y para ello contará con un presupuesto de 37.748.770 €.

Se realizará un mayor esfuerzo en la promoción de la medicina preventiva a través de los reconocimientos médicos de embarque marítimo, la revisión del botiquín a bordo, el control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques, las campañas de prevención de los accidentes de trabajo y la realización de cursos de formación sanitaria marítima dirigidos a los profesionales del sector.

En porcentajes el ISM aspira a rea-

El ISM aspira a cubrir en 2017 al menos en un 95% toda la demanda de formación sanitaria marítima que el sector solicita

lizar el reconocimiento médico a un 85,3% de los trabajadores del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar así como atender a través de los buques sanitarios un 83,3% del total de evacuaciones.

En el área de formación se tenderá a cubrir al menos en un 95% toda la demanda de formación sanitaria marítima que el sector solicita.

La partida que más aumenta dentro de este área es la de Medicina Marítima que ve incrementado su presupuesto en tres millones y medio de euros.

SERVICIOS SOCIALES

El objetivo de los gastos del ISM en la partida de Servicios sociales está orientado a fomentar las acciones destinadas a la promoción del bienestar de los trabajadores del mar y sus familias mediante la formación y promoción social del colectivo protegido, y la formación profesional de los trabajadores.

Con lo cual, en la partida presupuestaria del presente año se destinarán a los Servicios Sociales prestados por el ISM una cantidad cercana a los 15 millones de euros (14.950.200€), lo que supone un ligero aumento respecto al pasado año. La partida destinada a la gestión de desempleo de los tra-

PRESUPUESTO 2017

CAPITULOS	Presupuesto Inicial 2016	PRESUPUESTO 2017	DIF. VALOR ABSOLUTO	% VARIACIÓN 2017-2016
1 Gastos de Personal	63.687,20	63.739,20	52,00	0,08
2 Gast. Corrient. Bienes y Serv.	28.843,43	29.989,77	1.146,34	3,97
3 Gastos Financieros	73,40	73,40	0,00	0,00
4 Transferenc. Corrientes	1.767.856,90	1.779.591,50	11.734,60	0,66
6 Inversiones Reales	4.270,00	5.860,00	1.590,00	37,24
8 Activos Financieros	420,59	420,59	0,00	0,00
9 Pasivos Financieros	23,50	23,50	0,00	0,00
Total Gastos	1.865.175,02	1.879.697,96	14.522,94	0,78

PRESUPUESTO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA PARA 2017

AREA GRUPO DE PROGRAMA PROGRAMA	NÚMERO DE PERSONAS	IMPORTES EN MILES DE EUROS	PORCENTAJES		
			S/GRUPO	S/AREA	S/PTO
ÁREA 1 PRESTACIONES ECONÓMICAS	130	1.775.117,70		100,00	94,44
11 Gestión Prestaciones económicas contributivas	112	1.674.191,50	100,00	94,31	89,07
1101 Pensiones contributivas	76	1.631.150,00	97,43	91,89	86,78
1102 Incapacidad Temporal y otras prestaciones	36	43.041,50	2,57	2,42	2,29
12 Gestión de Prestaciones económicas no contributivas	18	100.826,20	100,00	5,68	5,36
1202 Protección Familiar y otras prestaciones	0	10,00	0,01	0,00	0,00
1204 Gestión y Control de los Complementos a mínimos de pensiones	18	100.816,20	99,99	5,68	5,36
13 Administración y Servicios Generales de Prestaciones Económicas	0	100,00	100,00	0,01	0,01
1393 Gestión Internacional de Prestaciones	0	100,00	100,00	0,01	0,01
ÁREA 2 ASISTENCIA SANITARIA	338	37.748,77		100,00	2,01
21 Atención Primaria de Salud	31	1.910,00	100,00	5,06	0,10
2121 Atención Primaria de Salud	31	1.910,00	100,00	5,06	0,10
22 Atención Especializada	0	965,00	100,00	2,56	0,05
2223 Atención Especializada	0	965,00	100,00	2,56	0,05
23 Medicina Marítima	307	34.873,77	100,00	92,38	1,86
2325 Medicina Marítima	307	34.873,77	100,00	92,38	1,86
ÁREA 3 SERVICIOS SOCIALES	167	14.950,20		100,00	0,80
35 Otros Servicios Sociales	167	14.950,20	100,00	100,00	0,80
3434 Acción Asistencial y social	14	1.083,20	7,25	7,25	0,06
3435 Acción Formativa y gestión de empleo de los trabajadores del mar	97	11.157,00	74,63	74,63	0,59
3437 Gestión de desempleo de los trabajadores del mar	56	2.710,00	18,13	18,13	0,14
ÁREA 4 TESORERÍA, INFORMÁTICA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES COMUNES	990	51.881,29		100,00	2,76
41 Gestión Cotización y Recaudación	79	3.433,00	100,00	6,62	0,18
4161 Gestión de Afiliación, cotización y recaudación voluntaria	79	3.433,00	100,00	6,62	0,18
45 Administración y servicios generales de tesorería y otros servicios funcionales comunes	911	48.448,29	100,00	93,38	2,58
4591 Dirección y Servicios Generales	911	48.448,29	100,00	93,38	2,58
TOTAL GASTOS	1.625	1.879.697,96			100,00



bajadores del mar no varía respecto a 2016 y sigue contando con un presupuesto de 2.710.000 €.

Cabe destacar que en con este montante está previsto financiar las obras de mejora de diversos centros, la reposición de los equipamientos de los buques y la compra de simuladores, entre otros materiales didácticos; todos ellos pertenecientes al capítulo 34.35 que por este motivo recibe en el presente ejercicio una mayor dotación económica.

TESORERÍA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES

Por el contrario, en el presente año el ISM destinará menos presupuesto a los gastos de Tesorería, el área 4 de gestión que recibirá en concreto 51.8881.290 €. Esta partida engloba la afiliación, cotización y recaudación voluntaria, así como la dirección y servicios generales del Instituto.

El Centro de Bamio comenzaba a finales de julio las obras de reparación de los aleros de las cornisas deteriorados por el paso del tiempo. Las obras cuentan con un plazo de ejecución de cuatro meses. Además el centro renovará las estanterías del archivo e instalará pequeñas cajas fuertes en las habitaciones de los alumnos.

Por otro lado, el Centro de Isla Cristina adquirirá para el presente año un simulador de navegación y un bote de rescate para los cursos de superviven-

cia, gastos que pertenecen al capítulo de inversiones.

Añadir que en el capítulo 6 de inversiones se incluyen los gastos por el traslado temporal de la sede provincial del ISM en Vilagarcía de Arousa durante los cuatro años que durarán las obras en el edificio oficial.

VARADA DEL ESPERANZA DEL MAR

El Instituto Social de la Marina ha planificado una varada reglamentaria del buque SSAM "Esperanza del Mar", que está previsto se desarrolle entre diciembre de 2017 y febrero de 2018.

En esta varada, además de abordar las actuaciones reglamentarias y mantenimientos habituales, de pintura del barco en obra muerta (la parte del casco que está fuera del agua de forma permanente cuando el barco está a plena carga) y obra viva (la superficie sumergida); válvulas de tomas de mar y descargas al costado, limpieza y mantenimiento de tanques, etc. se efectuarán mantenimientos extraordinarios y mejoras importantes en el buque que le permitirán optimizar su operatividad y alargar su vida.

Entre los mantenimientos extraordinarios de envergadura, podemos resaltar la renovación de conductos de ventilación de cámara de máquinas, de tuberías de agua salada en acero galvanizado, o el 'overhaul' de aletas estabilizadoras, de la hélice de proa de vuelta a casa o de los molinetes.

