

Mar

Nº 587
ENERO 2019



Plan para
Navantia

AUTÓNOMOS
Novedades en el **REM**

TACS 2019

TU CENTRO DE FORMACIÓN MARÍTIMA PROFESIONAL

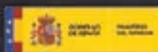


- Formación Básica en Seguridad Marítima
- Formación Básica en Protección Marítima
- Formación Específica Sanitaria Inicial
- Operador Restringido SMSSM
- Operador General SMSSM
- Avanzado Contra Incendios
- Patrón Portuario
- Buques de Pasaje
- PPER
- Vigilante de seguridad en buques
- Vigilante de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

TITULACIONES HOMOLOGADAS POR:



Puertos del Estado



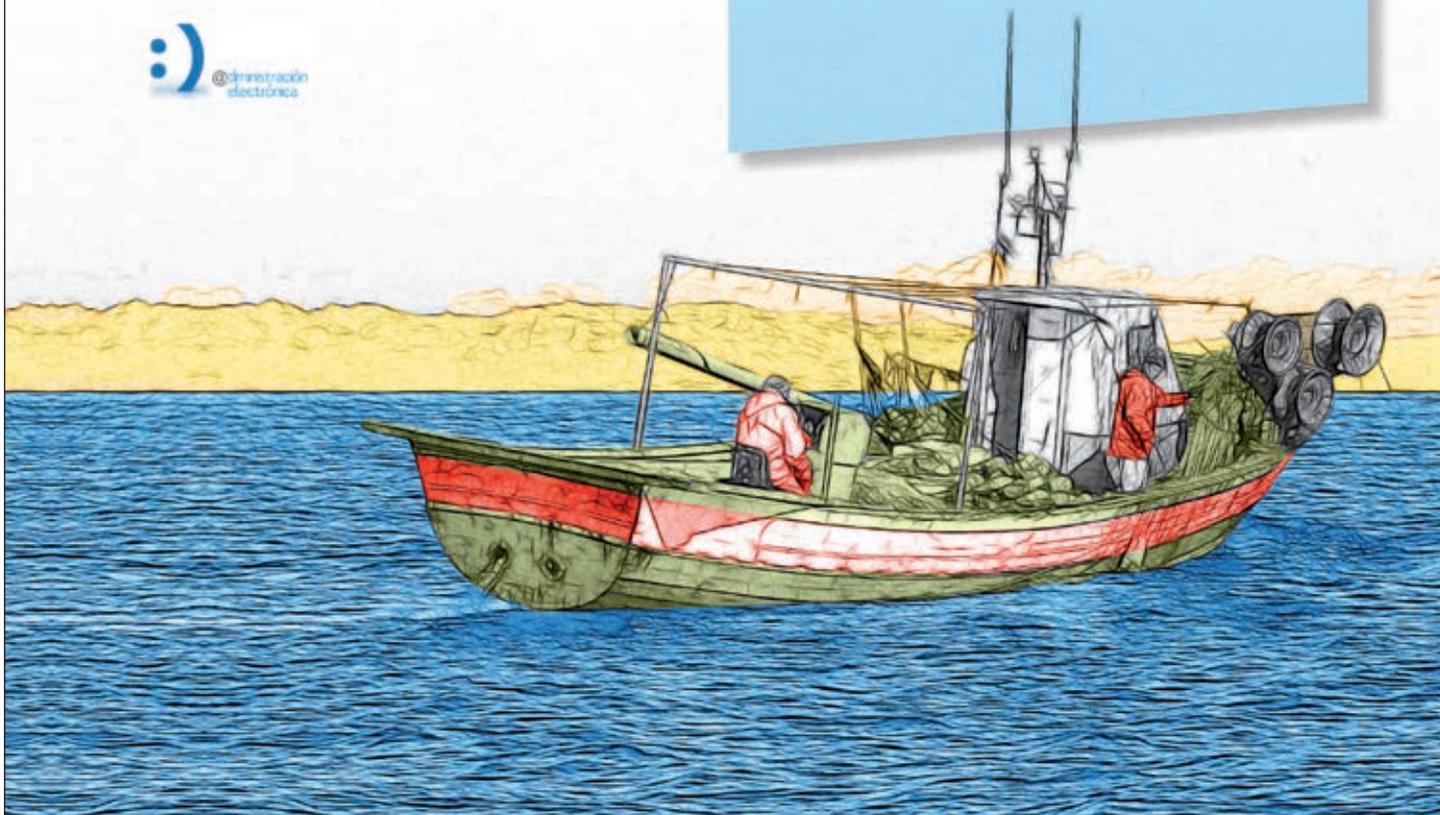
952 219 518
SAIL AND FUN FORMACIÓN S.L.U.

info.sailandfun.es
formacion.sailandfun.es



LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)



Complejo y singular

Se logró un muy buen resultado en unas negociaciones “complejas y singulares”. El resumen que, al cierre del Consejo de Ministros de Pesca en la madrugada del día 19, realizó el ministro Luis Planas, describe perfectamente lo que fueron los debates y las soluciones adoptadas. Y es que, muy probablemente, haya sido la negociación más “imaginativa” ante los retos que se deberán afrontar este año y el que viene.

Salvo las excepciones que, aún por sabidas, no han dejado de enfadar a los más afectados, como la permanencia del cierre de cigala en el Cantábrico, el resultado ha satisfecho y mucho al sector, con logros tan valorados como el mantenimiento de la cuota de merluza del *stock* sur. Un sector que ha reconocido la labor desarrollada por la delegación española, que apostó por la aplicación de rangos de mortalidad por pesca entre los valores medio y máximo del rendimiento máximo sostenible para fijar el total admisible de capturas. Ello se tradujo, precisamente, en evitar el recorte de un 14% en la merluza *sur*. Y, a pesar de ello, se sigue pensando que este *stock* alcanzará el RMS el próximo año.

La otra gran apuesta, la “bolsa de cuotas”, para evitar el amarre de la flota ante capturas de las que no disponen de TAC o su cuota es mínima. Las conocidas como “especies de estrangulamiento”, el gran temor de la flota ante la entrada en vigor del desembarque obligatorio de

todas las capturas. Una prohibición que pondrá fin “a la práctica derrochadora de los descartes”, como destacó Karmenu Vella, comisario de Pesca. Quizás sea ésta una de las medidas más importantes acordadas por los ministros de Pesca. A través de ella, los Estados miembro ponen un 6% de su cuota de una especie, en aguas del Atlántico y mar del Norte, para el intercambio con los países que no la tengan, con lo que se asegurará un margen de capturas no deseadas para que los barcos puedan proseguir con su actividad habitual.

En medio de tanta satisfacción, sin duda, hay decisiones que convencen menos o han levantado más quejas. Las ONGs, en líneas generales, siguen planteando falta de decisión a la hora de alcanzar el rendimiento máximo sostenible. Y recuerdan que las mejoras ecológicas van de la mano de las económicas. De hecho, no dejan de apreciarse en los ingresos de la flota, que crecen en consonancia con la mejoría de los caladeros. Y las críticas más contundentes vienen de los TACs en aguas profundas, donde acusan a la Comisión Europea de haber creado una PPC a dos velocidades, estableciendo límites de captura por encima de las recomendaciones científicas. Y recuerdan que el RMS en 2020 debe de comprender a todas las especies.

El próximo año nos espera otro difícil Consejo de Ministros de Pesca. Esperemos que las soluciones halladas en el ahora celebrado funcionen, por el bien de todos. ■



Naufragios, abordajes y percances de la Marina Mercante Asturiana, 1845-2000

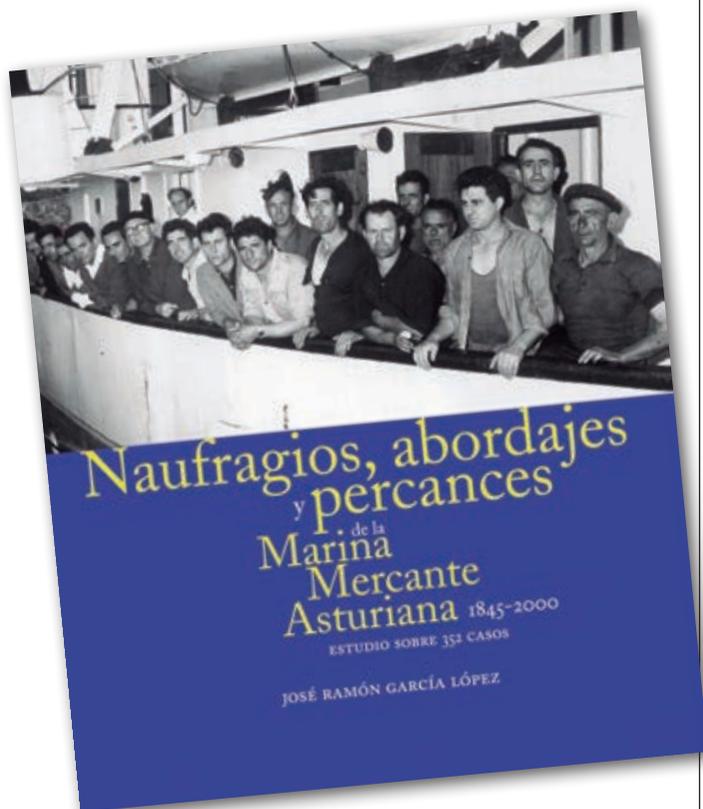
Autor: José Ramón García López

Edita: Museo Marítimo de Asturias, Luanco

El libro recoge 352 siniestros de buques mercantes matriculados en los puertos de Asturias, más los matriculados en otros puertos españoles pero de propietarios asturianos. Se trata de un rastreo y análisis de naufragios y percances diversos, realizado a través de los libros de matrícula, protocolos notariales, diarios de navegación, de la prensa y de otros documentos. Centrado entre 1845 y el año 2000, el libro cubre la época de apogeo de la vela y su declive, el largo tiempo del vapor y el de las modernas motonaves, ya que en ningún período, independientemente del tipo de nave, estuvieron ausentes los naufragios en una actividad de tanto riesgo como es la navegación.

Debe subrayarse el rigor en la elaboración y la objetividad del contenido, que en su mayor parte se ocupa de la descripción de los hechos, al utilizar íntegramente la información disponible, sin ningún comentario añadido. Ordenado cronológicamente, el relato de cada percance contiene la ficha técnica del buque —donde se incluyen, en su caso, los cambios de dimensiones y de propietarios— y la descripción del percance con toda la precisión que permiten las distintas fuentes consultadas.

Es en el último capítulo donde se aborda el análisis de los 352 casos reseñados, en el que considerando el resultado —desde daños leves hasta la pérdida total—, se trata de extraer conclusiones de las causas que pudieron provocar cada uno de ellos, teniendo en cuenta el tamaño y edad de los buques siniestrados así como los lugares en que se produjeron, finalizando con un resumen cronológico de los siniestros que permite situar los “años negros” en los que hubo mayor concentración de naufragios.



José Ramón García López es director del Museo Marítimo de Asturias, en Luanco, y autor de sendos libros sobre la *Historia de la Marina Mercante Asturiana: Tomo I. Apogeo y ocaso de la vela, 1840-1880* y *Tomo II. Llegada y afirmación del vapor, 1857-1900*.

El precio de venta del libro, de 300 páginas, es de 24,00 euros y se puede adquirir en librerías o contactando con los siguientes correos electrónicos:

jrgarlopez@gmail.com y
 direccion@museomaritimodeasturias.com ■



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. Tel. 94 473 90 00.

Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. Tel. 956 25 17 03.

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20. Tel. 956 50 02 40.

Gijón: Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Gijón (Asturias). Tels. 985 327 200 / 985 327 300

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13. San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

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

Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322. Las Palmas de Gran Canaria. Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo. Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churruga, 2. Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4 (Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/ Fernando IV, 1. Tel. 95 428 60 28.

Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19. Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Port, 300. Tel. 96 331 99 00.

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

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

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

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 700 67 17
Jesús M. Salamanca: 91 700 67 19

Patricia Romero: 91 700 67 18

Ana Munguía: 94 231 95 08

revista.marism@seg-social.es www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Impime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 857-19-001-7

NIPO Web: 857-19-002-2



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

Descárgate la revista en tu smartphone



Adolfo Ortigueira



30

NAVANTIA

El Plan Estratégico garantiza su viabilidad y la de 38.000 empleos en total.

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

6

TACS Y CUOTAS 2019

Alivio entre el sector pesquero tras las singulares decisiones adoptadas por los ministros de Pesca, especialmente difíciles por la prohibición de los descartes.

18

TRAGEDIA EN EL MAR

El mes de diciembre dejó un trágico balance de cuatro muertos y un desaparecido en el mar en Galicia.

- 6 TACS y cuotas 2019
- 14 Tribuna
- 16 Los arrastreros y el Plan del Mediterráneo
- 18 Diciembre trágico en el mar
- 22 Formación náutico-pesquera
- 28 Aetinape
- 30 Plan Estratégico para Navantia
- 34 Indicadores de la acuicultura europea
- 36 Consumo de pescado en Europa
- 40 Innovazul, feria de las nuevas tecnologías
- 44 Autónomos del REM, novedades
- 46 Salario Mínimo Interprofesional
- 48 Plan de empleo juvenil
- 50 Revalorización de las pensiones
- 54 Historias de la Marina Mercante
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

Mar

TACs y cuotas 2019

ALIVIO en el caladero nacional

Cuando peor pintaban las cosas, con “amenazas” para el sector pesquero como la obligación de descargas desde el 1 de enero, el Brexit y alcanzar el rendimiento máximo sostenible (RMS) para 2020, entre las más destacables, se vivió un Consejo de Ministros de Pesca, entre los días 17 y 18 de diciembre, relativamente duro, complejo y muy satisfactorio, en general. Una de las grandes novedades de esta reunión, la “bolsa de cuotas”, servirá para alejar el fantasma de las “especies de estrangulamiento”, el gran temor del sector. La otra novedad, a propuesta de la delegación española, introducir en los cálculos del RMS unos rangos de mortalidad más altos, lo que permitió esquivar el recorte del 14% de la merluza del stock sur. Y, como consecuencia de ello, unos buenos resultados en los TACs y cuotas en 2019 que contentan a la gran mayoría. Y otra buena noticia: todas las poblaciones sujetas a cuota sobre las que este año va a faenar la flota española estarán en niveles de RMS.



Fueron diecisiete horas de negociación. Intensas y complicadas, pero no tanto como se presagiaba, ni incluso comparadas con las habidas en anteriores Consejos de Ministros, como el del pasado año, sin ir más lejos.

Para empezar, pesó la entrada en vigor, desde el día 1 de enero, de la obligatoriedad de desembarcar todo lo que se pesque, por lo que se permitieron aplicar cálculos menos estrictos a la hora de establecer los totales admisibles de capturas (TACs) dentro del objetivo del

rendimiento máximo sostenible (RMS). También es cierto que, por ese mismo motivo, ya se partía en la negociación de posiciones menos agresivas que en años anteriores.

Toda esta situación contribuyó a facilitar la aceptación de la propuesta de la delegación española para aplicar unos rangos de mortalidad más altos en los cálculos del RMS. Propuesta que ya había sido adelantada por la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, en un encuentro con medios de comunicación días antes del Consejo de Ministros de Pesca, y que parte de la aplicación de los principios recogidos en el Plan Plurianual de Gestión Pesquera en el Atlántico, aunque aún no están aprobados formalmente.

Gracias a esta propuesta, por ejemplo, se evitó un nuevo y temido recorte en la cuota de merluza del *stock* sur

La prohibición de desembarque, ya en vigor desde el día 1 de enero, ha condicionado toda la negociación, favoreciendo la adopción de medidas que permitan evitar las temidas “especies de estrangulamientos”



El ministro Luis Planas, junto a la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, durante el Consejo de Ministros de Pesca.

español, Luis Planas, celebró la importancia de romper esa tendencia negativa, y destacó que incluso este *stock* podría encontrarse en mejores condiciones de cara al próximo año. También quiso subrayar la importancia de que “todas las poblaciones pesqueras de interés comercial para la flota española se explotarán en niveles de rendimiento máximo sostenible en 2019”.

La satisfacción para la delegación española apunta también a su apuesta por la “bolsa de especies” o “bolsa de capturas accesorias”, que no son objetivo principal de captura, para evitar las



Adolfo Ortiqúeira

—de un 14%, en esta ocasión—, lo que hubiera sido el quinto consecutivo. Se mantuvo finalmente la cuota del pasado año (5.924 toneladas para España), para tranquilidad de la flota, dada la importancia del valor comercial de esta pesquería. El ministro de Pesca

situaciones de “estrangulamiento”, ya que no se dispone de cuota o ésta es muy pequeña. Luis Planas apoyó esta “bolsa” como la mejor fórmula para sortear el temido amarre de la flota al no disponer de posibilidades de pesca de esas especies, siendo además una solución “completa y permanente”. El comisario de Pesca, Karmenu Vella, también compartía esta satisfacción para “ayudar a implementar la prohibición de la derrochadora práctica de los descartes”.

BOLSA DE ESPECIES

Este procedimiento consiste en que cada país aporta un porcentaje de las especies (6%) en las que tiene cuota —en el caso español, la merluza, por ejemplo, que para las flotas del norte es una especie de estrangulamiento—, y lo usará para las capturas de merlán, bacalao y solla, de las que por razones históricas los barcos españoles nunca han dispuesto de cuota. Este porcentaje variará cada año, ya que se someterá a negociación. Algunos países se oponían a este sistema aduciendo que se modificaba el criterio histórico de reparto.

Además, se une otra posibilidad más que es la de realizar intercambios entre zonas y poblaciones, negociadas bilateralmente con otros Estados miembro. Desde la Confederación Española de Pesca (Cepesca) se valoró muy positivamente el establecimiento de este mecanismo de bolsa de cuotas, reconociendo “el buen trabajo realizado por la Administración española para lograrlo”. Una valoración que extiende al conjunto de la negociación, cuyo resultado considera “un éxito”.

Salvado, de momento, el principal escollo de la prohibición de los descartes con esta medida, queda ahora el objetivo del rendimiento máximo sostenible para 2020. Actualmente cumplen este requisito 53 poblaciones de 89. La introducción de rangos de mortalidad más altos, como propuso la delegación española, y que resultó decisivo para evi-

La delegación española logró que se aceptara la aplicación de rangos de mortalidad más altos en los cálculos del RMS, lo que posibilitó evitar un nuevo recorte en la merluza del stock sur

tar un nuevo recorte en la merluza *sur*, no tiene por qué impedir ese objetivo, aunque indudablemente introducirá un mayor factor de incertidumbre en que éste se logre. De hecho, y antes de ser aprobada esta posibilidad en el último Consejo de Ministros, la propia Comisión Europea señalaba que, de seguirse la actual tendencia, no se sabía cuándo se logrará el RMS. Eso, sin contar con la situación del Mediterráneo.

El otro nubarrón que se cierne en el horizonte del sector pesquero es el *Brexit*, a la espera de la solución definitiva que se produzca en su negociación. Habrá que esperar hasta marzo, al menos. De momento, el Reino Unido no podrá negociar las cuotas ni este año ni el que viene, aunque la Comisión Europea prevé la creación de una vía de comunicación a través de la cual el gobierno británico pueda opinar sobre éstas. En 2021 sí que dependerá de lo



José Manuel Martín

que resuelva el acuerdo de pesca entre la Unión Europea y el Reino Unido.

En el conjunto de la negociación, España logró que sus cuotas de pesca crezcan hasta las 280.000 toneladas (lo que equivale a un crecimiento de un 8,5% en la cuota global de posibilidades de pesca), lo que supondrá un incremento, con respecto al pasado año estimado en 26 millones de euros (un 5% con respecto a 2018), hasta superar los 503 millones de euros, según cálculos realizados a partir del precio del pescado en primera venta en lonjas.

