

# Mar



Nº 566  
FEBRERO 2017

## La amenaza del **CAMBIO CLIMÁTICO**

Pez espada y los  
**criterios de reparto**

Plan de  
**Formación del ISM**

# Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

# BAMIO

*La gran escuela del Mar*



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE EMPLEO  
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*



## Recompensar a la pesca responsable



OCEANA

**T**ratando de ser justos, hay que reconocer lo mucho que está cambiando la pesca o, mejor dicho, la forma de pescar, en nuestro país. Justos, porque antaño se pescaba (no sólo aquí) como si no hubiera límites en esa despensa alimenticia que son los mares y océanos. Daba casi igual lo que se hiciera, de la cantidad que se pescara y cómo, del deterioro de los ecosistemas... y tampoco había mala conciencia por ello. Desde luego, no era una actitud generalizable, aunque sí bastante mayoritaria.

Pero, hace tiempo que las cosas empezaron a cambiar. Apremiar mejor la realidad, la necesidad de defender el medio del que viven, llevó al sector poco a poco, y cada vez en mayor número, a prestarle más atención. Una actitud que tampoco es generalizable, pero sí bastante mayoritaria. Una transformación que, como todas las transformaciones, se hace no con pocos sobresaltos y dificultades. Especialmente cuando, desde otros países vecinos, esta actitud no se ve refrendada. Es complicado, sin duda. Pero los hechos están ahí, y demuestran fehacientemente que el cuidado de los mares es rentable.

Estamos en vísperas de que se establezca la cuota que le corresponderá a España de pez espada, tras la aprobación del TAC para esta especie en el Mediterráneo por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT). Un TAC necesario e imprescindible, como apoyaron científicos y organizaciones medioambientales. Pero también es imprescindible y necesario el que sea justo. Y por justo se entiende que respete el esfuerzo y sacrificio que ha realizado la flota de palangre de superficie española durante los últimos años. Es necesaria una cuota que premie ese esfuerzo, y que no se deje adulterar por porcentajes de

capturas obtenidos durante muchos años por flotas que emplearon redes ilegales. España ha capturado pez espada con un arte absolutamente sostenible y respetuoso con el medio marino y sus especies. Por ello, como se señala en el trabajo que se publica en el presente número de MAR, los criterios de reparto deberían de considerar los registros de los últimos cinco años, para establecer estas cuotas, ya que desde 2012 es cuando mayoritariamente se realiza la pesca con palangre.

Además, España legisló medidas más proteccionistas que las de la propia ICCAT y la normativa europea, y que según ésta ORP han podido desempeñar un importante papel en la conservación de la especie.

Confiemos en que la responsabilidad demostrada por la administración y el sector sean reconocidas con una cuota justa que la compense, y que está prevista por la propia ICCAT.

Este reconocimiento sería no sólo justo, sino que potenciaría actitudes responsables a la hora de pescar, como la de esta flota palangrera del Mediterráneo, o de otras, como la atunera, que están dando ejemplo de pesca sostenible. ■

## Los marinos prudentes leen las olas entre paréntesis

**Autor: Carlos Fernández Salinas**

Esta es la historia del viaje físico, pero también sentimental, que emprende el joven Darío a bordo de un barco mercante que recorre buena parte de los océanos huyendo de sí mismo y de una infancia marcada por el abandono de su madre, que se dio a la fuga con su cuñado cuando Darío era un bebé. Ahora que ha crecido y madurado, vive en permanente búsqueda de esos dos fugitivos para preguntarles, sencillamente, por qué.

Y es esta también la historia de

San Andrés, un pueblo asturiano habitado por personajes como Francisca, la tía de Darío y una pescadera de armas tomar, o Elva, la argentina echadora de cartas, o, incluso, el propio padre de Darío, el farero del lugar, un hombre aferrado a su promesa de no salir jamás del faro hasta que su amor regresara.

Con un tono envolvente y onírico “Los marinos prudentes leen las olas entre paréntesis” se nos presenta como un texto lúcido y evocador, y su autor, Carlos Fernández Salinas, como un narrador capaz de conducirnos, con su prosa serena, mágica e irónica, a lugares imaginarios que llevan a un destino inusitado: la pervivencia del recuerdo como única realidad certera a la que aferrarse.

El libro, publicado por RBA Editores, ha sido el último Premio Eurostat Hoteles de narrativa de viaje 2016, se puede comprar en cualquier librería, por ejemplo, “La Casa del Libro”, y cuesta 11,95 euros.

Carlos Fernández Salinas es marino y trabaja en el campo de la seguridad marítima como responsable de la formación de los controladores de tráfico marítimo de España. Asimismo es experto del IALA, organismo internacional con sede en París que reúne a los distintos responsables nacionales de las ayudas a la navegación. Ha publicado artículos en la práctica totalidad de publicaciones del sector, incluido el Seaways y el Journal of Navigation de Cambridge University Press. Es autor del libro “Los abordajes en la mar” y coautor de “Los servicios de tráfico marítimo”, así como del libro de cuentos “Lo que la mar esconde”. En narrativa ha resultado vencedor de treinta y dos premios literarios. ■





**Director del ISM:**  
Luis Casqueiro Barreiro.

**Director:**  
Raúl Gutiérrez

**Redacción:**  
Ana Díaz, Patricia Romero, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

**Fotos:**  
Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortigueira

**A Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2.  
Tel. 881 90 98 00.

**Alicante:** Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2.  
Tel. 965 12 65 23.

**Almería:** Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1.  
Tel. 950 62 02 11.

**Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15.  
Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

**Barcelona:** Casa del Mar. C/Albareda, 1. Tel. 93 443 96 00.

**Bizkaia:** Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32.  
Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 473 90 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Redacción y Administración:** Churruga, 2. 28004 Madrid.

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 591 99 17

Jesús M. Salamanca: 91 591 99 21

Ana Munguía: 94 231 95 08

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

**Diseño:** Editorial MIC www.editorialmic.com

**Imprime:** Editorial MIC

**Depósito Legal:** M.16516/1963

**NIPO Papel:** 273-15-001-7

**NIPO Web:** 273-15-002-2

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

Descárgate la revista  
en tu smartphone



# 6

## RECUPERACIÓN DEL PEZ ESPADA

Los criterios para el reparto de cuotas deberían de premiar el esfuerzo de la flota palangrera por la pesca responsable.



# 22

## CAMBIO CLIMÁTICO

Los efectos del cambio climático son más que patentes: subida de las temperaturas, temporales e incidencia sobre la pesca.



# 48

**EL ISM YA TIENE PLAN**  
Más cursos y más alumnos en el Plan de formación previsto para 2017.

- 6 Pez espada y criterios de reparto de cuota
- 12 Tribuna
- 14 Conflicto en la estiba
- 16 Hundimiento del "Gure Uxua"
- 20 Simulacro de accidente en Huelva
- 22 2016, el año más caluroso
- 30 Prescripciones para navegar por los Polos
- 34 Enmiendas al Convenio sobre trabajo marítimo
- 38 La Autopista del Mar de Gijón hace aguas
- 40 La Dirección Provincial del ISM en Madrid
- 48 Cursos de Formación del ISM 2017
- 54 Tablas de cotizaciones del RETM
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas

**DESCARGA "MAR" EN INTERNET:**

[www.seg-social.es](http://www.seg-social.es)

**CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:**

[www.seg-social.es](http://www.seg-social.es) - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

# Mar



Plan de recuperación del pez espada

**Cuotas, criterios de reparto y...**

# CONSECUENCIAS



J.M. Martín.

***La última reunión de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) aprobó el Plan de Recuperación del pez espada en el Mediterráneo. Como se dijo en estas mismas páginas, se cumplió el guion previsto, por esperado, ya que la situación de esta especie es más que preocupante. Pero, como siempre, la parte más importante, si cabe, viene ahora, cuando se establezca el reparto de cuotas. Para analizar los problemas existentes en el Mediterráneo con la captura de esta especie, el reparto de cuotas y las consecuencias del mismo contamos con la colaboración del biólogo marino y experto en temas pesqueros José Manuel Martín de la Sierra.***

**E**l pasado mes de noviembre se aprobó el Plan de Recuperación para el pez espada del Mediterráneo en el marco de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), con el acuerdo de un TAC (Total Admisible de Capturas) de 10.500 toneladas, quedando pendiente por determinar la asignación de las cuotas por países (ver Revista MAR, diciembre 2016). De los criterios que se apliquen dependerá dicha asignación.

En primer lugar, es obligatorio recordar que se trata de una especie altamente migratoria, por lo que es gestionada a través de la ICCAT. Y es que esta condición migratoria, precisamente, requiere de una gestión conjunta entre los países que la explotan y de una armonización de las medidas técnicas. Esto no siempre es posible y, por tanto, el abuso y la mala gestión durante estos últimos años por parte de algunos países es lo que ha podido provocar el declive y la sobrepesca de esta especie ahora obligada a someterse a un Plan de Recuperación plurianual.

De la evaluación de la ICCAT del stock de pez espada del Mediterráneo de 2016, se desprende que los mayores productores en años recientes (2003-2015) son UE-Italia (45%), Marruecos (14%), UE-España (13%), UE-Grecia (10%) y Túnez (7%). Atendiendo únicamente a este criterio, España ostentaría el tercer puesto en capturas de pez espada en el Mediterráneo, lo que supondría aproximadamente 1.365 toneladas anuales. Esta cifra contrastaría fuertemente con las 2.283 toneladas de desembarques registradas en 2015 por parte de la flota española.

Por otro lado, el informe de dicha evaluación recoge que durante el periodo 2003-2011, los principales artes pesqueros utilizados fueron palangre de superficie y red de enmalle, y sólo fue a partir de 2012 en que el principal arte pesquero empleado por esta pesquería es el palangre. A este respecto, debemos recordar



*Dstrucción de redes de deriva decomisadas. J. M. Martín.*

***A efectos de asignación de cuotas, tendrían que considerarse los registros históricos sólo a partir de los últimos 5 años de actividad. Habrá que garantizar que los criterios seguidos no legitimen capturas ilegales***

que en 2003 se estableció la prohibición del uso de redes de enmalle a la deriva dentro del Mediterráneo, según Recomendación ICCAT 03-04. Sin embargo, el total cumplimiento de esta reglamentación se produjo varios años más tarde por parte de algunos países como Italia o Marruecos, siendo estos los que más problemas han causado por el uso de las redes de deriva ilegales. Recordemos que estas redes ilegales causan un grave impacto negativo sobre el medio marino al causar la muerte accidental a miles de ejemplares de especies protegidas como delfines, ballenas, tortugas marinas y tiburones. Por el contrario, España únicamente ha capturado el pez espada mediante anzuelo (palangre de superficie artesanal), siendo este un arte mucho más sostenible y respetuoso con el medio marino y sus especies.

Es precisamente por el motivo expuesto anteriormente por el que, a efectos de asignación de cuotas, no se deberían dar por válidas las capturas realizadas entre 2003-2011, ya que éstas podrían proceder de flotas y artes ilegales. A fin de evitar la validación de capturas procedentes





*Pez espada en una báscula para su pesaje. J. M. Martín.*

de estas flotas, tendrían que considerarse los registros históricos sólo a partir de los últimos cinco años de actividad, en cuyo caso España quedaría mejor parada y ascendería al segundo puesto en volumen de capturas, después de Italia.

### **CRITERIOS DE REPARTO**

Será mediante la Resolución de ICCAT 15-13 por la que se establecerán los criterios de reparto de las cuotas a asignar por países del TAC (Total Admisible de Capturas) de 10.500 toneladas para el pez espada del Mediterráneo. Entre estos criterios podemos destacar:

- La capacidad para aplicar medidas de conservación y ordenación de ICCAT y de obtener y proporcionar datos precisos sobre capturas, así como llevar a cabo investigaciones científicas sobre este recurso.
- Capturas históricas de los países candidatos a cuota.
- Modalidades de pesca y prácticas pesqueras de los países candidatos.
- El nivel existente de esfuerzo pesquero en la pesquería, teniendo en cuenta

las contribuciones a la conservación realizadas por los países candidatos, encaminadas a conservar, ordenar, restaurar o recuperar los stocks de pez espada.

- El historial de cumplimiento y cooperación de los países candidatos con las medidas de conservación y ordenación de la ICCAT.

En cualquier caso, según esta Resolución, la aplicación de los criterios de asignación deberá de tener en cuenta el esfuerzo realizado por los países para contribuir a la explotación sostenible de esta especie. Asimismo, los criterios de asignación de cuotas deberán aplicarse para no legitimar las capturas ilegales, no reglamentadas y no documentadas.

### **EL EJEMPLO DE ESPAÑA**

Ya por el año 1984, mediante la Orden de 18 de enero se creó el censo de Palangre de Superficie del Caladero Nacional, si bien no fue hasta 1999 cuando se estableció específicamente el Censo de Palangre de Superficie del Mediterráneo, según Orden de 8 de marzo de 1999. Me-



dante la creación de este censo específico, España ha limitado enormemente el número de embarcaciones autorizadas a capturar pez espada.

Entre 2006 y 2014, España fue adoptando medidas complementarias que ampliaban los requisitos mínimos previstos en la normativa europea y en las recomendaciones de la ICCAT. Estas medidas se adoptaron en aplicación a la normativa nacional aprobada según Orden APA/2521/2006, por la que se regulaba la pesca con el arte de palangre de superficie. Entre las medidas previstas podemos destacar la obligación de:

- 1- Comunicar las salidas y entradas a puerto: dicha comunicación se debía realizar con veinticuatro horas de antelación.
- 2- Obligación de cumplimentar informes de capturas (incluso sin disponer de TAC en el Mediterráneo).
- 3- Establecimiento de la talla mínima para el pez espada capturado en las aguas del Mediterráneo en 90 cm.
- 4- La limitación a 2.000 anzuelos como máximo por buque.

Esta última medida suponía una importantísima limitación del esfuerzo pesquero (durante el periodo 2006-2014) que contrastaba significativamente con los 3.500 a 7.000 anzuelos en mareas de más de dos días que permite el Reglamento Europeo (CE) N° 1967/2006, o los 2.800 a 5.600 anzuelos que recogían las anteriores recomendaciones de la ICCAT (ver cuadro comparativo sobre normativas). De esta forma, los buques españoles estaban autorizados a mantener a bordo sólo 2.000 anzuelos como máximo, también en el caso de mareas de más de dos días. Incluso las medidas técnicas adoptadas por España durante esos años eran más restrictivas que las ahora aprobadas por el novedoso Plan de Recuperación que contempla de 2.500 a 5.000 anzuelos en mareas superiores a dos días.

Posteriormente, a estas restricciones se fueron sumando otras, como la implementación de medidas de ordenación por parte de la legislación española y una veda estacional en los meses de alto rendimiento (octubre-noviembre), medidas



*Anzuelos palangre de superficie. Esteban Medina.*

### ***España ha ido más allá de las normas europeas y recomendaciones de la ICCAT, siendo más estricta en la adopción y aplicación de medidas técnicas y de control”***

que según la propia ICCAT han podido desempeñar un importante papel en la conservación de la especie.

En esta misma línea, la Orden ARM/1647/2009, vigente hasta la actualidad, establece una vuelta de tuerca más a la limitación de capturas del pez espada por parte de buques españoles, reduciendo el esfuerzo ejercido sobre las mismas mediante la limitación del número de unidades, consecuencia de prohibir la captura de esta especie a todas las embarcaciones que no se encuentren incluidas en el censo unificado de palangre de superficie.

#### **REPARTO JUSTO DE CUOTAS**

Asimismo, el establecimiento de estas medidas desde 2006, como la obligación de preavisar las entradas y salidas de puerto de la flota palangrera española de pez espada, ha permitido desde hace años realizar un seguimiento y un control exhaustivo de la actividad pesquera de nuestra flota, minimizando la posibilidad de desembarques ilegales. Sin embargo, no podemos decir lo mismo de las flotas de otros países, si nos atenemos a la reglamentación europea y recomendaciones de la ICCAT, las cuales no establecían esta obligación.

Por lo tanto, se puede afirmar que España, durante estos últimos años, ha ido más allá de las normas europeas y reco-



dad, colaborando a la gestión y pesca sostenible de esta especie en el Mediterráneo.

En ningún caso se le puede achacar al sector pesquero español el declive y sobrepesca de esta especie. Más bien al contrario, de haber asumido otros países del entorno las medidas técnicas adoptadas por España seguramente no hubiera sido necesario ningún Plan de recuperación y el pez espada estaría siendo pescado a día de hoy en niveles sostenibles.

Según el último censo actualizado de palangre de superficie mediante la Resolución de 12 de febrero de 2016, de la Secretaría General de Pesca, España tiene 144 buques con derechos de pesca en aguas del Mediterráneo. Las consecuencias de un reparto injusto de las cuotas podrían conllevar la pérdida de muchos empleos y el desguace de una parte importante de la flota de palangre de superficie española. No sería justo que después del enorme esfuerzo que ha realizado España y sus pescadores en estos últimos años no se viera recompensado con la asignación de una cuota justa que garantice la viabilidad del sector palangrero español. ■

**J.M. MARTÍN DE LA SIERRA**

mendaciones de la ICCAT, siendo más estricta en la adopción y aplicación de medidas técnicas y de control dirigidas a su flota de palangre de superficie, motivo por el cual este esfuerzo debería ser reconocido y recompensado a la hora de que sean asignadas las cuotas por países. En este sentido, la propia ICCAT anuncia que, aquellos países que adopten medidas más restrictivas que las previstas en sus recomendaciones, recibirán el debido reconocimiento.

Podemos concluir, que España y sus pescadores dedicados a esta actividad han actuado con una enorme responsabi-

### Normativa española y europea-ICCAT para el palangre de superficie del pez espada (periodo 2006-2014)

<b><u>AGUAS DEL MEDITERRÁNEO</u></b>	<b><u>Número máximo de anzuelos / buque</u></b>	<b><u>Medida de los Anzuelos en cm.</u></b>	<b><u>Obligación de realizar preaviso salida/ entrada puerto</u></b>
Buques españoles según Orden APA/2521/2006	2.000	7 cm. largo 3,6 cm. ancho	SÍ (24 h de antelación)
Otros buques de la Unión Europea según Regl. (CE) 1967/2006 - ICCAT	3.500 - 2.800 (< 2 días) 7.000 - 5.600 (> 2 días)	7 cm. largo - ancho	NO

Fuente: Elaboración propia



# 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*

# 2017, año de la gestión pesquera

***Si hay algo que debería centrar la atención de las administraciones, el sector y los científicos en el año 2017, debería ser la mejora de la gestión pesquera, sobre todo en el caladero nacional. Los últimos cuatro o cinco años han venido marcados por el esfuerzo del gobierno para establecer un sistema de inspección y control ejemplar, intentando cambiar la mala imagen que tenía España en el exterior y que dio lugar a denuncias y sanciones de la Comisión Europea por exceder las cuotas pesqueras.***

**T**ras estos años, hoy podemos decir que España tiene uno de los sistemas de inspección y control más robustos y exigentes del mundo. Así lo reconocen la propia Comisión Europea, la mayoría de los Estados miembros y muchas ONG. A partir de ahora, pensamos que, sin abandonar el control, es necesario darle prioridad a la gestión pesquera. Por un lado, tenemos el Mediterráneo, que requiere una especial atención para conseguir revertir la mala situación de las poblaciones de peces, tal y como recomiendan los científicos. En este sentido, esperamos que el gobierno y la Comisión Europea no presten atención exclusivamente al sector pesquero, sino que tengan en cuenta también el impacto que provocan otras actividades humanas, como las relacionadas con el petróleo, el gas, el transporte marítimo o la contaminación provocada por la mala gestión costera y que adopten medidas para reducir dicho impacto. Siguiendo en el Mediterráneo, es importante conseguir poner en marcha un plan de viabilidad para la flota

de palangre de superficie que incluya medidas estructurales y de gestión.