En el apartado de las reformas que se van a acometer destaca la mejora en el sistema propulsor, actualmente consistente en dos líneas de ejes de paso fijo.

También se ha contemplado adecuar la cubierta de botes para poder albergar una nueva embarcación de trabajo, que permita una mayor flexibilidad para asistir a la flota a la que auxilia el buque.

Otro aspecto relevante es ampliar la capacidad de carga y descarga en cubierta de la cubierta botes, permitiendo recuperar cualquiera de las embarcaciones del agua en el caso de fallo o avería de un pescante. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

El incremento del 0,78% en los Presupuestos irá destinado a sufragar la varada del Esperanza del Mar y diversas obras de mantenimiento

Desciende ligeramente la **DOTACIÓN** **PARA POLÍTICA PESQUERA**

La ministra Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente Isabel García Tejerina aseguraba durante la presentación de los Presupuestos Generales del Estado que su departamento gestionará “con eficacia” la menor dotación presupuestaria que se ha asignado a su Ministerio, garantizando que los proyectos no se han detenido sino que incluso se han relanzado. En el presente año la Secretaría de Pesca recibirá 62 millones de euros, el 12 por ciento menos que en 2016, que al excluir los gastos de personal, la asignación se sitúa en 55,3 millones de euros.

El secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo afirmaba durante su intervención, para desglosar el presupuesto destinado a su Departamento, que esta partida presupuestaria “permitirá, sin duda, seguir impulsando las grandes líneas de la política pesquera”. El titular del departamento anunciaba que para este ejercicio la Secretaría General de Pesca gestionará un total de 55.385.050€ siendo sus principales ejes de actuación el desarrollo de una estrategia de competitividad, el impulso de la política social, la sostenibilidad pesquera, la gestión de los caladeros y la apuesta por la acuicultura.

El secretario de Estado hizo además una apuesta firme por la Economía Azul, una nueva forma de entender la pesca que quiere implicar en todos los procesos al ciudadano, al entender que la pesca no es una actividad aislada sino que engloba todas las actividades que tienen relación con el mar. Desde el Departamento por tanto se impulsarán las actividades pesqueras como motor económico primordial de las localidades costeras en tres aspectos: social, medioambiental y por supuesto económico. De dicha partida



presupuestaria, 38.675.860 € estarán destinados a mejorar las estructuras y los mercados.

Para apoyar las necesidades de adaptación de la capacidad de la flota pesquera y el mantenimiento de su competitividad se han reservado un montante de 15,7 millones de euros, la mayoría destinados a las paradas temporales biológicas.

El proyecto presupuestario prevé 12 millones para ayudas a la paralización de la flota y 16 millones de euros para la inspección pesquera tanto a nivel nacional

como internacional, lo que representa más de un tercio del volumen total de los fondos del departamento.

POTENCIAR LA ACUICULTURA

La acuicultura recibe gran parte de la inversión, 1,8 millones de euros, en una clara apuesta por el sector que así podrá seguir desarrollando los Planes Nacionales de Acuicultura y la ejecución del Plan Estratégico Plurianual de la Acuicultura Española 2014 – 2020.

Especial mención se llevaba la puesta en marcha de Acuisor, una aplicación que permite al usuario visualizar la localización y consultar la información descriptiva disponible de los establecimientos de acuicultura marina y continental, las zonas de producción de moluscos y las zonas de acuicultura de las comunidades autónomas. Una herramienta que permitirá posicionar a la acuicultura española a la vanguardia de las redes europeas de gestión de conocimiento e intercambio de información.

López-Asenjo subrayó que la importancia de la acuicultura radica en que se está convirtiendo en un potente “motor económico” de las zonas costeras y un sector “puntero y

Los Presupuestos 2107 apuestan por la acuicultura, la competitividad, el impulso de la política social y la sostenibilidad pesquera

res recibirán también nuevo impulso a través de los Presupuestos. Desde la Secretaría se incrementará la colaboración con aquellas iniciativas que fomenten el desarrollo tecnológico y la innovación aplicada al sector; mientras que se potenciará la visibilidad de la presencia de las mujeres en el sector pesquero apoyando el asociacionismo y fomentando la formación para adecuarse mejor a los requerimientos del mercado.

Otro punto fundamental de destino presupuestario redundará en el área de control e inspección que contará con una partida de 16,4 millones de euros para seguir implementando el desarrollo de sistemas informáticos como el SIPE (Sistema Integral pesquero) y el CSP (Centro de Seguimiento de Pesca) que permiten una mejora en la transmisión de datos o la gestión de la información procedente de los buques pesqueros.

LUCHA CONTRA LOS ILEGALES

La lucha contra la pesca ilegal sigue estando entre los ejes principales de actuación del Departamento, por lo que se destinarán importantes fondos al seguimiento, verificación y explotación de los datos de capturas, desembarques y transbordo para combatir la pesca no declarada y no documentada. Se hará un especial esfuerzo en controlar de forma más eficaz los productos pesqueros procedentes de la importación, así como los desembarcos de buques de terceros países en puertos españoles.

Durante el presente ejercicio, la Secretaría de Pesca se compromete a desarrollar una base de datos nacional donde figuren los expedientes sancionadores, así como un sistema de logística para el servicio de inspección pesquera; ambos a requerimiento de la Unión Europea para una correcta ejecución del FEMP.

También se fomentará el área de investigación científica, de vital importancia para la gestión de recursos y el compromiso con la sostenibilidad. La información obtenida a través de estas campañas en colaboración con los organismos científicos ha resultado imprescindible para ofrecer estudios sólidos que han sustentado la posición española y facilitado el aumento en los TAC y cuotas asignadas. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



con mucho futuro” por lo que a través de los presupuestos se pretende contribuir tanto a la mejora de la competitividad del sector como a impulsar su aportación económica a las zonas de implantación.

La innovación y la Red Española de muje-

Los usuarios valoran los servicios que ofrece la Entidad

NOTABLE ALTO al ISM

El Instituto Social de la Marina desarrolló a lo largo de 2016 un estudio para conocer el grado de satisfacción de los usuarios con los servicios prestados por la Entidad. Para ello se ha utilizado un cuestionario, en el que se pide a los beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar su opinión sobre la atención y los servicios que reciben cuando acuden a las oficinas del organismo. La calificación de notable alto supera la obtenida en un estudio anterior, realizado hace cuatro años. Los resultados de la encuesta sirven para mejorar la calidad de los servicios y orientar la gestión hacia las demandas de la sociedad.



El estudio se inscribe dentro del conjunto de actuaciones que el Instituto Social de la Marina lleva a cabo para conocer la opinión de sus usuarios y mejorar la calidad de los servicios que el organismo les ofrece. No es ésta la primera ocasión en la que el ISM desarrolla un sondeo de estas característi-

cas. En el año 2006 se publicó el informe “Atención al ciudadano en el Instituto Social de la Marina” que recogía las respuestas a la primera oleada de cuestionarios repartidos durante el período 2001-2004 por las distintas Direcciones Provinciales. Desde entonces, se han realizado numerosas acciones dirigidas a mejorar la calidad. Entre ellas, autoevaluaciones, siguiendo el modelo EFQM o evaluaciones, según el modelo EVAM que han puesto de manifiesto la necesidad de realizar mediciones periódicas para conocer la opinión de los ciudadanos y adecuar la gestión a las demandas y propuestas de la sociedad.

Con estos antecedentes, en marzo de 2009 se publicó un segundo estudio: “Evaluación de la satisfacción de los usuarios”, que recogía la opinión de los ciudadanos a los cuestionarios repartidos durante el segundo semestre de 2008. Posteriormente, en febrero de 2013, se dio a conocer un nuevo trabajo: “La prestación de servicios y la opinión del usuario del ISM”, que recopilaba las opiniones ciudadanas emitidas desde octubre de 2011 a octubre de 2012.