PRINCIPALES CUOTAS

En el cómputo total de la Unión Europea, el comisario de Pesca, Karmenu Vella, destacaba que “hemos acordado oportunidades de pesca para pescadores europeos por un valor de más de cinco mil millones de euros y hemos beneficiado a más de cincuenta mil pescadores”. Luis Planas quiso hacer hincapié en que la actual situación viene de la gestión y las adaptaciones aplicadas en los últimos años, lo que permite ahora “una mejora de gran parte de las pesquerías que han propiciado incrementos de TAC en línea con las recomendaciones científicas”.

En esta ocasión, la propuesta de la Comisión Europea suponía subidas en 62 de las 89 especies reguladas y descensos en 22. De los que más afectan a España, descendieron 10, en línea con las propuestas de la CE. Se evitó el acumular un nuevo descenso de cuota en la merluza *sur*, quedándose con la misma cuota que el pasado año, por lo que constituye una excepción al alza entre lo propuesto por la Comisión Europea y lo adoptado finalmente, junto a tres poblaciones de raya, entre ellas la del Cantábrico, Galicia y golfo de Cádiz, que nos afecta más.

Como casi siempre, la merluza es una de las grandes estrellas para la flota española, dado su alto valor comercial. La correspondiente al *stock* norte, el TAC crece un 22,7% (con lo que la flota española dispondrá de 16.037 toneladas), en aguas no españolas del golfo de Viz-



Ana Díaz

caya, y un 27,5% en otros caladeros de Irlanda y Escocia, como el Gran Sol, con lo que dispondrán los barcos españoles de 23.512 toneladas. En total, la flota podrá capturar más de 39.500 toneladas de merluza del *stock* norte. La del *stock* sur, que no se encuentra en tan buenas condiciones (aunque su biomasa se ha recuperado un 32%), se quedará finalmente con el mismo TAC del pasado año (5.924 toneladas, como se señaló anteriormente).

También hay que destacar la subida de las posibilidades de captura de gallo que, en Gran Sol, se incrementa en un 47,3% (5.440 toneladas), y casi un 40% en aguas no españolas del golfo de Vizcaya. En aguas ibéricas (golfo de Cádiz, Galicia y Cantábrico), esa subida alcanza un 35%. Unos incrementos, tanto los de merluza norte como los del

TACs y Cuotas 2019. Principales *stocks* para España (en toneladas)

ESPECIE	ZONAS ICES	TAC 2018	TAC UE 2019	TAC ES 2019	% VARIACIÓN 2018-2019
Brosmio	V, VI y VII	1.207	1.207	60	0,0
Anchoa	VIII	33.000	33.000	29.770	0,0
Gallo	VI	5.432	5.782	657	+6,4
Gallo	VII	12.310	18.132	5.440	+47,3
Gallo	VIIIabde	1.218	1.704	943	+39,9
Gallo	VIIIc, IX, X y COPACE 34.1.1	1.387	1.872	1.728	+35,0
Rape	VI	9.189	11.453	440	+24,6
Rape	VII	33.516	32.999	1.212	-1,5
Rape	VIIIabde	8.980	8.371	1.124	-6,8
Rape	VIIIc y IX	3.955	4.166	3.472	+5,3
Merlán	VIII	2.540	2.540	1.016	0%
Merluza	VI, VII	62.536	79.762	23.512	+27,5
Merluza	VIIIabde	42.460	52.118	16.037	+22,7
Merluza	VIIIc, IX, y COPACE 34.1.1	9.258	9.258	5.924	0,0
Bacaladilla	I, XIV excepto VIIIc y IX	401.363	319.727	41.383	-20,3
Bacaladilla	VIIIc, IX y X COPACE 34.1.1	53.473	44.064	35.251	-17,6
Maruca azul	Vb, VI y VII	11.014	11.378	367	+3,3
Maruca azul	Aguas internacionales de XII	286	229	218	-19,9
Maruca	VI, VII, VIII, IX, X, XII, XIV	13.696	12.196	3.361	-11,0
Cigala	VI, Vb	12.129	15.092	31	+24,4
Cigala	VII	29.091	19.784	1.187	-32,0
Cigala	VIIIabde	3.614	3.878	233	+7,3
Cigala	UF 16 (incluida en zona VII)	2.734	2.645	798	-3,3
Cigala	VIIIc	0	2	2	0
Cigala	IX, X	381	401	100	+5,2
Solla	VIII, IX, X, y COPACE 34.1.1	395	395	66	0,0
Abadejo	VI	397	397	6	0,0
Abadejo	VII	12.163	12.163	23	0,0
Abadejo	VIIIabde	1.482	1.482	252	0,0
Abadejo	VIIIc	231	231	208	0,0
Abadejo	IX, X, y COPACE 34.1.1	282	282	273	0,0
Rayas	Vlab, VIIa-c y VIIe-k	9.699	10.184	1.111	+5,0
Rayas	VIIIc, IXa	4.326	4.759	1.472	+10,0
Caballa	VI, VII, VIIIabde, VB, XII y XIV	326.014	260.813	18	-20,0
Caballa	VIIIc y IX COPACE 34.1.1	37.035	29.844	24.597	-20,0
Lenguado	VIIIab	3.621	3.872	9	+6,9
Lenguado	VIIIcde, IX, X, y COPACE 34.1.1	1.072	1.072	403	0,0
Mielga	I, V, VI, VII, VIII, XII, XIV	270	270	0	0,0
Jurel*	Ivb, Ivc y VIId	12.629	12.629	111	0,0
Jurel*	Ila, XIV	99.470	117.518	12.412	+18,1
Jurel*	VIIIc	16.000	18.858	16.895	+17,9
Jurel*	IX	55.555	94.017	24.324	+69,2

Fuente: MAPA

* Y capturas accesorias asociadas



gallo, que se mantienen dentro de la propuesta que había efectuado la Comisión Europea.

El rape se incrementará un 5% en aguas ibéricas, por lo que se podrán pescar algo menos de 3.500 toneladas. Esta especie, por el contrario, sufre un descenso del 7% en aguas francesas del golfo de Vizcaya, y del 2% en aguas de Irlanda. Recortes que mantienen la propuesta de la Comisión Europea. En cuanto a las rayas, en aguas ibéricas, su TAC se incrementará en un 10%, llegando a las 1.472 toneladas.

De espectacular cabe calificar la subida del TAC para el jurel en aguas de Galicia y Portugal, ya que alcanza un 69,2%. A nuestra flota le corresponderán 24.324 toneladas, diez mil toneladas más que en 2018. En el Cantábrico, la posibilidad de captura se incrementará hasta las 16.895 toneladas (un 17,9% más que en 2018).

LA CIGALA, CUOTA “0”

En la parte de los recortes que más afectan a la flota española, además de la situación de la merluza del stock sur y el rape en aguas de Gran Sol, donde desciende un 1,5% (quedándose en 1.212 toneladas), habría que citar la bajada de un 20% en la caballa de aguas ibéricas, con lo que se quedarán las posibilidades de captura por parte de España en 24.597 toneladas, de las 30.746 que tuvo en 2018. La bacaladilla cae en un 20,3%, en el norte, hasta las 41.383 toneladas para nuestra flo-

ta, y un 17,6% en el sur, con un total de capturas de 35.251 toneladas para este año.

La cigala en el Cantábrico seguirá con las dos toneladas de cuota científica un año más. Es decir, permanecerá cerrada por tercer año consecutivo. Una situación que desde Pescagalicia achacan a la mala gestión del gobierno español, por su negligencia, y al Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, organismo científico asesor), por sus errores de cálculo.

Mediterráneo aparte, un año más, hay algunas especies sobre las que habrá que estar atentos para ver cómo evolucionan, pero que a día de hoy, se encuentran en una situación nada buena. Nos referimos a la sardina, que se halla bajo mínimos, según los datos recogidos por los científicos españoles, y la anguila, sobre la que el año pasado la Unión Europea cerró su captura durante los tres meses que abarcan su período de migración.

Los informes elaborados por el ICES apuntan a la necesidad de reforzar las medidas de protección. Una serie de ONGs reclamaba también ese incremento en la protección en “todos los hábitats” naturales de la UE y durante las etapas del ciclo de vida de la anguila, al tiempo que solicitaban que se halle entre las especies prohibidas en la decisión de TACs y regulación de cuotas. Hay que recordar que la Comisión General de Pesca para el Mediterráneo (CGPM) decidió recientemente



un plan de gestión más ambicioso que el adoptado por la UE, y que afecta a todas las etapas de la vida de la anguila y en todas las aguas.

Por último, en cuanto a las pescas en aguas profundas, cuyos TACs se establecen cada dos años, se acordó reducir las capturas de la mayoría de las especies en aguas del Atlántico Nororiental, a fin de evitar su sobreexplotación. Las capturas en aguas profundas suponen el 1% de toda la pesca de la UE.

El acuerdo que regirá para 2019 y 2020 afecta principalmente a tiburones de aguas profundas (de 10 toneladas se pasará a 7); el sable negro (en las áreas ICES VIII, IX y X se siguió la recomendación de Bruselas estableciéndose una cuota de 2.832 toneladas); el alfonsino (de 280 a 252, mientras que la Comisión Europea pedía rebajarlo hasta las 224 toneladas, suficiente para evitar situaciones de estrangulamiento); el granadero de roca (en las áreas VIII, IX, X, XII y XIV se incrementará en un 9% sus posibilidades de pesca); y el besugo (en las áreas VI, VII y VIII se podrán pescar 117 toneladas este año, y 105 en 2020). La delegación española mostró su satisfacción por estas cuotas de besugo en el golfo de Vizcaya y el Cantábrico, puesto que la Comisión Europea proponía un 40% de rebaja sobre el TAC actual, donde sólo se podrán hacer

capturas accesorias. Esta reducción en los recortes permitirá el mantenimiento de la actividad de la flota española que inevitablemente interacciona con esta especie, según se señala desde el MAPA. Se mantiene la prohibición de pesca sobre el reloj anaranjado.

Asimismo, la delegación española logró que los tiburones de profundidad tengan la consideración de especies prohibidas y no de TAC "0", lo que "permitirá seguir descartando las anecdóticas capturas accesorias". También solicitó que se siga negociando la adopción de medidas conjuntas de gestión con Marruecos del besugo (voraz) del golfo de Cádiz.

"AVANCE MODESTO"

Respecto a los TACs y cuotas aprobados en el pasado Consejo de Ministros de Pesca, las ONGs coinciden en que se debería haber realizado un mayor esfuerzo, teniendo en cuenta, especialmente, la proximidad de los objetivos de sostenibilidad marcados por la UE en 2020. Así, WWF destaca que, a pesar de estar a un año tan solo de esa fecha, casi las tres cuartas partes de las poblaciones evaluadas de pesca y marisco carecen de un buen estado ambiental. En el caso del Mediterráneo, esa cifra se eleva hasta el 95%.

Algo parecido viene a plantear Oceana, al destacar que se han incrementa-



do las poblaciones dentro del RMS de 53 a 59 de un total de 89, “un avance muy modesto e insuficiente para lograr que todas las pesquerías en aguas de la UE sean sostenibles en 2020”. Y añaden que “los científicos alertan de que cuatro de cada diez poblaciones de peces en el Atlántico sufren sobrepesca. Niveles que resultan alarmantes en los casos del bacalao al oeste de Escocia y mar Celta, merlán en el mar de Irlanda, cigala en el Cantábrico y solla al sur del mar Celta y suroeste de Irlanda. Y recalcan que la flota europea tuvo, en 2016, un beneficio récord de 1.300 millones de euros, un 68% más que en 2015, y que 2018 también tiene un pronóstico bastante favorable. Precisamente por ello, insisten desde Oceana, que “se están malgastando oportunidades de obtener más pescado, más empleo y más ingresos”. E insisten en que las mejoras ecológicas y económicas van de la mano.

Por su parte, Ecologistas en Acción y la Fundación ENT destacan que poblaciones como el merlán o la solla, de interés para España, están en unos límites de pesca muy por encima de los niveles sostenibles recomendados por el ICES.

Más críticos aún fueron con los TACs para las especies de profundidad, acusando a la UE de haber creado una Política Común de Pesca a dos velocidades.

La cuota de pesca de España se incrementa en un 8,5%, llegando hasta las 280.000 toneladas, con un valor estimado en lonja, en primera venta, que superará los 503 millones de euros

des. Se siguen estableciendo límites de capturas por encima de las recomendaciones científicas para más de la mitad de poblaciones de peces, muchas de ellas clasificadas como vulnerables. “La legislación es clara, señala Oceana, la UE debe acabar con la sobrepesca y todo el pescado debe capturarse a niveles sostenibles en 2020, incluyendo los más vulnerables”.

Como se ha señalado, las ONGs echan de menos un mayor esfuerzo para cumplir los objetivos del RMS (que parece bastante complicado de lograrse en su totalidad), mientras que se obtuvieron unos resultados que satisfacen al sector pesquero (o a prácticamente todo) y a la Administración española. Y les satisfacen porque se conjuraban una serie de amenazas señaladas al comienzo de esta información (que los más pesimistas definían como la “tormenta perfecta”) que, al final, o al menos de momento, no ha sido tal.

Ahora queda otro trámite, no menos complicado, como es el reparto de esas 280.000 toneladas que le corresponden a España entre su flota. Ya se preparan desde algunos sectores, como el artesanal gallego, reclamando un sistema de reparto más equitativo, ya que el actual beneficia más a unas flotas frente a otras, como la vasca y los buques de altura, según ellos. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

El reto de la aplicación de la obligación de DESEMBARQUE

2019 pasará a la historia de la pesca de la UE como el año en el que entró plenamente en vigor la obligación de desembarque. Las especies reguladas mediante el sistema de TAC (Total Admisible de Capturas) y cuotas y las que tengan tallas mínimas de referencia para la conservación en el Mediterráneo, no podrán ser descartadas y tendrán que retenerse a bordo y ser desembarcadas, todo ello según el artículo 15 del Reglamento 1380/2013 de la Política Pesquera Común (PPC).



Galán Castellano / bñi Comunicación

o flotas no tienen ninguna cuota o tienen escasa cuota, pero que, inevitablemente, son capturadas por las artes de pesca.

La obligación de desembarque ha ido entrando gradualmente en vigor desde el 1 de enero de 2015 y desde el 1 de enero de este año se aplica en su totalidad. ¿Significa que ya no se podrá descartar absolutamente nada? La realidad es que no. Se han establecido una serie de mecanismos de flexibilidad para intentar que no sea el mayor desastre de la historia de la PPC.

Primero, recordar que solo afecta a especies sometidas a TAC y cuotas y, en el caso del Mediterráneo, a las que tengan una talla mínima de referencia para la conservación. El resto podrán seguir descartándose (normalmente especies sin valor comercial). Segundo, no podrán llevarse a puerto las capturas por debajo de talla mínima de referencia para la conservación de las especies sujetas a exenciones de alta supervivencia o exen-

Tras una agresiva campaña de ciertos grupos ecologistas y un televisivo cocinero británico, la Comisaria Damanski “compró” la idea y planteó en sus propuestas de reforma de la PPC la necesidad de acabar con los descartes. Un planteamiento radical y poco práctico, sin pensar en las consecuencias para las flotas. Los legisladores se vieron forzados a apoyar la iniciativa (el único que advirtió seriamente

de los posibles problemas fue el Gobierno de España). Todos se apuntaron al carro del “buenismo” y cedieron a la presión. En el Parlamento Europeo se empeoró incluso la propuesta de la Comisión. ¿Resultado? Una norma sin sentido que puede provocar el amarré anticipado de distintas flotas de los diferentes países de la UE, sobre todo, como consecuencia de las denominadas “especies de estrangulamiento”, es decir, aquellas especies de las que un país

ciones de minimis y las capturas que presenten daños causados por depredadores.

En efecto, en cada uno de los planes de descartes se han establecido las especies que, según los científicos, tienen alta probabilidad de sobrevivir si son devueltas al mar tras su captura. Por ejemplo, rayas en las zonas VI, VII, VIII y IX, cigala en las subzonas VIa, VII, VIII y IX, solla en las divisiones VIId, e, f y g o besugo en la división IXa. Además, se permite la práctica del “slipping”, es decir, abrir el cerco y liberar las capturas de anchoa, jurel o caballa antes del izado completo del arte a bordo.

Así mismo, en dichos planes se establecen las exenciones “de minimis”, es decir, el porcentaje de capturas de determinadas especies que podrán seguir descartándose. Sin ser exhaustivo, se podrá descartar hasta el 3% del lenguado en las subzonas VII d, e, f, g capturados con redes de enmalle o trasmallos; el 7% del eglefino y el bacalao en la zona VII b, c, e-k y el 7% de caballa y jurel en las zonas VI y VII b-k capturadas con arrastre de fondo; y el 4% de gallos, solla, rape, merlán y abadejo de la subzonas VIII y IX.

Por otro lado, podrán seguir descartándose las especies con daños causados por depredadores, como aves, tiburones u otros peces carnívoros, mamíferos marinos, etc. Y también las especies expresamente prohibidas en los reglamentos de TAC y cuotas, y que cada año se publican en el DOUE.

Además, se prevén otros dos mecanismos para ayudar a los pescadores: el primero, la flexibi-

lidad interespecies, permite a los pescadores anotar capturas de especies accesorias con cargo a cuotas de especies principales, hasta un máximo de un 9% de la cuota de la especie principal. Por ejemplo, computar eglefino (especie accesoria) como si fuera merluza (especie principal). El segundo, la flexibilidad interanual, permite disponer de hasta un 10% de la cuota de las especies bajo la obligación de desembarque para usarlo por adelantado, deduciéndolo de la cuota del año siguiente. O, por el contrario, reservar hasta un 10% de la cuota de un año sin usar para sumarlo a la cuota del año posterior.

Otros aspectos importantes son la obligación de apuntar en el diario electrónico de abordaje o, en su caso, en el diario de papel, todas las capturas realizadas, sean o no descartadas; la obligación de no destinar al consumo humano directo las especies que no tengan la talla mínima de referencia de conservación (podrán destinarse a harinas y aceite de pescado, pienso para animales de compañía, aditivos alimentarios, productos farmacéuticos y cosméticos, etc.); y, en los buques de más de 12 metros de eslora, la obligación de almacenar el pescado por debajo de la talla mínima en la bodega de for-

ma separada al resto de las capturas que sí alcancen dicha talla. En cambio, los buques menores de 12 metros no necesitan separar en la estiba dichas capturas, aunque sí anotarlas.

Por último, en el Consejo de Ministros de pesca de la UE del pasado diciembre, se acordó establecer un mecanismo de intercambio de cuotas para TAC de capturas accesorias que, de forma inevitable, entran en los artes de pesca y que están relacionadas con la obligación de desembarque. A esta bolsa de cuotas Bélgica, Reino Unido, Francia e Irlanda aportarán, entre otros, el 6% de sus cuotas de bacalao en el Mar Céltico y en el Oeste de Escocia, el 6% de merlán en el Mar de Irlanda y el 3% de merlán del Oeste de Escocia. A cambio, ellos solicitan, entre otras, gallo de la VI y VII, cigala de la VII, besugo de la VI, VII y VIII o rape de la VI y VII.

En definitiva, la complejidad no es poca y los pescadores no tienen clara la aplicación. Además, aún existen disposiciones normativas contradictorias entre sí que habrá que modificar. Nuestro deseo es que ningún barco tenga que parar antes de tiempo por culpa de esta normativa y veremos si es o no así conforme avance el tiempo. ■

JAVIER GARAT,
SECRETARIO GENERAL DE CEPESCA Y
PRESIDENTE DE EUROPÊCHE



Plan Plurianual para el Mediterráneo

El arrastre, **PREOCUPADO** por las medidas de reducción de esfuerzo

La tramitación seguida por la propuesta de reglamento del Plan Plurianual para la pesca demersal en el Mediterráneo occidental preocupa, y mucho, a la pesca de arrastre. Una tramitación que se está viendo sometida a presiones, por parte de algunos sectores, para que se alargue su votación, como denunció Oceana (ver MAR 586, diciembre, pág. 28), lo que pone en peligro su votación antes del fin de la legislatura. Alicia Villauriz, secretaria general de Pesca, espera que se llegue a un acuerdo antes de esa fecha.