Así mismo, con relación al Cantábrico Noroeste, es necesario que, garantizando la seguridad jurídica de las empresas y respetando los repartos de cuotas establecidos, se encuentren mecanismos para aprovechar al 100% las cuotas pesqueras que España tiene asignadas. Por lo que se refiere al Golfo de Cádiz, a nuestros armadores les gustaría que se repartieran las cuotas de las diferentes especies entre las empresas pesqueras y que se permitieran sus transferencias de forma temporal, total o parcialmente.

Otro tema que, sin duda, requerirá prioridad este año es la aplicación de la obligación de desembarque y las obligaciones generadas por la política pesquera común. La búsqueda de una solución a los problemas que van a generar las conocidas como “choke species” o especies de estrangulamiento (es decir, aquellas especies de las que no se tienen cuota o muy escasa cuota y que entran en nuestros artes de pesca) debe centrar los esfuerzos de todas





las partes interesadas. Es crucial encontrar una solución ya que, si no es así, nuestros buques acabarán amarrados en puerto antes de lo habitual.

Por otro lado, 2017 debe de ser el año de la dimensión social de la pesca. Presumiblemente, este año España ratificará el Convenio 188 de la Organización Internacional del

Trabajo (OIT). Y estoy seguro que saldrán a la luz varias iniciativas por parte de los armadores españoles que permitirán mejorar las condiciones a bordo de nuestros buques pesqueros. En este sentido, debemos ser ejemplo en el mundo e intentar que los empresarios de otros países nos imiten. Directamente vinculado se encuentra el problema que tiene el sector para la contratación de titulados, sobre todo en puestos de mando, que trabajen a bordo de nuestros buques. El Mapama ya ha accedido a crear un grupo de trabajo para analizar la situación y buscar soluciones a los problemas que se puedan identificar.

Otra prioridad para este año es conseguir dotar de contenido al Registro Especial de buques de larga distancia. Los franceses ya se han adelantado y nos han mostrado el camino, permitiendo que sus buques atuneros congeladores puedan recibir una serie de beneficios fiscales y de seguridad social con el fin de que puedan ser más competitivos en el ámbito mundial.

Y, cómo no, el Brexit también ocupará muchas de nuestras horas de trabajo. Está claro que España y la UE tienen que darle a la pesca la importancia que se merece. En el Reino

Unido ya es una prioridad. Todo lo relacionado con la jurisdicción de sus aguas es algo muy sensible y por ello, va a requerir una especial atención. Ya estamos trabajando con el Mapama para prepararnos para la negociación. Tendrán que tenerse en cuenta los posibles impactos en el acceso de nuestros buques a las aguas del Reino Unido, el presumible desplazamiento del esfuerzo pesquero a otras zonas diferentes a las del Reino Unido, las consecuencias en el mercado, en la flota que pesca en Malvinas y las relaciones con Gibraltar.

Por último, por lo que se refiere a la dimensión exterior, este año vence el acuerdo de pesca con Guinea Bissau y, por tanto, es necesario poner toda la carne en el asador para que el mismo sea renovado en tiempo y forma. Y habrá que empezar a trabajar cuanto antes en la renovación del acuerdo con Marruecos, que vence el año próximo. Así mismo, hemos pedido que se negocien acuerdos con Kenia, Tanzania, Guinea Ecuatorial, Guinea Conakri y Gambia y que refuerce el papel de la UE en las ORP.

En definitiva, un año 2017 cargado de temas importantes que tendremos que afrontar con trabajo, ilusión y optimismo.



**JAVIER GARAT**  
SECRETARIO GENERAL DE CEPESCA



## Liberalización de la estiba

# MARZO CALIENTE en los puertos



***El Gobierno aprobó el decreto que reforma la estiba en los puertos españoles ante las presiones de Bruselas por el incumplimiento de nuestro país de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de finales de 2014. El sindicato mayoritario de la estiba, “Coordinadora”, que representa al 80% de los casi 6.200 trabajadores portuarios, ha convocado nueve días de huelga en los puertos mientras mantiene negociaciones con la patronal. Todo augura un marzo caliente en las principales dársenas del sistema portuario.***

**E**l Consejo de Ministros aprobó el pasado 24 de febrero el Real Decreto-Ley que modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías. Esta forma de tramitación da un período de treinta días para convalidar o derogar el texto que, de ser aprobado, podría ser tramitado, a petición de algún grupo político, como ley permitiendo de esta manera

a sindicatos y patronal modificar el texto a través de enmiendas.

El texto, el mismo que el pasado 9 de febrero pasó el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, a sindicatos y patronal, cuenta con la aprobación de la Comisión Europea al cumplir con la sentencia de diciembre de 2014 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que declaraba que la obligación, recogida en el artículo 142 de la Ley de Puertos de 2011, de que las empresas estibadoras que operen en los puertos de titularidad estatal se inscriban en una sociedad central, se integren como partícipes en el capital de la misma y contraten prioritariamente personal puesto a disposición por dicha sociedad, va en contra del artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Con el decreto se liberaliza el establecimiento de las empresas y la contratación de trabajadores. Las empresas que quieran operar en el puerto no tendrían que participar de una Sagep ni contratar obligatoriamente a sus estibadores. Podrán emplear trabajadores formados profesionalmente para la labor (con titulación académica o certificados de profesionalidad con al menos 100 jornadas de experiencia), a través de centros portuarios de empleo que funcionarán como empresas de trabajo temporal.

El sector contará con un periodo transitorio de tres años para adaptarse. Durante el primer año, las empresas de los puertos están obligadas a que el 75% de los trabajadores que contraten provengan de la Sagep. El segundo año, se reduce al 50%. Y el tercer año, al 25%.

### **LA ESTIBA MOVILIZA**

De aprobarse la reforma en el Parlamento, Bruselas quitaría las sanciones impuestas hasta el momento que ascienden a 21,5 millones. Una cifra que aumenta diariamente en 27.522 euros.



Los líderes sindicales, que llevaban semanas negociando una propuesta consensuada con la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (Anesco) para presentársela al Gobierno, se vieron sorprendidos, con lo que entienden como una imposición de Fomento. Una imposición que desestima el preacuerdo suscrito por Coordinadora, UGT y CC.OO. con Anesco que contiene el desarrollo de la reforma. Este preacuerdo cuenta con el apoyo de los grandes operadores nacionales e internacionales. Por ello, a la sorpresa ha seguido la reacción de los representantes sindicales de los 6.156 trabajadores del sector, agrupados mayoritariamente en el sindicato sectorial Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, conocido como 'La Coordinadora'. Una reacción en forma de convocatoria de huelga en la estiba para los días 6, 8, 10, 13, 15, 17, 20, 22, y 24 de marzo.

Los representantes de los trabajadores de la estiba, que cuentan con la sentencia del Tribunal de Luxemburgo y se reunieron con la comisaria europea de Transportes, califican el real decreto ley aprobado en el Consejo de Ministros *como una norma autoritaria y abusiva que no sólo va mucho más allá de lo que pide Europa en la sen-*

### **El reto: flexibilizar el trabajo portuario manteniendo la paz social**

*tencia del TJUE sino que, además, no responde a la defensa de los intereses de los ciudadanos españoles sino al de las grandes empresas, muchas de ellas multinacionales.*

Por ello, para los representantes del sindicato mayoritario, *se trata de una maniobra de expediente de extinción de empleo en tres años, subvencionada con fondos públicos, a través de las autoridades portuarias, encubierta tras una sentencia que no es eso lo que exige.* Además, argumentan, que, en esta materia, se aprobó recientemente un Reglamento que excluye la estiba de la legislación europea para permitir que cada Estado miembro legisle libremente sobre ella. El Decreto-Ley del Gobierno renuncia al ejercicio de las competencias propias.

Habrà que esperar para ver si el Gobierno cuenta con el apoyo suficiente de otros grupos políticos para sumar los votos necesarios para sacar adelante el decreto en el Congreso y qué efecto tienen los días de huelga convocados en el tráfico portuario, que en nuestro país supone el 80% de las importaciones y el 55% de las exportaciones. ■

**J.M.S.**



**Rescatados los doce tripulantes del pesquero 'Gure Uxua'**

# Al borde de la **TRAGEDIA**

**Los efectivos de Salvamento Marítimo de Gijón y del Servicio de Guarda Costas de Galicia rescataron el pasado tres de febrero en unas condiciones meteorológicas pésimas a los doce tripulantes del pesquero 'Gure Uxua' que, tras su hundimiento, se encontraban en una balsa salvavidas. La coordinación y las labores de rescate, elogiadas por el recién nombrado secretario general de Pesca, Alberto López, y por el armador del barco, han evitado una nueva tragedia en el Cantábrico.**



de las costas de Navia, Asturias.

La tripulación, avisada de la vía, apenas tuvo tiempo de ponerse los chalecos y lanzarse al agua para alcanzar una de las balsas salvavidas. Una acción complicada por las olas de gran envergadura y los vientos cercanos a los 100 kilómetros por hora, según datos recogidos por la boya oceanográfica del Observatorio Marino de Asturias.

El aviso llegó a Salvamento a las 15.20 horas. Veinte minutos después saltó la radiobaliza del pesquero. La señal de emergencia recibida en el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento,

**E**l barco, un palangrero de 24 metros de eslora con cambio de modalidad para volanta, volvía a la lonja de Burela para descargar la merluza y pescadilla capturadas en las aguas francesas del Golfo de Vizcaya cuando una vía de agua lo escoró hundiéndose rápidamente a unas 50 millas al norte



en Madrid, confirmaba los avisos recibidos por los guardacostas de Galicia con base en Viveiro y el de El Musel. Este centro llevó a cabo la coordinación de los tres helicópteros – el ‘Helimer 211’ depegó desde El Musel, el ‘Helimer 209’ salió desde A Coruña, y el ‘Pesca II’ despegó desde su base en Celeiro—, y de las tres embarcaciones que se dirigieron al punto del naufragio—el remolcador de altura ‘Alonso de Chavez’, zarpó de Gijón; la ‘Salvamar Capella’, de Luarca; y la ‘Guardamar Concepción Arenal’, de Viveiro, Lugo.

Cuando a las 16:50 horas el ‘Helimer 211’ llegó a las coordenadas donde se encontraban los marineros, el ‘Pesca II’ ya había llegado y se disponía al rescate de los primeros naufragos. En el lugar estaban las dos balsas salvavidas auto-inflables—SOLAS—. Una de ellas, abierta, vacía y sin capota; la otra, con todos los tripulantes del pesquero. La aeronave con base en Celeiro, de menor tamaño, rescató a cinco tripulantes. Los siete restantes fueron trasladados a Gijón con claros síntomas de hipotermia. A las 17:40 horas, poco más de dos horas después del inicio de la operación de rescate los marineros eran trasladados a dos centros hospitalarios para recuperarse. Según declaró el piloto de la aeronave con base en El Musel, Alejandro Bustos, a los medios locales, *las condiciones eran terroríficas. Por lo que, no se puede explicar que se sienta estando en una balsa salvavidas en medio de una mar arbolada, esperando que llegue tu turno para el rescate. Eso sólo lo saben los naufragos.*

La rapidez del rescate hizo innecesaria la intervención de las embarcaciones de Salvamento que se desplazaban hacia la zona, por lo que se dio aviso de que volvieran a puerto pasadas las cinco de la tarde.

## **EL BARCO**

El ‘Gure Uxua’ entró en servicio en mayo de 1998, tras ser construido en los Astilleros Balenciaga de Zumaia para un armador de Motrico.

En este puerto tuvo base hasta que en 2006 fue comprado por el armador de la localidad coruñesa de Cariño, José Pernas, donde ha tenido base hasta su hundimiento. Este palangrero de 24 metros de eslora, casco de acero y casi 100 TRB, cambiado a la modalidad de volanta, volvía a puerto para descargar las 900 cajas de pescado capturadas durante la semana en el Golfo de Vizcaya.

Parte de la tripulación trasladada a Burela se alojó en la casa del mar de la localidad a la espera de prestar declaración en la capitanía de Asturias. Por las declaraciones, todo apunta a que un golpe de mar movió el aparejo llenando el barco de agua y escorándolo. El barco se hundió a 50 millas de su destino. Los marineros son conscientes de la suerte que tuvieron y han agradecido la profesionalidad de los equipos de Salvamento Marítimo, así como al personal hospitalario que trataron los casos de hipotermia.

Tras el susto, un breve tiempo de descanso para volver a faenar. Como señaló el patrón, Miguel Múgica, *ha sido duro, pero hay que volver a la mar. Vivimos de ello, no podemos hacer más que descansar unos días y volver a trabajar.* El barco se hundió y con él las capturas de la marea. La tripulación, aunque feliz de poder contarle, está de vuelta en casa sin un euro. Para que se diga que el pescado está caro. ■

**J.M.S.**



# 15 actuaciones DIARIAS

**Cerca de 5.700 actuaciones marítimas en todo el año, es decir, una media de 15 diarias, y 17.921 personas atendidas, unas 49 al día, es el balance de asistencias, rescates o búsquedas realizadas por Salvamento Marítimo el año pasado, lo que supone un aumento del 4%, respecto a 2015. La mayor parte de esta actividad estuvo relacionada con el salvamento de vidas en la mar -4.478-, aunque también se realizaron 743 intervenciones para garantizar la seguridad marítima, y 472 relacionadas con la protección del medio ambiente.**



En la imagen, la nueva Salvamar "Arcturus", incorporada recientemente al puerto de Tarifa.

Como es habitual, el 60% de los casos de emergencias notificados por buques el año pasado correspondieron a barcos de recreo, mientras que el 14% eran pesqueros y el 10% mercantes. El 16% restante fueron asistencias a otros tipos de embarcaciones, como son las pateras: en total se rescataron 464, y se asistió a más de 6.700 personas que intentaban llegar a la costa.

Una tarea a la que hace unos días se incorporó una nueva Salvamar. Se trata de la "Arcturus" que, con base en el puerto de Tarifa, sustituye a la Salvamar "Alkaid", que ha trabajado en los últimos años en la zona del Estrecho, especialmente en casos relacionados con la inmigración, y que ahora tendrá como base Mazagón (Huelva).

La Salvamar "Arcturus", está construida en los astilleros de Auxiliar Naval del Principado y ha supuesto una inversión de 2

millones de euros. La incorporación de esta nueva embarcación a la flota de Salvamento, así como la de otras tres salvamares que ya se están construyendo, está enmarcada en el proceso de actualización de medios contemplado en el Plan Nacional de Salvamento 2010-2018. El objetivo es que estas unidades reemplacen a cuatro de las de mayor antigüedad que operan actualmente.

La nueva Salvamar tiene 21 metros de eslora y 5,5 de manga, cuenta con una velocidad punta de 38 nudos y 400 millas náuticas de autonomía, con dos motores de 1.044 kW (1.400 Cv), un desplazamiento a media carga de 32,5 toneladas y una potencia de tiro a punto fijo de 5 toneladas.

Con esta, Salvamento Marítimo cuenta ya en su flota con un total de 55 embarcaciones de este tipo distribuidas por toda la costa española. ■

A. MUNGUÍA



Suministros Navales e Industriales  
**PUERTO Y BAHÍA**  
 General Ship Supplier

**One stop ship supply  
 all over Spain & Gibraltar**

Provisions  
 Deck & Engine Stores  
 Bonded/Duty Free  
 Repairs  
 Transportation  
 Product Care

**90%**  
**in stock**  
 easy | fast | efficient



**OFICINAS EN ESPAÑA Y GIBRALTAR**

CÁDIZ Tel: +34 956 202 007 - [spain@puertoybahia.com](mailto:spain@puertoybahia.com)  
 LAS PALMAS Tel: +34 920 464 629 - [laspalmas@puertoybahia.com](mailto:laspalmas@puertoybahia.com)  
 BILBAO Tel: +34 944 544 440 - [bilbao@puertoybahia.com](mailto:bilbao@puertoybahia.com)  
 FERROL Tel: +34 981 397 733 - [ferrol@puertoybahia.com](mailto:ferrol@puertoybahia.com)  
 ALGECIRAS Tel: +34 956 202 007 - [algeciras@puertoybahia.com](mailto:algeciras@puertoybahia.com)  
 GIBRALTAR Tel: +34 956 202 007 - [gibraltar@puertoybahia.com](mailto:gibraltar@puertoybahia.com)



VALENCIA Tel: +34 960 649 657 - [valencia@puertoybahia.com](mailto:valencia@puertoybahia.com)  
 PASAJES Tel: +34 943 107 540 - [pasajes@puertoybahia.com](mailto:pasajes@puertoybahia.com)  
 A CORUÑA Tel: +34 981 068 438 - [coruna@puertoybahia.com](mailto:coruna@puertoybahia.com)  
 VIGO Tel: +34 806 096 960 - [vigo@puertoybahia.com](mailto:vigo@puertoybahia.com)  
 BARCELONA Tel: +34 936 113 157 - [barcelona@puertoybahia.com](mailto:barcelona@puertoybahia.com)  
 HUELVA Tel: +34 902 196 670 - [huelva@puertoybahia.com](mailto:huelva@puertoybahia.com)

Pol. Ind. Tres Caminos, C/ La Dorada, s/n, 11510 Puerto Real - Cádiz  
 Tel.: +34 956 28 28 07 - Fax: +34 956 25 04 54 | [spain@puertoybahia.com](mailto:spain@puertoybahia.com)

[www.puertoybahia.com](http://www.puertoybahia.com)



También su Boletín Municipal · También su Boletín Municipal · También su Boletín Municipal · También su Boletín Municipal

**Realizamos su revista de fiestas, programas y carteles totalmente GRATIS**



trabajamos  
 en Castellano  
 Català  
 Valencià  
 Euskera y  
 Galego

Más de 500 Ayuntamientos  
 ya trabajan con nosotros  
**¡Llámenos!**

  
 Editorial MIC

Tel. 987 27 27 27

Para la flota de cerco

# Ensayando **SEGURIDAD**

**El pasado 17 de enero, el puerto pesquero de la localidad onubense de Punta Umbría acogió un espectacular e innovador simulacro de vía de agua, incendio, rescate y abandono a bordo de un buque de pesca. La iniciativa, pionera por su peculiar desarrollo, tanto a nivel local como nacional, fue ideada y coordinada desde la Capitanía Marítima de Huelva por el Inspector de Seguridad Marítima, José Casado.**



En la imagen, algunos de los participantes en los ejercicios de seguridad realizado en P. Umbría (Huelva).

Con una orientación teórico-práctica, el ejercicio de Punta Umbría se centró en aportar su granito de arena a poner freno al terrible desenlace que generalmente tienen los accidentes marítimos en la vida de las tripulaciones y en su entorno y, por tanto, a potenciar una mayor concienciación y sensibilización del sector pesquero que permita minimizar estos accidentes e incidentes marítimos y a mejorar la eficacia de respuesta en caso de emergencia.