Continuando en esta línea, en el año 2015 los responsables del organismo decidieron llevar a cabo una nueva edición de cuestionarios, que se distribuyeron en diciembre, y que aglutinan las respuestas dadas por los ciudadanos en 2016.

Los formularios se entregaron a quienes quisieran rellenarlos voluntariamente, al finalizar el reconocimiento médico de embarque marítimo, durante el trámite presencial de la inscripción de una empresa o la afiliación de trabajadores y cuando se les concedía una prestación económica o por desempleo. Esto ha sido así en los diferentes sondeos realizados. En este último, como novedad, también se en-



Jóvenes solicitando cursos de formación en la Dirección Provincial del ISM en Madrid.

Los resultados de la encuesta sirven para mejorar la calidad de los servicios

tregaron cuestionarios a los usuarios de los servicios del ISM antes de que abandonaran las dependencias del organismo.

En el trabajo se ha tenido en cuenta la necesidad de dar continuidad en la forma a los modelos de cuestionarios de ediciones anteriores, sin incorporar modificaciones, para poder analizar mejor la evolución de los resultados.

El ISM agradece la participación de los ciudadanos. Agradecimiento que se ha materializado en una carta personal del director del ISM, Luis Casqueiro, a las personas que se identificaron al rellenar los cuestionarios.

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS

El número de cuestionarios de evaluación recibidos referentes a los servicios médicos ofrecidos por el ISM ascienden a 4.620, cifra inferior a la de la pasada edición. Hay que especificar que no se han recibido los de las Direcciones Provinciales de Sevilla y Melilla.

De los aspectos analizados, el más valorado es la atención recibida del personal sanitario, con una puntuación de 8,66 puntos. A continuación



Los usuarios están satisfechos con el trato personal de los funcionarios.

se sitúan la información recibida por los pacientes (8,44 puntos) y el tiempo empleado en la atención (8,40 puntos).

Los apartados que reciben menos puntuación son los folletos y el material informativo; así como el tiempo de espera transcurrido hasta obtener una cita -puntuados con 6,07 y 6,16 puntos, respectivamente- lo que indica que, si bien no es una baja calificación, hay que prestar mayor atención a estos parámetros.

La calificación global media es de 7,47 puntos en este tipo de cuestionarios, lo que significa un notable. Las opiniones de “bueno” y “muy bueno” representan el 67,07% de las obtenidas mientras que las desfavorables de “malo” y “muy malo” son solamente el 1,76%.

A pesar de que la calificación media recibida por parte de los usuarios es ligeramente inferior a la del anterior estudio en este apartado, las percepciones positivas del servicio mejoran, disminuyendo las desfavorables.

Almería es la Dirección Provincial que mejor nota saca (8,32), seguida de Valencia, con 7,97 puntos y Cantabria, con 7,87 puntos. Las que menos Vilagarcía, Barcelona y A Coruña, con

6,36, 6,61 y 6,67 puntos, respectivamente.

Casi todos los factores considerados en la encuesta, reciben una puntuación similar a la que obtuvieron en el anterior estudio, aunque la valoración global es ligeramente inferior. Atendiendo a las agrupaciones de preguntas realizadas según el modelo Servperf, también se constatan resultados ligeramente inferiores (-0,02 puntos en la actitud y comportamiento del personal y -0,06 puntos en los apartados de funcionamiento general de la organización y en recursos e instalaciones).

INSCRIPCIÓN Y AFILIACIÓN

El número de cuestionarios de evaluación sobre inscripción de empresas y afiliación de trabajadores al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar recibidos a lo largo de 2016 ascienden a 5.960, cifra algo más baja que en la edición anterior del estudio. Como en el caso de los cuestionarios sobre reconocimientos médicos, tampoco se han recibido respuestas de las Direcciones Provinciales de Sevilla y Melilla. De los distintos aspectos analizados, el más valorado por los usuarios es el tiempo empleado en la atención, con 8,49 puntos, seguida de la calificación global del servicio (8,42 puntos) y la información y asesoramiento recibidos (8,26 puntos). Los parámetros con la puntuación más baja son la cantidad de documentos solicitados para el trámite del expediente (5,89 puntos), los folletos y material informativo (6,17 puntos) y el tiempo de duración del procedimiento (6,63 puntos). El resto de aspectos analizados obtienen una calificación superior a siete, siendo la calificación global del servicio de notable alto.

La puntuación media en este tipo de cuestionarios es de 7,37 puntos, lo que supone una mejora de 0,07 puntos respecto al anterior estudio. Las calificaciones de “bueno” y “muy bueno” representaron el 65,35% de las respuestas mientras que las de “malo”

La Dirección Provincial de Almería recibe la mejor valoración de los usuarios en el área sanitaria

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS		VALORACIÓN		EVOLUCIÓN VALORACIÓN
GRUPO	2016	2012		
Actitud y comportamiento del personal	8,53	8,55		-0,02
Funcionamiento general de la organización	8,44	8,50		-0,06
Recursos e instalaciones	7,03	7,09		-0,06

INSCRIPCIÓN/AFILIACIÓN, PRESTACIONES Y ASISTENCIA PERSONAL		VALORACIÓN		EVOLUCIÓN VALORACIÓN
GRUPO	2016	2012		
Actitud y comportamiento del personal	8,49	8,42		0,07
Funcionamiento general de la organización	7,09	7,08		0,01
Recursos e instalaciones	7,32	7,22		0,10

y “muy malo” representaron el 2,64% de las opiniones recibidas.

La gestión realizada en el trámite de inscripción, recibe una puntuación de 7,05 puntos por los usuarios, quienes destacan el tiempo empleado en la atención, la calificación global del servicio y la información y el asesoramiento recibidos.

Las valoraciones medias que hacen los ciudadanos de los diferentes trámites realizados en el Instituto Social de la Marina superan siempre la puntuación de siete puntos. Los trámites que obtienen las calificaciones más altas son las de muerte y supervivencia, jubilación y desempleo mientras que las de inscripción e incapacidad permanente y temporal son las peor valoradas por los usuarios.

En el trámite de afiliación, calificado con una media de 7,41 puntos, los usuarios valoran especialmente el tiempo empleado en la atención. También es muy apreciada la información y el asesoramiento recibidos por parte de los funcionarios, así como la calificación global del servicio.



Funcionarios de la Dirección provincial de Tarragona.

EVOLUCIÓN DE LAS VALORACIONES DADAS POR LOS CIUDADANOS RECONOCIMIENTOS MÉDICOS DE EMBARQUE MARÍTIMO

PREGUNTA	VALORACIÓN		EVOLUCIÓN VALORACIÓN
	2016	2012	
Tiempo de espera desde la solicitud hasta la cita	6,16	6,18	-0,02
Tiempo de espera hasta obtener el certificado	6,22	6,13	0,09
Tiempo de atención	8,40	8,43	-0,03
Información y asesoramiento	8,44	8,50	-0,06
En general, la atención del personal sanitario fue	8,66	8,65	0,01
Estado de las instalaciones	7,21	7,35	-0,14
Señalización	7,07	7,21	-0,14
Limpieza y habitabilidad	7,89	7,94	-0,05
Cartelería y folletos	6,07	6,18	-0,11
Servicios recibidos en general	8,61	8,65	-0,04
VALORACIÓN GLOBAL	7,57	7,65	-0,08

Los ciudadanos calificaron con una media de 7,58 puntos los aspectos referentes a las solicitudes e informaciones en materia de pensiones y otras prestaciones económicas, salvo la de desempleo. Lo que más valoraron fue el tiempo empleado en la atención, la calificación global del servicio y la información y el asesoramiento recibidos por parte del personal del ISM.