Recientemente, en la reunión que tuvo lugar en la sede del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, explicó al sector pesquero, administraciones pesqueras de las Comunidades autónomas afectadas, ONGs y organizaciones sindi-

cales cómo iban las negociaciones del nuevo Plan Plurianual para las especies demersales en el Mediterráneo occidental. Plan que tiene como finalidad alcanzar los objetivos de la Política Pesquera Común respecto al Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) en 2020, además de garantizar la eliminación de los descartes.

El sector pesquero español, especialmente el del arrastre, recela de algunas de las medidas que puedan adoptarse. En este sentido, una de sus mayores preocupaciones es que no figuraran TACs entre las medidas del Plan, dadas las características multiespecíficas de la pesquería en estas aguas. De hecho, esta misma petición se encontraba entre las conclusiones del pasado Foro Científico del Mediterráneo, aconsejando “una gestión adaptativa en la que las medidas de gestión se modifiquen en función de las fluctuaciones de los recursos y la mejor información científica posible en cada momento”, gestión que “no puede basarse en un sistema de TACs y cuotas por la diversidad de sus pesquerías”.

Alicia Villauriz señaló que, a instancia de España, no figurarán TACs en la propuesta. Además, se planteó la flexibilización de la consecución del objetivo RMS cinco años después de

2020, ya que la propuesta no se había presentado hasta el pasado mes de marzo de 2018.

Respecto a la reducción del esfuerzo pesquero, se aplicará un 10% el primer año, y en los cuatro siguientes un 30% en total, llegándose a un 40% en cinco años. En opinión de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, esta reducción desembocará en una difícil situación al tercer o cuarto año de aplicación. Situación que “afectará a los salarios y que no va a suponer un aumento de los rendimientos”.

Otra de las modificaciones introducidas afecta a la veda de tres meses (a determinar por cada Estado) de alevinaje de la merluza en la franja de los cien metros de fondo. Se establecerá desde las 3 millas mínimas a las

6 millas, salvo que la profundidad sea superior a los cien metros. También se incluirá una propuesta de medidas socioeconómicas y de financiación de paralizaciones definitivas.

La secretaria general de Pesca se mostró confiada en que en la negociación se puedan incorporar medidas de flexibilidad que hagan posible la recuperación de los *stocks* con la pervivencia del sector.

El Plan se encuentra en la fase de primera lectura. Alicia Villauriz espera que los trílogos entre Comisión, Consejo y Parlamento Europeo comiencen a final de este mes de enero, y que lleguen a un acuerdo antes del fin de la actual legislatura, recordando que “todavía hay tiempo para realizar cambios a mejor”. ■

R.G.

Acuerdo de cooperación entre la ONCE y la FNCP

El pasado 9 de enero, en presencia del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, tuvo lugar la firma del acuerdo de cooperación suscrito entre la Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE) y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP), para llevar a cabo actuaciones sociales que favorezcan la igualdad de oportunidades de los colectivos que representan.

Se establecen líneas de cooperación específicas para aunar esfuerzos y favorecer la solidaridad desde ambas entidades, promoviendo la promoción laboral de las personas con discapacidad, acciones formativas y prácticas profesionales. También se incluye la formación e inserción laboral de los familiares con discapacidad de marineros y de los trabajadores del mar. Para facilitar esta integración se contará con el asesoramiento y los servicios de intermediación laboral de la Fundación ONCE.



MAPA

Desde la FNCP se impulsará el acceso estable de los agentes vendedores de la ONCE en las lonjas y en las propias cofradías. Entre las actuaciones divulgativas, se ha previsto la edición de cuatro cupones de la ONCE en el presente año dirigidos a dar a conocer la labor de las cofradías y, al mismo tiempo, fomentar hábitos alimenticios saludables en torno al consumo de pescado. En 2020 se emitirán otros cuatro cupones para divulgar la actividad marinera de las cofradías. ■

Cuatro marineros muertos y uno desaparecido

Diciembre **NEGRO** en Galicia

El hundimiento del cerquero 'Sin Querer Dos' de regreso a su puerto base para pasar las fiestas navideñas y el del beteiro 'Silvosa' cuando salía del puerto de Malpica a faenar dejan el trágico balance en Galicia de cuatro marineros muertos y uno desaparecido. En poco más de veinticuatro horas diciembre se ha vuelto a convertir en un mes negro para la gente del mar. Desde el sector se pide no ceder ante la fatalidad de los siniestros marítimos señalando que la investigación de los accidentes, para evitarlos en el futuro, es el mejor homenaje que se puede a muertos y desaparecidos.



La alerta de la radiobaliza del cerquero 'Sin Querer Dos' fue recibida en el Centro de Coordinación Nacional de Salvamento Marítimo en Madrid poco antes de las 14:00 horas, tras el naufragio del pesquero a cuatro millas y media del cabo Finisterre, cuando el barco regresaba a su puerto base —Portonovo— después de vender en la lonja de A Coruña el jurel pescado en aguas del Cantábrico oriental.

Tras la llamada de auxilio, se alertó a los pesqueros que faenaban en la zona y desde el centro de Finisterre, se inició la coordinación del operativo con el envío a la zona la aeronave Helimer 401 y la embarcación 'Salvamar Régulus'. La rápida intervención de dos pesqueros, el 'Hermanos Silva' y el 'Meira da Costa', que navegaban por la zona, permitió rescatar con vida de las balsas salvavidas a seis supervivientes de los diez tripulantes del pesquero. Posteriormente desde el helicóptero se divisó a uno de los fallecidos y desde la 'Salvamar' a otras dos víctimas. Los cuerpos sin vida del patrón del barco, Manuel Serén, y el de Bernardino Padín, fueron trasladados por la 'Salvamar' a Porto do Son. Mientras



que el de Teófilo Rodríguez lo trasladó el Helimer a Santiago.

Al conocerse la trágica noticia varios barcos de la zona se sumaron a las labores de búsqueda del tripulante desaparecido, el marino de Cambados Guillermo Casais.

MARINEROS EXPERIMENTADOS

El cerquero, propiedad de la empresa de pescados Vixa, ubicada en Meaño, Pontevedra, pertenecía a la Asociación de Armadores de Cerco de Galicia (Acerga) y su tripulación son gente conocida y apreciada. *Marineros con mucha experiencia, a bordo del mejor barco de la ría. No sé qué ha podido pasar,* declaraba el patrón mayor de Portonovo, Juan José Besada. Para el presidente de Acerga, *la situación del mar no era la mejor. Pero con este tiempo navegamos prácticamente todos los días.* Los más veteranos apuntaban que el accidente pudiera haber sido ocasionado por un golpe de mar.

Cuatro de los naufragos rescatados fueron trasladados al Hospital Clínico de Santiago, mientras que los otros dos recibieron asistencia médica en el hospital de la localidad coruñesa de Cee por síntomas de

hipotermia y uno de ellos, además, un traumatismo en una de sus piernas. Después de ser tratados por psicólogos y recibir el alta hospitalaria, los seis marineros supervivientes, entre los que se encuentran un marino de Cambados, dos de Portonovo, un marroquí y dos senegaleses, fueron a prestar declaración en la Guardia Civil.

Los fallecidos son Oswaldo Padín, Guillermo Casais Bravo y Teófilo Rodríguez Galiñanes. Guillermo Casais es el único desaparecido. Todos ellos de la localidad pontevedresa de Cambados, cuyo concello declaró tres días de luto suspendiendo los actos oficiales. El multitudinario funeral llenó en esta ocasión el pabellón de la localidad, de lagrimas y dolor.

Mientras tanto se mantuvo el operativo para localizar a Guillermo Casais en que participaron, además de la 'Salvamar' y el Helimer, el buque 'Don Inda' y el helicóptero Pesca I —de

Guardacostas de Galicia—, así como varios pesqueros de la zona.

¿GOLPE DE MAR?

En el momento del accidente el cerquero navegaba en una zona de alerta amarilla, con olas de cuatro y cinco metros. Aunque fuentes del sector consideran inicialmente improbable que se hundiera hundido por un golpe de mar dada su envergadura, 26 metros de eslora, y el moderno equipamiento de navegación con que contaba el pesquero, todo parece indicar que esta fuera la causa. Un golpe de mar que, por lo inesperado y rápido, no dio tiempo a ninguno de los diez tripulantes a activar el botón de socorro ubicado en el puente. Pero no deja de ser una hipótesis, ya que para saber lo ocurrido habrá que esperar el resultado de la investigación que llevará a cabo el Ministerio de Fomento a través de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim).

Una investigación que, para la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), será *el mejor homenaje que puede hacerse*

“Eran marineros con mucha experiencia, a bordo del mejor barco de la ría. No sé qué ha podido pasar”

(patrón mayor de Portonovo, Juan José Besada)

a muertos y desaparecidos. Por ello, se pide *analizar minuciosamente las circunstancias de estas tragedias para extraer las conclusiones necesarias*. Ante estas circunstancias, plantean, *es una obligación cuestionar aspectos como el diseño de los barcos, sus condiciones de flotabilidad, las circunstancias de los accidentes, los factores exógenos como las condiciones de mar o el viento, y los endógenos, así como —sin dudar de la profesionalidad de nadie— estudiar qué habilidades manejan los responsables de navegación de este segmento de flota*.

DISPOSITIVO DE BÚSQUEDA

Los días posteriores al naufragio se mantuvieron las labores de búsqueda del tripulante desaparecido rastreando por tierra, mar y aire. Por tierra la policía local de Carnota, miembros de Protección Civil y del Grupo de Emergencias de Muros centraron la búsqueda en distintas zonas de la costa. El buque ‘Don Inda’ y la patrullera ‘Tabarca’ de la Armada navegaron por la zona del hundimiento. Tres helicópteros —Salvamento, Guardia Civil y Guardapesca— sobrevolaron por turnos la zona.

Después de varias jornadas de rastreo intensivo, el dispositivo de Salvamento Marítimo cambió a una fase no activa. Lo que significa que se mantiene la alerta, pero se redujeron los medios movi-
lizados.

El pasado 28 de diciembre desde la Consellería do Mar prohibía la pesca con cualquier arte en una



zona de dos millas de radio desde el punto en el que se considera se produjo el hundimiento entre el 28 de diciembre y el 1 de enero para facilitar las tareas de localización del pecio a Salvamento Marítimo. Ya la primera inmersión desde el buque 'Don Inda' había permitido identificar y confirmar que el pecio localizado el día anterior por el 'Sebastián de Ocampo' era el del pesquero 'Sin Querer Dos'. Desde el inicio Salvamento Marítimo trabajó con la hipótesis de que el marinero desaparecido no se encontraba en el barco, ya que el testimonio que habían dado algunos

de los supervivientes de la tragedia apunta a que Guillermo Casais sí habría logrado salir de la embarcación siniestrada, pero que había perecido ahogado.

El pesquero se encuentra hundido a 114 metros de profundidad a unos 350 metros al noroeste del punto en el que saltó la baliza. Por sus 150 toneladas de peso y la profundidad a la que se encuentra parece difícil que pueda ser reflotado, ya que trabajar a esa profundidad incrementaría mucho el coste de la operación. ■

J.M.S

FOTOS: SALVAMENTO MARÍTIMO

Muere el patrón de un barco accidentado en el puerto de Malpica



El hundimiento del 'Silvosa' tras impactar con el muelle cuando salía a faenar del puerto coruñés de Malpica sobre las 4:30 de la madrugada produjo la muerte de José Ángel Sanjurjo de 48 años de edad y patrón de la embarcación. Los otros tres tripulantes lograron salvarse.

El barco, con casco de madera y 12 metros de eslora, salía a faenar con cuatro tripulantes cuando al pasar las compuertas de la dársena fue arrastrado por la corriente ladeándose y golpeando la proa contra las defensas de la dársena. El golpe hizo volcar la embarcación de artes menores dejándola con la quilla hacia arriba. Dos de sus marineros saltaron a las defensas de dársena cuando la embarcación quedó escorada. El otro marinero, que se encontraba en el otro costado saltó al mar y fue rescatado por otra embarcación que estaba esperando para salir del puerto.

En el momento del impacto, el patrón se encontraba en el puente de la embarcación y no pudo salir. Su cuerpo fue localizado poco después por dos buzos de Malpica que formaban parte del operativo de Salvamento Marítimo. Los buceadores liberaron el cuerpo de pescador que había quedado enganchado en el aparejo.

Según informaron fuentes de la Delegación del Gobierno, el cuerpo de José Ángel Sanjurjo fue izado y recogido por una embarcación en la que se trasladó al pantalán. Tras las diligencias judiciales, fue trasladado al Complejo Hospitalario Universitario de A Coruña.

Las labores de reflotado de la embarcación y la recogida del aparejo del barco que parcialmente había quedado enganchado en las compuertas que se cerraron para que el cuerpo del patrón no pudiera salir y perderse mar adentro. ■

J.M.S.

Evaluación de la formación náutico-pesquera

La enseñanza **A EXAMEN**

La falta de relevo generacional en la pesca debido al poco atractivo que tiene el mar para los recién titulados y a las dificultades que encuentran para embarcarse está creando problemas a las flotas. Para buscar propuestas que adapten las enseñanzas técnico pesqueras a las necesidades profesionales y contribuyan a superar los retos que afronta el sector se reunieron a finales del pasado curso escolar en el Instituto Marítimo-Pesquero del Atlántico, de Vigo, armadores, profesionales, estudiantes, docentes e instituciones. Ahora, los impulsores de las jornadas han publicado un documento que sirva de “caja de herramientas” donde la administración pueda encontrar materiales e inspiración para desarrollar acciones de mejora.



El objetivo de las jornadas fue valorar si las enseñanzas náutico-pesqueras se ajustan a las necesidades profesionales y a los retos globales que afronta el sector marítimo en general. Para ello, más de medio centenar de personas entre armadores, profesionales, estudiantes, docentes y representantes del Consejo Social se reunieron en el instituto durante dos jornadas en las que plantearon sus expectativas y recomendaciones sobre las tendencias del entorno: legislación nacional e internacional, multiculturalidad de las tripulaciones, seguridad, sostenibilidad, tecnologías, etc.

En la primera jornada participaron veintinueve alumnos del centro en dos reuniones —una para estudiantes de puente y otra para los de máquinas—. La segunda jornada-taller agrupó a los participantes en cuatro mesas en representación de los principales interesados en la enseñanza náutico-pesquera: armadores, profesionales, docentes e instituciones.

Los impulsores de las jornadas sacan ahora las conclusiones de estos encuentros en un documento, que como resaltan Mercedes Fernández Gestido y Tito Iglesias Pastoriza, *sirva de “caja de herramientas” donde la administración pueda encontrar materiales e inspiración para desarrollar acciones de mejora*. Así mismo, aclaran que *las evaluaciones y propuestas no son las posturas “oficiales” de los agentes (estudiantes, docentes, empresas, etc.), sino sólo las opiniones que surgieron en cada una de las mesas y posteriormente expuestas ante todos los participantes*.

TENDENCIAS

El documento identifica los hechos y tendencias más relevantes del entorno. De su análisis se desprende que en el actual proceso de globalización —creciente comunicación e interdependencia económica, empresarial y cultural entre los distintos países— está afectando



tando de forma diferente a los distintos actores. Así, los docentes advierten sobre la proliferación de los procedimientos burocráticos para la actividad pesquera a nivel estatal e internacional. Estos procedimientos, cada vez más complejos, recaen principalmente en los capitanes de los barcos, por lo que estos profesionales se quejan del aumento de sus responsabilidades.

Desde las instituciones (Consejo Social) se indica que las empresas armadoras aprovechan la globalización para flexibilizar la incorporación de trabajadores extranjeros. También apuntan la reducción de la flota pesquera. Por su parte, las empresas armadora entienden que la internacionalización del sector y la multiculturalidad de las tripulaciones son hechos a los que hay que adaptarse.

Respecto a la internacionalización del sector, los estudiantes del centro valoran las condiciones de trabajo y vida a bordo indicando que los barcos atuneros cuentan con mejores condiciones que los arrastreros. Así mismo, apuntan las dificultades que tienen

para encontrar un puesto de trabajo en marina mercante.

INGLÉS, SEGURIDAD Y SOSTENIBILIDAD

También entre las tendencias del sector se habló del aprendizaje de la lengua inglesa, la sostenibilidad y las tecnologías. El inglés es el idioma franco a nivel internacional. Por ello, hay coincidencia en que hay que mejorar el nivel del sector.

Respecto a la cultura de la seguridad, se plantea que no sólo se base en la integridad de la tripulación, el barco y el medio ambiente, sino en la propia rentabilidad de las empresas y la salvaguarda legal de los propietarios de los buques.

En cuanto a la sostenibilidad, se constata que hay que afrontar los problemas de emisiones, residuos, explotación de los caladero, sostenibilidad y RSE.

Armadores y estudiantes coinciden en destacar la importancia de las tecnologías y el desafío planteado por las renovación y actualización de profesionales y centros de formación.

ESPECIFICIDAD DEL SECTOR

El tercer apartado identifica especificidades del sector, la conexión que tiene Galicia con el mar y el valor que adquiere este legado. Para los estudiantes consultados *el sentimiento marítimo y náutico siempre estuvo en Galicia*. Esta característica repercute en el desarrollo de su profesión y la expresan de la forma siguiente: *hay estudiantes que vienen al centro a hacer un ciclo, pensando que es un ciclo más, cuando el mar no es así; no es una profesión más*. Hay que tener en cuenta, como el documento subraya, que las edades de uno de los grupos de estudiantes consultados —primer curso del ciclo superior de máquinas— oscilaban entre los 21 y los 53 años. Para los integrantes de la Asistencia Técnica Mercedes Fernández Gestido y Tito Iglesias Pastoriza, *es una constatación más de las repercusiones que sobre los centros educativos tiene la singu-*



laridad del sector. Y que refuerza los argumentos a favor de facilitar el progreso profesional de los tripulantes a lo largo de su vida laboral.

La dificultad que supone el trabajo a bordo y la dureza de los largos períodos embarcados hace que los armadores de pesca tengan problemas de “atracción del talento”. Un talento que se inclina hacia puestos de trabajo en tierra y la marina mercante dificultando el relevo generacional y la trasmisión de talento.

FORTALEZAS Y DEBILIDADES

El documento, tras identificar los hechos y tendencias más relevantes del entorno expresados por los diferentes agentes, articula los puntos fuertes y débiles en relación a tres ámbitos.

LA PROFESIÓN Y EL SECTOR

 Los escasos puntos fuertes en este ámbito fueron señalados en la mesa institucional. El primero es la posibilidad de jubilarse anticipadamente al aplicarse al período laboral coefi-

cientes reductores. El segundo es la existencia de profesionales que cuentan con un gran conocimiento del sector pesquero.



Entre las debilidades de la profesión apuntadas por los profesionales están las condiciones laborales y la habitabilidad a bordo de los buques pesqueros, especialmente en Galicia que cuenta con una flota con muchos años en la que habitabilidad de los bar-



cos y las condiciones de trabajo son malas. En esto coinciden alumnos, profesionales y los representantes de las instituciones.

También está la dificultad de conciliación social. Los largos períodos en los que se está faenando dificulta mucho la conciliación de la vida social y familiar. Y, finalmente, pero no la última, la desvalorización de recurso humano por parte de los armadores. Según las opiniones de los profesionales, las condiciones de trabajo en algunos caladeros son peores que las de hace treinta años señalando principalmente las horas de trabajo.