La tipología de los siniestros marítimos es heterogénea y el origen de los mismos se suele deber a diversas causas relacionadas con el buque y su entorno, la gestión de emergencias, los factores personales, etc. *Es en este origen multicausal donde radica la importancia de realizar actividades de concienciación y sensibilización*, apunta el inspector organizador del ejercicio, José Casado, y su objetivo principal es proteger las vidas de las tripulaciones y mantener su seguridad cuando se encuentren en la mar ya que, en ese

**El ejercicio, realizado durante la parada biológica, contó con alrededor de 100 profesionales del mar procedentes de distintos puntos del litoral onubense**

*momento, solo dependen de ellos mismos.*

Y es que, estudios como el realizado por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) en el año 2014 sobre las "Causas de los accidentes marítimos muy graves en la pesca 2008-2013", ya apuntan a que los accidentes de trabajo mortales en este sector están muy por encima de la media del total de actividades (3,33). Concretamente, según apunta el informe, se produjeron 100 accidentes marítimos en buques pesqueros con consecuencias muy graves, en los que resultaron 22 fallecidos y 10 desaparecidos.

## **TRES PILARES**

Por tanto, y para incrementar su eficacia, el ejercicio de Punta Umbría, que se espera exportar a otros puertos pesqueros, se organizó de una forma teórico-práctica, en base a tres pilares principales. El primero de ellos, se centró en identificar y analizar con los participantes los principales sistemas, elementos y equipos de



seguridad que debe de llevar un buque de pesca. Así, se describió el sistema de achique de sentina de cámara de máquinas, los medios de detección y lucha contra incendios, los equipos de salvamento y abandono, los dispositivos radioeléctricos de salvamento, etc.

El segundo de los fundamentos del simulacro se basó en mostrar los principios básicos de estabilidad del buque y su influencia en las embarcaciones, de cara a la prevención de hundimientos. De esta forma, durante el ejercicio se trató la distribución de pesos, la sobrecarga en las embarcaciones, la rotura de estiba, el embarque y la acumulación de agua, etc.

Por último, y ya con un carácter eminentemente práctico, se impartió la formación y se ofreció el entrenamiento preciso para afrontar eficazmente las emergencias. Así, se realizaron prácticas de lucha contraincendios, rescate de personas, transmisión del socorro, y abandono del buque.

Gracias a que el ejercicio se realizó durante la parada biológica de la pesca del cerco e iba dirigido en concreto al personal de esta modalidad, contabilizó una numerosa asistencia de marineros y tripulantes de ésta y de otras modalidades; en total, alrededor de 100 profesionales del mar procedentes de distintos puntos del litoral onubense.

El hecho de realizarlo de un modo teórico-práctico, de una manera cercana a los tripulantes, y durante una parada biológica, abierto a la presencia de aquellos que estuvieran interesados, en el propio muelle pesquero donde realizan su trabajo habitualmente, contribuyó notablemente al éxito de tal iniciativa. Ha sido una experiencia muy positiva para el sector pesquero, productiva y de gran ayuda, que se espera poder repetir en la provincia, tal y como manifestaron algunos de los participantes.

Y es que, en cierta forma, la estrecha colaboración de la Cofradía de Pescadores de Punta Umbría, pieza fundamental en el fomento de la seguridad entre el sector pesquero, y el buque de pesca “Boquerón Blanco” así como su tripulación, resultaron muy importantes para el éxito de este ejercicio, en la que participaron también la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), la Unidad de Res-

cate Acuático (URA) de los bomberos del Ayuntamiento de Huelva, y las empresas Contraincendios Tartessos, S.L.L., ADS Sistemas, S.L., Cordon-Equipos de Salvamento Marítimo, IDAMAR Náutica, S.A., y Radio Hispano Comunicaciones, S.L., las cuáles suministraron diverso material.

Una experiencia por la que se interesaron “in situ”: la alcaldesa de Punta Umbría, Aurora Águedo; el delegado territorial de Pesca y Agricultura de la Junta de Andalucía en Huelva, Pedro Pascual; el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Punta Umbría, Manuel Fernández; el director provincial del Instituto Social de la Marina en Huelva, Carlos Garau; el director del Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina, José Carlos Macías; y el personal del Centro Nacional de Medios de Protección de Sevilla, perteneciente al Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo. ■

**A. MUNGUÍA**



# 2016, el **MÁS CALUROSO**

***Ya es oficial. La Organización Meteorológica Mundial confirma que 2016 es el año más cálido jamás registrado, arrebatando ese récord a 2015, que a su vez superó el de 2014. Esta organización dependiente de Naciones Unidas calcula que el pasado año acabó con un incremento de 1,2° C sobre el valor preindustrial. Dieciséis de los diecisiete registros más cálidos de los que se tiene constancia corresponden al presente siglo casi recién estrenado. El otro fue 1998. Los efectos extremos debido a este importante alza de las temperaturas son más que patentes. En la mayoría de las zonas oceánicas se superaron las temperaturas medias. Y ello se ha dejado notar en los mares, con la consiguiente repercusión y efecto en las faenas pesqueras, una de las actividades económicas que más está sufriendo con el cambio climático, y en las zonas costeras.***






**R**écord tras récord. Esa parece ser la dinámica en la que se ha instalado el ciclo de temperaturas de nuestro planeta. En el presente siglo se han ido batiendo las marcas máximas registradas un año tras otro, estando los dieciséis años que llevamos del siglo XXI entre los diecisiete más calurosos, junto a 1998. Y el mayor registro se obtuvo el pasado año, arrebatándole ese triste récord a 2015. Y todavía hay quienes niegan que esto responda a un fenómeno relacionado con el cambio climático.

El mes de julio de 2016 registró un promedio terrestre y oceánico de 1,57 grados centígrados por encima de la media del siglo XX. Así lo señala el informe publicado por la Agencia Nacional de Océanos y Atmósfera de los EE.UU. (NOAA, por sus siglas en inglés), elaborado con la participación de más de 450 científicos.

Además de la temperatura, en 2015 se batió otro récord: el de la emisión de gases de efecto invernadero. Lo que, dicho de otra manera, significa que muy poco se está haciendo para frenar la actual situación. El promedio de concentración de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) fue de 399,4 partes por millón (ppm), lo que supone un incremento de 2,2 ppm con respecto a lo registrado el año anterior. Este récord parece que también quedó pulverizado en 2016.

La acidificación de los océanos, por la absorción de los gases de efecto invernadero -el pH ha pasado de 8,2 a 8,1 desde mediados del siglo XIX-, sigue avanzando con resultados ya constatados como el blanqueo de corales (en algunas partes de la Gran Barrera de Arrecifes se notificó una mortalidad de hasta el 50% de los corales, lo cual también causa una reducción de buen número de peces que se cobijan en estas zonas) y sobre los efectos en la formación del esqueleto y los caparazones de especies como los moluscos. Un hecho, este último, poco estudiado, como remarcan desde el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), y cuyas consecuencias son aún poco conocidas.



**El continuo incremento de la temperatura del agua está alterando la estructura y función de los ecosistemas. Especies propias de las costas ibéricas se desplazan a latitudes en teoría más frías, como las próximas a Noruega**

La superficie del mar alcanzó la temperatura más alta de su historia en 2015, oscilando entre 0,33 grados centígrados y 0,39 grados por encima de la media. Aquí también se batió el récord de 2014. Y el año recién terminado volvió a marcar medias por encima de las anteriores. Y es que, según un estudio realizado por más de ochenta científicos de doce países, se cifra en un 93% la absorción del calor adicional resultante del calentamiento global, desde la década de los años 70, por las aguas del planeta.

Gracias a esta enorme capacidad de absorción, se han limitado las temperaturas que se sienten en la tierra, pero los efectos se están dejando notar, apreciándose en la radical modificación del ritmo de vida de los océanos, señala el científico Dan Laffoley, uno de los principales autores del estudio al que nos estamos refiriendo, titulado “Explicaciones sobre el calentamiento oceánico”. En él se han tenido en cuenta todos los ecosistemas marinos más importantes, detectándose que grupos enteros de especies como medusas, tortugas, aves marinas y el plancton se desplazaron hasta 10° más al norte de latitud hacia los polos. Esto, según precisaron los científicos, está provocando una pérdida de reproducción de las tortugas y aves marinas, así como la de los mamíferos marinos. Esta migración debida al clima es 1,5 veces más rápida que cualquiera otra de la que tengamos constancia en nuestro planeta, como señala Dan Laffoley.



El calentamiento de los océanos, asimismo, tiene una incidencia directa en la meteorología, con una importante panoplia de resultados sobre los seres humanos, como también hemos podido comprobar durante el primer mes del año (fuertes temporales de lluvia y nieve en zonas no muy dadas hasta ahora a estos fenómenos, e importantes tormentas en los océanos y mares, como el Mediterráneo y la Cornisa Cantábrica, con el resultado de importantísimos destrozos en la línea de costa, también apoyados en construcciones que, en no pocos casos, no respectaban la distancia marcada por la Ley de Costas).

Lógicamente, con lo dicho hasta el momento, las noticias para el Ártico no podían ser buenas. Continúa en fase de calentamiento y la extensión del hielo marino se mantiene baja. La temperatura registrada en su superficie, en 2015, fue de 1,2 grados centígrados por encima de la media registrada entre 1981 y 2010, lo que supone el mayor incremento de su historia. Hasta 2016, claro. El hielo del Ártico se mantuvo en niveles muy bajos, especialmente a principios del pasado año y en el periodo de congelación de octubre, bastante más lento de lo normal. Ese mes se registró la menor extensión de hielo jamás observada en esa época. Por el contrario, en el océano

Austral, se registraron temperaturas de hasta un grado por debajo de la media en algunas zonas.

Y siguiendo con el mar, la NOAA destaca en su informe que el nivel del mar alcanzó un nuevo máximo histórico, suponiendo otro récord más para 2015. Su nivel se ha incrementado en 70 milímetros en comparación con la subida observada en 1993, cuando se iniciaron los registros por satélite para medir el nivel global del mar. Entre 2014 y febrero de 2016, como resultado del episodio de El Niño, el nivel del mar aumentó alrededor de 15 milímetros, cuando la tendencia observada por los científicos desde 1993 era de entre 3 y 3,5 milímetros por año. Después de febrero parece ser que no se ha apreciado ninguna variación significativa.

### **MIRANDO A LA PESCA**

Las consecuencias del incremento de las temperaturas sobre las distintas especies marinas, y más concretamente sobre las que son objeto de interés pesquero, han sido comentadas en más de una ocasión desde estas mismas páginas. Y es que, como señalan los expertos desde la Unión Europea, se trata de una de las actividades económicas más amenazadas. Resulta más urgente, si cabe, reforzar la protección de los océanos y mares de la contaminación y del saqueo de sus aguas, a fin de preservar la calidad del ecosistema marino dentro de lo posible. Y ello significa, entre otras cosas, llevar a las poblaciones de las distintas especies comerciales a niveles saludables. Un mar sobreexplotado es un mar "enfermo", un mar debilitado por el deterioro de su ecosistema y biodiversidad, lo que le hace más vulnerable a situaciones negativas, como las derivadas del cambio climático, como la acidificación y el calentamiento de sus aguas.

Los pescadores, buenos conocedores del medio en el que trabajan a diario, perciben bien los cambios que se están produciendo. Unos cambios también constatados y documentados por los científicos. Según un amplio estudio publicado por el Global Change Biology, el continuo incremento de la temperatura





del agua “está alterando la estructura y función de los ecosistemas”. Una alteración más que evidente en el Atlántico norte, dado que su temperatura media se incrementó hasta 1,3 grados centígrados en los últimos 30 años.

Este calentamiento, se señala en el informe, está provocando que especies propias de las costas ibéricas se desplacen a latitudes con aguas en teoría más frías, como las próximas a Noruega, el mar del Norte y el Báltico. En este sentido, la Comisión Internacional para la Exploración del Mar (ICES) detectó hace un par de años un repunte del reclutamiento de merluza en las proximidades de No-

ruega, donde su presencia era hasta entonces testimonial. Pero no es sólo en la merluza donde se han observado estos cambios de conducta, sino que especies pelágicas como la sardina, la caballa y el jurel prefieren mudarse a esas latitudes.

Lo que no habían logrado hasta ahora los científicos era demostrar si estos cambios eran debidos a las variaciones de las comunidades planctónicas -es decir, de su comida, al alterarse su distribución y abundancia por el calentamiento global- o si eran consecuencia directa de la mayor temperatura del agua. El estudio realizado por Global Change Biology resalta la importancia de la segunda



Arturo Martínez

opción como responsable último de este traslado. Según dicho trabajo, se han encontrado sardinas y anchoas incluso en aguas del mar Báltico, donde retroceden especies como el arenque o el espadín, como subraya Ignasi Montero-Serra, investigador del departamento de Ecología de la Universidad de Barcelona y autor principal del estudio.

Los resultados ponen de manifiesto que especies como las sardinas, con ciclos de vida cortos y baja dependencia del hábitat, son altamente vulnerables a cambios en la temperatura de los océanos, por lo que “representan un bioindicador excepcional para medir la dirección y velocidad del cambio que se espera en un futuro próximo”, señala Ignasi Montero-Serra. Además, son especies que, junto a su alto valor comercial, tienen un papel muy importante en los ecosistemas marinos, ya que “repercuten en la estructura y el funcionamiento de todo el ecosistema”.

Y como resultado de esta “huida”, a la flota cerquera, en este caso, se le presenta un futuro cuando menos incierto,

ya que se desconoce la repercusión socioeconómica que puede tener este fenómeno.

### **TRIUNFAN LOS CEFALÓPODOS**

Si para los pelágicos no pintan bien las cosas, respecto a los intereses pesqueros españoles, hay una población que resulta beneficiada por el calentamiento de las aguas: la de los cefalópodos (pulpos, sepias y calamares). Y es que se adaptan perfectamente a los cambios del medio, más rápidamente que otras especies. La proliferación que están experimentando a nivel global parece corroborar esta “flexibilidad”. Uno de los autores de este estudio sobre las poblaciones de cefalópodos realizado por la Universidad australiana de Adelaida, señala que se está trabajando para saber cuál es la causa de su proliferación: si lo es por el calentamiento global y/o la sobrepesca de especies de peces.

Los autores del estudio destacan que los cefalópodos son grandes depredadores y están en todos los hábitats marinos, siendo una importante fuente de







alimento para muchas especies marinas y para el ser humano. Ello implica que el incremento de su población pueda tener implicaciones significativas y complejas, tanto para la cadena alimentaria como para los seres humanos.

Y si antes nos referíamos a “huidas” de especies desde las costas ibéricas hacia el norte, también las hay que llegan hasta nuestras aguas. Por ejemplo, algunas especies tropicales de bacalao, mistela y tieso que se encuentran en ocasiones en Galicia, u otras de peces tropicales que se están asentando en el Mediterráneo, a través del Canal de Suez o del Estrecho de Gibraltar, como el tiburón jaquetón y el lenguado de Senegal. Especies con un interesante potencial económico. Los expertos señalan que estos cambios, en sí mismos y desde el punto de vista económico, no tienen por qué ser negativos, ya que pueden desembocar en nuevas posibilidades de pesca. Lo que sí se desconoce, y ahí viene la preocupación, es qué efectos pueden tener esos cambios sobre un frágil equilibrio de los ecosistemas marinos y sobre el resto de las especies que viven en ellos.

Hay otro efecto que conviene, al menos, citar. La subida de la temperatura del agua unida a la llegada de contaminación de origen agrícola y de aguas residuales sin tratar. Una situación que constituye un caldo de cultivo ideal para la proliferación desmesurada de vegetación, lo que lleva aparejado una disminución del oxígeno del agua. Es lo que se conoce como eutrofización, y que ya está afectando desde hace tiempo a las costas europeas. Otro problema añadido.



***El estudio realizado por Global Change Biology resalta que el desplazamiento de las especies depende más de la temperatura del agua que de la distribución del alimento***

OCEANA. Carlos Minguell.

Así pues, no se están planteando hipótesis o teorías sobre el impacto del cambio climático. Los científicos lo que están es analizando los cambios que ya se están produciendo. El problema no es baladí. El impacto socioeconómico del cambio climático en especies pesqueras y acuícolas no es “ciencia ficción”, es un problema que ya se está padeciendo, como se acaba de ver, y al que se está enfrentando el sector pesquero y acuícola.

Un reciente trabajo, en el que ha participado el Instituto Español de Oceanografía, centrado en la evolución de la pesquería del bacalao en el Báltico, revela que esta especie no alcanzaría los niveles observados en los años 80 del pasado siglo debido al aumento de la temperatura y el descenso de la salinidad. En el estudio se simula la evolución de la población de esa especie teniendo en cuenta las condiciones climáticas actuales y pasadas para distintos escenarios de pesca. Y esta recuperación no sería posible, como se acaba de afirmar, ni incluso en el supuesto de veda total. El estudio cuantifica que la incapacidad del ecosistema de albergar las biomásas registradas en los años 80 supone, en términos económicos, un impacto de alrededor de 120 millones de euros anuales.

Por su parte, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) partici-



pa, junto a otros veintiún socios (universidades y pequeñas y medianas empresas europeas, de Canadá, Chile y Vietnam, bajo la coordinación de la Universidad de Tromsø, de Noruega), en el proyecto europeo ClimeFish, que se prolongará hasta 2020 y está financiado por la Unión Europea. El principal objetivo de este proyecto de investigación es ofrecer pautas de actuación ante el impacto del cambio climático sobre especies marinas y continentales de interés comercial. Tratan de pronosticar cómo va a afectar en los próximos cincuenta años el cambio climático a la producción de alimentos procedentes de la pesca y la acuicultura. Como señala Antón Salgado, investigador principal del proyecto en el CSIC, los científicos se centrarán en 25 especies relevantes para la pesca y la acuicultura europeas, entre las que figura el mejillón, especie en la que se centrarán, fundamentalmente, los trabajos de los investigadores de este organismo. Según la información que obtengan se procederá a la elaboración de planes estratégicos de utilidad para las empresas.

### **LA CALIDAD DEL PLANCTON**

En un proceso muy ligado a este estudio trabaja también un grupo de científicos alemanes del Centro Helmholtz de Investigación del Océano de Kiel. Su objetivo se centra en averiguar cómo afecta el cambio climático a uno de los alimentos básicos de los peces: el plancton. Y es que la acidificación de los océanos y el aumento de la temperatura afecta a la composición

## ***Los científicos ya trabajan para poder hacer un pronóstico de cómo va a afectar en los próximos cincuenta años el cambio climático a la producción de alimentos procedentes de la pesca y la acuicultura***

de ácidos grasos de crustáceos planctónicos, lo que incide en la calidad de los alimentos que van a ingerir los peces.

Según explica la bióloga marina Jessica Garzke, “los efectos de los diversos factores ambientales o bien suman o bien disminuyen unos sobre otros. Se alteran de manera diferente por la combinación de factores y es muy difícil calcular el resultado final”. En el caso de los copépodos, el impacto negativo de la subida de la temperatura del agua es mayor que el de la acidificación. Por lo que, señala la bióloga Jessica Garzke, “... el dióxido de carbono que se disuelve en el agua es compatible con el crecimiento del fitoplancton como alimento de los copépodos, pero estos beneficios no son lo suficientemente importantes como para lograr un efecto positivo”.