PRESTACIONES Y ATENCIÓN PRESENCIAL

Las solicitudes de certificados de pensiones obtuvieron una calificación media de 7,91 puntos y las solicitudes e informaciones en materia de desempleo, 7,44 puntos.

Atendiendo al tipo de información solicitada en la atención presencial, las relativas a certificados de pensiones y certificados de estar al corriente obtuvieron una calificación cercana a ocho mientras que las relativas a informaciones sobre cursos de formación marítima y sanitaria superan ligeramente el siete. En todos



Ciudadanos atendidos en las dependencias del ISM en Tarragona.

...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

EVOLUCIÓN DE LAS VALORACIONES DADAS POR LOS CIUDADANOS INSCRIPCIÓN-AFILIACIÓN, PRESTACIONES Y ATENCIÓN PRESENCIAL

PREGUNTA	VALORACIÓN		EVOLUCIÓN VALORACIÓN
	2016	2012	
Tiempo de espera	7,60	7,30	0,30
Tiempo de atención	8,49	8,42	0,07
Información y asesoramiento	8,26	8,16	0,10
Dificultad de los impresos	7,12	7,09	0,03
Cantidad de documentos solicitados	5,89	5,98	-0,09
Tiempo transcurrido hasta la resolución	6,63	6,47	0,16
Accesibilidad de las instalaciones	7,31	7,19	0,12
Señalización interior y directorios	7,18	7,17	0,01
Habitabilidad de las instalaciones	7,93	7,80	0,13
Cartelería y folletos informativos	6,17	6,13	0,04
Servicio recibido en general	8,42	8,47	-0,05
VALORACIÓN GLOBAL	7,37	7,30,	0,07

los casos, la puntuación dada por los ciudadanos en la atención ha superado el notable.

Destaca en el estudio la puntuación que los usuarios conceden a la actitud y el comportamiento del personal: 8,49 puntos que, en algunas Direcciones Provinciales como Alicante, Madrid y las Islas Baleares alcanzan valores sobresalientes. La nota media sobre la evaluación global del servicio fue de 7,36 puntos.

Respecto al anterior estudio se constata que las valoraciones emitidas por los usuarios han mejorado prácticamente en todos los parámetros considerados en la encuesta. La calificación global mejora 0,07 puntos respecto a 2012. En cuanto a las agrupaciones de preguntas según el modelo Servperf también se obtienen mejores resultados que en la edición anterior, destacando los 8,49 puntos del grupo correspondiente a la actitud y el comportamiento del personal.

CONCLUSIONES

Del estudio se desprende que los ciudadanos valoran especialmente el

La actitud y el trato de los funcionarios del ISM es especialmente valorada por los ciudadanos

buen hacer del personal del organismo, ya que perciben y agradecen la cercanía de la Entidad en la resolución y comprensión de sus problemas. Las valoraciones obtenidas vienen mejorando desde la realización de la primera encuesta en el año 2006 y el número de quejas que recibe el organismo es escaso.

Por otra parte, de acuerdo con la apreciación de los usuarios se consideran áreas de atención preferente y mejora los recursos e instalaciones. Responsables del ISM aseguran que habrá que continuar adoptando medidas que permitan un mejor acondicionamiento de los espacios y una mejor organización de las áreas de espera. Además, hay que continuar desarrollando acciones de simplificación administrativa que permitan incorporar más claridad en los documentos utilizados y una reducción de su número, medidas que se verán cumplidas con el impulso a la tramitación electrónica de los procedimientos. ■

ANA DÍAZ



Vigila
SI DISTINGUES
LOS COLORES,
especialmente si deseas realizar
tareas de vigía a bordo

Escanea este código QR y podrás informarte de otras campañas sanitarias realizadas desde el ISM



Se incrementa el uso del REGISTRO ELECTRÓNICO



La Seguridad Social se acerca a los ciudadanos con el registro electrónico. Los procedimientos que se pueden hacer a través de internet son cada vez más numerosos y se ahorra mucho tiempo en desplazamientos haciendo los trámites digitalmente. Un total de 335 beneficiarios del Régimen Especial del Mar han utilizado el registro electrónico para hacer gestiones con el ISM desde principios de año hasta finales de junio.

Las cifras indican que cada vez son más las personas que presentan solicitudes a través de internet. Durante el primer semestre de 2016, el número de usuarios que utilizó el registro electrónico en el Instituto Social de la Marina ascendió a 190 y el global de todo el año fue de 442.

En los primeros seis meses de este año ya son 335 las personas que han hecho sus trámites con el ISM a través de este registro lo que implica que, de seguirse así, la cifra total del pasado año se superará fácilmente.

Si comparamos el número de registros mensualmente se observa que, en algunos casos, el número de entradas

llega casi a duplicarse o se multiplica por dos con claridad, como ocurre en mayo de este año en que se realizaron 77 operaciones frente a las 32 del mismo mes de 2016.

Las direcciones provinciales en las que más uso se ha hecho del registro electrónico son Cádiz (41), Vigo (37) y Santa Cruz de Tenerife (29). Entre las tres suman casi el 30% del total de las solicitudes realizadas entre enero y junio de 2017.

En cuanto a los procedimientos en los que más se usa el registro electrónico en el primer semestre del año destaca la petición de pensión de viudedad (127) seguidos del alta de trabajadores del REM por cuenta propia (68) y la solicitud de cursos de formación marítima y sanitaria del ISM (22).

El número de quejas y sugerencias registrado ha descendido en 2017. El año pasado se registraron un total de 335 –todas ellas en el primer trimestre del año– el el mismo periodo de este año sólo se ha presentado una.

NUMEROSOS PROCEDIMIENTOS

Desde el registro electrónico de la Seguridad Social, los ciudadanos podemos iniciar hasta 28 procedimientos administrativos diferentes con el ISM, lo que permite a la Administración gestionar los asuntos de manera más ágil y rápida y a los ciudadanos no tener que desplazarse innecesariamente a las dependencias del Instituto Social de la Marina.

A través del registro electrónico se pueden solicitar cursos de formación, pensiones, subsidios, prestaciones, ayudas económicas por paralización de la flota a tripulantes o el reembolso de los gastos de asistencia sanitaria en el extranjero, entre otros trámites y procedimientos.

Quienes deseen acceder al registro electrónico de la Sede Electrónica de la Seguridad Social deben hacerlo a través de la página web de la Seguri-

SITUACIÓN DEL REGISTRO ELECTRÓNICO		
NÚMERO DE REGISTROS		
	AÑO 2016	AÑO 2017
Enero	24	40
Febrero	36	49
Marzo	35	54
Abril	32	60
Mayo	32	77
Junio	31	55
Julio	36	
Agosto	30	
Septiembre	40	
Octubre	53	
Noviembre	41	
Diciembre	52	
TOTAL	442	335

Podemos realizar más de 28 procedimientos a través de internet, lo que permite una gestión más ágil y rápida

dad Social (www.sede.seg-social.es). Es necesario tener el DNI electrónico o un certificado digital.

Para acceder a los procedimientos del ISM en la Sede Electrónica, debe seleccionarse la pestaña Ciudadanos y dentro de ella la opción “Régimen Especial del Mar”, en donde se desplegarán los distintos tipos de procedimientos y servicios susceptibles de solicitarse a través del registro electrónico.

Con el uso del registro electrónico se reducen cargas administrativas y los ciudadanos pueden hacer gestiones rápidamente desde cualquier lugar las 24 horas de todos los días del año. ■

ANA DÍAZ

Plan para la sostenibilidad de las pesquerías

Investigadores del IEO y de Azti-Tecnalia, en colaboración con la Federación Balear de Cofradías de Pescadores y la dirección General de Pesca del Govern de les Illes Balears, han propuesto un plan para la sostenibilidad de las pesquerías de fondo en las Islas basado en datos científicos y sus recursos.