Para los representantes de las instituciones, el sector no se implica lo suficiente para resolver los problemas de conciliación. Además, la sensibi-

“Las evaluaciones y propuestas no son las posturas ‘oficiales’ de los agentes (estudiantes, docentes, empresas, etc.). Son las opiniones, que surgieron en cada una de las mesas, expuestas posteriormente ante todos los participantes”

(Mercedes Fernández Gestido)

lidad con la prevención de riesgos es muy escasa. La causa puede deberse, como señalan los alumnos, a que las empresas armadoras *no valoran el recurso humano. Sin embargo valoran las tecnologías e invierten en tecnología para el barco.*

Además de la forma de vida, las condiciones de trabajo en el mar son muy diferentes de las habituales en tierra. Esta ruptura en las condiciones de vida aparta a los jóvenes del embarque. Para atenuar esta ruptura existente en el imaginario colectivo, es necesario mejorar la difusión de los atractivos de la profesión. Desde el grupo de alumnos se incide en romper con ciertos hábitos señalando que *muchos profesionales se pasan la vida en el mar porque no quieren dejar de ganar.*

LA FORMACIÓN Y LOS CENTROS DE ENSEÑANZA



De acuerdo con el documento, los puntos fuertes de este segundo ámbito son el profesorado y la reputación de los institutos Náutico-Pesqueros como ventaja a la hora de acceder a puestos de trabajo en otros sectores. Aunque el programa del curso de capitanes, de acuerdo con la opinión de alumnos y profesionales, *está un tanto obsoleto.* En cuanto al programa de máquinas, aunque han puesto nuevos dispositivos en los talleres, el centro cuenta con motores de “museo”.

La opinión de los representantes de las instituciones coincide también en que el profesorado y los centros educativos es la adecuada. Por su parte, los profesionales valoran la enseñanza recibida como “correcta” y apropiada para adquirir los conocimientos necesarios valorando muy positivamente la capacitación en mecánica.

Respecto a las asignaturas, los docentes consideran que los contenidos de las asignaturas impartidas son amplios y cumplen con los estándares internacionales y tienen criterios de evaluación y resultados de aprendizaje

bien definidos, además de contar con la formación en centros de trabajo.

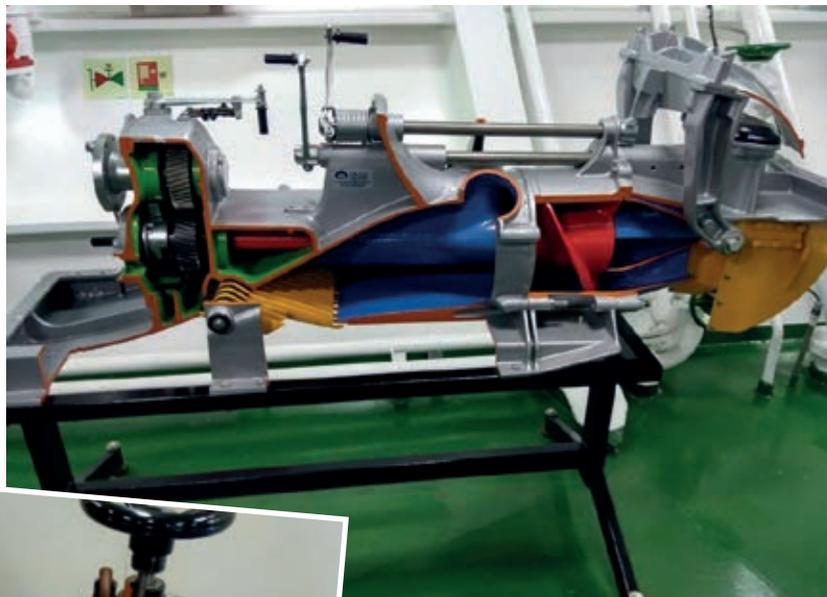
 Los estudiantes y los representantes de las empresas armadoras son los grupos que identifican más debilidades en la formación y en los centros. En lo que todos coinciden es en calificar la enseñanza de la lengua inglesa en el centro como buena, pero insuficiente para las necesidades profesionales.

Así mismo, todos los agentes apuntan la necesidad de reforzar la naturaleza práctica de las enseñanzas náuticas. Para los profesionales, es necesario "orientar la educación y la formación hacia una propuesta más práctica". Por su parte, los alumnos del centro apuntan que el programa de prácticas de capacitación en los centros de trabajo está diseñado para profesionales que trabajen en tierra. Las prácticas de taller, se lamentan, *no se ajustan a la realidad de los barcos*.

Las prácticas a bordo generan unanimidad y división al mismo tiempo. Unanimidad en que hay que reforzar la naturaleza práctica de las enseñanzas náuticas, y división sobre cómo hacerlo. Todos son conscientes de las dificultades a la hora de implementar las prácticas.

Los agentes de las instituciones consideran que faltan prácticas eficaces de los estudiantes a bordo. Los profesionales solicitan aumentar el tiempo de la formación en centros de trabajo (FCT), y los estudiantes subrayan que en un mes en el mar se aprende más que varios en el centro; pero, hay algunos compañeros que piden regresar a tierra antes de tiempo porque "no pueden aguantar encerrados en los barcos. Generando problemas a los armadores".

Desde las instituciones se opina que las empresas armadoras ni participan



ni facilitan la capacitación de los estudiantes. Éstas, por su parte, manifiestan la falta de flexibilidad en las fechas establecidas para llevar a cabo las prácticas.

Todos los actores aprecian fallos en la formación del alumnado en relación a las capacidades de comunicación, gestión y administración orientadas al ejercicio profesional. La existencia de grupos multiculturales en los barcos hace que este tipo de capacitación sea urgente.

En este sentido, los docentes expresan la dificultad para actualizar los contenidos de los programas educativos, ya que no hay un procedimiento para adecuar éstos a las necesidades del sector. Esta carencia lleva a profesores y empresarios a calificar el sistema como muy rígido. Por ello, sería necesario plantear métodos de enseñanza modular y formación a distancia.

ACCESO A LAS PROFESIONES NÁUTICAS

 La fortaleza de las profesiones náuticas es la alta empleabilidad del sector. Aunque profesionales e instituciones consideran que los centros formativos no orientan lo suficiente a los estudiantes, por lo que éstos no saben si trabajarán en tierra o en el mar.

 La alta empleabilidad de la profesión y las quejas constantes de

los armadores por la dificultad para encontrar capitanes y maquinistas para sus barcos contrasta con las dificultades que encuentran profesionales y estudiantes para conseguir embarques al iniciar el itinerario profesional. También se critica la falta de transparencia del mercado laboral en un sector en el que aseguran “hay que tener padrinos o preguntar al taxista de la localidad”.

CONCLUSIONES

La Formación Marítimo-Pesquera para cumplir adecuadamente su función debe tener en cuenta las peculiaridades del sector y las implicaciones que tiene para el ejercicio de la profesión. Entre estos factores diferenciales del trabajo en el mar y en tierra están: períodos largos fuera que afectan a las relaciones personales y sociales, condiciones laborales duras por el trabajo y el entorno.

El documento deja claro que “los barcos no están esperando a los alumnos para zarpar”, por lo que la formación marítimo-pesquera debe actualizar sus contenidos académicos dinamizándolos.

Otra conclusión de las jornadas es que hay que buscar un acercamiento progresivo de los estudiantes al ámbito laboral. En palabras de los estudiantes: “un aterrizaje suave”. Los estudiantes son conscientes de la “realidad del mar”. Aún así, hay que facilitar la adaptación para que el cambio sea lo menos brusco posible. De lo contrario, trabajarían en tierra. Por ello, para “facilitar el embarque” es necesario más prácticas a bordo, más contacto con el sector, orientación laboral, bolsas de trabajo específicas y una formación con más carga experimental.

Finalmente, todas las partes interesadas coinciden en que uno de los principales retos a los que se enfrenta el sector, los profesionales y la formación náutico-pesquera es adaptarse a los cambios del sector en: tecnologías, regulaciones, competencia internacional, cambios ambientales, multiculturalismo, etc. Estos retos sólo se superarán con la colaboración de todos los agentes del sector en innovación educativa, la mejorar de los recursos del los centros y flexibilización de la enseñanza. ■

J.M.S.

Propuestas de mejora

- **Aumentar y mejorar las prácticas en los barcos flexibilizándolas entre cursos.**
- **Contenidos y metodologías más experimentales.**
- **Facilitar el ingreso en el mercado laboral creando bolsas de trabajo en los centros.**
- **Fomentar la colaboración entre los agentes del sector.**
- **Actualizar los recursos en los centros y coordinar las necesidades de los tres centros gallegos.**
- **Contenidos e innovación educativa.**
- **Sostenibilidad.**

Pleno de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros

Prácticas remuneradas para resolver la FALTA DE MANDOS en la pesca

La mejora de las condiciones a bordo es para la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) la piedra angular sobre la que se asentará el necesario relevo generacional de los mandos, tanto de máquina como de puente, del sector marítimo-pesquero. Para ello, empresarios y el sistema formativo deben facilitar el acceso a prácticas profesionales que conecten a los alumnos con el sector pesquero.



Durante el vigésimo Pleno de Aetinape, que tuvo lugar en la escuela Blas de Lezo, Pasajes, el presidente, José Manuel Muñiz, reclamó a empresas armadoras y al sistema educativo que remen en la misma dirección facilitando las prácticas profesionales para vincular a los alumnos con el sector marítimo-pesquero. Para ello, afirmó, *hay que facilitar a los estudiantes prácticas de mar, ofreciéndoles condiciones atractivas, mejorando la habitabilidad de sus barcos, las condiciones socio-laborales y la conciliación de su vida laboral y familiar.*

Muñiz volvió a hacer referencia a la presión que se ejerce desde la patronal pesquera para modificar las atribuciones en buques de pesca. Una modifi-

cación que, para este colectivo, permitiría mandar buques a personas sin la debida titulación, poniendo en grave riesgo la seguridad de la flota. Para el representante de esta asociación, *la administración debe analizar bien sus propuestas, siempre referidas al innegociable respeto al STCW-OMI, flexibilizando las condiciones de acceso a las prácticas de mar en los dos aspectos más importantes de acuerdo a la realidad de nuestra flota: la denominación de "buque civil" y la reducción de las GTs.*

Una edición más la falta de relevo generacional en la pesca ha centrado el encuentro de estos profesionales que reclaman constantemente mejorar las condiciones de trabajo a bordo. Estas mejoras que, para la subdirectora de Competitividad y Asuntos Sociales de

la Secretaría General de Pesca, Ana Redondo, se plasmarán con la ratificación por España del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). En su intervención en el pleno, señaló también que la flota española ya se está adelantando en la aplicación de las mejoras.

Por su parte, el subdirector general de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante, José Luis García Lena, también invitado al pleno por la asociación, contestó a las palabras de Muñiz indicando que se está estudiando las alegaciones presentadas por Aetinape a las atribuciones profesionales de los diferentes títulos académicos. Así mismo, abogó por la mejora de las condiciones de seguridad de los buques a partir del trabajo



de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), cuyo trabajo ha sido fundamental para mejorar las estadísticas de siniestralidad.

Dos alumnas del centro vasco Blas de Lezo, que cumplía sus cincuenta años como referente en la formación náutico-pesquera, se encargaron, al finalizar el pleno, de leer el Manifiesto Mediterráneo, elaborado por Aetinape ante las políticas de abandono de los emigrantes africanos que promueven algunas autoridades. La lectura de este decálogo recordó que cualquier navegante tiene el deber moral y legal de auxiliar a un naufrago y ofrecerle el máximo de bienestar posible.

Concluyó el pleno de la organización profesional aprovechando su presencia en Euskadi para rendir un homenaje a los vascos que participaron en la fundación de Aetinape hace más de 30 años, entregando un diploma de recuerdo a 16 de los socios pioneros. ■

J.M.S.

FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR

- FORMACIÓN BÁSICA EN SEGURIDAD
- OPERADOR REST. / GENERAL SMSSM
- FORMACIÓN SANITARIA ESPECÍFICA INICIAL
- AVANZADO CONTRA INCENDIOS
- FORMACIÓN BÁSICA EN PROTECCIÓN MARÍTIMA
- BUQUES DE PASAJE
- BOTES DE RESCATE RÁPIDOS / NO RÁPIDOS
- PATRÓN PORTUARIO
- MARINERO DE PUENTE
- PPER

BARCELONA
 GIRONA
 TARRAGONA

ACTUALIZACIÓN DE CERTIFICADOS	CURSOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL STCW	
FORMACIÓN BÁSICA Mar. 22 al vie. 25 de enero 2019	FORMACIÓN BÁSICA Lun. 14 al vie. 25 de enero 2019	BUQUES DE PASAJE Lun. 21 al vie. 25 de enero 2019
BOTES NO RÁPIDOS Sáb. 2 al dom. 3 de febrero 2019	FORMACIÓN SANITARIA INICIAL Lun. 25 al vie. 29 de marzo 2019	AVANZADO CONTRA INCENDIOS Mar. 29 al sáb. 2 de febrero 2019
OPERADOR RESTRINGIDO Jue. 17 de enero 2019	BOTES NO RÁPIDOS Mié. 30 al dom. 3 de enero 2019	OPERADOR GENERAL (curso puente) Lun. 4 al vie. 29 de marzo 2019
AVANZADO CONTRA INCENDIOS Sáb. 19 de enero 2019	OPERADOR RESTRINGIDO Lun. 21 al vie. 25 de enero 2019	PATRÓN PORTUARIO Mar. 12 al sáb. 13 de marzo 2019

932 21 03 80 | www.escolaport.barcelona



A partir de ahora, la empresa requerirá trabajadores de perfil más técnico.

Navantia **RETOMA EL VUELO**

Arrancamos 2019 con el estreno de un importante acuerdo en los astilleros de públicos españoles, alcanzado en los últimos días del pasado año. Tras muchos meses de negociación, Navantía, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) —de la que forman parte los astilleros— y las seis federaciones sindicales con representación en las factorías acordaron un Plan Estratégico, que garantizará el futuro de la compañía en las zonas geográficas donde está implantada, a la vez que suscribieron el primer convenio colectivo común para los y las trabajadores de todos los centros.

Un cambio de ciclo en toda regla. Después de años de protestas y de vivir con la “espada de Damocles” sobre la cabeza, los astilleros públicos, de los que dependen muchas familias —generan unos 38.000 empleos de forma directa e inducida y, diríamos más, comarcas enteras—, cuentan por fin con un Plan Estratégico, abalado por el 67,4% de la plantilla y ratificado por los consejos de administración de SEPI y Navantia. Un plan que viene a garantizar la actividad de todos los centros de trabajo que integran lo que hasta hace unos años fueron los astilleros públicos españoles, hoy Navantia, y sienta las bases de la transformación de la compañía de cara a 2022.

Las tres patas sobre las que se asienta esta estrategia, en la que se estima una inversión media anual de 95 millones de euros, son: el Plan Comercial y Operaciones; el Plan de Eficacia Operativa y Plan de Rejuvenecimiento de la Plantilla y el Plan de Formación. Un conjunto de medidas que, en palabras de la presidenta de los astilleros públicos, Susana de Sarriá, es *una gran oportunidad para transformar, modernizar y garantizar el futuro de Navantia*.

Según el texto consensuado, el Plan de Rejuvenecimiento de la empresa supondrá 1.658 nuevas incorporaciones y la salida anticipada de unos 2.200 efectivos de todos los centros —Ría de Ferrol, Bahía de Cádiz, Dársena de Cartagena y Madrid—. Concretamente, el reajuste

afectará a trabajadores que alcancen o superen los 61 años, cumplidos desde el pasado 1 de enero y hasta el 31 de diciembre de 2022, siempre que tengan una antigüedad mínima reconocida en la empresa de cinco años. En estos casos, “se garantiza en términos brutos el 76% del salario regulador, compuesto por los conceptos recogidos en el último ERE de prejubilación, revalorizándose anualmente con los incrementos fijados por las distintas leyes anuales de Presupuestos Generales del Estado”. No obstante, Navantia se reserva la capacidad de retener a aquellos trabajadores que desempeñen puestos claves durante un periodo máximo de seis meses para, de esta forma, facilitar la transferencia de conocimiento. Es decir, la compañía contempla que los veteranos enseñen a los jóvenes aquellas tareas que no se aprenden en ningún centro de formación. No obstante, el plan estratégico diseñado incluye un ambicioso plan de formación de 900.000 horas, que incorpora, como novedad, la posibilidad de que se beneficien también trabajadores de la industria auxiliar.

En los próximos cuatro años, los astilleros públicos irán incorporando operarios, de forma escalonada, en función de los resultados de las negociaciones entre los sindicatos y la compañía. La empresa contratará, principalmente, técnicos

Es una gran oportunidad para transformar, modernizar y garantizar el futuro de Navantia

(Susana de Sarriá)

superiores para el diseño de proyectos de barcos y submarinos además de soldadores, mecanizadores, mecánicos hidráulicos, herreros y ajustadores, entre otros profesionales. Lo que no especifica el Plan es cómo se distribuirá la carga de trabajo, aunque sí parece claro que, de los 5.000 trabajadores que actualmente forman parte de la plantilla de los astilleros públicos en toda España, una vez acabe la aplicación del Plan, quedarán en torno a 4.400. Por ello, los perfiles que se requerirán, a partir de ahora, serán más técnicos, en consonancia con la tecnología y digitalización que la propia estrategia contempla.

7.000 EMPLEOS

Por su parte, el Plan Comercial y de Operaciones, indispensable para que todo lo previsto pueda llevarse a cabo, pasa por dotar a todos los centros de suficiente carga de trabajo y, tal y como especifica la empresa en un comunicado, “refuerza la vocación de servir a la seguridad y defensa de los ciudadanos”. De hecho, el Consejo de Ministros del pasado 15 de diciembre dio luz verde a la construcción de cinco fragatas del tipo F-110 para la Armada española, por un importe de 4.300 millones de euros. El trabajo, que en su mayor parte se desarrollará en las factorías gallegas —aunque 1.300 millones irán a Siste-

mas de San Fernando (Cádiz)—, es el contrato de mayor importe de los firmados hasta el momento en la Ría de Ferrol: diez años de trabajo, unos 18 millones de horas de actividad, que implican 7.000 puestos de trabajo, entre directos e indirectos —1.300 en Navantia, 2.100 en la industria auxiliar y 3.600 empleos indirectos—.



Botadura del AOR (buque de aprovisionamiento de combate) para la armada australiana.

Pero, como no podía ser de otra forma, la estrategia comercial pasa también por un impulso de la internacionalización de la empresa “ofreciendo su conocimiento y experiencia a otros clientes y mercados”. Una iniciativa que contempla también reforzar las oportunidades civiles y la diversificación, como la eólica marina en la que ya participa de forma importante la compañía. De hecho, Navantia acaba de hacerse con el contrato de la noruega *Aibel* para la construcción de una subestación de alta tensión y corriente continua HVDC. Entre otros proyectos, el plan puesto en marcha “aspira a contratar buques anfibios LPD para India, con el modelo de transferencia de tecnología incluido”, así como patrulleros con Marruecos y Egipto, buques logísticos con Reino Unido y la continuidad y ampliación del contrato de mantenimiento en Rota de los buques DDG51 para la US Navy.

Un ejemplo del esfuerzo de externalización que viene desarrollando la empresa es el polémico contrato para la construcción de cinco corbetas para Arabia Saudí, iniciado el pasado 15 de enero en el astillero de San Fernando. Se trata de un encargo que ocupará a unos 6.000 operarios durante los próximos 5 años: 1.100 empleados directos, 1.800 de la industria auxiliar y 3.000 indirectos, empleados por los suministradores.