Y es que estas alteraciones van a actuar sobre la composición de los ácidos grasos de los copépodos de forma negativa, lo que alterará la calidad de los alimentos a niveles superiores de la cadena trófica. “Las redes alimentarias, que son influenciadas por la calidad de los alimentos, no por la enorme masa de provisiones, se deterioran”.

### **¿QUÉ HACER?**

Esta situación escapa, evidentemente, a la acción de los pescadores pero sólo hasta cierto punto. El sector puede hacer mucho para luchar contra el cambio climático y el deterioro de la calidad de nuestras aguas -de sus aguas-, y de hecho está dando pasos en este sentido, con medidas como el ahorro del consumo de combustible. La media que maneja la Unión Europea es un consumo de unos 640 litros de combustible por tonelada de pescado desembarcada. Aquí hay un importante margen de ahorro energético de hasta un 20% con la sola mejora de los diseños de los buques y de su equipamiento.

Otro paso fundamental es la protección y la optimización de los recursos marinos. La mejora de la gestión pesquera redundará en un recurso más abundante (el objetivo del rendimiento máximo sostenible que la UE espera lograr para sus aguas de pesca en 2020), por lo que dis-



minuirá el esfuerzo pesquero para explotarlo, lo que redundará en un menor gasto de combustible y ahorro de tiempo.

Medidas para proteger el medio ambiente ya están siendo adoptadas por el sector, como su participación en la recogida y traslado a puerto de los desechos del material de la pesca (redes, pilas...) para su reciclado; o los sucesivos acuerdos y actuaciones que viene poniendo en marcha la flota atunera, por ejemplo, como son los trabajos para diseñar un FAD biodegradable; o con la puesta en práctica de medidas en favor de la transparencia y la sostenibilidad de los recursos. Son algunos ejemplos del camino que hay que seguir si queremos lograr que el mar y la acuicultura sigan produciendo alimentos en cantidad y calidad necesarios para contribuir a la seguridad alimentaria y la nutrición adecuada de la población mundial, como pide la FAO.

Los científicos no dudan en destacar que “no se conocen precedentes com-

parables a la rapidez de la evolución de los acontecimientos desencadenados por estos cambios climáticos desde mediados del siglo XIX”. Ello, unido a que es el ser humano el responsable de estos cambios, única y exclusivamente. A pesar de los “negacionistas” (casualmente siempre con fuertes intereses económicos en la producción de combustibles fósiles o ligados a empresas altamente contaminantes), parece que a estas alturas no hay duda alguna entre la comunidad científica de que si no se actúa pronto y de manera eficaz, no van a pintar nada bien las cosas en este planeta.

Habrà que estar muy atentos a estas variaciones que se apuntan para saber a dónde nos lleva el calentamiento global. Mientras tanto, no hay que resignarse y seguir luchando por evitar que este calentamiento siga al ritmo actual, batiendo récord año tras año. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**

**LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO**  
(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)

Administración electrónica

GOBIERNO DE ESPAÑA  
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO  
AGENCIA SOCIAL DE SEGURIDAD SOCIAL

## Condiciones a la navegación

# Ya está aquí el “BUQUE POLAR”

**Desde el 1 de enero, los buques que quieran navegar en aguas polares -tanto del Ártico como del Antártico- tienen que cumplir una serie de prescripciones, contenidas en el conocido como “Código Polar”, un conjunto de medidas con las que se quiere mejorar la seguridad y la protección del medio ambiente en estas zonas tan castigadas ya por el calentamiento global. De hecho, entre los estudios que avalan la adopción de estas medidas está el estudio publicado recientemente en la revista *Scientific Reports*, elaborado por investigadores del CSIC y la Universidad de Baleares, en el que se constata la relación entre el aumento del tráfico marítimo en el océano Ártico en los últimos años, y la disminución de la capa de hielo en la zona.**



Un barco navega entre los hielos de la Antártida. Juan Luis Pedraza.

**A**unque resulte contradictorio, es también este cambio climático el que ha hecho posible el desarrollo del tráfico marítimo en la zona, debido a la progresiva desaparición de los hielos permanentes en esas zonas. Tal y como ha registrado el satélite *Envisat* de la Agencia Espacial Europea (ESA) con el deshielo ha quedado transitable el conocido como Pasaje Norte, en el Archipiélago Ártico Canadiense, que históricamente no era navegable y lo mismo sucede, desde el pasado agosto, con la ruta del Mar del Norte de Rusia, que permanece abierta al tráfico marítimo.

Y es que, según hemos conocido recientemente, ya existen estudios en los que se establece una relación causa-efecto entre

el transporte marítimo y el calentamiento en los polos, como es el caso del elaborado y publicado por el Instituto de Física Multidisciplinar y Sistemas Complejos de CSIC y la Universidad de Baleares, en el que se apunta que, *de seguir con el ritmo de crecimiento de tráfico marítimo de los últimos años, el Ártico perderá en verano toda su capa de hielo, a partir de 2050...* Unas previsiones que generan incertidumbre puesto que, hasta ahora, se creía que el daño que podía ocasionar el tráfico marítimo era imperceptible, señala Victor M. Eguiluz, uno de los investigadores responsable del estudio.

Según los datos de esta investigación, 11.066 barcos transitaban por el Ártico en 2014, de los que 1.960 eran pesqueros,



1.892 de carga, 524 tanques y 308 de pasajeros, lo que supuso el 9,3% del tránsito marítimo mundial.

Pero lo que realmente resulta preocupante es que los pronósticos apuntan a que estas cifras se incrementarán considerablemente en los próximos años: al atravesar el mar Ártico y usar las rutas marítimas septentrionales, el transporte marítimo internacional reduce considerablemente el trayecto entre Europa y el Lejano Oriente, una circunstancia a la que hay que añadir que, tanto el Ártico como el Antártico son cada vez más populares como destinos turísticos.

Estos son algunos de los motivos que han animado a la Organización Marítima Internacional (OMI) a impulsar, después de varios acuerdos, el "Código Polar". *Es necesario dar una respuesta a estas nuevas necesidades, sin poner en peligro la seguridad de la vida humana en el mar o la sostenibilidad del medio ambiente polar.* En este sentido, desde la Organización aseguran que también se quiere facilitar *un régimen sólido que minimice las repercusiones del transporte marítimo*, que será de aplicación tanto para los buques nuevos como para los existentes.

### **CONDICIONES ESPECIALES**

El "Código Polar", que deberán cumplir todos los buques que navegan por las aguas polares desde el pasado 1 de enero, recoge una serie de prescripciones específicamente concebidas para estos entornos, lo que no quita que sigan siendo también de aplicación el resto de normas internacionales existentes, como el Convenio MARPOL y el Convenio SOLAS.

Tal y como explica la OMI, los buques que navegan en las regiones ártica y antártica están expuestos a riesgos particulares. Concretamente, las adversas condiciones meteorológicas, la relativa falta de buenas cartas de navegación, de sistemas de comunicación y de otras ayudas a la navegación plantean dificultades extra a los navegantes. Junto a esto, la lejanía de las zonas polares complican considerablemente las operaciones de salvamento o de limpieza.

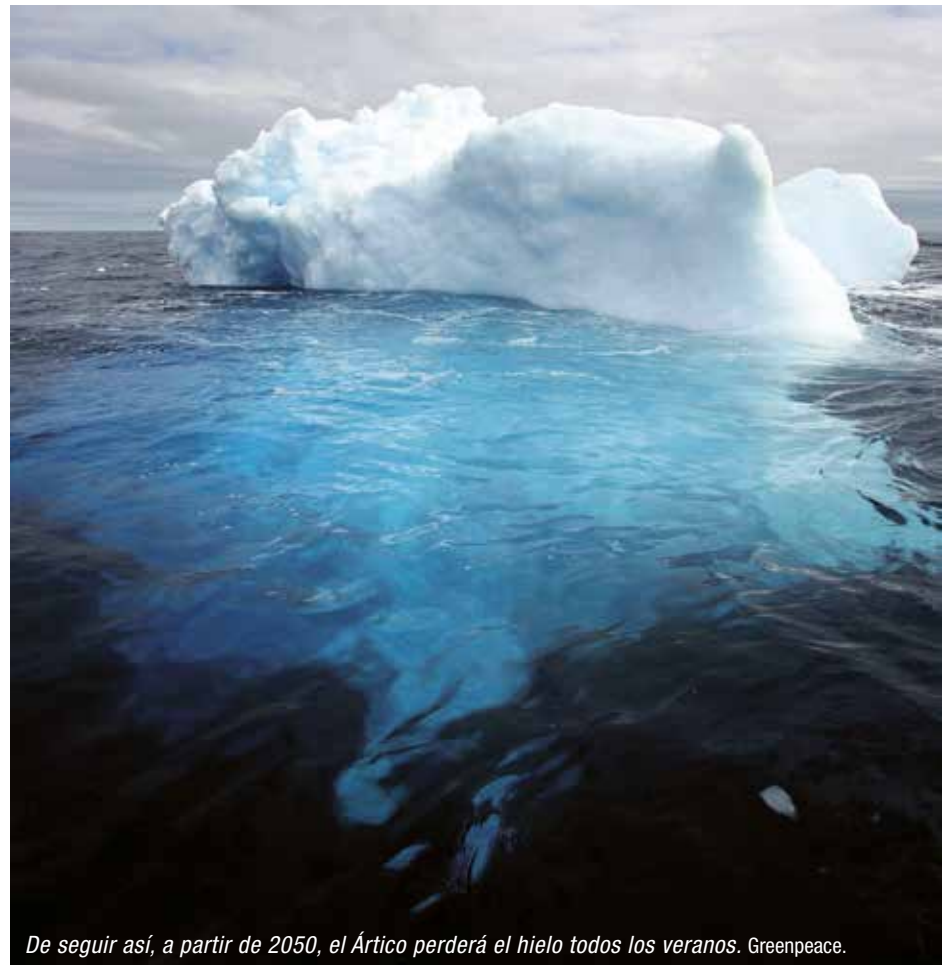
Las normas de obligado cumplimiento que establece el "Código Polar" abarcan el proyecto, construcción -todos los buques que transiten por esas zonas deberán tener doble casco-, equipos y funcionamien-

to de los buques, así como la formación de las tripulaciones y la protección del medio ambiente.

Concretamente, las prescripciones de seguridad para los buques que operan en estas aguas obligan a llevar a bordo indumentaria térmica protectora, equipo para retirar hielo, botes salvavidas completamente cerrados, así como lo necesario para garantizar la visibilidad en condiciones de hielo, lluvia congelante y nieve. Y es que está demostrado que las bajas temperaturas reducen la eficacia de muchos de los componentes del buque, desde la maquinaria del puente y el equipo de emergencia, hasta las tomas de mar. También el hielo, cuando lo hay, impone cargas adicionales en el casco, lo que afecta al sistema de propulsión y a los apéndices del buque.

Para ser más concretos, el Código elaborado por la OMI establece en cada uno de sus capítulos, objetivos y prescripciones funcionales así como referencias a la estructura del buque; compartimentado y estabilidad; la integridad estanca al agua e integridad estanca a la intemperie; instala-

**En 2014, el tránsito marítimo por el Ártico supuso un 9,3% del tráfico total en el mundo.**



*De seguir así, a partir de 2050, el Ártico perderá el hielo todos los veranos. Greenpeace.*

ciones de máquinas; la seguridad operacional; la seguridad y protección contra incendios; dispositivos y medios de salvamento; seguridad de la navegación; comunicaciones; planificación del viaje; dotación y formación; prevención de la contaminación por hidrocarburos; prevención de contaminación por sustancias nocivas líquidas procedentes de los buques; prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques; y prevención de la contaminación por descarga de las basuras de los buques.

Las normas de seguridad son ya de obligado cumplimiento para los buques nuevos, es decir, para los construidos después del 1 de enero de 2017. Los buques anteriores a esta fecha deberán cumplir con las prescripciones establecidas durante el pri-

mer reconocimiento intermedio o en el de renovación, en el plazo máximo de un año.

### **“BUQUE POLAR”**

Para acreditar que se cumplen las normas, la OMI exige también que los buques que operen, o tengan previsto operar, en las aguas de la zona ártica o antártica soliciten un Certificado de buque polar, en el que se les clasificará en base a tres categorías: la “A” para buques que vayan a operar en aguas polares, como mínimo en hielo medio de primer año que puede incluir trozos de hielo viejo; La “B” para buques proyectados para navegar en aguas polares, como mínimo en hielo delgado del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo; y, por último, la Categoría “C” para buques

que vayan a operar en aguas libres o en condiciones de hielo menos rigurosas que las de las categorías A y B.

El Estado de abanderamiento de cada buque será el responsable de acreditarlos en cada una de estas categorías, aunque el trámite se podrá realizar a través de las organizaciones reconocidas, autorizadas por el Estado de abanderamiento (por ejemplo, las sociedades de clasificación). No obstante, en el GISIS (Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI) se puede acceder a la lista de organizaciones reconocidas para operar de cada Estado de abanderamiento: <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

Por tanto, antes de recibir el correspondiente certificado, el buque deberá someterse a



*El buque de Greenpeace “Arctic Sunrise” durante una campaña de investigación en el Ártico”. Greenpeace.*



## ¿QUÉ SUPONE EL CÓDIGO POLAR PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES?

### EQUIPO

- VENTANAS EN EL PUENTE:** Muestran para observar el hielo, mar abierto, la brújula, los radares y el sonar.
- BOYES SALVAVICHAS:** Todos los boques deberán tener un número suficiente de boques salvavichas.
- INDUMENTARIA 1:** Protección térmica adecuada para todas las personas a bordo.
- INDUMENTARIA 2:** En las zonas de peligro, un tipo de indumentaria que permita moverse para salir a tierra.
- RETRAYERAS DEL HIELO:** Equipo especial para la retirada del hielo, para el transporte, almacenamiento y mantenimiento de las retrayeras.
- SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS:** El equipo de extinción deberá poder funcionar a temperaturas frías, en condiciones de hielo y será adecuado para las personas que operen instalaciones eléctricas y maquinarias de funcionamiento meteorológico vital.

### OPERACIONES Y DOTACIÓN

- NAVEGACIÓN:** Necesita información sobre las condiciones del mar.
- CERTIFICADO Y MANUAL:** Certificado para buques polar y Manual de Operaciones del buque polar.
- FORMACIÓN:** Los capitanes, los primeros oficiales de puente y los oficiales encargados de la guardia de tripulación deberán tener un certificado de formación y entrenamiento para operar en aguas polares.

### PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN

- MATERIALES:** Los buques destinados a operar en condiciones de hielo deben ser diseñados con características adecuadas para su operación en la temperatura del servicio polar del buque.
- ESTABILIDAD SIN AVENA:** Estabilidad suficiente en las condiciones de mar abierto para permitir el funcionamiento de los equipos de navegación y de comunicaciones.
- ESTRUCTURA:** Deben tener suficiente resistencia para soportar las condiciones de mar abierto y las condiciones de hielo.

### INFORMACIÓN DE REFERENCIA

- EL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA BUQUES QUE OPERAN EN AGUAS POLARES FUE ADOPTADO POR EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LA OMI EN NOVIEMBRE DE 2014.
- SE APLICA A LOS BUQUES QUE OPERAN EN AGUAS POLARES Y VENTANAS.
- EL OBJETIVO ES PROMOVER LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE LOS BUQUES EN LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE POLAR ADECUANDO LOS REQUISITOS PRESCRITOS EN LAS AGUAS POLARES QUE OTROS INSTRUMENTOS DEL SISTEMA DESEARAN.

OMI

## CÓMO EL CÓDIGO POLAR PROTEGE EL MEDIO AMBIENTE

### HIDROCARBUROS

- DESCARGAS:** La descarga de hidrocarburos al mar de buques petroleros o petroleros debe ser prohibida.
- ESTRUCTURA:** Se exigen al casco, al casco y al casco de los buques petroleros, buques petroleros y buques petroleros de los buques petroleros.
- FUELOS, PESADO:** El fueloil pesado debe prohibirse en el Ártico y el Antártico.
- LUBRICANTES:** Considerar la utilización de lubricantes biodegradables en las zonas de hielo.
- ESPECIES INVASIVAS:** Especies acuáticas invasivas.

### BASURAS

- PLÁSTICOS:** Toda descarga de plásticos debe prohibirse.
- DESECHOS DE ALIMENTOS:** Los desechos de alimentos deben ser almacenados a bordo.
- DESECHOS DE ANIMALES:** Los desechos de animales deben ser almacenados a bordo.
- RESIDUOS DE CÁRNEA:** Los residuos de cárnica deben ser almacenados a bordo.

### AGUAS SUCIAS

- DESCARGAS I:** No se permite descargar aguas sucias en el mar.
- DESCARGAS II:** Las aguas sucias que no están desinfectadas o desinfectadas por otros medios deben ser almacenadas a bordo.

### SUSTANCIAS QUÍMICAS

- DESCARGAS:** La descarga de sustancias químicas debe prohibirse.

OMI

una evaluación, teniendo en cuenta la gama prevista de las condiciones operacionales y ambientales, y los riesgos que pueda encontrar en las aguas polares.

Además, el armador deberá de suministrar al capitán y a la tripulación un “Manual de operaciones en aguas polares”, que habrán de conservar a bordo y en el que se incluirá información suficiente sobre las capacidades y las

limitaciones operacionales del buque, a fin de facilitar el proceso de toma de decisiones. De hecho, el Manual que facilite el armador, siguiendo un modelo que propone el propio “Código Polar”, deberá ser aprobado por el Estado de abanderamiento, de esta forma todos los manuales serán parecidos y, a la vez, específicos de cada buque.

En lo que afecta a la formación de las tripulaciones, el Código establece una serie de requisitos mínimos aplicables a la formación y las cualificaciones de los capitanes y primeros oficiales que serán de carácter obligatorio, en virtud del Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, pero que no se empezará a exigir hasta enero de 2018.

No obstante, tal y como puntualiza la OMI, aunque las aguas árticas y antárticas tienen características comunes, también presentan diferencias significativas, dado que el Ártico es un océano rodeado de continentes, mientras que el Antártico es un continente rodeado de un océano. El hielo marino del Antártico retrocede considerablemente durante el verano o se dispersa por efecto de los giros permanentes en los dos mares principales del Antártico: Weddell y Ross, por lo que hay relativamente poco hielo de varios años. En cambio, el hielo marino del Ártico resiste un gran número de veranos, y hay una cantidad considerable de hielo de varios años.