Carlos Miguel

Revertir la grave situación de sobreexplotación (estado en el que se halla el 93% de los stocks evaluados) por la que atraviesa el Mediterráneo constituye un objetivo prioritario. Así lo ponen de relieve las políticas y campañas que se están realizando en este mar. Baste recordar la campaña MedFish4Ever, con el objetivo de mejorar el estado de explotación de las pesquerías. La nueva Política Pesquera Común persigue la explotación sostenible mediante planes de gestión multianuales, elaborados con la participación de los principales agentes involucrados en la pesca (pescadores, ONG, gestores de la administración y científicos).

Y aquí entronca el proyecto

científico MYFISH, financiado por la UE, cuyo objetivo es la elaboración de un marco en el que realizan estos nuevos objetivos de la PPC como herramienta para la futura gestión de los stocks pesqueros europeos. En este proyecto cobra mayor peso aún la dimensión social, por lo que la cooperación entre los diferentes sectores involucrados en la pesca ha sido fundamental para asegurar las medidas de gestión propuestas.

En el Mediterráneo Occidental, este proyecto se ha centrado en las Islas Baleares. Desde el CO de Baleares se realizó este estudio, que finalizó en 2016, durante cuatro años. El proyecto MYFISH constituye un plan regional de implementación para las principales pesquerías demersales del

archipiélago, tanto para la flota de arrastre como para la de artes menores. Se trata de maximizar las capturas y los beneficios de los pescadores, teniendo en cuenta objetivos sociales, para evitar en lo posible medidas que no sean asumibles por el sector. También se proponen medidas de gestión, para mejorar la situación actual de las pesquerías, así como el diseño de un plan de seguimiento, a fin de valorar los resultados de su puesta en práctica.

MYFISH, como señala Antoni Quetglas, responsable del proyecto en el IEO, es un claro ejemplo de cogestión en el Mediterráneo, puesto que los resultados obtenidos se discutían con todos los agentes involucrados para consensuar las medidas a aplicar. ■

Las almadrabas cierran tras una buena temporada

En poco más de un mes, las almadrabas gaditanas cubrieron la cuota asignada con un total de 1.097 toneladas y la captura de 5.323 atunes. La mitad, tuvo como destino el mercado asiático. La temporada se cerró, pues, con un éxito rotundo. El sector ya tiene la vista puesta en la próxima temporada, donde esperan que se le concedan las 1.500 toneladas que tenía autorizadas en 2006, antes de las restricciones.

Tras casi diez años de restricciones pesqueras y un duro plan de control, el sector almadradero mira el futuro con más optimismo. La campaña se cerró a plena satisfacción el 31 de mayo, a cargo de la almadraba de Zahara de los Atunes. Era el final de una temporada que se había iniciado a primeros del mes de marzo, cuando los almadraderos iniciaron el calamento de las redes. El presidente de la Organización de Productos Pesqueros (OPP), Diego Crespo, que explota tres de las cuatro almadrabas gaditanas (Conil, Tarifa y Zahara), mostraba su satisfacción con el resultado de la campaña y destacaba que “la población de atunes está ya más que

recuperada”. Y es que el paso de atunes por el Estrecho es tan grande que las almadrabas cubren su cuota en un mes.

Las últimas semanas se liberaron entre 15.000 y 20.000 atunes, por lo que el sector ha vuelto a insistir tanto al Comité Científico, que se reunirá el próximo mes de octubre, como a la Comisión Internacional para la Conservación del Atún, que emitirá un nuevo dictamen en noviembre, que adecúen las capturas a la situación actual de la población de atún rojo. La almadraba de Tarifa realizó 13 “levantás”, frente a las 17 de Conil y las 18 de Zahara. La almadraba de Barbate culminó la temporada también con éxito, siendo enviada la mayor parte de su captura a granjas de engrase. ■



BREVES

El cerco gallego teme ser sancionado

La Secretaría General de Pesca puede imponer una sanción al cerco gallego el próximo año sobre la cuota de anchoa. Y es que los buques aprovecharon los excelentes bancos que encontraron al iniciarse la pesquería en marzo en la zona IXa, al sur de Fisterra, lo que provocó que las capturas se dispararan y se sobrepasaran las 500 toneladas en total. En cerco gallego disponía de un 1,14% de la cuota de la especie en la zona IXa, unas 56 toneladas, para capturas al sur de Fisterra, a las que se sumaron otras 200 que se guardaron de un intercambio con Portugal.

Furtivismo en Boiro

En las concesiones marisqueras que administra la cofradía de Cabo de Cruz, azotadas por el furtivismo, la policía Autonómica denunció a catorce personas como presuntas autoras de un delito de furtivismo, varias de ellas reincidentes hasta en más de 240 ocasiones en los últimos dos años. En las actuaciones llevadas a cabo se decomisaron 113 kilos de almeja babosa. También se denunció a la persona que se encargaba de poner esta mercancía a la venta a través de una depuradora de su propiedad.

En Vigo y Corrubedo se requisaron 1.300 kilos de pesca y marisco ilegal, gracias a las operaciones llevadas a cargo por agentes del Servicio de Guardacostas, quienes requisaron también 23 aparejos de pesca.

Más seguridad en el pasaje

La OMI acaba de establecer que, a partir de 2020, los buques de pasaje que realizan viajes internacionales deberán de estar diseñados para permanecer a flote más tiempo, en caso de que el buque se dañe. La estimación del impacto de la medida apunta a un fortalecimiento de los niveles de seguridad en un 40%, en los buques que transportan menos de 400 pasajeros, y en más del 90%, en el caso de aquellos que desplazan 1.350 pasajeros o más.



BREVES**Gevred, destacado 2016**

El atunero congelador Gevred, construido por Astilleros Murueta para Compagnie Française du Thon Océanique (CFTO), ha sido galardonado por los visitantes de la web del Colegio de Ingenieros Navales como el buque más destacado construido en España en 2016. Con este premio, creado en 2010, se pretende reconocer a la construcción naval española. El fallo se realizó por votación popular entre el 31 de enero y el 20 de junio de este año, y reconoce tanto al astillero constructor del buque como al armador del mismo.

El sector de la chirla vuelve a faenar

Tras siete meses de parada biológica, las 96 embarcaciones que conforman el sector de la chirla en el golfo de Cádiz vuelven a la faena. La reapertura del caladero se produce tras recuperar el 60% de sus posibilidades, aunque con una serie de medidas destinadas a garantizar el mantenimiento de esta recuperación. Entre estas medidas, el tiempo de tres horas de pesca o una cantidad máxima de captura de 2.500 toneladas al año.

El sector de la chirla en Huelva considera una temeridad trabajar solamente tres horas al día, como ha establecido la Junta de Andalucía. Como el tiempo es escaso, tienen que realizar su trabajo de manera intensiva y rápida, lo que supone un mayor riesgo de accidentes. Destacan que el uso de la "draga hidráulica" es muy peligroso para desarrollarlo en un periodo de tiempo tan corto. Por todo ello, se reclama una revisión de estas condiciones relativas al horario.

Falta eficiencia en el control de las pesquerías

El Tribunal de Cuentas Europeo (TCE), tras estudiar la situación de las flotas de España, Francia, Italia y Escocia, alerta de que el sistema de control de las pesquerías de la UE no

MEDITERRÁNEO**Gran parte de los descartes del arrastre son inmaduros**

Según un reciente estudio, que se centra principalmente en la información pesquera aportada por España, Italia, Grecia y Croacia, y en el que se analizan datos entre 1994 y 2014, la mayor parte de los ejemplares descartados en el Mediterráneo se encuentra por debajo de su talla de madurez.