ASTILLERO 4.0

El tercer y último pilar sobre el que se asienta la nueva apuesta de Navantia tiene que ver con la Eficiencia Operativa y, por tanto, con la modernización de todos los centros de trabajo que integran la compañía. Sirviéndose de la incorporación de tecnologías innovadoras y de nuevos sistemas de gestión, la compañía está abordando una transformación digital que “será un eje vertebrador para ganar competitividad con el objetivo de hacer realidad el astillero 4.0 y seguir a la vanguardia de la construcción naval, a través de un modelo colaborativo que integrará a la industria auxiliar, socios, administraciones, centros educativos,



Un momento de la firma del nuevo convenio colectivo intercentros.

tecnológicos y demás organizaciones”. De hecho, Navantía invierte ya en investigación el 9% de sus ingresos anuales, lo que sitúa a la compañía muy por encima de la media del resto de sectores industriales en su apuesta por el I+D+i.

Una transformación que pasa también por poner el foco en la mejora de la cadena de suministro y en la inversión en capacitación; por maximizar la construcción integrada de “megabloques”; la automatización y robotización, la minimización de los procesos y manipulación manuales, así como la mejora de los flujos de entrada de los materiales, entre otras cuestiones.

CONVENIO INTERCENTROS

No conviene perder de vista tampoco el acuerdo, calificado de “histórico”, para dotar de un Convenio Colectivo intercentros que, por primera vez, será de aplicación a todos sus trabajadores. Se trata de un marco de relaciones laborales que, como se apunta desde la empresa, pasa por incrementar la productividad a través de una nueva clasificación profesional, impulsar la flexibilidad en la gestión del tiempo de trabajo y en el empleo, la igualdad de género, homogeneizar los diferentes sistemas retributivos y continuar implementando las políticas sociales y de conciliación, todo ello teniendo en cuenta las pautas establecidas por el Gobierno en la negociación colectiva en cuanto a los aumentos salariales previstos. ■

A. MUNGUÍA

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

BAMIO

La gran escuela del Mar



MINISTERIO DE TRABAJO, MIGRACIONES Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

MEJORAN los indicadores económicos de la acuicultura europea

El informe económico 2018 elaborado por el grupo de expertos del sector acuícola en la UE, dado a conocer por Bruselas en enero, muestra una mejora generalizada de la actividad en todos los indicadores económicos. El estudio surgió tras la reunión que mantuvieron 27 expertos en economía acuícola de 19 países de la Unión el pasado octubre en Istra (Italia) y muestra diferencias entre los Estados miembros.



Arturo Boyra

El informe económico 2018 de la acuicultura comunitaria, elaborado por el grupo de expertos pertenecientes al Servicio de Política del Centro Común de investigación del Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (STECF en inglés) muestra un sector fuerte y en crecimiento. Según los analistas participantes en su elaboración, los 1,4 millones de toneladas de pescado producidas y vendidas, con un valor de casi cinco billones de euros y unos beneficios duplicados entre 2014 y 2016, a lo que se añade la creación de empleo estable hacen pensar que la acuicultura comunitaria ha superado la recesión sufrida durante los años de la crisis económica.

El informe ofrece una visión completa de los últimos datos disponibles en lo referente a producción, valor económico,

estructura y evolución del sector acuícola, tanto a nivel nacional como en el conjunto de la UE desde los años 2008 a 2016.

La acuicultura europea alcanzó un volumen de ventas de 1,4 millones de toneladas y un valor de 4,9 billones de euros en 2016. Esta producción se ha ido incrementando un 2,2% al año, desde 2014 a 2016, en volumen, y un 3,1% en valor económico. Los beneficios generados por el sector casi se han duplicado en el mismo período de tiempo, alcanzando los 0,8 billones de euros, lo que marca una fuerte recuperación con respecto a los pésimos resultados de 2013, en la mayoría de los países productores de productos acuícolas.

En el territorio de la Unión Europea se asientan 12.500 empresas acuícolas. Portugal es la nación con mayor número de empresas mientras que España es el

país con mayor número de trabajadores en el sector.

Durante los años analizados por los técnicos del STECF, el empleo en el sector se ha mantenido estable en términos de puestos de trabajo (73.000) pero ha crecido significativamente el número de trabajadores contratados a tiempo completo (de 36.000, en 2013, a casi 44.000 en 2016); lo que significa que las empresas acuícolas están ofreciendo más oportunidades a la estabilidad. Esta tendencia positiva, a juicio de los expertos europeos, seguirá produciéndose ya que se esperan importantes inversiones y la percepción de un futuro positivo en el sector.

DIFERENCIAS ENTRE ESTADOS

Con un volumen de negocio de 2.731 millones de euros la producción acuícola marina es el subsector más importante, seguido de la de mariscos (1.134 millones de euros) y la continental (con 1.028 millones). Las principales especies producidas en términos de valor comercial por la acuicultura europea son el salmón, la trucha y la lubina.

La producción acuícola en Europa está dominada por Reino Unido, Francia, Grecia, Italia y España. Estos países, con un volumen de negocio entre 550 millones de euros y 1.100 millones, suman casi el 75% de la producción total.

Francia produce el 86% de las ostras. España lidera la producción de mejillón, representando el 45% del volumen total e Italia es el principal productor de almejas (80%).

En la acuicultura continental, la trucha es la especie más producida. Italia (19%), Dinamarca (17%) y Francia (14%) lideran su producción. La carpa es importante en el este de Europa. Polonia (24%), República Checa (23%) y Hungría (14%) lideran su producción.

También se observan diferencias regionales en los salarios que reciben los trabajadores del sector. El salario medio mensual en la acuicultura europea fue de 25.000 euros/año en 2016, con un 3,5% de incremento desde 2014. Sin

embargo, los salarios varían en un rango entre los 3.000 euros/año de Bulgaria a los 65.000 euros/año de Holanda o Dinamarca.

Los expertos del STECF también analizan en su informe el desempeño de los Planes Estratégicos Plurianuales concluyendo que sólo unos pocos países cumplirán los objetivos previstos en sus Planes Estratégicos y la mayoría están lejos de alcanzarlos, bien por cuestiones medioambientales o porque se hicieron estimaciones demasiado optimistas.

COMPORTAMIENTO ESPAÑOL

El informe señala que nuestra acuicultura es diversa y crece de manera constante, tanto en producción como en empleo. Los expertos destacan el importante papel que la acuicultura tiene en el desarrollo económico y social de algunas zonas. Asimismo sostienen que la estructura empresarial se basa en pequeñas empresas, percibiéndose una tendencia de sustitución a empresas más grandes y una estabilidad en el empleo a medio-largo plazo.

Por otro lado, afirman que nuestra acuicultura depende cada vez menos de las subvenciones, bien por "falta de interés" del sector y a la complejidad de los procedimientos para acceder a las mismas o por la mejora de resultados que, tras el aumento de ayudas entre 2008 y 2014, se tradujeron en mayor competitividad y rentabilidad empresarial. ■

ANA DÍAZ

Según los expertos la acuicultura comunitaria se ha recuperado de la recesión



Arturo Boyra

Eurobarómetro de consumo de productos pesqueros

Los españoles, los que **MÁS PESCADO** comemos en la UE

España lidera el consumo de pescado en Europa. Así se desprende del Eurobarómetro realizado por la empresa Kantar TNS con el que Bruselas pretende conocer el comportamiento de los consumidores europeos respecto a la ingesta de productos pesqueros y acuícolas. Según la encuesta, el 93% de los españoles participantes declara consumir pescado al menos una vez al mes, lo que nos sitúa por encima de la media europea cifrada en un 74% para esta frecuencia de consumo. A pesar de los datos positivos, cada vez nos alejamos más de las 3 ó 4 porciones de pescado semanales recomendadas por los nutricionistas.

España continúa siendo el país europeo que más pescado consume ya que, según el Eurobarómetro de consumo de productos pesqueros publicado a finales del año pasado, casi el 93% de los encuestados españoles afirmaba comer productos del mar al menos una vez al mes, lo que nos sitúa por encima de la media europea estimada en torno al 74%. De este último porcentaje, dos de cada cinco consumidores europeos come pescado una vez a la semana frente al 30% que asegura ingerir una porción de pescado una vez al mes, pero menos de una vez a la semana.

Suecia (90%) y Dinamarca (86%) son los países que nos siguen en la lista de países con mayor consumo

España, Suecia y Dinamarca son los Estados de la UE donde se consume más pescado. Hungría, Austria e Irlanda, los que menos



de productos del mar, mientras que Hungría (42%), Austria (30%) e Irlanda (22%) son las naciones situadas a la cola y en las que menos pescado se consume.

TENDENCIA A LA BAJA

Las cifras son en principio positivas para nuestro país. Sin embargo, no lo son tanto ya que desde hace varios años las estadísticas demuestran que cada vez nos alejamos más de las 3 ó 4 raciones semanales de pescado que recomiendan los expertos en nutrición para llevar una dieta saludable.

Pese a que consumimos más pescado que la media de los europeos, el consumo de pescado está descendiendo en España al contrario de lo que sucede en países de nuestro entorno, donde se observa una tendencia al alza. Silvia Gil, del Departamento de Calidad y Seguridad Alimentaria de la Federación de Detallistas de Pesca (Fedepesca), asegura que desde el



es inferior al de las naciones costeras, en España no ocurre esto ya que “tenemos la inmensa suerte de estar rodeados de costa y contamos con una red de pescaderías única en el mundo que hace posible que se tenga acceso a una inmensa variedad de productos del mar, tanto en territorios de interior como puede ser la Comunidad de Madrid, como en zonas costeras. De hecho, los datos de consumo por regiones son equiparables e incluso, en muchos casos, superiores a las zonas litorales debido precisamente a dicha red de pescaderías”, aseguró Gil en el programa de RNE “Españoles en la mar”.

El Eurobarómetro muestra que se reafirma el consumo de pescado fres-



año 2003, “se ha notado una disminución en la ingesta de pescado hasta alcanzar los 2 kilos de consumo de pescado per cápita y los últimos datos del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente lo cifran en 25,9 kilos por persona/año”.

Si bien el estudio revela que en los países que no tienen acceso al mar, el consumo de productos pesqueros



co en España. Mientras que en el año 2017, un 65% de los españoles se decantaban por este tipo de productos, en esta ocasión un 73% de los encuestados españoles lo menciona como parte habitual de su cesta de la compra. También crece en tres puntos porcentuales, hasta el 34%, el consumo de congelados, manteniéndose estable en de enlatados.

Además, se observa que aumenta ligeramente el consumo de pescado a nivel semanal en restaurantes y bares hasta el 23%, destacando el descenso de seis puntos de aquéllos que no consumen nunca o casi nunca este tipo de productos fuera del hogar, que se situó en el 26% en 2018.

Las tiendas de comestibles, supermercados e hipermercados se mantienen como el canal principal para comprar pescado en España, con un incremento de 16 puntos respecto al año pasado, alcanzando el 68%. Le siguen las pescaderías tradicionales, mencionadas por un 63% de los españoles, 11 puntos más que en 2017. Este punto de venta es más usado en nuestro país que en el resto de Europa, donde sólo un 42% de los ciudadanos las mencionan.

ALIMENTOS SANOS

A la hora de comprar pescado, a los europeos, pero mucho más a los españoles, nos importa el origen de las pesquerías. Otros datos que nos preocupan a la hora de adquirir estos productos son la apariencia y el coste. Según el 65% de los españoles el aspecto es el primer criterio a la hora de elegir un pescado, mientras que el precio es el segundo criterio para decidir consumirlo.

Aunque, a lo largo de 2018, se ha reducido en cinco puntos la proporción de españoles que considera que los productos del mar son caros, el 74% de los ciudadanos dice que compraría más pescado si su precio no fuera tan alto.



Aunque comemos más pescado que el resto de europeos, el consumo de productos del mar en España descende desde hace años

El pescado es un productos muy saludable gracias a los altos contenidos de Omega-3, sobre todo el pescado azul, que ayuda a prevenir enfermedades cardiovasculares. Además contiene proteínas de alto nivel biológico y vitaminas y minerales importantes. El concepto de que estamos ante un alimento saludable, completo y nutritivo hace que lo incluyamos en nuestra cesta de la compra de manera habitual.

Para Silvia Gil, los datos del Eurobarómetro no dejan de ser una mera comparativa europea y cada país tiene sus propias tradiciones gastronómicas. Sin embargo, llevan al sector a adaptarse a las demandas de consumidores y mercados. En este sentido, desde Fedesca se trabaja para favorecer la venta *on-line* y comunicarse directamente con los consumidores a través de las redes sociales. ■

ANA DÍAZ

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



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

InnovAzul

Construir el FUTURO contando con el MAR

InnovAzul nacía a finales de 2018 con el objetivo de impulsar una economía global del mar que abarque la competitividad pública y privada hacia un modelo económico circular y de desarrollo sostenible. Su primer congreso, organizado el pasado 29 y 30 de noviembre en Cádiz, ha concluido con nota y matrícula. España aglutina el 20% del empleo ligado a los sectores marítimo pesquero de la UE y continúa en aumento, lo que justifica el interés de nuestro país en organizar el evento.

InnovAzul es un encuentro pionero a nivel mundial por conseguir aglutinar todos los ámbitos de desarrollo de la llamada Economía Azul, un concepto impulsado por Europa para afianzar un desarrollo económico y de empleo sostenible e integrado, y por ello ha contado con ponentes de máximo nivel y reconocimiento internacional.

Desde que el proyecto comenzó a gestarse recibió el apoyo de agentes sociales y económicos incluyendo el respaldo del Rey Felipe VI, que ejerce la presidencia de Honor.

El formato elegido para el evento está a caballo entre la feria y el congreso para permitir la suficiente flexibilidad que le ha llevado a convertirse en punto de encuentro imprescindible entre empresas demandantes de tecnologías, Administraciones, Universidades y agentes tecnológicos para la innovación y el desarrollo socioeconómico en los sectores marítimo-pesquero.

En InnovAzul han estado presentes los representantes más relevantes del sector de la construcción naval, energías renovables, pesca, acuicultura e





Simulador Navantis.

industria transformadora, puertos, turismo, bioproductos e innovación.

El evento ha contado con más de 1.400 participantes, 300 empresas y 60 universidades, centros de investigación y Administraciones, además de los representantes de instituciones públicas interesados en el amplio programa compuesto por más de un centenar de actividades.

EL ENTORNO

No podía ser en otro lugar, Cádiz es una provincia con sectores muy vinculados a la Economía Azul, con una Universidad con destacado perfil marino y marítimo, con una Escuela Internacional de Doctorado en Estudios del Mar y también alberga el CEI Mar, único campus español con el sello de Campus de Excelencia Internacional Global del Mar.

El Palacio de Congresos de Cádiz albergó un total de cuatro mesas redondas, cinco conferencias, a la par de decenas de ponencias comunes y sectoriales junto a una amplia zona de stand, encuentros bilaterales y networking.

InnovAzul ha supuesto un reto al unir a los representantes de los seis principales sectores estratégicos combinando la ciencia, el conocimiento, la enseñanza y el desarrollo económico.

Y de esta manera las ponencias se centraron en 'El Crecimiento Azul y la

Sostenibilidad'; 'Iniciativas y políticas europeas y regionales en el ámbito del Crecimiento Azul'; 'Instrumentos de financiación y 'El mar como fuente de recursos'.

Mientras que las conferencias versaron sobre 'Presente y retos de futuro del transporte marítimo'; 'I+D+i en la estrategia española para el crecimiento azul' y 'El mar y la gastronomía'.

Por otro lado, InnovAzul ha sido muy bien aprovechado por las *Stars-Up* para presentar sus proyectos y captar financiación. Empresas como Cadifornia, Akiabara Tech, o Chaingo sorprendieron a los asistentes con dispositivos IoT (siglas en inglés para denominar a los dispositivos de control remoto conectados a Internet) que ayudan a detectar y clasificar objetos a distancia usando tecnologías por luz o con cerraduras inteligentes que abren y cierran puertas para mejorar la logística del transporte marítimo.

PESCA

Pesca y acuicultura acapararon gran parte del interés del congreso ya que la tecnología está abriendo nuevos horizontes especialmente en el terreno de la industria transformadora y la comercialización.

En InnovAzul se habló de investigaciones centradas en la construcción de nuevos barcos pesqueros con una mejor propulsión y eficiencia energética que supongan ahorro en combustible, lo que permitirá ser más competitivos y beneficiar al medioambiente. Pero también de la necesidad de seguir pertrechando a los barcos de pesca extractiva con mejores medios como sónares o equipos de producción de imágenes por ordenador.

Despertaron gran interés entre los asistentes aquellas ponencias relacionadas con la explotación de especies descartadas desde un punto de vista nutritivo, así como con la mejora de la cadena de frío. También recibieron un gran número de asistentes las ponencias que abordaban temas como

**InnovAzul en
cifras: 1.375
asistentes, 300
empresas y 60
Universidades,
centros de
investigación y
Administraciones**

la trazabilidad y comercialización. En cuanto a la tecnología, el interés se centró en aquellas novedades aplicadas a la conservación de productos pesqueros.

La Organización de Productores Pesqueros de Lugo además de presentar a los asistentes algunos de sus principales productos pesqueros como la merluza de pincho de Burela o la tintorera estuvo presente en dos mesas redondas. Su gerente Sergio López habló de las innovaciones tecnológicas aplicadas a la pesca extractiva, así como del concepto de mar como fuente de recursos.

Indra presentaba su nueva versión de barcodron, adaptada para ser una embarcación auxiliar para barcos cerqueros o de los servicios de rescate, ya que se dirige por control remoto y está programada para esquivar obstáculos o retornar a un punto en caso de pérdida del control por radio, con lo que se minimiza el riesgo de accidentes. Se prevé que pueda comercializarse en un año.

Navantia presentó la plataforma Navantis un sistema de adiestramiento para tripulaciones que combina el aprendizaje teórico a través del Internet y la parte práctica mediante simuladores altamente realistas, que añade incluso sistemas de reparación de barcos.

ACUICULTURA

En acuicultura, recibieron apoyo especialmente las tesis que apuntan a la necesidad de investigar para innovar la forma de cultivo de diversas especies que permitan producir más sin perder calidad y al menor coste posible.

Durante el evento se expusieron los resultados de investigaciones, financiadas por la UE, de los sistemas de cultivo multitrófico (una práctica en la que los desechos de una especie son reciclados para convertirse en fertilizantes o alimentos para otra) para aprovechar al máximo el espacio natural de cultivo, cada vez más limitado y restringido, junto con el aprovechamiento energético de los desechos.



Cultivos multitróficos I-Mar.

En el ámbito de la alimentación se puso de relieve la importancia de la tecnología de la nutrición para avanzar en una mayor eficacia en la prevención de enfermedades y en la mejora de los piensos de engorde.

De todo ello y de la necesidad de seguir desarrollando una política de certificados que garantice la calidad y sostenibilidad del producto se habló en las conferencias de Fernando de la Calle Verdú, de Pharmamar, “Compuestos farmacéuticos de origen marino”; en la presentación de Juan José Infante Viñolo, director científico de Bionaturis, “Compuestos farmacéuticos de origen marino para uso animal” y en la mesa redonda posterior “Desde el descubrimiento a la comercialización de bioproductos. Demandas en I+D”.

INDUSTRIA TRANSFORMADORA

El secretario general de ANFACO-Cecopesca, Juan Vieites Baptista de Sousa; participó en la ponencia “Nuevos



desarrollos tecnológicos para la transformación de productos marinos” donde presentó aquellos casos de éxito en la aplicación de soluciones robóticas para mejorar la calidad y la seguridad de los productos. Se centró en la llegada de la tecnología para contribuir a la eficiencia en los procesos, especialmente en términos de reducción de costes y ahorros en el consumo de energía y agua.