A pesar de que la vulnerabilidad de los medios marinos de ambos mares polares es parecida, en la respuesta a tales desafíos deberían tenerse en cuenta las características específicas de los regímenes jurídicos y políticos aplicables a sus espacios marinos respectivos. ■

A. MUNGUÍA

## Enmiendas al Convenio de Trabajo Marítimo

**NAVEGANDO CON GARANTÍA**

**La regulación del trabajo marítimo está permitiendo que las condiciones laborales a bordo se vayan pareciendo cada vez más a las de los trabajadores en tierra. El gran hito que supuso la entrada en vigor del Convenio de Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y su efecto para el reconocimiento social de los derechos de los trabajadores del mar, se ha ido matizando, desde que comenzó a aplicarse en 2013. En esta ocasión, se trata de dos enmiendas con las que se quiere mejorar la protección de los tripulantes ante un posible abandono y las reclamaciones por muerte e incapacidad de larga duración. Un paso más en la lucha y prevención de una de las más flagrantes manifestaciones del abuso que padecen muchas tripulaciones en el mundo.**



*Según la OIT, ahora mismo hay 77 buques abandonados en todo el mundo.*

Los buques que recalán en puertos de los Estados suscriptores del Convenio CTM -actualmente 81-, deberán contar a bordo con una certificación de seguro o garantía financiera que cubra un posible abandono de la tripulación, así como las reclamaciones que se pudieran producir consecuencia del fallecimiento o incapacidad de larga duración

El abandono de un barco y su tripulación puede darse por muchas circuns-

tancias, pero el hecho es que son las tripulaciones, ajenas a sus causas y el eslabón más débil de esta cadena, quienes más de cerca padecen sus consecuencias. Se entiende que una tripulación ha sido abandonada cuando el propietario del buque no se hace cargo del coste de la repatriación de los marinos, los deja sin el mantenimiento y apoyo necesarios, o cuando corta de manera unilateral los lazos con la tripulación, dejando de pagarles el salario pactado durante dos meses.

Con la aprobación de estas medidas, que se aplican desde el 18 enero, los



miembros de la OIT quieren habilitar un elemento disuasorio frente al abandono pero, sobre todo, dotar a las tripulaciones de medios que mitiguen ciertas situaciones de desvalimiento a las que se puedan llegar a ver expuestos. El certificado de seguro que ahora se exige a bordo, debe garantizar hasta cuatro meses de salarios de la tripulación, así como las prestaciones que figuren en cada contrato de trabajo o convenio colectivo. La garantía debe cubrir también los gastos razonables de la repatriación, los alimentos, la ropa en caso de que sea necesaria, el alojamiento, el agua potable, el combustible esencial para sobrevivir a bordo, y toda la atención médica que precise la tripulación, hasta el momento de su llegada a casa.

### SIN ESPERAS JUDICIALES

La existencia de este seguro, o al menos eso es lo que se pretende, agilizará los pagos y facilitará que las tripulaciones que queden abandonadas por el armador no tengan que volver a casa -en el mejor de los casos- con los bolsillos vacíos, ni que esperar a resoluciones judiciales, para poder recuperar al menos algo de lo que se les debe.

Y es que el abandono no aparece de repente. Comienza con problemas financieros, sigue con el retraso en el pago de salarios y acaba en el abandono del buque en puerto o en cualquier fondeadero, sin posibilidad de localizar a nadie que se haga responsable de las tripulaciones que malviven en ocasiones en condiciones inhumanas, sin electricidad, agua o víveres, y sin posibilidad de poder volver a su casa. En muchos casos, aunque no siempre, se trata de marinos procedentes de países en vías de desarrollo, que llevan muchos meses a bordo, con contratos abusivos, sin cobrar, ni poder contactar con sus familias. Trabajadores que se niegan a dejar la embarcación hasta que no sea liquidada su deuda en una venta judicial y así poder recuperar sus salarios, aunque sea a costa de permanecer en buques que, en casi todos los casos, se encuentran en muy mal estado.

Por lo general, estas tripulaciones por sí solas tienen muy pocas oportunidades de

**Por sí solas estas tripulaciones tienen muy pocas posibilidades de hacer valer sus derechos**

# ¡AVISO A LA GENTE DE MAR!

## ¿Corre usted peligro de ser abandonado?

### EL PROPIETARIO DE SU BUQUE:

¿se niega a pagar su repatriación, a pesar de que su contrato ha terminado?

¿no está proporcionado alimentos, agua ni combustible al buque?

¿se ha atrasado en el pago de los salarios los dos últimos meses o más?

Si usted está teniendo alguno de estos problemas, puede considerarse "abandonado" según la legislación internacional establecida en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo.

Contacte con el proveedor de seguros (el certificado con los datos de contacto debería hallarse en el tablero de anuncios de su buque). También puede dar la alarma ante el Estado de abanderamiento, un oficial encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto o un inspector de la ITF. Actúe rápido antes de que la situación empeore.

Usted estará cubierto por hasta cuatro meses de salario, así que no espere hasta que sea demasiado tarde para presentar una queja!



Para obtener más información, visite [www.itfseafarers-abandonment.org](http://www.itfseafarers-abandonment.org)

hacer valer sus reclamaciones y obtener indemnizaciones. Se enfrentan a compañías que, a veces, tienen un solo barco, y cuyo armador es, a estos efectos, una dirección o un apartado de correos en un paraíso fiscal. Esto, junto a que el Estado de abanderamiento -normalmente banderas de conveniencia-, en muchas ocasiones, hace dejación de su responsabilidad de asistir a la tripulación abandonada, y no se hace cargo de su repatriación, finalmente desemboca en situaciones de total indefensión.

Afortunadamente, tal y como nos explican desde ITF (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte) los abandonos de tripulaciones han descendido considerablemente en los últimos años, pero no se puede bajar la guardia: aún sigue habiendo demasiados casos en todo el mundo, tal y como vienen denunciando reiteradamente los representantes de los trabajadores.

### **BANDERAS DE CONVENIENCIA**

A pesar de que no todos los buques y tripulaciones abandonadas son sub-estándar o navegan bajo bandera de conve-

niencia, si es verdad que este tipo de banderas suponen una cierta libertad para que armadores sin escrúpulos se aprovechen de la situación, apuntan desde ITF. Por eso, la organización espera que la entrada en vigor de estas medidas haga más difícil a la compañías deshonestas desentenderse de sus responsabilidades, y que ponga en aprietos a algunos Estados de abanderamiento, para que estén más atentos de a quién aceptan en sus registros.

Hasta ahora, la legislación establecía que, cuando el armador abandona y no cumple con la obligación de repatriar a la tripulación, los gastos corran cargo del Estado que abandera el buque, en lo que se viene a denominar un “salto de responsabilidad”. Pero, como ya hemos comentado, en muchas ocasiones se trata de buques con bandera de conveniencia, cuyos representantes diplomáticos consulares argumentaban no tener medios económicos para repatriar a la tripulación, y es el puerto donde está amarrado el buque y, en un porcentaje muy importante,

ITF quienes se acaban haciendo cargo de que los marinos regresen a su casa.

### **DIEZ AÑOS DE ESTUDIO**

Han sido más de diez años los que un grupo mixto de expertos de la OMI y la OIT han dedicado a elaborar las medidas de protección extra para estos casos. Un trabajo en el que se ha tomado como referencia la base de datos de la OIT, nutrida con información sobre las banderas y lugares de abandono de los buques que desde 2004 le facilitan los inspectores de ITF y algunas autoridades marítimas.

Y es que, a pesar de que el derecho a repatriación está recogido en el CTM, en vigor desde 2013, su formulación era un poco vaga: los 77 buques abandonados a nivel mundial que registra la base de datos -muchos de ellos en fechas posteriores a la aprobación del Convenio- parece un argumento más que suficiente para la adopción de nuevas medidas.

Informes que, en la mayor parte de los casos, ha notificado ITF. Y es que, en muchos casos, los trabajadores -sindicados, o no- encuentran en la organización un apoyo “extra-oficial”, que no “impone” tanto como acudir a las autoridades del puerto, cuyos inspectores les facilitan y asesoran en muchas cuestiones. El trabajo de los 144 inspectores de esta organización internacional se centra fundamentalmente en atender las reclamaciones de los marinos cuando recaen en los puertos dentro de su ámbito de actuación. Concretamente, vigilan el cumplimiento de los convenios de trabajo en los buques con bandera de conveniencia y, en los que carecen de ellos, contactan con el capitán, las tripulaciones y el empleador para intentar iniciar una negociación colectiva. También intervienen cuando detectan condiciones deficientes a bordo, ayudan a los marinos abandonados -bien, en su repatriación o presentando en su nombre demandas contra el armador- y, en muchos casos, negocian el pago de salarios atrasados. Sólo en 2015 recuperaron más de 35 millones de euros por este concepto.

### **FORMACIÓN Y COMPROMISO**

Según los inspectores de ITF consultados por esta Revista, el éxito de las medidas aprobadas pasa ahora también



*Por lo general, los marinos acuden a los inspectores de ITF para denunciar deficiencias en las condiciones laborales a bordo. En la imagen, la inspectora Baz con la tripulación del “Lyubov”. ITF*



por formar a los marinos: que sepan qué deben de comprobar antes de embarcar, qué condiciones figuran en su contrato y qué información debe figurar en el mismo y, a partir de ahora, que conozcan cómo verificar que el barco en el que van a embarcar cuenta con medios para afrontar los gastos derivados de un posible abandono o accidente. Tal y como señala la propia Federación de Trabajadores en su “boletín de los marinos 2016” *hay una creciente toma de conciencia de que pueden defender sus derechos en virtud del Convenio.*

Jose Manuel Ortega, inspector de ITF en España, destaca que la entrada en vigor del Convenio CTM ha mejorado las condiciones a bordo, *la acción correctiva que tienen las inspecciones, frente a las simples “recomendaciones” que había antes con el Convenio 147, las dota de mucha eficacia. Ahora la detección de deficiencias implica la adopción de medidas, que pueden llegar a la detención del barco, por lo que los armadores se toman con más responsabilidad la situación de los tripulantes a bordo.*

Pero ratificar no siempre es garantía de cumplimiento. Pabellones como el panameño, responsable de la mayor flota del mundo y el segundo en ratificar el CTM, ocupa también el primer puesto en deficiencias detectadas a bordo, quizás porque *no cuenta con suficientes recursos para ocuparse del gran número de buques que enarbolan su pabellón*, puntualizan desde ITF.

Desde luego, la efectividad de las medidas dependerá de que las compañías acaten estas prescripciones y de que se aplique un control riguroso de su cumplimiento. De momento, al menos en los puertos españoles, ya se exige la garantía financiera, aunque los inspectores se muestran cautos con su efectividad real, *hasta que no se dé el primer caso.*

A pesar de que en este momento no hay ninguna tripulación abandonada en puertos españoles, sí hay buques (en Algeciras, Ceuta y Valencia) y tripulaciones en espera de la resolución judicial que les permita percibir lo que se les adeuda. Cobrarán después de ejecutar los embargos que pesan sobre los barcos,

## **El convenio ha introducido la acción correctiva en la aplicación de sus prescripciones**

tras su venta o desguace. Por eso, las nuevas enmiendas aprobadas van a ser *muy beneficiosas. En principio ya no habrá que litigar, intentar sacar los fondos de donde sea, o solicitar el embargo preventivo del buque*, señala Ortega, *un procedimiento que, tal y como nos comenta, se ha complicado mucho desde la entrada en vigor de Ley de Navegación Marítima*, que impuso el depósito de una fianza, equivalente al 15% de la deuda, para proceder a realizar el embargo preventivo del buque.

### **ASISTENCIA DEL ISM**

No obstante, el Instituto Social de la Marina (ISM) dispone de un servicio dirigido a trabajadores del mar que necesiten ser repatriados desde puertos extranjeros, en caso de buques de bandera española, o bien desde puertos españoles, cuando son buques extranjeros. Para barcos que no naveguen



*Panamá fue el segundo Estado en ratificar el CTM.*

bajo pabellón español, será la Dirección Provincial del puerto implicado quién se encargue de atender a estas tripulaciones y, llegado el caso, de comunicar a la representación diplomática de la bandera del buque su situación. En los últimos diez años, el ISM atendió- cubrió necesidades básicas o repatrió- a 58 personas, a lo que dedicó más de 18.000 euros. ■

**A. MUNGUÍA**

## Autopista del mar de Gijón

# UNA HISTORIA INTERMINABLE

*Desde que LD lines abandonara la ruta que conectaba Gijón con Nantes alegando falta de rentabilidad en septiembre de 2014, todo ha sido un ir y venir de proyectos e intentos de reactivarla con, de momento, escaso éxito. Primero fueron las propias administraciones asturianas quienes tomaron la iniciativa, y después tomó el relevo Transportes Riva que, a día de hoy, tras haber conseguido que la Unión Europea le adjudicara una subvención para contribuir a poner de nuevo en marcha la ruta, parece que también va a tener que desistir por falta de financiación.*



*El Musel no renuncia a la conexión con el Puerto de Nantes-Saint Nazaire. A. Munguía.*

**D**e hecho, estos problemas son los que están ahogando el proyecto. El empresario no ha conseguido el crédito por un millón de euros que pidió al Instituto de Desarrollo Económico del Principado de Asturias (Idepa), una cantidad que iba a destinar al operativo de la línea durante sus tres primeros meses de actividad y era clave para desatascar otra financiación adicional, solicitada a varias entidades bancarias, esta vez de cerca de 3 millones de euros. Según ha trascendido, el motivo de la negativa a apoyar la propuesta ha sido que la información presentada por el empresario no venía suficientemente avalada. Para el propietario

de Transportes Riva “es el resultado de un efecto bucle entre los bancos y el Idepa”, que se negaban a dar la financiación si el otro no lo hacía antes.

En ese ir y venir al que aludíamos, el plazo que concedía la Unión Europea para acreditar que se había puesto en marcha la iniciativa -diciembre de 2016- lógicamente no se ha podido cumplir, lo que supone que el naviero tiene que devolver la ayuda de 1,08 millones de euros que recibió el pasado verano.

## **APOYO DE EL MUSEL**

Con todo y con eso, el naviero ha manifestado su intención de seguir adelante, solo que ahora tendrá que encontrar un



socio con el que compartir el proyecto – lo que no parece nada fácil precisamente cuando se ha perdido la ayuda de la UE-, o conseguir una especie de ‘leasing’ que le permita pagar el barco a plazos. Una opción que también se ha desvanecido en estos días, ya que, el astillero coreano al que pidió la financiación del buque, también ha desistido la propuesta.

Por su parte, en nota de prensa El Musel ha manifestado que *el hecho de que uno de los socios no pueda, en su caso, cumplir con los compromisos, no supone renunciar a este objetivo por parte del puerto*. En este sentido, la Autoridad Portuaria recuerda en un comunicado que *ha adaptado sus infraestructuras con la construcción de una nueva rampa*- vinculada al proyecto, por lo que el fracaso del mismo repercutirá también en puerto- *y rebajado el límite máximo legal los costes de escala del buque*.

Todo esto con las recientes declaraciones del presidente del Puertos del Estado, José Llorca, quién no parece muy amigo de este tipo de fórmulas “hay que trabajar sin subvenciones, porque este es un modelo condenado al fracaso” y, en cambio, sí de financiar la demanda, es decir del “Ecobono”, al estilo italiano.

### **CORREDOR DEL NOROESTE**

No obstante, el proyecto que lidera Transportes Riva para conectar Gijón con Nantes lo que sí cuenta es con el apoyo de transportistas, hoteleros y hosteleros asturianos, muchos de ellos integrados en un lobby empresarial que desde hace un mes trabaja para acabar con lo que considera un agravio al noroeste español en materia de infraestructuras. Así, el director general de la Fade, Federación Asturiana de Empresarios. Alberto González, ha insistido en el valor de la conexión marítima entre El Musel y Nantes, como puerta de entrada y salida para los tráficos del noroeste y para el enlace comercial con los países europeos más pujantes económicamente.

Desde mediados de enero, asociaciones empresariales de Galicia, Asturias, Cantabria y León han sumado esfuerzos para presentar ante la Unión Europea, y concretamente ante el mecanismo “Conectar Europa”, una posición común fuerte que

potencie la candidatura del eje atlántico, con paso por León y salida al mar asturiano, como corredor prioritario para la inversión de los organismos comunitarios que tutelan el desarrollo del transporte.

La idea de incluir un corredor del transporte en España en el que se incluya a estas Comunidades Autónomas sí ha sido respaldada por Llorca *en el Gobierno y en Puertos del Estado creemos que la potenciación del corredor atlántico en el noroeste español tiene que ser una prioridad*, así como por los presidentes de los puertos de Bilbao, Santander, Gijón, Avilés y Vigo.

La autopista del mar que conectaba Gijón con Nantes-Saint Nazaire fue uno de los éxitos que, en su momento, consiguió el puerto de El Musel para impulsar la actividad portuaria. El servicio se inauguró en septiembre de 2010 pero, al terminarse las ayudas europeas y al entrar en funcionamiento la conexión entre el mismo puerto francés y Vigo, la naviera LD Lines decidió suspenderlo sin agotar el plazo para el que estaba concedida la subvención. Una decisión que ha criticado públicamente el presidente de Puertos del Estado, calificando a la naviera de “cazasubvenciones” y que, tal y como anunció, se analizará en una auditoría dado que la naviera recibió fondos públicos. ■

**A. MUNGUÍA**

***En diciembre  
venció el plazo  
establecido por la  
UE para acreditar  
la puesta en  
marcha de la ruta***



*El “Norman Atlantic” fue el último buque de “LD Lines” que cubrió la ruta Gijón-Nantes.*

El Instituto Social de la Marina en Madrid

Una gestión

# PECULIAR Y DIFERENTE



***El hecho de que el ISM cuente en Madrid con una de sus Direcciones Provinciales más destacadas, sin tener costa, puede llegar a sorprender. Sin embargo, desde esta Dirección se gestiona el reconocimiento y pago del derecho de pensiones y subsidios del colectivo de trabajadores del mar de 27 provincias del interior peninsular. Se trata de marinos enrolados en buques mercantes de grandes compañías y de trabajadores autónomos que dirigen pequeños barcos y embarcaciones de recreo. Además, al no tener transferidas las competencias sociales y sanitarias, desde esta Dirección se gestiona un Centro de Mayores, una Policlínica y una, recientemente estrenada, Aula de Formación, lo que le confiere unas características diferentes y peculiares.***

**N**o tener costa en Madrid no impide que el Instituto Social de la Marina tenga en esta ciudad una de sus dependencias más relevantes en cuanto a gestión, labor

de afiliación, altas y bajas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, además de un importante volumen de trabajo y actuaciones diversas al servicio del público en general. En muchos aspec-



tos, desde sus dependencias se lleva a cabo una labor peculiar, diferente a la que desarrolla el organismo en otros puntos de nuestra geografía. Esto se debe a que en la región se ubican gran parte de las sedes de las empresas navieras más importantes del país.

Covadonga Jiménez se sitúa al frente de un equipo de 52 personas en el



**Un total de 27 provincias del interior peninsular están adscritas a la Dirección Provincial del ISM en Madrid**

que se encuentran trabajadores de distinta condición: funcionarios (17), estatutarios (30) y personal laboral (5). *Somos la única Dirección Provincial del ISM que mensualmente elaboramos tres tipos de nóminas diferentes*, afirma la directora provincial. Y es que, bajo el paraguas de la Dirección Provincial (cuyo organigrama se compone de una dirección, una subdirección, y tres jefaturas de sección (Seguridad Social, Administración y Secretaría y Desempleo y Empleo) se gestionan, además, el Centro de Mayores y la Policlínica de Madrid, algo que no sucede en ningún otro lugar.