Ana Morillas. IEO

Según el estudio realizado por investigadores del Centro Helénico para la Investigación Marina (HCMR) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO), en colaboración con investigadores de diferentes instituciones de países mediterráneos, la mayor parte de los descartes que realiza la flota de arrastre en el Mediterráneo está constituida por ejemplares inmaduros. Es decir, por debajo de la talla de su madurez sexual y de conservación.

A esta grave situación, máxime si tenemos en cuenta la sobreexplotación que padece el Mediterráneo, se une el que existe una importante comercialización ilegal de estos inmaduros en determinadas áreas mediterráneas, por lo que no toda esta captura es

descartada y devuelta al mar, tal y como destacan los investigadores.

Este trabajo científico, en el que se analizan datos de 20 años producidos en la pesca de arrastre, se analiza especie por especie las tallas de los descartes. Las tasas y tallas de estos descartes se compararon entre las diferentes áreas marinas establecidas por el Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM). Los expertos analizaron 15 especies, tanto objetivo como asociadas con un alto valor comercial. Se confirmó la baja tasa de descarte en especies objetivo como la merluza, el salmonete y la gamba. Sin embargo, en las especies asociadas a la captura, sí que han observado una tasa de descarte elevada, como es el caso de los jureles. ■

La mejor campaña del pulpo de los últimos siete años

GALICIA

El pasado mes de mayo finalizó la que ya es la mejor campaña del pulpo desde 2010. Se han capturado 2.600 toneladas, cuyas ventas sobrepasaron los trece millones y medio de euros. “La campaña fue buena en todos los sentidos”, aseguró la directora general de Pesca Mercedes Rodríguez.

La campaña 2016-2017 cerró como la mejor desde la de 2010. Unas capturas que superaron las 2.600 toneladas, con unas ventas de 13,6 millones de euros. Estas cifras fueron las que llevaron a Mercedes Rodríguez, directora general de Pesca de la Xunta, a asegurar que había sido una “buena campaña en todos los sentidos”, e hizo hincapié en que había sido posible “gracias a la implantación de los planes del pulpo”.

Mercedes Rodríguez incidió en que el valor medio por kilo en la actual campaña superó los seis euros, lo que supone un pequeño descenso con respecto a la anterior, en la que el precio medio fue

de siete céntimos más por kilo, aunque en la de 2015-2016 se capturaron mil toneladas menos.

En la campaña 2016-2017 participaron 564 embarcaciones con nasa del pulpo en Galicia. Por lo que respecta a la próxima campaña, la directora general de Pesca recalcó que la principal novedad la constituirá la eliminación de las etiquetas que hasta ahora eran obligatorias en todas las nasas, ya que sólo será necesaria en el cabecero. Esta modificación se produce tras prestar oídos a la reclamación, ampliamente mayoritaria, realizada por el sector, ya que el anterior sistema de etiquetado de las nasas, vigente hasta la actual campaña, era un “auténtico engorro”. ■



Isidoro Mora

es suficientemente eficiente, estimando que hacen falta “más controles”. Según los auditores, ninguno de los países estudiados “había verificado suficientemente la exactitud de sus flotas pesqueras ni la información sobre los buques en sus registros de flota”. Tampoco habían comprobado “el tonelaje de sus buques pesqueros y dos no habían verificado la potencia del motor”. Janusz Wojciechowski, miembro del TCE y responsable del informe, afirma que “los Estados miembros no han aplicado plenamente las normas de regulación de pesquerías de la UE”.

Descartes de la pesca industrial

Las flotas industriales de todo el mundo arrojan al mar unos 10 millones de toneladas de pescado potencialmente utilizable al año. Estos datos pertenecen a una investigación liderada por científicos de Sea Around Us, dentro de una iniciativa del Instituto para los Océanos y las Pesquerías de la Universidad de Columbia (Canadá) y la Universidad de Australia Occidental.

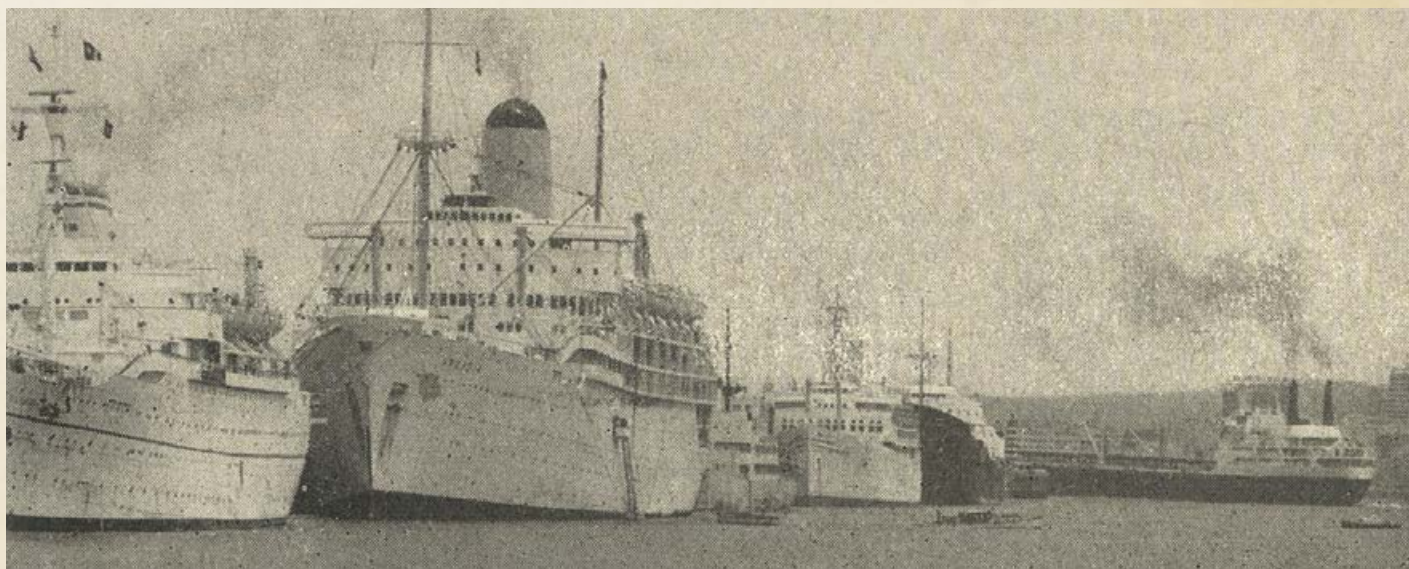
Evaluación de caladeros lejanos

La consejera de Pesca de la Xunta de Galicia, Rosa Quintana, presentó en el Centro Tecnológico del Mar (Cetmar), el proyecto FarFish, con el que Galicia participará en la búsqueda de un mejor conocimiento y gestión de las pesquerías lejanas de la UE fuera de Europa, en las que participa la flota gallega. Se investigarán, entre otras, las aguas de Cabo Verde, Mauritania, Senegal y Seychelles.

Este proyecto está liderado por el centro irlandés Matis y cuenta con 21 socios. Por parte gallega participarán el Cetmar, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Anfac y Opromar. La consejera gallega considera que los pactos de pesca con terceros países son “prioridades estratégicas”, ya que 171 los buques pesqueros de altura y gran altura de la comunidad participan en caladeros extracomunitarios.

Hace 50 años...