Por otro lado, en otra charla, el secretario general de ANFACO habló de los retos y oportunidades que tiene la industria transformadora de productos pesqueros que debe atender a un nuevo consumidor que exige el desarrollo de productos saludables, teniendo en cuenta las nuevas tendencias de envasado y conservación.

VOCACIÓN DE CONTINUIDAD

InnovAzul ha sido capaz de reunir a los principales actores de los diferentes sectores marítimos en un gran evento internacional que ha permitido la pue-

ta en común de las demandas y ofertas tecnológicas tanto de empresas como de profesionales.

Para conseguirlo la organización completó el encuentro con un intenso y potente panel de ponencias, conferencias, mesas redondas y píldoras informativas -abordando todas las formas de participación directa posibles- a cargo de altos directivos de empresas y de entidades públicas.

Pero esto solo fue el pretexto, en sentido literal, para propiciar las relaciones entre las personas que tienen en sus manos el verdadero liderazgo y la capacidad para desarrollar a corto y medio plazo las políticas y actuaciones en favor de la Economía Azul. El resultado de esta primera edición ya se puede cuantificar en más de mil encuentros bilaterales.

PASOS PARA LIDERAR

El congreso ha cumplido plenamente sus objetivos de convertirse en referencia internacional sobre innovación y crecimiento en el ámbito de la Economía Azul y con ello España está dando pasos agigantados para alcanzar el liderazgo europeo en Crecimiento Azul.

Karmenu Vella, comisario de Pesca y Asuntos Marítimos de la Comisión Europea, a través de videoconferencia y durante la inauguración del evento corroboró que en estos momentos somos el segundo país en contribución al Valor Bruto añadido en Economía Azul de la Unión Europea con casi 700.000 empleos, solo superado por Reino Unido. En nuestro caso, también en el de Portugal y Bélgica, el último año ha crecido más la cifra de ingresos procedentes de este concepto que el propio PIB.

Según datos de la propia UE a fecha de junio de 2018 con una facturación de 566.000 M€, el sector de la Economía Azul genera 174 M€ de valor agregado y crea puestos de trabajo para casi 3,5 millones de personas. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

La Economía Azul genera en España 700.000 empleos, somos el segundo país europeo en crear Valor Bruto por este concepto

Novedades para los **AUTÓNOMOS** del REM



Desde el 1 de enero de 2019, las contingencias protegidas y los tipos de cotización aplicables son iguales para todas las personas trabajadoras sea cual sea el régimen de encuadramiento o el grupo de cotización del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, a excepción del tipo de cotización por contingencias profesionales de aquellos autónomos del REM a los que se les apliquen algunos de los coeficientes reductores previstos por la realización de determinadas actividades marítimo-pesqueras.

Con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto Ley 28/2018, todas las personas trabajadoras por cuenta propia del Régimen Especial del Mar ya cotizaban obligatoriamente por contingencias comunes y profesionales, siendo opcional la cotización por cese de actividad. Las personas trabajadoras por cuenta propia del Grupo 3º además tenían la obligación de cotizar por la Formación Profesional.

La nueva norma extiende la obligatoriedad de cotizar a todos los autónomos del REM por Contingencias Comunes, Contingencias Profesionales, Cese de Actividad y Formación Profesional.

Quedarán exonerados de esta obligación de cotizar por Cese de Actividad y Formación Profesional los siguientes colectivos de trabajadores:

Todos los autónomos deben cotizar por Contingencias Comunes y Profesionales, Cese de Actividad y Formación Profesional

- Quienes compatibilicen la jubilación y el trabajo por cuenta propia y las personas trabajadoras a las que se refiere el artículo 311 que hace referencia a la cotización a partir de los 65 años.

- Las personas trabajadoras por cuenta propia incluidas en el Grupo 1º que sean beneficiarias de la denominada "Tarifa Plana", tanto para las que se den de alta a partir del 1 de enero de 2019 como para las que a 31 de diciembre de 2018 se les estuvieran ya aplicando estas reducciones. Finalizado el periodo máximo de disfrute de la Tarifa Plana, se procederá a cotizar por todas las contingencias, a partir del día primero del mes siguiente al que se produzca esa finalización.

Cabe destacar que cuando la actividad desarrollada por la persona trabajadora por cuenta propia de derecho a la aplicación del COE deberán cotizar por el tipo más alto de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, para ello se ha teniendo en cuenta que esta reducción en la edad de jubilación no lleva aparejada una cotización adicional por dicho concepto.

Cotización para autónomos del REM a partir del 01/01/19		
Contingencias Comunes		28,30%
Cese de Actividad		0,70%
Formación Profesional		0,10%
Contingencias Profesionales	sin COE	0,90%
	con COE	7,15%

Aquellos autónomos en situación de baja médica con derecho a prestación económica a partir del tercer mes será la Entidad Gestora o Mutua Colaboradora con la Seguridad Social con la que tenga suscrita la contingencia correspondiente la que cubrirá el pago de las cuotas durante este período y no se emitirán adeudos a la persona.

GRUPO PRIMERO

Los siguientes aspectos de la reforma de autónomos afectan exclusivamente a los autónomos del RETM del grupo primero:

Base de cotización: Se incrementa un 1,25% en las cuantías de las bases mínimas de cotización con respecto de las vigentes en el año 2018. La cuantía de la base mínima aplicable con carácter general es de 944,40 euros mensuales.

Los autónomos del grupo primero con Tarifa Plana podrán beneficiarse de

una reducción durante los 12 primeros meses, inmediatamente siguientes a la fecha de efectos del alta, que consistirá en una cuota única mensual de 60 euros, que comprenderá tanto las contingencias comunes, como las contingencias profesionales.

PARA LAS MUJERES

Las trabajadoras autónomas que, habiendo cesado su actividad por maternidad, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento y tutela, en los términos legalmente establecidos, vuelvan a realizar una actividad por cuenta propia dentro de los dos años inmediatamente siguientes a la fecha efectiva del cese, podrán beneficiarse de una reducción durante los 12 primeros meses, que consistirá en una cuota única mensual de 60 euros, que comprenderá tanto las contingencias comunes, como las contingencias profesionales, si hubieran optado por la base mínima o una bonificación del 80% sobre la cotización por contingencias comunes, siendo la cuota a reducir la resultante de aplicar a la base mínima de cotización que corresponda, el tipo de cotización por contingencias comunes vigente en cada momento. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Patricia Romero Alonso

EL SMI SUBE hasta los 900 euros

30 euros al día, 900 al mes o, lo que es lo mismo, 12.600 euros al año en 14 pagas es la cantidad fijada por el Consejo de Ministros como Salario Mínimo Interprofesional en nuestro país para el año que acabamos de iniciar. Una apuesta por acercar su cuantía a la de otros países de nuestro entorno.



La subida afecta a un 56,74% de mujeres frente a un 43,26% de hombres.

Estos importes, efectivos desde el pasado 1 de enero, ascienden a 42,62 euros al día, en el caso de eventuales y temporeros y a 7,04 euros la hora, para empleados de hogar y suponen un incremento del 22,3%, respecto a lo que se percibía el año pasado. En definitiva, la mayor subida registrada en las últimas cuatro décadas.

El Gobierno aprovechó el último Consejo de Ministros del año para aprobar el Real Decreto en el que se recogía el incremento de un salario que, calcula, cobra cerca de 2.500.000 trabajadores y trabajadoras y es también de gran relevancia, puesto que se utiliza como referencia para el cálculo de otras cuantías.

Según el Ejecutivo, con este incremento, el mayor desde 1977, el Gobierno busca acercar el SMI español a la media europea y a su vez impulsar el consumo y la recaudación de cotizaciones para la Seguridad Social.

En concreto, 1,3 millones de personas trabajadoras del régimen general sin sistemas especiales; entre 750.000 y 800.000 del sistema especial agrario y 400.000 del sistema especial de empleados de hogar se verán afectados por esta decisión con la que se pretende prevenir la pobreza en el trabajo, aumentar el nivel de vida de las personas peor retribuidas, como mujeres y jóvenes, y fomentar un crecimiento salarial más dinámico, en línea con las recomendaciones internacionales y con el incremento mínimo de convenio pactado por los interlocutores sociales en el IV Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva.

Por sectores, el comercio al por mayor y al por menor (18,8%), el de actividades administrativas y auxiliares (14%) y el de hostelería (10,8%), son los principales sectores beneficiados por la subida. Le siguen, servicios (7,7%), actividades sanitarias y de servicios sociales (6,85%), administración pública y defensa y seguridad social obligatoria (6,8%), actividades profesionales, científicas y técnicas (6,3%), educación (6,2%) y la industria manufacturera (6%). ■

A. MUNGUÍA

...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

Plan de Choque por el Empleo Joven 2019-2021

Impulso a la **INSERCIÓN LABORAL** de los jóvenes

El Consejo de Ministros del pasado 7 de diciembre aprobó el Plan de Choque por el Empleo Joven para los próximos tres años. El Plan, que recibió el respaldo unánime de la mesa de diálogo social, prevé reducir la tasa de paro juvenil en diez puntos y que 168.000 desempleados menores de 25 años se incorporen al mercado laboral desde este año al 2021.

A juicio de la ministra de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, Magdalena Valerio, el Plan de Choque por el Empleo Joven es de “naturaleza participativa y consensuada” con las Comunidades Autónomas y los agentes sociales, que dieron su visto bueno al programa a través de un acuerdo al que llegaron en la mesa de diálogo social. También cuenta con el apoyo de entidades locales, interlocutores económicos y organizaciones responsables de juventud, mujer, educación y servicios sociales.

Los menores de 30 años afrontan en nuestro país los peores indicadores de precariedad en el empleo; esto es, mayor pérdida de salario desde la crisis, más trabajo temporal, jornadas parciales y rotación en los puestos de trabajo. Conscientes de los problemas

laborales que afectan a este colectivo y de la importancia que para su desarrollo personal y su independencia tiene la consecución de un empleo, Gobierno y organizaciones sindicales y empresariales han llegado a un acuerdo para impulsar este Plan de Choque que pretende, entre otras cosas, establecer un marco laboral de calidad en el empleo y la dignidad en el trabajo; fomentar un nuevo modelo económico basado en la productividad y el valor añadido; eliminar la segregación horizontal y la brecha salarial de género; incrementar la cualificación e inserción laboral, dotando a los jóvenes de más competencias profesionales; ofrecer a los Servicios Públicos de Empleo los medios y recursos necesarios para prestar una atención adecuada e individualizada; combatir el efecto de desánimo entre los jóvenes, prestando atención a los colectivos más

vulnerables y, en definitiva, que sean los jóvenes los protagonistas de su proceso de cualificación e inserción laboral.

EJES DE ACTUACIÓN

Según explicó la ministra de Trabajo en la presentación del Plan, éste se estructura en torno a seis ejes: orientación, formación, oportunidades de empleo, igualdad, emprendimiento y mejora del marco institucional, y de 50 medidas diseñadas con una perspectiva integral y sistemática, combinables ente sí y ajustables a cada perfil.

Una de las prioridades del Plan es el programa “Orientajoven”, que supondrá la creación de un cuerpo de 3.000 especialistas encargados de la orientación, a los que se añadirá una red de mediadores juveniles, procedentes de organizaciones sociales, que atenderán a través de una ventanilla única.

Según las previsiones del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, estos técnicos de orientación podrán empezar a trabajar a lo largo del primer trimestre de 2019, aunque depende de cuándo les contraten las distintas Comunidades Autónomas.

El coste de la medida asciende a 123 millones de euros, algo más del 6% de los 2.000 millones de euros con los que se ha dotado al Plan que afectará principalmente al Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, a través del Servicio Público de Empleo Estatal. En el año 2019, la dotación es de 670 millones y en los presupuestos de 2020 y 2021 se consignará el resto.

El Plan de Choque por el Empleo Joven cuenta además con propuestas hechas por los empresarios, como las referidas a la colaboración público-privada para la inserción laboral de los jóvenes o, siguiendo el ejemplo de Castilla-La Mancha, un programa de “retorno del talento”, destinado a la vuelta de jóvenes que se fueron de España con la crisis, coordinado desde la Secretaría de Estado de Migraciones.

También establece medidas dirigidas a la promoción de la igualdad de géne-



Se prevé que la tasa de actividad de los menores de 30 años se incremente hasta el 73,5% y que las contrataciones indefinidas aumenten un 15%

ro, impulsando el trabajo de los agentes de igualdad y fomentando “startups” y proyectos tecnológicos para mujeres jóvenes o el apoyo de la mujer joven en el entorno rural. Por otra parte, no deja de lado el impulso al emprendimiento, fomentando la iniciativa empresarial, el trabajo autónomo y la economía social, dinamizando el desarrollo económico local.

RESULTADOS

Con las medidas que van a implantarse, se pretende reducir la tasa de paro juvenil en 10 puntos, del 33,5% actual al 23,5% en los próximos tres años, disminuyendo en 168.000 el número de desempleados menores de 25 años e incrementando la tasa de actividad de jóvenes de 20 a 29 años hasta el 73,5%. También se quiere reducir en un 20% la actual brecha de género en el paro juvenil; incrementar cada año un 15% el número de contrataciones indefinidas, alcanzando los 2,9 millones de contrataciones en el plazo de tres años, y conseguir que, al menos un 43% de los jóvenes inscritos en el paro sin haber acabado la Educación Secundaria Obligatoria (unas 100.000 personas), adquieran las competencias clave en Lengua y Matemáticas, fomentando los programas de segunda oportunidad a través de becas.

En materia de formación, se espera lograr que al menos 225.000 jóvenes se formen en competencias digitales y 40.000 jóvenes en competencias en sectores estratégicos. ■

ANA DÍAZ

Consolidación y revalorización de las

PENSIONES



El Gobierno aprobaba a finales de diciembre el Real Decreto-ley 28/2018 para la revalorización de las pensiones públicas y otras medidas urgentes en materia social, laboral y de empleo que suponen importantes cambios. Todas las pensiones han subido un 1,6 por ciento y a finales de febrero se abonará la paga única del 0,1 por ciento motivada por la variación del IPC.

Las pensiones de viudedad registran un incremento del 56% al 60% del porcentaje de base reguladora, previa verificación de las rentas del año 2017 facilitadas por las Administraciones Tributarias y siempre que mantuvieran el resto de requisitos establecidos.

Por el contrario, en los casos en que se ha detectado que no se mantenía

el cumplimiento de algún requisito se ha reducido el porcentaje al 52%, habiéndose mantenido el 56% cuando no ha sido posible efectuar esa comprobación centralizadamente, por lo que estos supuestos serán analizados caso por caso en las Direcciones Provinciales del ISM.

Cabe destacar que en el proceso de cálculo del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, se ha aplicado la

nueva tabla publicada para los residentes fiscales en los territorios forales de Gipuzkoa y Bizkaia.

SUBIDA DEL 1,6%

El proceso de revalorización ha incrementado las pensiones para 2019 en el 1,6 por ciento respecto del importe que habrían tenido en 2018 si se hubieran revalorizado de acuerdo con el valor medio de la variación del IPC. Por tanto, el incremento para 2019 se ha efectuado teniendo en cuenta la consolidación del 0,1 por ciento en las pensiones que tuvieran derecho a ello.

El límite máximo de pensiones públicas se ha elevado asimismo en un 1,6% sobre la cuantía consolidada de 2018.

Los importes de las pensiones mínimas y del SOVI (Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez) se han actualizado en un 3 por ciento, incluido el importe mínimo correspondiente a la pensión de incapacidad permanente total derivada de enfermedad común de menores de 60 años que no tienen cónyuge a su cargo.

Los límites de ingresos para mínimos se han incrementado en un 3%; mientras que las pensiones no contributivas y la protección familiar han sido objeto de un incremento del 3%.

El IPREM, índice de referencia para la concesión de ayudas y subsidios, se mantiene en la cuantía de 2018.

Finalmente, se están desarrollando las actuaciones para el cálculo y el abono a finales del mes de febrero de la paga única del 0,1 por ciento, equivalente a la diferencia entre la revalorización habida en 2018, 1,6 por ciento, y el valor medio de la variación del IPC, el 1,7 por ciento.

Esta revalorización ha sido notificada por vía electróni-

ca, incluyéndose la referencia a la paga única que se cobrará en febrero.

PROTECCIÓN POR DESEMPLEO

El Real Decreto-ley 28/2018 también establece importantes novedades respecto a las prestaciones por desempleo y cese de actividad.

La protección por cese de actividad se incorpora de modo obligatorio para todos los autónomos, que hasta el momento tenía carácter voluntario.

Los autónomos del Régimen Especial del Mar serán beneficiarios de la acción protectora de la Seguridad Social con carácter obligatorio ante el cese de su actividad, tanto definitivo como temporal, y se mejora la intensidad de la protección al duplicarse el periodo de percepción de su abono.

Por otro lado, los trabajadores autónomos que hayan optado por mantener la protección de la prestación económica por incapacidad temporal con una entidad gestora, en el plazo de tres meses deberán optar por una mutua

El Subsidio Extraordinario de Desempleo se prorrogará automáticamente hasta que la tasa de desempleo se sitúe por debajo del 15 por ciento



PENSIONES 2019

REVALORIZACIÓN: 1,6%

CUANTÍAS MÍNIMAS MENSUALES		Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge. Unipersonal	Con cónyuge no a cargo
Jubilación	con 65 años	835,80	677,40	642,90
	menor de 65 años	783,60	633,70	599,00
	con 65 años procedente de gran invalidez	1.253,70	1.016,10	964,40
Incapacidad Permanente	gran invalidez	1.253,70	1.016,10	964,40
	absoluta, total con 65 años o parcial de accidentes de trabajo con 65 años	835,80	677,40	642,90
	IP total entre 60 y 64 años	783,60	633,70	599,00
	IP total enfermedad común menores de 60 años	421,40	421,40	417,00
Viudedad	con cargas familiares		783,60	
	con 65 años o discapacidad igual o superior al 65%		677,40	
	entre 60 y 64 años		633,70	
	menor de 60 años sin cargas		513,10	
Orfandad	simple		207,00	
	absoluta un beneficiario		720,10	
	menor de 18 años con discapacidad igual o superior al 65%		407,30	
Favor de familiares	por beneficiario		207,00	
	<i>Si no existe viudedad ni huérfano pensionista:</i> un solo beneficiario con 65 años		500,20	
	un solo beneficiario menor de 65 años		471,50	

SOVI	433,70
SOVI CONCURRENTE	421,00
PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS (1 beneficiario)	392,00
PF BENEFICIARIOS MAYORES DE 18 AÑOS DISCAPACITADOS (12 pagas al año): 18 o más años con discapacidad superior o igual al 65%	392,00
18 o más años con discapacidad superior o igual al 75% y ayuda de tercera persona	588,00

TOPES Y LÍMITES	Mensual	Anual
LÍMITE VIUEDAD + SOVI	1.354,80	18.967,20
PENSIÓN MÁXIMA	2.659,41	37.231,74
TOPE JUBILACIÓN DEMORADA (Base Máxima de Cotización x 12/14)	3.488,65 (4.070,10 x 12/14)	

	Diario	Mensual	Anual (12 m.)	Anual (14 m.)
SMI	30 €	900 €	10.800 € x 75% = 8.100 €	12.600 € x 75% = 9.450 €
IPREM	17,93 €	537,84 €	6.454,03 € x 75% = 4.840,52 €	7.519,59 € x 75% = 5.639,69 €



Fran Romero

colaboradora de la Seguridad Social, surtiendo efectos desde el 1 de junio de 2019.

Además, el Gobierno ha eliminado el carácter temporal del Subsidio Extraordinario de Desempleo, destinado a aquellas personas que hayan agotado las ayudas económicas. Su vigencia ahora es de seis meses a partir de la fecha de su entrada en vigor, y se prorroga de forma automática por períodos semestrales, hasta que la tasa de desempleo se sitúe por debajo del 15 por ciento según la última Encuesta de Población Activa publicada.