La Dirección Provincial tampoco cuenta con el apoyo de entidades locales, como sucede en otras Direcciones Provinciales del ISM y al estar los afiliados encuadrados en el Grupo 1 de cotización, la gestión del subsidio se centra y se especializa en las incidencias del colectivo de trabajadores por cuenta ajena del REM, muy similares a las del Régimen General de la Seguridad Social, afirma Covadonga Jiménez quien continúa diciendo que en el último año, con la entrada en vigor de la Ley 47/2015 del 21 de octubre, reguladora de la protección so-



De izquierda a derecha, Pablo Lorenzana, subdirector provincial del ISM de Madrid, Juan Antonio Fernández, jefe de la sección de la Seguridad Social, y Covadonga Jiménez, directora del ISM en Madrid.



cial de las personas trabajadoras en el sector marítimo-pesquero ha supuesto que tengamos que analizar el sector y controlar la incorporación de nuevos colectivos al REM.

### **DEL BOLÍGRAFO AL ORDENADOR**

Joaquín Gacho, jefe de negociado de Afiliación e Inscripción, lleva casi 30 años trabajando en estas dependencias. Su veteranía le permite tener una mejor visión de cómo ha cambiado la gestión en la Dirección Provincial en todo este tiempo. *Hoy todo es diferente. Antes se hacían las cosas a mano, escribíamos con bolígrafo, poníamos sellos en los partes de altas y bajas. Ahora todo se hace telemáticamente. No tiene nada que ver. Es como haber trabajado en dos empresas distintas. Todo ha evolucionado y las formas de trabajo han cambiado en toda la Administración.*

Este cambio ha facilitado las cosas, ya no tenemos que buscar en los archivos los datos de empresas ni trabajadores. Simplemente introducimos un DNI y sabemos exactamente el nom-

bre, la vida laboral de las personas o el número de embarcaciones de una compañía. Es todo mucho más rápido pero hemos perdido el contacto personal. Antes nos conocíamos en persona, los trabajadores o los jefes de personal de las navieras venían y hablábamos con ellos. Hoy se utiliza sobre todo el teléfono o el correo electrónico, afirma este funcionario.

Cuenta que en la Dirección Provincial se mantienen archivos en soporte papel de personas nacidas a finales del siglo XIX o principios del siglo XX. *Son miles y miles de archivos, de historias personales que aún se mantienen aunque ya casi todo, salvo algún error puntual entre tantos expedientes, está informatizado.* A lo largo de su trayectoria profesional ha experimentado cómo la crisis de los años 80 y las más cercanas han reducido el tamaño de las empresas, provocando incluso la desaparición de muchas de ellas, transformando el sector marítimo.

Juan Antonio Fernández, jefe de la sección de Seguridad Social, afirma que en estos momentos las empresas del mar están comenzando a utilizar el sistema de liquidación directa lo que genera un volumen de trabajo extra que, a medio plazo, se irá subsanando.

*El hecho de que las empresas puedan hacer las cosas telemáticamente, una vez que están registradas, limita nuestras funciones al asesoramiento, apoyo y control de que las actuaciones sean las correctas y de que las compañías no aplican bonificaciones que no corresponden, prosigue. Sin embargo, la atención directa en oficinas también se mantiene.*

Al ser la mayoría de los afiliados al REM que se gestionan desde la Dirección Provincial de Madrid del Grupo 1 de cotización, todo el pago de la incapacidad temporal es un pago delegado asumido por la propia empresa lo que exige un control sobre ellas. Desde el año pasado, con la entrada en vigor de la nueva Ley, *hemos visto un incremento de afiliados de colectivos*

**En Madrid están ubicadas la mayoría de las grandes navieras, de ahí que las altas y bajas en el REM sean principalmente de trabajadores por cuenta ajena enrolados en buques mercantes**





*que antes no estaban en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar; sobre todo personal de seguridad que trabajan embarcados, investigadores y autónomos. Las prestaciones que gestionamos son pensiones de jubilación y viudedad mayoritariamente, incapacidad permanente y otras de corta duración*

*como la incapacidad temporal, la maternidad y la paternidad, asegura Juan Antonio Fernández.*

### **CERTIFICADOS DIGITALES**

La Dirección Provincial está autorizada para emitir los certificados digitales de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre que habilitan a los ciudadanos para realizar cualquier gestión con las Administraciones central, autonómica y local a través de Internet. También aquí se puede registrar cualquier documento que los ciudadanos quieran presentar a la Administración y se imprimen las tarjetas sanitarias europeas para los afiliados al Régimen Especial del Mar y sus beneficiarios. La tarjeta sanitaria europea puede solicitarse telemáticamente y se envía por correo desde los Servicios Centrales del ISM. En el caso de solicitarse presencialmente, la impresión se realiza en las oficinas de la Dirección Provincial, para lo que se necesita cita previa.



## PROVINCIAS ADSCRITAS AL ISM DIRECCIÓN PROVINCIAL MADRID

Álava	Albacete	Ávila
Badajoz	Burgos	Cáceres
Ciudad Real	Córdoba	Cuenca
Guadalajara	Huesca	Jaén
La Rioja	León	Lleida
Madrid	Navarra	Orense
Palencia	Salamanca	Segovia
Soria	Teruel	Toledo
Valladolid	Zamora	Zaragoza



En el año 2015 se emitieron desde estas dependencias un total de 321 tarjetas sanitarias europeas. Por otra parte, durante el año pasado se registraron 955 citas para la emisión de certificados digitales y obtención de identificación para el sistema CLAVE de la Seguridad Social.

En la mayoría de las regiones españolas, las competencias sobre políticas de Empleo, Sanidad y Servicios Sociales están transferidas a la Administración

Autonómica. En lo que se refiere a los trabajadores del mar, dichas competencias las realiza el Instituto Social de la Marina y, en Madrid, no han sido transferidas a la Comunidad Autónoma, por lo que se gestionan desde la Dirección Provincial del ISM. Además, de esta sede dependen dos unidades desde las que se hace una labor especial para los usuarios: la Policlínica y el Centro de Mayores.

En la Policlínica, ubicada en la calle Gaztambide, se realizan consultas de atención sanitaria primaria y especializada para los afiliados y pensionistas del REM y sus beneficiarios, así como para los funcionarios del ISM en Madrid. También se llevan a cabo los reconocimientos médicos previos al embarque, obligatorios por la normativa internacional en el Servicio de Sanidad Marítima ubicado en el mismo centro médico.

La Policlínica lleva casi cincuenta años de funcionamiento y en la actualidad se mantiene como el único centro médico asistencial existente en el ISM cuyas competencias no han sido transferidas a su Comunidad Autónoma. La actual directora médica, Patricia López Menduïña, lleva un año al frente de la misma. Desde su puesto, pretende mejorar la asistencia que reciben los pacientes, integrándola desde la atención primaria y potenciando la atención especializada, tanto desde las consultas de los especialistas como la que se presta desde la Fundación Jiménez Díaz.

Recientemente, se ha incorporado al centro una trabajadora social, signo de que el servicio que se quiere prestar desde la Policlínica es una atención integral poniendo énfasis tanto en la prevención como en la cura de enfermeda-



des, la atención social y la tutela de los pacientes, muchos ya jubilados.

El teléfono para pedir cita médica es el 91 442 64 34. En este mismo número también se pide cita para el servicio de Sanidad Marítima, del que es responsable la doctora Carmen Romero, donde se realizan los reconocimientos médicos de embarque marítimo, iniciales y periódicos. En 2016 se llevaron a cabo en el Servicio de Sanidad Marítima un total de 151 reconocimientos médicos (113 periódicos y 38 iniciales).

No menos importante es el papel que se desarrolla con el colectivo de los trabajadores jubilados del REM, el Centro Sociocultural de Pensionistas, gestionado por la Dirección Provincial. El verano pasado se inauguró su nueva sede, en la calle Zurbano, (la tercera desde que se creó en 1987). En la actualidad, cuenta con más de 500 socios que pueden acudir a los diversos talleres que se realizan en las instalaciones: cine, informática, cocina, pintura, manualidades, bolillos, encuadernación, bioenergía y relajación o gimnasia de mantenimiento, entre otras. Además, desde el Centro se programan visitas culturales y salidas a exposiciones, conciertos, obras de teatro y períodos vacacionales. Milagros González es la persona encargada de coordinar las actividades y animar a los pensionistas a participar en ellas.

### **EMPLEO Y FORMACIÓN**

Tampoco están transferidas a la Comunidad de Madrid las competencias en materia de empleo de los trabajadores del mar. Enrique Gómez, jefe de la sección de Empleo, informa que desde la Dirección Provincial se reconocen las prestaciones por desempleo, las altas y el control de demanda y de prestaciones.

*En las provincias donde las políticas de empleo están transferidas, el ISM no es competente en incumplimientos con la demanda, no sancionamos, interrumpimos la prestación. Tenemos que esperar a que la Comunidad Autónoma nos comunique el escrito sancionador. En cambio, donde no están transferidas, la demanda, como suce-*



## **La Dirección Provincial gestiona la Policlínica de Madrid y el Centro de Mayores, al no estar transferidas a la Comunidad Autónoma las competencias sociales ni sanitarias**

*de en Canarias, Melilla, Ceuta y Madrid, sí somos órgano sancionador e instructor”, explica.*

La Dirección Provincial lleva a cabo los cursos que, en función de la demanda se hayan programado en el Plan de Formación anual del ISM. Eugenio Zabala, coordinador de Formación en Madrid, comenta que *existe una formación básica en seguridad marítima, que todo aquel que desee trabajar en un barco debe realizar. Luego existen cursos específicos para cada tipo de embarcación.*

Los cursos de formación impartidos a través de la Dirección Provincial de Madrid se ofrecerán, a partir de este año, en las propias instalaciones de la calle Churruga, donde se ha habilitado un nuevo Aula de Formación (ver siguiente artículo). En 2016 se llevaron a cabo un total de 17 cursos, con la asistencia de 397 alumnos. ■

**ANA DÍAZ**

**FOTOS JESÚS NAVARRO**

### **Nota:**

Las personas interesadas en realizar algún curso o recibir información y asesoramiento personal en cualquiera de las áreas de gestión de la Dirección Provincial del ISM en Madrid pueden llamar al teléfono **91 591 99 00** para pedir cita previa o acudir a la calle Churruga, nº2. El horario de atención al público es de lunes a viernes, de 9 a 14 horas.

# Nuevo centro de FORMACIÓN EN MADRID



**La Dirección Provincial del ISM acaba de poner en funcionamiento un centro de formación donde se impartirán los cursos programados en el Plan de Formación anual del organismo. El Aula ha sido homologada recientemente por la Dirección General de la Marina Mercante y ya ha sido inaugurada. La primera acción formativa, dirigida al personal sanitario de la Policlínica de Madrid, tuvo lugar el pasado 8 de marzo.**

Hasta hace poco, los cursos de formación ofrecidos a los actuales y futuros trabajadores del sector marítimo-pesquero en Madrid se realizaban en el centro de formación de la Dirección del ISM, situado en la calle Juan Bravo. Allí se compaginaban estas enseñanzas con las que se ofrecen desde los Servicios Centrales del Instituto Social de la Marina a los funcionarios de la Entidad.

Sin embargo, a partir de ahora la mayor parte de los cursos dirigidos a los profesio-

nales del sector se realizarán en las propias instalaciones de la Dirección Provincial del ISM en Madrid, en la calle Churruga nº2, donde se ha habilitado y homologado un Aula de formación con capacidad para 20 alumnos.

La decisión de organizar el programa formativo en la propia Dirección Provincial responde a un objetivo práctico, encaminado a conseguir una gestión más eficaz. “Evitamos, de este modo, que los funcionarios que trabajan en el área de formación de la casa tengan que desplazarse a otro punto de la ciudad. Así es más cómodo hacer el seguimiento de los cursos y la atención que se presta a los alumnos. Esto no impide que, en caso de celebrarse varios cursos a la vez, podamos seguir utilizando las instalaciones del centro de Juan Bravo donde hasta ahora se impartían las clases”, afirma Pablo Lorenzana, subdirector provincial del ISM de Madrid.

El Aula goza de espacio suficiente para que las clases se desarrollen con

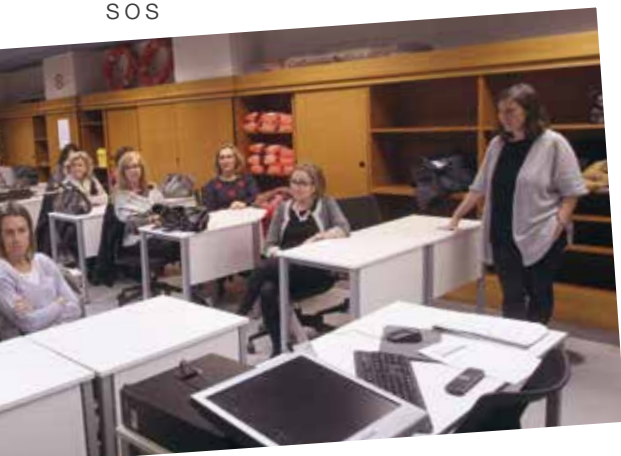




comodidad, tanto para los docentes como para los alumnos, y cuenta con el material técnico y didáctico necesario para impartir las enseñanzas programadas.

Carmen Romero, médico especialista de Sanidad Marítima, es la persona encargada de impartir los cursos de formación en primeros auxilios y materias sanitarias. Destaca la comodidad de las nuevas instalaciones donde este año se impartirán un total de 22 cursos en los que podrán participar más de 400 alumnos. “En el área sanitaria este año vamos a realizar cinco cursos de Primeros Auxilios y uno de Práctica Sanitaria Inicial on-line. Los cursos de Primeros Auxilios forman parte de la formación básica que necesita todo aquél que quiere embarcarse en un barco para trabajar”, explica

Además, se han programado cinco cursos



con tres módulos diferentes de Formación Básica; tres cursos de Buques de Pasaje; otros tres Básicos en Protección Marítima, uno de Oficial de Protección del Buque y dos Avanzados en L.C.I. Desde esta Dirección Provincial se gestionará asimismo que 40 estudiantes realicen el curso de Marinero de Puente y 12 alumnos el curso de Operador Restringido del SMSSM, en el Centro Nacional de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio (Pontevedra).

### ACCIÓN FORMATIVA INAUGURAL

La nueva Aula de Formación se inauguró con una conferencia que el pasado 8 de marzo impartieron Pilar Campos y Mariví Libradas, técnicos del área de Prevención de la Subdirección General de Promoción

CURSOS QUE SE IMPARTIRÁN A LO LARGO DE 2017 EN LA DP DEL ISM EN MADRID	
ENSEÑANZAS	NÚMERO DE CURSOS
Buques de Pasaje	3
Formación Básica	5
Primeros Auxilios	5
Práctica Sanitaria Inicial on-line	1
Básico en Protección Marítima	3
Oficial de Protección del Buque	1
Avanzado en L.C.I.	2
Marinero de Puente (40 alumnos)	Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio (Pontevedra)
Operador Restringido del SMSSM (12 alumnos)	

de la Salud y Epidemiología de la Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. El objetivo de la jornada, organizada por la dirección médica de la Policlínica de Madrid, fue dar a conocer al personal sanitario del centro sanitario el “Plan de Capacitación de la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención en el Sistema Nacional de Salud”, abriendo un nuevo cauce de formación para el personal sanitario de la Policlínica.

Se trata de un programa de capacitación y especialización para que los profesionales de la salud sepan aconsejar y animar a sus pacientes a desarrollar hábitos de vida saludables. En este sentido, a través de una plataforma on-line, los profesionales sanitarios pueden realizar una serie de cursos encaminados a detectar y manejar la fragilidad y las caídas en personas mayores; aprender el método para el consejo breve de salud sobre estilo de vida; ofrecer materiales y recursos en actividades de apoyo a las familias, reforzando los vínculos afectivos, la salud y el bienestar de los niños o concienciar a la población para que lleve una vida activa, menos sedentaria, y que adopte hábitos saludables de alimentación para prevenir futuras enfermedades.

La actividad fue muy bien acogida por el personal de la Policlínica de Madrid y en ella participaron enfermeras y médicos del centro sanitario. ■

ANA DÍAZ

FOTOS JESÚS NAVARRO

Plan de Formación 2017

# El ISM AUMENTA la oferta de cursos y plazas



*Este mes de febrero se ha abierto el plazo de inscripción para los cursos de formación del Instituto Social de la Marina previstos para 2017. La actividad formativa se encuentra sometida a un permanente proceso de evolución y adaptación, surgido de la propia demanda del sector y del desarrollo del marco normativo que la regula. Más cursos, algunos de ellos ofertados por vez primera, y más plazas en la actual convocatoria.*



**A**ño tras año desde el sector y las instituciones se pone especial hincapié en la importancia de la formación especializada para lograr una mayor profesionalización de los trabajadores del mar. Los retos a abordar buscan proporcionar a los marineros la capacitación necesaria para trabajar a bordo de buques modernos y aumentar sus perspectivas de movilidad y promoción laboral, así como facilitar los instrumentos necesarios para poder asumir una actividad profesional en tierra cuando así lo decidan, tal y como señalan tanto la OIT como la Unión Europea, que cofinancia la formación a través del Fondo Social Europeo.

Siendo conscientes de las necesidades especiales del sector en materia de horarios, el Plan de Formación presenta la máxima flexibilidad posible, organizándose en dos semestres con distintas ediciones de cada tipo de curso.

Por otra parte, y siendo la política de calidad uno de sus compromisos fundamentales, el Instituto Social de la Marina, en su formación profesional marítima y sanitaria, tiene implementado un Sistema de Gestión de Calidad, que ha obtenido la certificación correspondiente, de acuerdo con la Norma Internacional de Control de Calidad UNE-EN-ISO 9001:2008.

### **ÁREAS FORMATIVAS**

Tras un exhaustivo estudio de las necesidades formativas recogidas durante el pasado año, así como de la aceptación y demanda de los cursos incluidos en el plan 2016, el Plan de Formación

***En 2016 la oferta de cursos ascendió a 891 para satisfacer la demanda de formación de 13.378 personas***

---

2017 hace referencia a ocho áreas formativas diferenciadas:

- Seguridad marítima y lucha contra la contaminación
- Certificados profesionales
- Cualificaciones para el trabajo a bordo
- Electricidad y electrónica
- Idiomas
- Mecánica industrial
- Sanidad marítima
- Titulaciones profesionales

### **CENTROS DE FORMACIÓN**

La elevada especialización de los cursos requiere que los mismos tengan que ser impartidos en centros dotados de una infraestructura técnica y humana adecuada acorde a los criterios de calidad que exige el ISM. El tamaño del grupo oscila entre los 10 y 20 participantes y su duración puede ir desde las 12 horas lectivas, de los cursos más





básicos, a las 150 horas que requieren algunas titulaciones profesionales.

Los cursos se desarrollan en los centros de formación ubicados en las direcciones provinciales y direcciones locales, además de en los dos Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio (Vilagarcía de Arousa) e Isla Cristina (Huelva), y en la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Las Palmas, complementándose la formación, en caso necesario, con la contratación de empresas externas, homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante.

### **SOLICITUDES**

Toda persona que desee asistir como alumno deberá formalizar una solicitud, en el modelo oficial vigente, que podrá obtener directamente en las direcciones provinciales o locales del Instituto Social de la Marina, o descargarse este modelo de la página web de la Seguridad Social ([www.seg-social.es](http://www.seg-social.es)).

Se podrán solicitar un máximo de cinco cursos. Las solicitudes también

***Muchos de los cursos suponen una excelente oportunidad para aumentar las posibilidades de una mejora profesional***

se podrán presentar en las direcciones provinciales y locales del ISM o a través del registro electrónico.