El Puerto de la Luz, a la cabeza de los puertos españoles



A finales del siglo pasado, un grupo de patricios canarios, al frente de los cuales estaba Francisco de León y Castillo, concibieron la idea de ir a la creación en la bahía de las Isletas, que así era como se llamaba, de un dique de abrigo que pusiera fuera de cualquier peligro a las naves que arribaban a Gran Canaria para repostar. La idea pronto se llevó a la práctica y con el paso del tiempo, la misma se hizo realidad, de tal forma que al llegar a 1939 el puerto de La Luz ya contaba con varios muelles, entre ellos el dique del Generalísimo, el mayor de ellos, que tiene dos kilómetros de línea de atraque. A partir ya de principios de siglo, el movimiento de buques fue en aumento, pues la situación estratégica de que gozaba, en la encrucijada de tres continentes, África, América y Europa, le deparaba de hecho una situación de privilegio como estación de suministros a la navegación, situándolo

pronto a la cabeza de los puertos españoles en este sentido.

Durante el pasado año de 1966 contabilizó 7.818 barcos con 33.922.723 toneladas brutas, frente a Barcelona, que sólo registró 7.457 unidades con 24.159.845 toneladas brutas. (...) También hay otra faceta en este puerto de Las Palmas, y es la que se refiere a la pesca entrada, ya que debido a su cercanía al banco sahariano, realizan en su bahía las operaciones de descarga o transbordo numerosas unidades no sólo nacionales, estando a la cabeza de ellas las japonesas, que se cuentan en más de cien unidades. Así, durante el pasado año de 1966, ocupó el puerto de La Luz el segundo lugar de España, detrás del de Vigo, por muy escaso margen, con 116.481 toneladas, frente a 133.131 del puerto gallego. (...) Actualmente, y con motivo del cierre del Canal de Suez, el puerto de la Luz ha cobrado una importancia extraordinaria, ya que

la mayor parte del tráfico desviado utiliza sus servicios para repostar, al seguir la ruta del Cabo de Buena Esperanza (...) El pasado mes de mayo se controlaron 1.196 buques, que aportaron 3.132.645 toneladas, pasándose en el mes siguiente a 1.293 unidades, con 6.073.508 toneladas brutas. Es decir, en el espacio de un mes se duplicó el tonelaje.

Para terminar este comentario, les diremos a ustedes que según cálculos de última hora, durante el pasado mes de julio se registró un tráfico de más de 1.200 buques, con un registro bruto que llegará posiblemente a los siete millones de toneladas, cifra jamás alcanzada en los anales de la historia de este puerto. De seguir este ritmo, seguramente a finales del presente año el puerto de Las Palmas llegará a los cincuenta millones de toneladas brutas, cifra bastante expresiva de su poderío y auge, que le coloca entre los primeros del mundo.

Juan F. Fonte

Peticiones de mejora de los trabajadores portuarios

Madrid. En el sindicato Nacional de la Marina Mercante, se reunió la comisión permanente de la agrupación nacional de Trabajadores Portuarios (estibadores).

Entre los acuerdos más importantes adoptados destacan los siguientes: propone que se dicten normas que establezcan una retribución salarial para aquellos días en que estos trabajadores, aún sin trabajar, estén obligados a asistir a las listas de llamamiento, que se

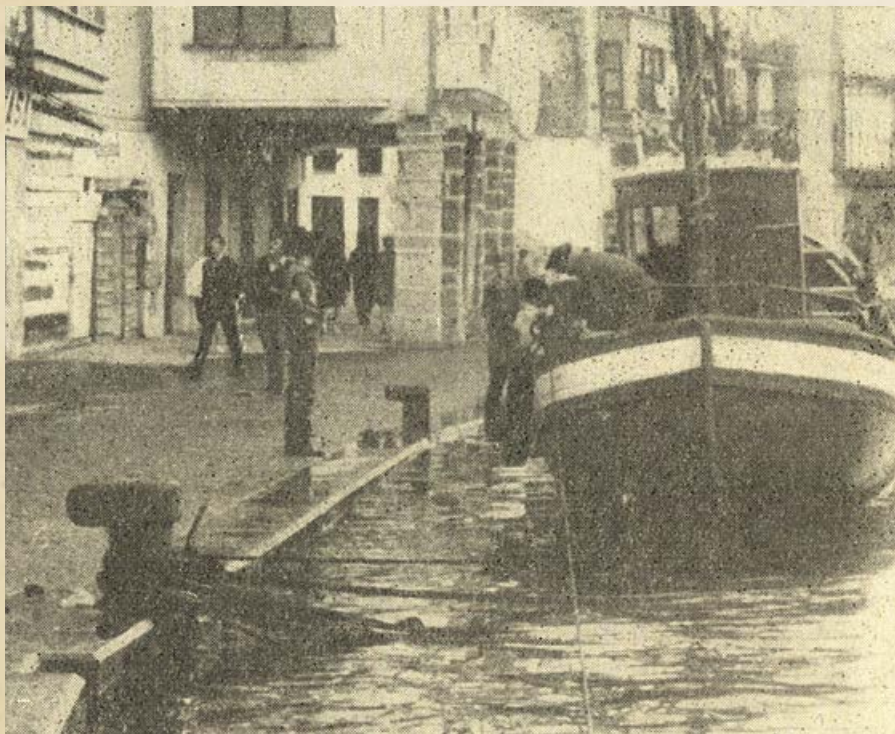
convocan tres veces cada jornada, con lo que se compensará la obligación de asistencia a las citadas listas. Solicitar la creación de un fondo de garantía que permita hacer frente a dicha mejora, que en definitiva sólo equivale a asegurar un salario mínimo mensual para los estibadores de puerto.

En la citada reunión, los trabajadores portuarios volvieron a solicitar la revisión o actualización de la tabla salarial, y otras mejoras en su reglamentación de trabajo.

Seis pesqueros de Vigo, aprehendidos en aguas portuguesas

Setúbal. Seis pesqueros españoles han sido aprehendidos por una patrulla guardacostas portuguesa por pescar en supuesta zona prohibida, cerca de Setúbal. Los barcos fueron identificados como “Eugenio Solla”, “Hernán Cortés”, “Perolón”, “Pesquera Magallanes”, “Falperra” y “Esperanza Santiago”. El capitán del puerto señaló que la patrullera les sorprendió pescando en una zona prohibida al sur de Setúbal. “Multaremos con diez mil escudos a cada uno, además de confiscarles las cinco toneladas de pesca que llevan a bordo. También tendremos que comprobar su equipo de pesca, pues sospechamos que utilizan un tipo de redes ilegal”.

Más que una marea del siglo



Más que una marea de “mar”, la marea del siglo fue marea humana, por la expectación que despertó. Sin embargo, posteriormente hubo en el Cantábrico una gran marea, que en algunos sitios, como en Bermeo -en la fotografía-, subió hasta alcanzar los 4,41 metros, inundando el muelle y situando las embarcaciones al nivel de las calles.

Marinos españoles en barcos noruegos

San Sebastián. El veinticinco por ciento de los marineros extranjeros enrolados en la flota noruega son españoles, según ha declarado en una entrevista de prensa el encargado de negocios de aquel país en España. Noruega -añadió- es la cuarta nación del mundo en orden a la importancia de flota mercante.

Altos precios de los langostinos en Levante

Benicarló (Castellón). Con pocos precedentes en la cotización de pescado en lonja, se ha venido pagando el kilo de langostinos a 700 pesetas. Este precio, dado lo avanzado de la temporada marisquera, se fija en razón al bajo nivel de captura y, además, a que la demanda no desciende.

Sanidad Marítima

El autocuidado de la salud, una opción ganadora

El autocuidado se define como el conjunto de acciones intencionadas que realiza la persona para sí misma a fin de controlar los factores internos o externos que pueden comprometer su vida y desarrollo posterior. Un adecuado autocuidado no sólo nos permitirá aumentar nuestra calidad de vida, sino también prevenir enfermedades graves y volver a estar bien después de una dolencia leve y transitoria. También el autocuidado tiene beneficios para nuestro sistema sanitario, ya que permite dejar libres recursos que harán posible que, ante una enfermedad grave, podamos acceder a los tratamientos más innovadores.