La adopción del subsidio de carácter extraordinario y temporal vino aconsejada por la necesidad de no dejar desprotegidas a las personas que potencialmente podrían participar en los programas de recualificación profesional y a las personas que agoten su protección por desempleo.

El Gobierno asume el compromiso de presentar un nuevo modelo de pro-

tección por desempleo asistencial en los cuatro primeros meses de 2019, que sustituya el hasta ahora vigente modelo que considera “complejo, disperso e ineficaz”.

Además se incluye la protección por desempleo en los contratos para la formación y aprendizaje suscritos con alumnos trabajadores en los programas públicos de empleo y formación.

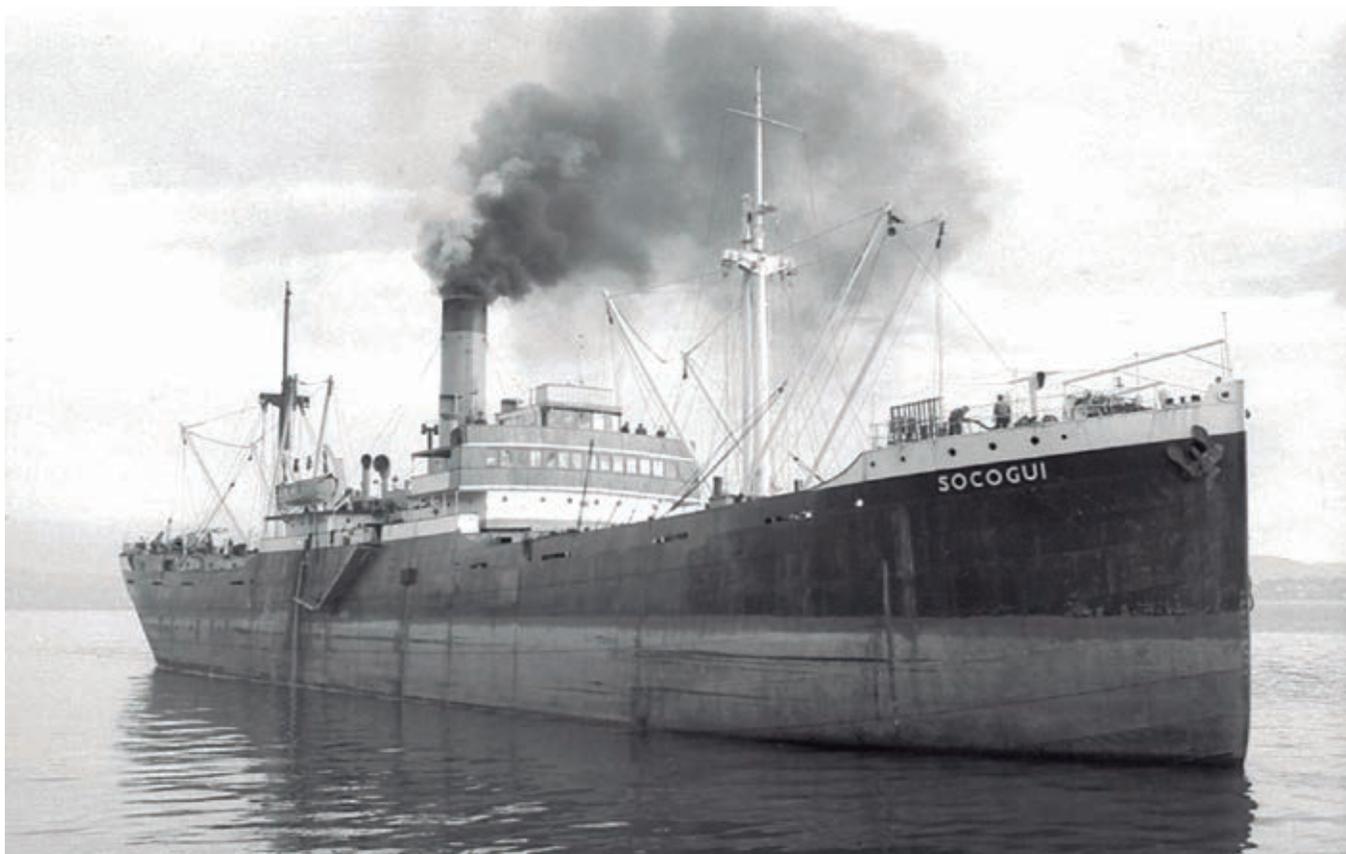
Esta remodelación legal añade la inclusión en la Seguridad Social de las prácticas formativas sin protección por desempleo, aunque no estén remuneradas, en empresas, instituciones o entidades incluidas en programas de formación, las prácticas no laborales en empresas y la realización de prácticas académicas externas.

Cuando las prácticas o formación se realicen a bordo de embarcaciones, la inclusión se producirá en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

La AZAROSA VIDA del Socogui

El “Socogui” fue un vapor construido en 1909 con el nombre de “Eretza-Mendi” por encargo de la Naviera Sota y Aznar, en West Hartlepool (Reino Unido). Con un peso muerto de 6.750 TM, eslora total de 114,91 m, 14,76 m de manga y puntal de 8,25 m, estaba propulsado por una máquina alternativa de vapor de triple expansión que alcanzaba una potencia de 1150 CV y una velocidad en carga de 7,5 nudos.



Teo Dieckrich

Para la producción de vapor, el “Socogui” contaba con tres calderas fumitubulares de llama retorno, que trabajaban a 12,7 kg/cm² de presión y quemaban originalmente carbón, siendo modificadas posteriormente para usar fueloil.

En aquellos años, la necesidad de energía eléctrica era casi anecdótica, usándose solamente para el equipo de radio y los pocos y primitivos equipos de navegación (cuando se le fue-

ron instalando), las cámaras frigoríficas para provisiones, y para el alumbrado más bien escaso. Por ello, el buque tenía 3 dinamos de poca y diferente potencia: 15, 18 y 20 kW, que producían corriente continua de 110 voltios.

Su historia marinera comienza cuando, poco después de ser entregado a Sota y Aznar —naviera fundada tras la fusión de veinticinco navieras de un solo buque, que habían ido creando, desde 1889, los primos Ramón de la Sota y Eduardo Aznar y que llegó a ser



la más importante de España — fue designado buque escuela de la naviera, al ser vendido el bricbarca “Ama Begoñakoa”, que era hasta ese momento el que desempeñaba esa función.

Con sus cuatro bodegas, cinco escotillas, dos plumas reales de 15 TM y ocho puntales de 5 TM para las operaciones de carga y descarga, el “Socogui” navegó incansablemente en el tráfico tramp internacional durante muchos años, siendo una parte muy importante el transporte de mineral de hierro desde el Norte de España al Reino Unido y de carbón de vuelta.

VARIEDAD DE CARGAS Y RUTAS

Cuando comenzó la Guerra Civil estaba amarrado en la Ría de Bilbao por la falta de fletes rentables, pero fue puesto de nuevo en servicio y enviado al Reino Unido a cargar carbón, siguiendo instrucciones del Gobierno Vasco. En el viaje hacia su puerto de carga, fue capturado por el crucero auxiliar “Ciudad de Valencia” que, hasta ser modificado y adscrito a la Armada nacional, pertenecía a *Trasmediterránea* y había sido construido con el nombre de “Infante Don Gonzalo”, en 1931

Tras esta captura, el “Socogui” realizó diversos viajes, entre ellos varios para el suministro de material bélico desde Italia. Al terminar la guerra, fue rebautizado como “Monte Jata” y pasó a transportar todo tipo de cargas, tanto en navegaciones nacionales como internacionales, aunque la más común fue el carbón desde Asturias a diferentes puertos españoles, incorporándose, a partir de 1944, al transporte de trozas y madera desde Guinea Española a la Península.

***El barco
representa
una estampa
inolvidable
para muchos
santanderinos
de cierta edad***

En 1953, el “Socogui” cambió de propietarios y fue vendido a *Marítima Colonial y de Comercio (Marcosa)*, que lo renombró como “Corisco”, pasando a ser el primer barco propiedad de esta naviera, y continuó siendo utilizado para el transporte de madera de Guinea, como carga principal.

Años más tarde, en 1959, el barco vuelve a cambiar de manos y es adquirido por la *Naviera Forestal Africana* para el transporte de madera a su factoría *Marga*, en Santander, y rebautizado en 1961 como “Socogui”, acrónimo de *Sociedad Colonial de Guinea*. En esta época, el barco, con sus múltiples capas de pintura, siempre con un penacho de humo anunciando su llegada muchas millas antes, representaba una estampa inolvidable para muchos santanderinos de cierta edad cuando estaba atracado en el puerto de la capital cántabra, con los loros y pájaros tropicales y el pequeño mono que hacía travesuras en la cubierta del barco.

Tantos años de existencia no estuvieron libres de peripecias. Quizás una de las más graves sucedió en 1972, cuan-



Teo Diehrich

do navegando por la costa portuguesa rumbo a Santander, le alcanzó un gran temporal: mientras lo capeaba proa a la mar se rompió la transmisión del timón, quedando el barco al garete atravesado a la mar. La gran cubertada habitual de trozas le produjo una estabilidad en el límite, agravada porque a esas alturas del viaje tenía poco combustible, produciendo fuertes balances de gran amplitud. A pesar de ello, las trincas de la cubertada aguantaron el tiempo necesario para preparar y poner en servicio el timón de popa, que consistía en una gran rueda con cabillas que movía directamente la pala del timón. En esas condiciones de mar, hacía falta varios tripulantes para manejarlo pero, con mucho esfuerzo, una vez arrancada la máquina, pusieron de nuevo proa a la mar para seguir capeando. Poco después, se paró de nuevo la máquina y el barco quedó de nuevo al garete, derivando entre los fuertes balances hacia la costa. La tripulación lanzó un SOS, al que acudieron dos barcos para intentar recoger a la tripulación si fuera necesario, pero el personal de máquinas logró repararla y el barco pudo entrar en Lisboa por sus propios medios, aunque con gran esfuerzo para manejar el timón.

Sus muchos años hicieron que, en 1972, se decidiera enviarlo al desguace. Pero, aún llegaría un representante de *Marítima Torrelaveguense* que lo encontró en suficiente buen estado para aconsejar su adquisición. Esta naviera del *Grupo Pérez* lo puso bajo la contraseña de la *Naviera Asón*, también del



Fernando Estrañi

grupo, y así continuó navegando con diversas cargas de cabotaje y gran cabotaje.

En noviembre de ese mismo año, la transmisión del timón volvió a romperse pero la experiencia de la vez anterior y que el temporal era menor, hicieron que se pudiese gobernar con el timón de popa más rápido. Su fin estaba ya cercano. En octubre de 1973, el "Socogui" sufrió un incendio que le produjo graves daños en la acomodación y, al no ser rentable su reparación, fue finalmente vendido para su desguace en Castellón. ■

ALBERTO MANTILLA PÉREZ
Jefe de Máquinas
de la Marina Mercante

Referencias documentales:

- *Azhar – Ciento cincuenta aniversario – 1861-2011*, de Jesús María Valdaliso y Manuel Torres Goiri.
- *Un siglo con la Marina Mercante, 1895-1995*, de Luis María del Busto Mandaluniz.
- *Trasmediterránea – Historia de la flota*, de Juan Carlos Díaz Lorenzo.
- *Los barcos de Pérez y Cía*, de Ricardo Álvarez Blanco.
- www.miramarshipindex.org.nz
- Lloyd's Register of Shipping.
- Lista Oficial de Buques Españoles.

www.mitramiss.gob.es/cartaespana

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

CARTA DE ESPAÑA
online





Récord de mejillón

2018 fue el año del mejillón con denominación de origen gallego y así lo confirman los 54 millones de kilos producidos a lo largo del año, un 27% más que en 2017, destinados tanto al mercado fresco como a la industria transformadora.

Una tendencia que se inició el año pasado con registros un 12% superiores a los de 2016, pero que este año, gracias a la escasa incidencia de las mareas rojas, a los temporales y a la ausencia de este molusco en Italia, ha logrado fulminar los 11,5 millones de kilos contabilizados en 2017.

Según explican los responsables de la Denominación de Origen Protegida del mejillón gallego (DOP), “la poca incidencia de las mareas rojas ha permitido completar una magnífica campaña, en la que se ha obtenido un mejillón de excelente calidad y con un alto

rendimiento, que se situó en un 21% de promedio”.

De los 54 millones de kilos producidos el año pasado, el volumen de mejillón con denominación de origen gallego destinado al mercado de fresco alcanzó los nueve millones de kilogramos, una cifra que supera en un 58% a la de 2017 (5,7 millones de kilogramos). En lo que se refiere a lo consignado para la industria, en su mayoría conservera, el total certificado se sitúa en 45 millones de kilogramos, frente a los 36,7 millones de kilogramos del año precedente (un 22% más). En ambos casos, el número de controles de calidad aumentó con-

siderablemente, respecto al año anterior, hasta alcanzar los 7.149, 1.419 intervenciones más que en la temporada precedente.

Este sistema de supervisión supone que cada partida de mejillón que se descarga es sometida a un exhaustivo control de calidad, cuya solvencia avala el creciente censo de marcas y empresas que operan con este sello —actualmente 89—. “Ese incremento constante de adhesiones a nuestro registro se explica porque la DOP “Mexillón de Galicia” aporta un valor añadido ligado a la calidad superior y al origen cien por cien gallego del producto que certifica”. ■

El pepino de mar se abre paso

ARVI, con la colaboración del Grupo Josmar y la armadora Eirepesca, ha presentado los resultados de un proyecto dirigido a producir y comercializar el pepino de mar, una especie hasta ahora descartada por la flota española pero muy demandada en los mercados asiáticos y que puede llegar a convertirse en una oportunidad comercial y una nueva fuente de riqueza para la flota de arrastre

Holoplus, que es el nombre del proyecto puesto en marcha en 2016 y que culminó el pasado diciembre, tiene la peculiaridad de haberse desarrollado tanto a bordo como en tierra. Por una parte, en el buque “Skelling Light II” de Gran Sol, donde se trabajó en estandarizar el procesado del pepino de mar en dos formatos: entero congelado o eviscerado congelado. Por otro, en una planta de secado adaptada para el tratamiento de esta especie, en tierra.

Como no podía ser de otra forma, Holoplus contempló también una parte centrada en la comercialización, para lo que se ideó una plataforma “online”, que facilita la comunicación directa entre el barco y la planta en tierra y, con

ello, una mejor planificación de la producción así como la optimización de la gestión y rentabilidad de la planta en tierra.

En los dos ámbitos, el proyecto ha contado con la colaboración de Anfaco, como organismo de investigación de apoyo en los estudios previos y en las pruebas finales, así como del Centro Oceanográfico de Vigo, del Instituto Español de Oceanografía, en lo referido a la biología y ecología de la especie, *Parastichopus tremulus*, lo que ha ayudado a establecer ciertas recomendaciones para su explotación.

Según sus promotores, Holoplus *posicionará en un nuevo mercado a las empresas del consorcio, reforzándose su competitividad gracias al conocimiento adquirido, que revertirá en nuevas aplicaciones y desarrollos futuros.* ■



Gente con alma

No somos héroes, somos gente con alma. Así se definió la tripulación del pesquero “Nuestra señora de Loreto”, después de salvar la vida a 13 personas en el Mediterráneo. A su regreso a tierra, después de dos meses en alta mar cubriendo la temporada de la quisquilla, el pesquero recibió la insignia de plata de la Corporación de Santa Pola —puerto base de la embarcación—, en reconocimiento por su “humanidad y solidaridad” al rescatar y convivir, durante diez días, con estos naufragos en alta mar, hasta encontrar un puerto seguro de desembarco, que finalmente se produjo en Malta.

Pescando basura

El 85% de los profesionales de la pesca son consciente del grave problema que suponen las basuras marinas y un 44% de los mismos ya hacen uso de algún método o participa en proyectos de pesca de basura marina. Galicia, con un 48%, Andalucía, con un 16% y Cataluña, con un 8% son las Comunidades Autónomas donde más basura marina se recoge, tal y como se desprende de la encuesta realizada por Cepesca entre 700 profesionales del sector. El estudio, entre otras cuestiones, muestra una creciente implicación de los profesionales en la lucha contra las basuras marinas.

Juntos por el percebe

Investigadores asturianos y gallegos, franceses y portugueses participan, desde julio de 2017, en un proyecto europeo que estudia cómo una determinada forma de explotación del percebe, en una zona concreta, incide en la población de esta especie en otros puntos de la costa atlántica.

El objetivo de este “Gran Hermano del percebe” es diseñar mejores formas de explotación, más sostenibles en el tiempo, económicamente más rentables y respetuosas con el medioambiente. Un trabajo en el que colaboran también los pescadores con la recogida de muestras y aportando su experiencia y puntos de vista, muy valiosos para los científicos.



BREVES**Biofad**

La flota atunera española y la Comisión Internacional para el Atún Tropical firmaron un acuerdo para experimentar con dispositivos agregadores (FAD), en el Pacífico Oriental, en el que todos sus componentes sean biodegradables. Este proyecto, cofinanciado por la UE y los armadores, busca nuevos prototipos, junto a los no enmallantes que se utilizan actualmente, que tengan una duración de entre seis y doce meses, al no utilizar ningún material sintético, excepto la bolla satelital y los marcadores de identificación.

Reserva marina de Tagomago

El Govern balear aprobó el decreto de creación de la reserva marina de la costa noreste Ibiza-Tagomago, que será la tercera en la Pitiusas y una de las más grandes de Baleares, con una superficie de 3.756 hectáreas. La iniciativa para su creación partió de la Cofradía de Pescadores de Ibiza, y contó con el apoyo del Consell Insular, que encomendó un estudio científico para establecer que el área que se pretendía proteger reunía una gran importancia para la flota de artes menores y desde el punto de vista de la biodiversidad marina.

El estudio científico revela que, además de lo señalado, estas aguas concentran una gran diversidad de comunidades de algas, así como importantes praderas de *Posidonia oceanica*. Ello, unido a la estructura de su fondo marino, apunta hacia unas posibilidades de recuperación de la zona "realmente estimulantes". Con esta nueva área, el Govern dispondrá de 63.500 hectáreas integradas en reservas marinas.

Agenda sectorial

El Ministerio de Industria ha presentado la Agenda Sectorial del Sector de la Industria Naval, elaborada con la colaboración de distintas organizaciones, como Navantía y Anen, y con la coordinación de Pymar. Entre las medidas que prevé esta hoja de ruta se encuentra una apuesta por la digitalización, una mayor formación de los trabajadores y una decidida orientación exportadora para mejorar la competitividad del sector, que en los úl-

C. VALENCIANA**Pautas de actuación en zonas protegidas**

Organizarse sobre cómo, cuándo y en qué se debe actuar a la hora de realizar intervenciones de emergencia en zonas afectadas por la Red Natura 2000 es el objetivo de las guías y protocolos en los que trabaja el Instituto de Ecología Litoral, con el apoyo de la Fundación Biodiversidad, y que estarán listos a finales de año.



M. Montero

Los efectos del cambio climático en las costas son cada vez más palpables y, en algunas ocasiones, requieren actuaciones de urgencia que no siempre permiten la elaboración de informes de impacto ecológico. Un problema que, en muchos casos, surge en zonas de especial conservación afectadas por la Red Natura 2000 y al que desde el Instituto de Ecología Litoral se quiere dar respuesta con la elaboración de una serie de directrices que permitan organizar este tipo de intervenciones.