Junto a la solicitud es necesario aportar la siguiente documentación: fotocopia compulsada del documento nacional de identidad, pasaporte o tarjeta de identificación de extranjeros; fotocopia compulsada del certificado de empadronamiento que acredite el lugar de residencia y según el curso que se solicite, tendrá que presentarse las titulaciones académicas requeridas; datos de formación complementaria y/o experiencia profesional.

Hay que tener en cuenta que no será necesario aportar dicha documentación cuando en la solicitud se haya concedido autorización al órgano gestor para comprobar los datos mediante consulta los Sistemas de Verificación de Datos de Identidad y de Residencia.

### **¿NECESITAS AYUDA?**

Es importante recordar que con la finalidad de orientar y gestionar el acceso a la formación, el Instituto Social de



la Marina dispone de una amplia red de oficinas de atención al público en las direcciones locales y provinciales, en las que personal técnico cualificado proporcionará la información y el asesoramiento necesarios para orientar a los solicitantes de formación profesional marítima y sanitaria.

Podrán presentar su solicitud de admisión los trabajadores que estén dados de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (REM); también aquellos que figuren como demandantes de mejora de empleo en el sector marítimo pesquero o aquellos que en su caso estén desempleados y requieran un curso de formación legalmente exigible para poder embarcarse y/o iniciar una actividad en el sector marítimo pesquero.

Muchos de los cursos de mejora profesional suponen una excelente oportunidad para aumentar las posibilidades de lograr un trabajo para aquellos profesionales del sector que en estos momentos están desempleados.

Antes de solicitar un curso es importante tener en cuenta su duración, el lugar donde será impartido, la capacitación necesaria previa así como si la titulación que ofrece se adecúa al objetivo profesional del demandante.

La validez de las solicitudes es para todo el territorio nacional y la acción formativa es de carácter gratuito para los beneficiarios, intentando acercarla, en la medida de lo posible, al lugar de residencia de los alumnos.

El criterio de proximidad por tanto será prioritario para evitar desplazamientos innecesarios, teniendo en cuenta que en algunos casos se podrá solicitar el reembolso de los gastos de transporte, alojamiento y/o manutención. Para consultar qué gastos en concepto de 'coste de la acción formativa' pueden ser reembolsados, su cuantía y limitaciones se puede consultar la ORDEN TAS/167/2008, de 24 de enero.

Una vez adjudicada la plaza deberá confirmarse la asistencia en un plazo de dos días y, concluido el curso, se dispone de 15 días naturales para solicitar

## Cuadro de evolución de la demanda formativa

	2013	2014	2015	2016
Cursos finalizados	714	775	833	891
Alumnos que iniciaron cursos	10.761	11.556	12.571	13.565
Alumnos que finalizaron cursos	10.591	11.456	12.400	13.378



el reembolso de los gastos derivados de la participación, si corresponde.

### **BALANCE**

El número de alumnos sigue creciendo anualmente, así como la oferta del ISM. En los últimos tres años se puede observar cómo ha aumentado notablemente la cantidad de demandantes. Mientras en 2013 se realizaron 714 cursos a los que asistieron un total de 10.591 alumnos, en 2016 la oferta ascendió a 891 para satisfacer la demanda de formación de 13.378 personas.

Durante 2016 se realizaron un total de 80 cursos para obtener títulos pro-

fesionales; 231 de seguridad marítima; 146 de certificación profesional; 3 de idiomas; 4 de mecánica industrial; 7 de electricidad y electrónica así como 13 de cualificación para trabajos abordo. Además de otros 407 cursos del ámbito sanitario. Cabe destacar que para el Plan de Formación de 2017 se ofertarán cursos novedosos como el Certificado de Suficiencia de Marinero de Máquinas de Marina Mercante; Certificado de Suficiencia de Marinero de Puente de Marina Mercante y Revalidación del Certificado de Formación Básica en Seguridad. ■

**PATRICIA ROMERO ALONSO**

### **CURSOS Y ALUMNOS POR PERÍODO Y DDPP**

DDPP	Profesional			Sanitaria					
	Cursos Finalizados	Alumnos que Iniciaron Cursos Finalizados	Alumnos que Finalizan Cursos	Cursos Finalizados	Alumnos que Iniciaron Cursos Finalizados	Alumnos que Finalizan Cursos	Cursos Finalizados	Alumnos que Iniciaron Cursos Finalizados	Alumnos que Finalizan Cursos
A Coruña	15	229	223	34	533	527	49	762	750
Alicante	14	277	272	16	255	254	30	532	526
Almería	4	74	72	7	96	95	11	170	167
Barcelona	16	296	293	39	562	558	55	858	851
Cádiz	15	263	256	15	243	241	30	506	497
Cantabria	4	81	78	7	82	82	11	163	160
Cartagena	10	179	175	9	147	145	19	326	320
Castellón	8	147	144	3	60	56	11	207	200
Ceuta	7	140	137	4	60	55	11	200	192
Gijón	8	133	128	13	138	137	21	271	265
Gipuzkoa				1	16	16	1	16	16
Huelva	13	232	222	14	233	228	27	465	450
Illes Balears	15	283	282	29	446	444	44	729	726
Las Palmas	15	267	265	18	289	289	33	556	554
Lugo				7	103	102	7	103	102
Madrid	17	303	296	9	151	148	26	454	444
Málaga	8	160	156	8	135	134	16	295	290
Melilla	7	138	129	2	26	23	9	164	152
Sevilla	4	80	79	3	46	45	7	126	124
Tarragona	5	86	85	16	245	245	21	331	330
Tenerife	31	605	594	23	362	360	54	967	954
Valencia	24	460	450	9	142	142	33	602	592
Vigo	6	109	105	42	665	662	48	774	767
Bizkaia	1	20	20	12	178	177	13	198	197
Vilagarcía De Arousa	10	193	189	37	596	596	47	789	785
Bamio	160	1.775	1.753	16	255	249	176	2.030	2.002
Isla Cristina	67	766	761	14	205	204	81	971	965
<b>Total general</b>	<b>484</b>	<b>7.296</b>	<b>7.164</b>	<b>407</b>	<b>6.269</b>	<b>6.214</b>	<b>891</b>	<b>13.565</b>	<b>13.378</b>





# ESTRATEGIA DE EMPENDIMIENTO Y EMPLEO JOVEN



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE EMPLEO  
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE EMPLEO

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



UNIÓN EUROPEA

Fondo Social Europeo  
*El FSE invierte en tu futuro*

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

## Cotizaciones del REM 2017

# SUBEN UN 0,94% de promedio

**Las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar (REM), incluidos en los grupos segundo y tercero vigentes para el año 2017, aparecieron publicadas el pasado 3 de febrero en el Boletín Oficial del Estado. A nivel nacional, el promedio general de subida asciende al 0,94 por ciento, aunque el incremento de las bases es ligeramente inferior al de años anteriores.**



La publicación anual de las bases de cotización responde a un mandato del ordenamiento jurídico español de regulación de aspectos imprescindibles para que los trabajadores y empresas puedan efectuar la cotización, determinando la cuantía de las bases, la aplicabilidad de las mismas, así como el plazo para el ingreso de las diferencias de cotización, en su caso. Para el año en curso, los mayores crecimientos de las bases de cotización del REM se producen en la provincia de Cantabria, en el grupo segundo A, en las categorías profesionales 1 a 7, alcanzando el 2,05%, y

**Los mayores incrementos de cotización para 2017 se registran en las provincias de Cantabria y Huelva**

en el grupo segundo B, en la provincia de Huelva, llegando hasta el 2,68%.

El menor incremento se produce en la provincia de Almería, el 0,20% en los tres grupos. En los grupos segundo A y B, para las categorías 8 a 11, y en el grupo tercero en las categorías profesionales 3 y 4.

Para el año 2017, el incremento de las bases oscila entre el 0,20% y el 2,68%, siendo ligeramente inferior al de años anteriores. El aumento de las bases que contempla esta Orden supondrá una mayor cotización, estimada en torno al 0,94% en concepto de variación de bases de cotización.



Cabe recordar que la cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas en este régimen especial se efectúa anualmente a propuesta del Instituto Social de la Marina, una vez consultadas las organizaciones más representativas del sector entre las que se incluyen empresas, sindicatos, cofradías y productores.

Las bases de cotización se determinan según distintos parámetros: pro-



A. Munguía

Bases Grupo 2º A Año 2017				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los Grupos de Cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
Zona Norte				
A Coruña	Arrastre, Palangre de fondo y volantas en Caladeros Internac. (Excepto África)	2.538,00	1.815,00	1.665,00
Lugo	Arrastre en caladero nacional y costa de Portugal.	2.340,00	1.572,00	1.464,00
Vigo	Palangre de fondo y volantas en Costa de África.			
Vilagarcía	Palangre de Superficie.	1.836,00	1.476,00	1.383,00
Asturias	Palangre de fondo, cerco y otras artes en Caladeros Nacionales			
Cantabria	Arrastre	2.538,00	1.815,00	1.665,00
	Palangre	1.836,00	1.476,00	1.464,00
	Cerco	1.644,00	1.395,00	1.395,00
Gipuzkoa	Cerco y Palangre	1.944,00	1.593,00	1.593,00
	Arrastre	2.979,00	1.968,00	1.713,00
	Otras Artes	2.709,00	1.848,00	1.680,00
Bizkaia	Artes Fijas	2.694,00	1.767,00	1.680,00
	Arrastre	2.979,00	1.968,00	1.713,00
	Anzuelo y Cerco	1.899,00	1.587,00	1.587,00
	Porcentaje subida promedios por grupo cotiz.	1,19%	1,09%	1,10%
	<b>Promedio Zona Norte</b>			<b>1,12%</b>
Zona Este				
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona, Murcia	--	1.872,00	1.554,00	1.554,00
	Porcentaje subida promedios por grupo cotiz.	0,97%	0,97%	0,97%
	<b>Promedio Zona Este</b>			<b>0,97%</b>
Zona Sur				
Almería	--	1.719,00	1.491,00	1.491,00
Cádiz	--	1.719,00	1.392,00	1.392,00
Huelva	Arrastre en aguas internacionales	2.511,00	1.728,00	1.554,00
	Arrastre, cerco y palangre	2.058,00	1.449,00	1.392,00
Málaga, Granada, Melilla, Ceuta	--	1.563,00	1.449,00	1.449,00
Las Palmas Tenerife	--	2.511,00	1.689,00	1.554,00
	Porcentaje subida promedios por grupo cotiz.	0,79%	0,91%	0,89%
	<b>Promedio Zona Sur</b>			<b>0,86%</b>
	<b>Grupo 2º A- Promedio subida general</b>			<b>0,99%</b>

## Bases Grupo 2º B Año 2017

	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los Grupos de Cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
<b>Zona Norte</b>				
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía, Asturias	Palangre de fondo y volantas en costa de África	2.340,00	1.572,00	1.464,00
	Palangre, cerco y otras artes menores	1.704,00	1.347,00	1.347,00
Cantabria	Arrastre y palangre	1.704,00	1.347,00	1.347,00
	Cerco	1.644,00	1.347,00	1.347,00
Gipuzkoa	Cerco, palangre, anzuelo y artes fijas	1.899,00	1.578,00	1.578,00
	Arrastre	2.970,00	1.962,00	1.707,00
Bizkaia	—	1.899,00	1.587,00	1.587,00
	Porcentaje subida promedios por grupo cotiz.	1,29%	1,36%	1,37%
Promedio Zona Norte			1,34%	
<b>Zona Este</b>				
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona, Murcia	—	1.872,00	1.554,00	1.554,00
	Porcentaje subida promedios por grupo cotiz.	0,97%	0,97%	1,02%
Promedio Zona Este			1,19%	
<b>Zona Sur</b>				
Almería	—	1.611,00	1.491,00	1.491,00
Cádiz	Arrastre, cerco y palangre	1.611,00	1.287,00	1.287,00
Huelva	Arrastre, cerco y palangre	1.611,00	1.287,00	1.287,00
	Otras modalidades	1.494,00	1.287,00	1.287,00
Málaga, Granada, Ceuta	—	1.563,00	1.287,00	1.287,00
Las Palmas Tenerife	Palangre, cerco y otras artes menores	1.563,00	1.287,00	1.287,00
	Palangre en aguas internacionales	2.235,00	1.536,00	1.374,00
	Porcentaje subida promedios por grupo cotiz.	0,96%	0,70%	0,76%
Promedio Zona Sur			0,81%	
<b>Grupo 2º B - Promedio Subida General</b>			<b>1,11%</b>	



**Las diferencias de cotización podrán ser abonadas sin recargo hasta el 30 de abril**

vincia donde se faena; categoría profesional; modalidad de pesca así como sobre la base de los valores medios de remuneración percibida en 2016.

Este año se continúa con la estructura del cuadro de bases del año anterior con el objetivo de su simplificación. Para ello se crearon tres zonas en cada uno de los grupos: zona norte, zona este y zona sur, incluyéndose en cada una de las zonas las provincias con la misma modalidad de pesca y la misma base.

### **INCREMENTOS POR GRUPOS**

A efectos de cotización, los trabajadores comprendidos en el REM se clasifican en tres grupos, en función de las toneladas de registro bruto (TRB) de las embarcaciones pesqueras en las que presten sus servicios.

En el Grupo Segundo A se incluye a los trabajadores que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embar-



caciones comprendidas entre 50,01 y 150 TRB. La subida en 2017 para los trabajadores de este grupo ha oscilado desde el 0,20% en la provincia de Almería, para las categorías profesionales 8 al 11, hasta el 2,05% en la provincia de Cantabria, modalidad de pesca de cerco, para las categorías profesionales 1 a 7.



Bases Grupo 3º Año 2017		
	Categorías profesionales encuadradas dentro de los Grupos de Cotización	
	3 y 4	8 a 11
<b>Zona Norte</b>		
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía, Asturias, Cantabria	1.431,00	1.314,00
Gipuzkoa	1.500,00	1.377,00
Bizkaia		1.200,00
Porcentaje Subida CG	0,83%	0,86%
Promedio Zona Norte		0,85%
<b>Zona Este</b>		
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona, Murcia	1.620,00	1.377,00
Porcentaje Subida CG	0,56%	0,88%
Promedio Zona Este		0,72%
<b>Zona Sur</b>		
Almería	1.491,00	1.353,00
Cádiz, Huelva, Málaga, Granada, Sevilla, Melilla, Ceuta, Las Palmas, Tenerife	1.419,00	1.272,00
*Grupo 10 de cotización: neskatillas, empacadoras, mariscador a pie.		
Porcentaje Subida CG	0,64%	0,59%
Promedio Zona Sur		0,61%
<b>Grupo 3º - Promedio Subida General</b>		<b>0,73%</b>

En el Grupo Segundo B, se incluyen los trabajadores que prestan servicios en embarcaciones pesqueras comprendidas entre 10,01 y 50 TRB. En este grupo la subida ha variado desde el 0,20% en la provincia de Almería, para las categorías profesionales 8 al 11, hasta el 2,68 % en la provincia de Huelva, modalidad de pesca de cerco, para las categorías profesionales 1 a 7.

En el Grupo Tercero están integrados aquellos trabajadores que faenan a bordo de embarcaciones pesqueras que no excedan las 10 TRB. También comprende a los trabajadores y trabajadoras por cuenta propia: mariscadoras, percebeiros, recogedores de algas, buceadores extractores de recursos marinos, rederos y armadores que ejerzan su actividad pesquera a bordo de este tipo de embarcaciones. Asimismo, está incluido en este grupo el colectivo de neskatillas y empacadoras, como una especialidad en la provincia de Bizkaia.

El incremento en el Grupo Tercero varía desde el 0,20% en Almería en las categorías profesionales 3 y 4, hasta el 1,07% en el resto de las provincias de la Zona Sur, también para las categorías profesionales 3 y 4.

## AUTÓNOMOS

Los trabajadores por cuenta propia tendrán que tener en cuenta que debido al carácter mensual de su cotización, en aquellos casos en los que, con motivo de cambios de provincia, modalidades de pesca o categorías profesionales, tengan que modificar la base de cotización, los efectos de dicha modificación se producirán a partir del día primero del mes siguiente, manteniéndose hasta ese momento la base de cotización por la que vinieran cotizando.

Las diferencias de cotización que se hayan podido producir por la aplicación de estas nuevas bases respecto de las cotizaciones que se hubieran efectuado desde 1 de enero de 2017, podrán ser ingresadas, sin recargo, hasta el 30 de abril. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

## El sector atunero y las buenas prácticas

**Miembros del sector atunero congelador español, representados por Anabac y Orpagac, con la colaboración del instituto de investigación Azti, mantuvieron una reunión a comienzos de febrero para impulsar el adecuado seguimiento del programa voluntario de control y verificación de buenas prácticas en la pesca.**



Desde que en 2012 se iniciara el programa voluntario de control y verificación de buenas prácticas en la pesca, a fin de reducir progresivamente los impactos no deseados que ésta produce en la pesca atunera de cerco, el reforzamiento de este control y la apuesta por lograr una pesquería sostenible y responsable no han hecho más que reafirmarse. En este sentido hay que encargar la última reunión mantenida por representantes de las dos asociaciones de atuneros congeladores y de las empresas armadoras que lo conforman con científicos de Azti. El programa puesto en marcha, hace ya un lustro, promueve

la liberación de la fauna asociada a la actividad pesquera y el uso y construcción responsable de dispositivos concentradores de peces (DCOs). Estas medidas se aplican a los buques de estas empresas que operan en todos los mares tropicales del mundo (Índico, Atlántico y Pacífico).

Todos los barcos, tanto los atuneros como los buques auxiliares, cuentan con la presencia de observadores, y cumplen con las propuestas de gestión planteadas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) y por la Comisión del Atún del Océano Índico (IOTC) respecto a la limitación de dispositivos concentradores de peces y que

no sean enmallantes. Los investigadores de Azti verifican y evalúan las buenas prácticas y el estricto cumplimiento de las medidas de gestión acordadas por las Organizaciones Regionales de Pesca, además de recabar una valiosa información científica.

Durante el presente año, se pretende extender la formación presencial de observadores en lugares como Mozambique, Costa de Marfil y Seychelles. Azti trabajará en la formación para el análisis de la información recogida, así como en la creación de vídeos para la formación de tripulantes, patronos y observadores en los que se profundizará en la mejora de las prácticas pesqueras. ■



## Certificación MSC para la pesquería de sardina

**Tras dos años y medio desde el inicio de la evaluación sobre la pesquería de sardina en el golfo de Vizcaya, Marine Stewardship Council (MSC) anuncia la concesión de la certificación MSC de pesca sostenible que realizan 59 barcos de cerco que faenan en esas aguas. Es la tercera certificación que obtiene esta flota.**



**N**ueva certificación de pesca sostenible obtenida por esta flota compuesta por 59 embarcaciones de cerco pertenecientes a la federación de cofradías de Gipúzkoa y Bizkaia, en el País Vasco, y a la cofradía de San Martín de Laredo, en Cantabria. Con anterioridad habían obtenido dicha certificación en las pesquerías de anchoa y bonito del norte.

El proceso de evaluación de la pesquería de la sardina se inició

en el mes de julio de 2014, y fue llevado a cabo por la auditora independiente Bureau Veritas, que ha analizado la información científica relevante para esta pesquería y mantenido reuniones con los grupos de interés, entre los que se incluyen el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, los gobiernos autónomos de País Vasco y Cantabria, y organismos científicos como el Instituto Español de Oceanografía y el Centro Tecnológico Azti.