Todos tenemos la capacidad para cuidarnos y este autocuidado lo aprendemos a lo largo de nuestra vida, principalmente mediante las comunicaciones que ocurren en las relaciones interpersonales. Por ello no es extraño reconocer en nosotros mismos prácticas de autocuidado aprendidas en el seno de la familia, la escuela y las amistades que nos llevan a desarrollar actitudes que se transforman en hábitos que contribuyen a la salud y el bienestar.

Aunque la mayoría de personas sabe qué hacer para estar sanos: comer más vegetales, menos azúcar, beber más agua, ejercitarse más, estresarse menos, dormir mejor, etc. pero no lo hacen consistentemente.

Las principales claves para practicar efectivamente el autocuidado residen en:

1. Obtener una adecuada educación sanitaria.

Para poner en marcha un autocuidado responsable necesitamos información y formación de calidad.

2. Darte Permiso. El bienestar no es un estado que se alcanza, sino un proceso que empieza con un cambio de mentalidad y lo primero es darnos permiso para cuidarnos a nosotros mismos. El problema es que eso compite por tiempo y atención con nuestras otras responsabilidades (trabajo fuera de casa, tareas en casa, tareas de los hijos, atención de la pareja, etc.) y suele quedar en segundo plano.
3. Hacerlo una prioridad. Debemos comprender que no hay nada egoísta en darle prioridad al autocuidado, porque cuando tienes más energía, enfoque y mejor ánimo, eres más productivo, atento y paciente, por lo que te desempeñarás mejor como profesio-

nal, como pareja y como progenitor. De hecho como padres le estás enseñando a sus hijos hábitos importantes para cuidar su salud. Sin duda aparecerán excusas: no tengo tiempo, no sé qué comer, no tengo energía, comer sano sale caro, etc. Pero míralo como una inversión a corto (energía, alegría) y largo plazo (salud, longevidad).

4. Encontrar estrategias a fin de ejecutar el autocuidado en forma eficiente y efectiva. Los cinco factores clave para lograr cambios en los estilos de vida son: motivación, información, planificación, apoyo y hacer balance de las actividades emprendidas. Si no tienes claro porqué es importante para ti y no planificas, serás presa de las excusas y la fragilidad de la fuerza de voluntad. Tener a una persona apoyándote, motivándote y pendiente de que cumplas hace toda la diferencia.

PRACTICAS DEL AUTOCUIDADO

Para cada persona el autocuidado puede adoptar una forma diferente, pero en general todos deberían considerar las siguientes prácticas de autocuidado:

1. Mejorar los hábitos alimentarios. Realiza una dieta equilibrada, consume cinco raciones de frutas y hortalizas al día, reduce el consumo de sal, sustituye los cereales refinados por integrales, incorpora frutos secos y legumbres a tu alimentación y evita los alimentos procesados.

2. Llevar una vida más activa. Ejercítate con una actividad que disfrutes y que vayas a cumplir.

3. Beber agua. Evita el consumo de bebidas azucaradas y reduce el consumo de alcohol tanto como sea posible.

4. Abandonar el tabaco. Dejar de fumar es una de las decisiones más importantes que pueden tomarse para prevenir un infarto, un ictus, una insuficiencia respiratoria crónica o un cáncer.

5. Mantener una adecuada higiene corporal y dental.

6. Evitar la automedicación.

7. Seguir los tratamientos prescritos por los facultativos (en dosis y duración).

8. Realizar una exposición al sol responsable.

9. Acudir a las revisiones médicas programadas.

10. Escuchar al propio cuerpo, él da señales cuando algo no anda bien.

11. Tomar pausas durante el día (10-30 min) para relajarte y centrarte.

12. Dormir adecuadamente (tiempo y calidad).

13. Mantener una actitud positiva.

14. Reír y conectar con otras personas.

Al margen del autocuidado relacionado con la salud como tendencia general, este concepto se puede plantear también en situaciones específicas (por ejemplo, el autocuidado de la mujer embarazada, del anciano, el relacionado con el ambiente laboral, etc.) ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA MADRID



La Xunta concede la Medalla Castelao al CO de Vigo

Con motivo del centenario de la creación del Centro Oceanográfico de Vigo, su directora, Victoria Besada, recibió de manos del presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijoo, la Medalla Castelao con la que se ha querido distinguir a los gallegos y galegas que han desarrollado su labor en el Instituto Español de Oceanografía.



El IEO fue premiado por su labor investigadora “en el ámbito de los recursos marinos, de los problemas relacionados con la oceanografía y la comunicación del medio marino y por su importante trabajo de formación de investigadores y técnicos durante 100 años. Victoria Besada, que estuvo acompañada por el director del IEO, Eduardo Balguerías, y por antiguos trabajadores del Centro Oceanográfico, agradeció esta distinción y el reconocimiento a cien años de trabajo dedicados al mar.

Redes de cultura

Una convocatoria de seis certámenes artísticos de las especialidades de fotografía, video, literatura, ilustración, música y artes escénicas, con el mar Cantábrico como inspiración, es la propuesta del proyecto “Rederas” y una de las seis iniciativas premiadas este año en el programa de ayudas Gijón, Santander, Bilbao “Tan cerca”, con el que se busca fortalecer la identidad cultural marinera que comparten estas tres ciudades.

La iniciativa está impulsada por la Asociación Cantabria Europa (Eureka), el espacio bilbaíno RMO Pulimentos del Norte y los asturianos del laboratorio escénico la Xata La RiFA y la Plataforma de Artistas Flotantes. Los trabajos, cuyos plazos de presentación oscilan del 14 de septiembre al 7 de diciembre, se podrán contemplar en eventos simultáneos en Santander, Bilbao y Gijón. Más información en: <http://eukasantander.org/rederas>.



Revista MAR, nueva dirección



Desde comienzos del mes de julio, la redacción de la revista MAR se ha trasladado a su antigua ubicación, después de algo más de ocho años compartidos con el personal de la Dirección Provincial Madrid. Así que, a partir de ahora estamos en la calle Génova, número 20, 5ª planta. Los nuevos números de teléfono: 91 700 67 17/ 18/ 19.

Esta novedad se une a la ya citada en nuestro anterior número, con acceso a MAR también desde la *web* de la Seguridad Social, pinchando el icono “ISMARINA Publicaciones” (el quiosco *on line* del ISM), una plataforma que permite el acceso a todas las publicaciones digitales editadas por el organismo: los manuales de formación (que podrán ser descargados previo pago del derecho de acceso) y la revista MAR. Desde ISMARINA se accederá, de forma gratuita, a los últimos números de MAR en un formato más dinámico y atractivo. El histórico de la revista en formato digital, desde octubre de 2006 hasta el último número editado, seguirá accesible como hasta ahora, desde la misma *web* de la Seguridad Social pulsando el icono MAR.

Centro Nacional de Formación Marítima

Isla Cristina

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n

21412 Isla Cristina (Huelva)

Tel. 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*



ESTRATEGIA DE EMPRENDIMIENTO Y EMPLEO JOVEN



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE EMPLEO

DIRECCIÓN GENERAL DEL
TRABAJO AUTÓNOMO, DE
LA ECONOMÍA SOCIAL Y
DE LA RESPONSABILIDAD
SOCIAL DE LAS EMPRESAS



UNIÓN EUROPEA

Fondo Social Europeo
El FSE invierte en tu futuro

www.empleo.gob.es
[@empleo_joven](https://twitter.com/empleo_joven)