Según explica el responsable de la institución, Juan Guillén, *no es cuestión de mala fe, sino de organizarse sobre qué, cuándo y cómo actuar*. Concretamente, en los trabajos —que acaban de iniciarse y se prevé estén finalizados para noviembre de este año— se analizará

la información sobre los principales hábitats y especies de interés existentes en las potenciales zonas de actuación; se establecerán los estándares de calidad a la hora de preparar estudios; se elaborarán guías de mejores prácticas para este tipo de obras y se mejorarán las prácticas de comunicación para que haya el máximo de comunicación y transparencia posible.

El ámbito de aplicación de los protocolos para adecuar las actuaciones en defensa de la costa con la conservación de la Red Natura 2000 son, principalmente, zonas litorales de la región levantino-balear, donde se puedan producir este tipo de actuaciones y concretamente: Alguers de Borriana-Nules-Moncofa; Cabo de Les Hortes; Ifac; L'Almadrava; Cabo Roig; Oropesa y Benicàssim, y Tabarca. ■



Tensión laboral en Armas

La dirección empresarial resultante de la fusión de Trasmediterránea con la naviera Armas ha comunicado a los representantes de los trabajadores su intención de reorganizar, en una sola sociedad (Atra Servicios Corporativos), al personal de tierra que ambas empresas tienen contratado. La decisión, efectiva desde el pasado 1 de enero, ha hecho saltar las alarmas porque todo apunta a inminentes despidos.

La ausencia de concreción sobre cómo se va a afrontar esta reestructuración ha puesto a Comisiones Obreras en lo peor. Unas 700 personas, empleadas en empresas en tierra de ambas compañías, están pendientes de ello. El Grupo Armas, tras la "faraónica" adquisición de Trasmediterránea por un valor de 260,4 millones de euros más 127,3 millones de asunción de deuda, justifica la decisión en que la medida persigue evitar duplicidades y en los resultados negativos cosechados el año pasado.

Desde el sindicato, Cristian Castaño denuncia lo que en su opinión es un plan cuya única finalidad es

aumentar los beneficios del armador despidiendo trabajadores, sobrecargando de trabajo a la plantilla resultante y empeorando las condiciones laborales, lo que repercutirá en una deficiente prestación del servicio.

En este sentido, el sindicato, que ha denunciado la persecución que está sufriendo la plantilla y los delegados del sindicato por el simple hecho de cumplir con las labores que legalmente tiene encomendadas, ha pedido a la empresa un acuerdo marco que permita dar estabilidad al empleo y que respete los convenios colectivos existentes. De lo contrario, apuntan, "podrán su proa enfrente" y no descartan emprender acciones contra el armador. ■

timos años parece estar recuperando el tono de épocas anteriores a la crisis..

Pescadoras del Mediterráneo

La joven asociación de Mujeres Pescadoras de Andalucía (AndMuPes) ya prepara un primer encuentro internacional, en esta ocasión, con las profesionales de Marruecos, después de la toma de contacto realizada en el pasado Congreso de Santiago de Compostela. El encuentro, que se celebrará en Barbate (Cádiz) en este trimestre, pretende fomentar el intercambio de experiencias e ideas así como mantener el contacto de las pescadoras de ambos lados del Estrecho.

Exámenes de patrón y marineró

Hasta el próximo 22 de febrero estará abierto el plazo de matrícula para los exámenes ordinarios de titulaciones de marineró pescador, patrón local de pesca y patrón costero polivalente, que tendrán lugar a lo largo del mes de abril en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico (Vigo), la Escuela Oficial Náutico-Pesquera de Ferrol y la Escuela Náutico-Pesquera de Ribeira. Los detalles de la convocatoria están publicados en la web de la Consejería de Mar de la Xunta.

Tránsito de buques por Fisterra

Un centenar de barcos surcan las aguas gallegas al día, de los que unos 35 llevan materiales peligrosos. En 2017, el dispositivo de separación de tráfico de Fisterra identificó a más de treinta y seis mil barcos, de los que casi trece mil transportaban materiales peligrosos, como hidrocarburos similares a los que cargaba el "Prestige", protagonista del último gran accidente producido frente a estas costas en 2002.

Precisamente desde este gravísimo accidente, del que el Tribunal Supremo acaba de fijar una indemnización por la catástrofe medioambiental de más de 1.500 millones de euros, se modificaron las medidas de seguridad. Tras ese accidente se habilitaron cuatro carriles de navegación en estas aguas, doblando los que había hasta ese momento, y se prohibió la navegación de barcos monocasco como el del "Prestige".

Hace 50 años...

La pesca en las aguas junto al Delta del Ebro



Las aguas junto al Delta del Ebro son una de las zonas de mayor riqueza pesquera, por su variedad y calidad, en el litoral mediterráneo español. Pero la población de los fondos marinos depende en gran medida de las técnicas y tiempos utilizados en las capturas. Estas técnicas han progresado notablemente en los últimos años y se emplean en jornada del día, en bancos que en términos generales son los mismos en los que pescaron las generaciones anteriores. Pesa un mayor es-

fuerzo de pesca sobre unas mismas áreas.

Sólo de una racional explotación depende el mantener a un nivel óptimo la afluencia de pesca a los mercados, no producir un vacío y sostener una rentabilidad industrial que mejore las vertientes social y económica en concurrencia con las descargas de la moderna flota congeladora.

Si observamos la situación de los puertos pesqueros en la Región de Tramontana veremos que junto al Delta del Ebro y en corto espacio de costa hay tres Distritos Marítimos, con siete lonjas para la primera venta de la pesca, de una vitalidad destacada dentro de la región.

Mientras la pesca de arrastre se ejerció a bordo de embarcaciones a vela, y los aparejos y artes selectivos eran

de fibras naturales, aparte de una larga veda anual daban la ocasión a que la repoblación de los fondos marinos tuviera una cierta regularidad.

La adopción de los motores a partir de 1920 amplió el campo de acción de los pesqueros. Los adelantos en los medios de captura pusieron en trance de agotamiento los fondos marinos. Los pescadores de Castellón y Tarragona siguieron, para una recuperación de la pesquería, desde 1961 y 1965, dos modalidades entre las que fue divisoria el Delta del Ebro. Una, desde la Gola de

Migjorn hasta el límite de las provincias de Tarragona-Barcelona, una veda anual para la pesca de arrastre; y desde la Gola de Migjorn hasta el límite de las provincias de Castellón y Valencia, un Plan Experimental, regido por una Junta Consultiva que reguló la veda, fijación de fondos, mallas, sistema de vigilancia. La importancia de todo ello trascendió a los medios pesqueros internacionales. La recuperación de la pesquería fue evidente.

A la terminación de aquel periodo el Ministerio de Comercio dictó unas normas comunes para las provincias marítimas de Castellón y Tarragona, con vigencia desde el 1 de agosto de 1966, que en términos generales recogieron las experiencias conseguidas.

Como conclusión, los pescadores de esta zona coinciden en la necesidad de mantener la veda, siendo deseable su extensión a mayores trozos del litoral, lo que además eliminaría la cuestión de límites. La necesidad de ocupación en estos puertos durante la veda da lugar a un trasvase hacia palangre, trasmallo, sardinal. Otros siguen la vieja ruta hacia Baleares. Los grupos recién constituidos de mariscadores están proyectando ensayos de repoblación. Se está ampliando el sector de consumo, con los mejores medios de transporte y conservación, y se buscan nuevos caladeros a mayor radio de acción. Es básico contar con el Instituto de Investigaciones Pesqueras y el Instituto Español de Oceanografía, para un mejor conocimiento de las especies.

LUIS MILLÁN ROCA

Se instalará una emisora de onda corta de largo alcance en Avilés

Con ella se podrá conectar con cualquier buque que navegue en alta mar

Una emisora de radio costera, de auxilio a la navegación mercante y pesquera, va a ser instalada en el puerto de Avilés por los servicios de telecomunicación, dependientes del Ministerio de la Gobernación. El importe de la instalación superará los dos millones de pesetas.

Se trata de una emisora de onda corta de largo alcance, cuyas instalaciones receptoras se instalarán en el edificio de la Junta de Obras del Puerto, sobre el muelle local, y los equipos transmisores en el centro urbano de telecomunicación. Con ella podrá establecerse comunicación telefónica directa desde cualquier buque que navegue en alta mar, a la altura del puerto de Avilés, y con cualquier población española que cuente con servicio telefónico. Al mismo tiempo, recibirá y transmitirá todos los mensajes para los buques que no tengan instalación telefónica pero sí equipo de radio.

Esta "Emisora Radio Costera" forma parte de un plan general de instalaciones radio-marítimas que cubrirán todo el litoral español. En Asturias, hasta la fecha, sólo funcionaba una "Radio Costera", de propiedad privada, instalada en Gijón.

La importancia que en los últimos años ha cobrado el puerto comercial de Avilés, con más de cinco millones de toneladas anuales de movimiento de mercancías y 2.826 buques mercantes entrados en el pasado año, han aconsejado la implantación de este servicio.

Sigue el tráfico excepcional en el puerto

Después de un año del cierre del canal de Suez, el puerto de La Luz sigue registrando un tráfico excepcional, que lo convierte, con mucho, en el primero de España en lo que a movimiento de buques se refiere. La imagen recoge un día cualquiera en el puerto, en el que petroleros y trasatlánticos se apiñan en sus aguas (Foto Hernández Gil).



El mejor año de la pesca de cerco en Castellón

En los nueve primeros meses de 1968 la campaña de pesca de cerco ha alcanzado en Castellón el máximo nivel conocido en esta provincia, tanto en lo que se refiere al volumen de capturas como al valor de la pesca subastada en lonja. Los resultados, al finalizar esos nueve primeros meses, fueron los siguientes: 7.005.864 kilogramos capturados, con un valor en primera venta de 124.344.346 pesetas.

Precios abusivos en la venta de pescado

Barcelona. - El pescado sigue vendiéndose a precios abusivos, con márgenes entre el 200 y 300 por ciento, según se desprende de las inspecciones y denuncias efectuadas por la "Agrupación de Amas del Hogar de Barcelona y provincia". A la vista de esta situación, la citada entidad ha cursado sendos telegramas al ministro de Comercio y al comisario general de Abastecimientos y Transportes, calificándose la conducta de los comerciantes de pescado como delictiva y que atenta contra el orden público, al tiempo que se piden sanciones contra los que amenazan el equilibrio de la economía nacional.

Espectacular aumento de las capturas de bacalao

Las capturas de bacalao realizadas por la flota española han experimentado un espectacular incremento, pasando de unas 85.000 toneladas en 1966 a casi 400.000 toneladas tan sólo en el periodo enero-agosto del pasado año.

Sanidad Marítima

La importancia de las revisiones oftalmológicas

Sabemos que la vista es un sentido muy importante en nuestras vidas. Para mantener su funcionamiento de forma adecuada y prevenir el desarrollo de alteraciones es recomendable y necesaria la realización de revisiones oftalmológicas periódicas que, en función de la edad del paciente, incluirán unas u otras exploraciones.

El ejercicio de la pesca comercial se relaciona con una mayor incidencia de determinadas lesiones oculares. Entre ellas, la catarata y la degeneración macular que aunque son enfermedades relacionadas con la edad se ven incrementadas por una mayor exposición a los rayos ultravioletas de la luz solar y a otros factores ambientales.

La mayoría de las enfermedades oftalmológicas relacionadas con el trabajo de la pesca (conjuntivitis irritativa, queratitis, etc.) son prevenibles. El uso de gafas de sol con un filtro adecuado y de sombreros con visera es el mejor método para prevenir las mencionadas afectaciones oculares, junto con la realización de revisiones oftalmológicas periódicas.

REVISIONES SEGÚN LA EDAD

Adulto joven: Habitualmente entre los 20 y los 40 años el ojo acostumbra a estar estable, sin cambios en el nivel de graduación y sin molestias, por lo que en esta etapa las revisiones pueden espaciarse. Esta franja de edad es la óptima si nos planteamos la posibilidad de realizar algún tipo de cirugía refractiva en el caso de



que deseemos quitarnos las gafas. Cuando los trastornos oculares refractivos se dan en adultos hay básicamente dos líneas de intervención: el implante de lentes intraoculares o las operaciones con láser (Lasik, Lasek...) Pero no todas las técnicas son aplicables a todos los pacientes, la elección de una u otra va a depender de factores como la edad, el grosor de la córnea, la graduación, etc.

A partir de los 40 años: Todos los pacientes deberían hacerse una revisión de la visión anual a partir de los 40-45 años, periodo en el que se inician los primeros síntomas de presbicia o vista can-

sada (dificultad para enfocar de cerca).

También resulta importante la medición de la presión intraocular, así como la observación del nervio óptico y la evaluación del campo visual, pues es la edad de presentación del glaucoma. Una revisión oftalmológica puede prevenir la pérdida irreversible de visión al detectar y tratar la presión intraocular elevada, principal signo del glaucoma, enfermedad neurovegetativa que supone la segunda causa de ceguera a nivel mundial.

Otro motivo frecuente de consulta son las miodesopias o las



moscas volantes, que en ocasiones se asocia con patología grave de retina.

A partir de los 60 años: En esta etapa es importante la revisión de la visión para detectar la aparición tanto de las cataratas como de la degeneración macular asociada a la edad (DMAE).

Las cataratas suelen cursar con cambios frecuentes en la graduación y/o disminución de la agudeza visual. Se trata de un proceso normal de envejecimiento del cristalino que se puede solucionar mediante la cirugía de cataratas con implante de lente intraocular, corrigiendo también en muchos casos la graduación previa. Su diagnóstico precoz permitirá elegir el mejor momento para llevar a cabo la cirugía.

Se debe descartar la aparición de DMAE si se detectan irregularidades en la visión central o metamorfopsia (las líneas rectas se ven torcidas). En estos casos además de la exploración del fondo de ojo también es muy útil la realización de una tomografía de coherencia óptica u OCT macular. En el caso de la DMAE, la velocidad con la que se determinen las primeras lesiones, más efectivo será el tratamiento.

Los antecedentes familiares, el tabaco, la hipertensión arterial, la arterioesclerosis y la exposición a radiaciones ultravioletas o dietas estrictas son factores de riesgo a la hora de padecerla, aunque no hay modo de prevenir su aparición porque va asociada al envejecimiento.

REVISIÓN SEGÚN LA PATOLOGÍA PREVIA

La presencia de algunas enfermedades requiere la realización de controles oftalmológicos periódicos, a fin de prevenir en algunos casos la afectación visual (algunas enfermedades generales, antecedentes familiares de enfermedad ocular) o la aparición de complicaciones. Por tanto deberán hacerse revisiones sin falta aquellas personas que sufren estas patologías:

Miopes: Las personas con miopías superiores a las cinco dioptrías tienen riesgo de padecer desgarros o desprendimientos de retina.

Usuarios de lentes de contacto: Se debe hacer una evaluación del estado de la córnea de forma periódica.

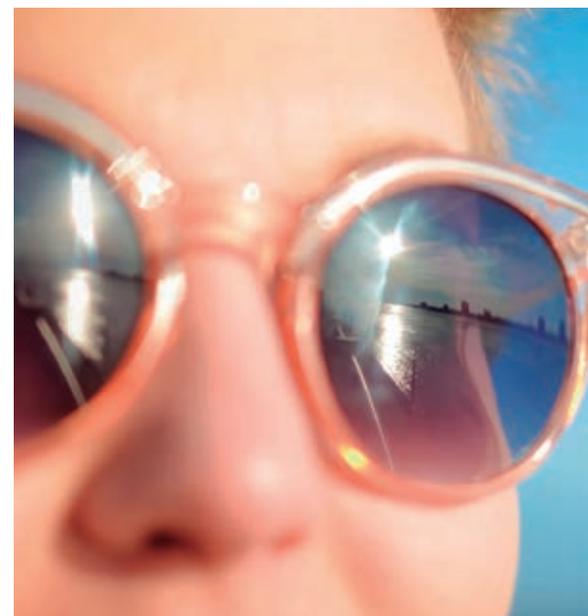
Antecedentes familiares de enfermedad ocular:

Las enfermedades oculares que tienen un componente genético más importante son el glaucoma y la degeneración macular asociada a la edad. El paciente no nota la pérdida de visión hasta que la enfermedad se encuentra avanzada, por lo que se debe controlar la presión intraocular a partir de los 30 años.

Diabéticos: El nivel alto de azúcar en sangre puede dañar la retina y comprometer la visión, pudiendo, sin tratamiento, ocasionar ceguera. Es importante una revisión del fondo de ojo en el momento del diagnóstico y posteriormente de forma anual. Su oftalmólogo le indicará la frecuencia de las revisiones en función del tipo de diabetes, el tiempo de evolución y del control glucémico.

Cefalea: Cuando se sufren dolores de cabeza continuos es necesario acudir al oftalmólogo ya que a veces están relacionados con defectos refractivos u otra patología ocular. ■

Purificación Vega Guerra
Médico de Sanidad Marítima
Madrid



Mar, finalista de los premios Cepesca



La Revista “Mar”, editada por el Instituto Social de la Marina (ISM), ha resultado finalista, junto a “Ruta pesquera & Naval”, en la segunda edición de los Premios de periodismo de la Confederación Española de Pesca (Cepesca), en su categoría de “Mejor Labor de Difusión sobre Sostenibilidad y Medio Ambiente en la Pesca”. La publicación, que en la edición pasada se alzó con un primer premio, celebra este año su 55 aniversario.

Canal Sur Radio y Televisión fue el medio galardonado en esta sección por la divulgación de la activi-

dad del sector, realizada por sus servicios informativos y, en concreto, por los programas *Tierra y Mar* y *Puerto a Puerto*. En la sección de “Contribución al mejor conocimiento de la actividad y dimensión internacional del sector pesquero español”, el jurado distinguió la labor informativa de la agencia Europa Press.

Durante el acto de entrega de los premios, en el que junto al ministro de Alimentación, Pesca y Agricultura, Luis Planas, participaron la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz y el director del Instituto Español de Oceanografía (IEO), Eduardo Balguerías, se

distinguió también a Lara Graña del “Faro de Vigo”, en la categoría “Mejor Artículo sobre el Sector Pesquero Español”, y al periodista del proyecto Planeta Futuro de “El País”, Carlos Laorden, en la de “Mejor Artículo sobre Sostenibilidad y Medio Ambiente en la Pesca”.

Según el secretario general de Cepesca, Javier Garat, *“con estos premios reconocemos la labor fundamental de los medios de comunicación para difundir la labor de los profesionales del mar con objetividad y rigor informativo”*.

Nuevo acuerdo de pesca UE-Marruecos

El nuevo acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Marruecos ya está firmado, aunque realmente estaba cerrado desde el pasado verano. El siguiente trámite para su entrada en vigor será la votación en el pleno del Parlamento, prevista en principio para mediados del próximo mes de febrero.

El acuerdo al que se ha llegado implica el pago a Marruecos de unos 50 millones de euros de media al año por entrar en sus aguas, de los que 12 millones serán abonados por los armadores. Como contrapartida, podrán

faenar en sus aguas 128 barcos de los que 92 son españoles (22 cerqueros pelágicos en el norte; 25 palangreros de fondo también en el norte; 10 embarcaciones de pesca en el sur; 12 buques de pesca demersal y 23 cañeros).

Este acuerdo incluye nuevamente áreas del Sáhara occidental, a pesar de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo de Justicia de la UE que, como se ha informado desde estas mismas páginas, dictaminó que no se podían incluir estas aguas al pertenecer a un territorio pendiente de descolonización.

Bases de cotización en el REM

El 24 de enero se publicaban en el BOE las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero para 2019. Las subidas oscilan en el Grupo Segundo A, desde el 3% hasta el 8,02%; en el Grupo Segundo B, desde el 3% hasta el 6,63%, y en el Grupo Tercero, desde el 3,5% hasta el 6,40%. Se ampliará esta información en el próximo número de la Revista “Mar”.

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 - ícono Revista MAR o ISMARINA Publicaciones.



Acceso al catálogo de publicaciones:

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

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