Hay que reseñar que, en la zona que opera esta flota, faenan otras dos -la de Cornwall, de Reino Unido, y la de Bretaña, de Francia- que también poseen la certificación. Desde MSC se destaca que esto ha supuesto un gran incentivo para que estas tres flotas involucradas en la pesquería hayan coordinado medidas conjuntas de gestión. Por ejemplo, las flotas española y francesa se comprometieron a establecer límites de captura y de permisos de pesca. Asimismo, acordaron establecer una total transparencia e intercambio de información para apoyar la recogida de datos científicos. El objetivo principal es establecer un plan de gestión incluyendo reglas de control de capturas.

MSC es una organización internacional sin ánimo de lucro creada para ayudar a transformar el mercado de productos del mar hacia la sostenibilidad. ■

## BREVES

### Decepción del sector

El sector pesquero europeo ha expresado su decepción, a través de un comunicado de Europêche, tras el voto favorable del Parlamento Europeo a la nueva propuesta de reglamento para la gestión sostenible de las flotas pesqueras de larga distancia externas. Una preocupación que se centra, especialmente, en la doble sanción que a su juicio establece el sistema, lo que consideran “desproporcionado y discriminatorio”.

Y lo afirman porque el barco y el capitán estarían sujetos, no sólo a las sanciones previstas en los Reglamentos de control INDNR, sino que no podrían solicitar una autorización si, durante los doce meses anteriores, hubieran cometido una infracción grave, lo que equivale a un año de inactividad. Esto, según Europêche, puede poner en serio riesgo a la rentabilidad de las empresas, y que afecta a unos 700 barcos y diez mil puestos de trabajo.

### Nuevo cable transoceánico

Los trabajos para el tendido de un nuevo cable transoceánico de fibra óptica por el Cantábrico, de 6.600 kilómetros de longitud, y que arrancan en la localidad vizcaína de Sopela hasta las costas de Virginia, en los Estados Unidos, afectarán a la próxima costera de la anchoa. A partir del mes de junio, se tendrá que respetar un pasillo de mil metros a ambos lados de las obras, para evitar interferencias hasta que el cable esté enterrado. No es la primera vez que la flota convive con este tipo de tareas, en las que en ocasiones hubo problemas de comunicación, hasta que se firmó un protocolo de actuación, que los pescadores esperan vuelva a firmarse este verano, según detallaron portavoces de la federación de cofradías vascas.

### Cae la pesca en Asturias

Las cifras obtenidas en 2016 no fueron buenas para la pesca en Asturias, ya que las rulas bajaron en un 16% el número de kilos y en prácti-



**BREVES**

camente un 10% su facturación. En cifras absolutas, las pérdidas fueron de 4,27 millones de kilos y 5,69 millones de euros. La principal especie facturada sigue siendo la merluza, que supuso casi el 30% de los ingresos, muy similar a la de 2015. A continuación figura la xarda, que superó al bonito como segunda especie con mayor peso porcentual en la facturación de las lonjas asturianas, con el 14,5% de los ingresos totales.

Como tercera especie en importancia, según los ingresos aportados, figura el bonito. Porcentualmente la variación fue positiva, al casi lograrse el 12%, frente al 11,6% de 2015. Sin embargo, no fue un buen año para esta especie, ya que no sólo se subastaron menos kilos sino que el precio medio también fue ligeramente inferior.

**Capturas en los puertos vascos**

Las descargas de las principales especies (bonito, anchoa y verdel) registraron un incremento, en 2016, del 4,1%. El valor en primera venta del pescado subastado supuso un 16,3% más, debido principalmente a los buenos resultados registrados durante la campaña de pesca de bonito del norte. La novedad es que esta especie ha desplazado a la anchoa (casi 13.000 toneladas, lo que supone un incremento del 9,3% con respecto al año anterior) como principal fuente de ingresos para los arrantales vascos por primera vez desde 2012. Y es que mientras la anchoa supuso unos ingresos próximos a los 21 millones de euros, el atún blanco superó los 23 millones.

El verdel supuso unas descargas de 10.533 toneladas, mil toneladas menos que en la anterior campaña, y un valor de 8,1 millones de euros. También es noticia el regreso del atún rojo a las descargas de los puertos vascos, al no vender las cofradías su cuota para obtener un mayor rendimiento económico.

**Bajan los decomisos en Galicia**

Tras el duro golpe asestado al furtivismo en Galicia en 2015, debido a la

ANDALUCÍA

**Plan de recuperación del Mediterráneo**

**La Junta de Andalucía, a través de la consejera de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural, Carmen Ortiz, ha presentado en Almería el plan de gestión para las pesquerías de arrastre, cerco y artes menores del Mediterráneo, elaborado conjuntamente con el sector, ante la delicada situación por la que atraviesa este caladero.**



**Q**uemos influir de forma decisiva en las decisiones que se tomen en la Unión Europea”, señaló Carmen Ortiz, en alusión al nuevo reglamento de pesca en el Mediterráneo, “y contribuir de forma activa a una gestión responsable de los recursos pesqueros de este caladero”. Entre las medidas de gestión de carácter general que se incluyen en este documento cabe destacar la regulación de la pesca deportivo/recreativa, así como diferentes recomendaciones para el arrastre de fondo y el cerco con jareta.

En el primer caso, con limitación del esfuerzo, establecimiento de una veda en el mes de junio sobre fondos inferiores a 60 metros en la provincia de Almería, aumentar el grosor de mallas... Por lo que respecta al cerco con jareta, se establece un tope de 4.500 kilos por día y barco para la sardina, lo que supone una reduc-

ción del 10%; se incluyen como especies autorizadas las de “paso”; y se reduce el tiempo de pesca en determinados meses según modalidad y provincia.

Estas medidas previamente pactadas con el sector afectan a los 735 barcos (404 de artes menores; 205 de cerco; y 126 de arrastre) que operan en el Mediterráneo andaluz y que se hallan repartidos por catorce puertos y generan tres mil puestos de trabajo directo. Las especies más pescadas por esta flota son la merluza, el salmonete, el jurel y la sardina.

La consejera andaluza anunció la creación de un grupo de trabajo para elaborar un plan de futuro que garantice la viabilidad de la flota de palangre de superficie de esta comunidad (compuesta por 46 barcos), dedicada principalmente a la pesca de pez espada y atún, en una reunión mantenida también en Almería con representantes del sector pesquero almeriense y granadino. ■



## Áreas marinas protegidas amenazadas por el turismo

**Conscientes del impacto que supone el turismo sobre catorce áreas marinas, de las veinticuatro protegidas de Canarias, desde el Mapama se han iniciado los pasos para hacer frente a esta presión ambiental, regulando la pesca y los deportes náuticos en estos espacios.**



Mercedes Montero

Para frenar el fuerte impacto que el turismo está produciendo en las áreas marinas protegidas, desde el Mapama se ha elaborado un cuestionario que acaba de finalizar su fase de consulta pública, y en el que agentes y usuarios del mar, así como público en general, han podido hacer comentarios y contribuciones con vistas a la elaboración de una orden ministerial que dé una mejor protección a estos espacios. Este es el paso previo para elaborar dicha orden ministerial que regule la pesca y los deportes náuticos, actividades que están provocando un importante impacto en 14 de las 24 Zonas Especiales de Conservación (ZED) de Canarias, aprobadas en 2011.

Este impacto está repercutiendo sobre la tortuga verde, el calderón

tropical, el delfín mular, el angelote y la Cueva de los Cerebros, especialmente en esas 14 ZED afectadas: franja marina de Teno-Rasca, cueva marina de San Juan, sebadales del sur de Tenerife; sebadales de Antequera y sebadal de San Andrés (Tenerife); sebadales de Gügüi; franja marina de Mogán; sebadales de la playa del Inglés; Playa del Cabrón y Bahía del Confital (Gran Canaria); Cagafrecho; sebadales de Guasimeta y sebadales de La Graciosa (Lanzarote); y sebadales de Corralejo (Fuerteventura). Para evitar que se sigan degradando, el Mapama pretende regular la pesca recreativa, el buceo, el baño y el fondeo, así como las embarcaciones para excursiones turísticas y el uso de motos náuticas y otras embarcaciones rápidas, especialmente en zonas con presencia de cetáceos y tortugas. ■

## BREVES

tipificación de la actividad como delito, el pasado año el porcentaje de kilos decomisados se redujo en un 55%, aunque en Pontevedra se rompió esta tendencia, elevándose los decomisos en un 18%. También se incrementaron las incautaciones de aparejos, 24.279 (un 40% más), a pesar de realizarse seiscientos inspecciones menos. La mitad de estas incautaciones se realizaron en Pontevedra.

### El temporal en A Guarda

La localidad pontevedresa de A Guarda resulta un buen ejemplo de la virulencia del temporal que ha afectado a la costa norte de la península. Olas de más de diez metros arrastraron unos treinta metros del espigón norte, moviendo bloques de media tonelada de peso, lo que dejó desprotegido todo el frente marítimo de la villa. Afortunadamente, los barcos que se resguardan en la ensenada habían sido retirados con antelación, por lo que no hubo que registrar daños en la flota.

### Ancestro de los seres humanos

Científicos de la Universidad del Noroeste (China) hicieron público el descubrimiento de un animal que vivió en el fondo de los mares hace unos 540 millones de años y medía un milímetro. Ha sido bautizado como "Saccorhytus", por su forma de saco, y se halla en las primeras fases de la evolución de un grupo de animales que derivó en los peces y, prosiguiendo con esa evolución, en los seres humanos. Los científicos señalaron que todos los seres vivos descendemos de uno al que denominan el último antepasado común universal", que estiman vivió hace unos 3.500 millones de años. Tras él, la vida se diversificó y se hizo cada vez más compleja. Y uno de esos seres posteriores es el "Saccorhytus", ancestro común de un grupo de seres vivos entre el que figuramos los humanos, convirtiéndose en uno de los primeros pasos evolutivos hacia los vertebrados.

Hace 50 años...



## Se ha inaugurado la nueva estación marítima de Santurce



**B**ilbao. Las instalaciones de la nueva estación marítima de Santurce, juntamente con un pantalán de atraque para trasatlánticos, han sido inauguradas por el subsecretario de Obras Públicas, don Santiago Udina, a quien acompañaban el director general de Puertos y las primeras autoridades provinciales y locales.

La nueva instalación marítima, de bello aspecto externo, consta de unas modernas instalaciones de cafetería, sala de estar y dependencias administrativas y aduaneras. Se halla situada a la entrada del muelle exterior de Santurce y a poca distancia se encuentra también el pantalán de atraque para los trasatlánticos.

Tras la bendición de las instalaciones por el obispo de Bilbao, el presidente de la Junta de Obras del Puerto bilbaíno pronunció unas palabras para señalar que la obra inaugurada forma parte del plan de puer-

tos, correspondiente al primer plan de desarrollo económico-social, y anunció otras importantes realizaciones que se llevarán a cabo dentro del programa del segundo plan.

Habló después el secretario de Obras Públicas, quien se refirió a la brillante historia del puerto bilbaíno

### **También fueron inaugurados un pantalán de atraque para trasatlánticos y viviendas para el personal de la Junta de Obras del Puerto bilbaíno**

y a su esperanzadora proyección hacia el futuro.

Previamente, en la localidad de Portugalete, el presidente del patronato de Viviendas del Ministerio de Obras Públicas presidió la inauguración de un grupo de cuarenta y ocho viviendas construidas por el mencionado Patronato con destino

al personal de la Junta de Obras del Puerto bilbaíno. Tras la inauguración y bendición de los bloques, se procedió a la entrega de llaves a sus correspondientes beneficiarios.

### **BILBAO – SOUTHAMPTON**

A partir de la próxima primavera, Bilbao se unirá con Southampton por “ferry-board”. Se anuncian tres viajes quincenales entre ambas localidades por medio del “ferry” que la “Swedish Lloyd” pondrá en funcionamiento. El barco lleva el nombre “M. S. Patricia” y tendrá capacidad para 740 viajeros y 200 automóviles, así como salas de juego, sala infantil, capilla, cafetería, etc.

El viaje entre las dos localidades citadas durará aproximadamente treinta y seis horas y los precios del pasaje oscilarán entre 1.300 y 5.100 pesetas.



## SE PROYECTA AMPLIAR A DOCE MILLAS LAS AGUAS JURISDICCIONALES ESPAÑOLAS

Mediante un proyecto de Ley que publica el boletín Oficial del Estado de las Cortes Españolas, y que ha sido sometido al estudio de la Comisión de Asuntos Exteriores, se pretende extender las aguas jurisdiccionales españolas a doce millas, a efectos de pesca, derecho que está reconocido en el convenio europeo de pesca elaborado en Londres el 9 de marzo de 1964, firmado y ratificado por España y en el que participan otros once países europeos.

El proyecto de ley atribuye al Estado español la facultad de reglamentar la pesca y la conservación de los recursos del mar, así como la jurisdicción exclusiva en materia de pesca en una zona del mar adyacente a las costas españolas de doce millas de anchura, medida a partir

de las líneas de base definidas por la bajamar escorada a lo largo de toda la costa española.

En la zona de las seis millas, medidas a partir de la línea de base, el ejercicio de la pesca queda reservado a los españoles. No obstante, en la zona que se extiende de las tres a las seis millas, se permitirá temporalmente la pesca a los nacionales de aquellos países cuyos pescadores la hayan ejercido en ella de manera habitual, previo acuerdo con sus gobiernos.

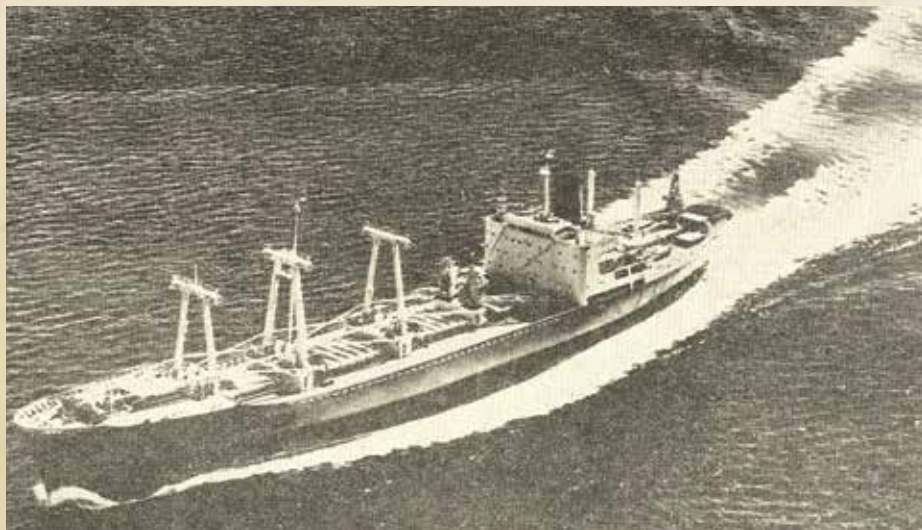
En la zona que se extiende de las seis a las doce millas, el ejercicio de la pesca queda reservado a los nacionales españoles y los de aquellos países que la hayan ejercido de manera habitual durante el periodo de tiempo que se fijará en cada caso por acuerdo de los gobiernos.

## Doña Paloma Larraz, colaboradora de Hoja del Mar

A partir del presente número, inicia su colaboración en HOJA DEL MAR doña Paloma Larraz, que entra a formar parte de nuestro equipo de colaboración y redacción en calidad de asesora para cuestiones sociales relacionadas con la mujer. Como parte de esta actividad, alternará con nuestra habitual colaboradora, ya conocida de todos lectores, Cristina Chillida de Álvarez, en la realización de la popular *Página para la Mujer*.

Por el entusiasmo que ambas colaboradoras ponen en su tarea, por sus conocimientos, evidentemente puestos al día, sobre los problemas de la mujer, y por la claridad y amenidad en la exposición de sus trabajos, nos permitimos augurar que la *Página para la Mujer*, que siempre fue acogida con verdadero agrado por nuestras lectoras, cobrará aún más fuerza si cabe, al aunar las aportaciones de Cristina y Paloma, dando paso a nuevas secciones e ideas.

## “Barcelona-Maru”



Este es el “Barcelona-Maru”, uno de los más modernos y rápidos barcos de la marina mercante japonesa, que en fecha próxima llegará a la Ciudad Condal en viaje de inauguración de la línea regular Tokio – Barcelona (Cifra)ánica 54.000 millas marinas durante los últimos diez meses (Foto Cifra).

## Convenio de Ordenación del Mercado de Harina de Pescado

Se ha firmado el Convenio de Ordenación del Mercado Interior de Harina de Pescado, que pone fin a un conflicto que enfrentaba, desde el mes de marzo pasado, a los fabricantes de harina de pescado y de piensos compuestos.

Según el Convenio, los fabricantes de piensos compuestos se obligan, hasta el 30 de abril de 1968, fecha de vencimiento del acuerdo, a adquirir toda la harina de pescado de fabricación nacional que les sea ofrecida por los fabricantes de dicho producto hasta un máximo de 2.500 toneladas mensuales. Los fabricantes de harina de pescado garantizan en todo momento la calidad del producto, a cuyo fin se someterá a un análisis del patronato de Biología Animal.

**Sanidad Marítima****Código ICTUS (II)**

***En el número de enero, publicamos en estas mismas páginas la primera parte del artículo dedicado al ICTUS. Entonces hablamos de las señales de alarma del ictus y de las claves de éxito y recuperación de los pacientes cuando se detecta a tiempo. En esta ocasión, hablamos de los tipos y la prevención. El ictus es un problema de salud que puede ocasionar serias consecuencias e incluso provocar la muerte de quien lo sufre. Uno de cada seis españoles sufriremos un episodio de ictus a lo largo de nuestra vida.***

**S**e trata de un trastorno mucho más frecuente de lo que pensamos. Es la primera causa de discapacidad grave en los adultos (tanto física como intelectual) y de dependencia. La segunda causa de muerte en nuestro país y la primera entre las mujeres.

En los infartos de miocardio cada segundo cuenta para la supervivencia del enfermo. Lo mismo ocurre en el caso del ictus. Por eso en el año 2006 se creó el Código ICTUS que se sigue en las unidades de emergencias de los centros médicos, las unidades de ictus especializadas en los hospitales y el sistema sanitario en su conjunto.

La activación del protocolo comienza desde el mismo momento en que se avisa al número 112 de emergencias y es de suma importancia para reducir el tiempo de espera hasta comenzar el tratamiento que puede disminuir los efectos secundarios o salvar la vida del paciente.

**TIPOS**

Los ictus pueden agruparse en dos categorías: los isquémicos (por bloqueo de un vaso sanguíneo cerebral debido a la presencia de un coágulo de sangre) y los hemorrágicos (al romperse un vaso sanguíneo en el cerebro produciendo una hemorragia o derrame cerebral)

El ictus isquémico es el más frecuente (80-85% de los casos) y suele causarlo el taponamiento de las arterias por acumulación de depósitos grasos (colesterol) en su pared. Estos terminan provocando la formación de coágulos. Es un proceso conocido popularmente como trombosis (cuando los coágulos se originan en el propio cerebro) o embolia (cuando se



forman en otra parte del cuerpo y son desplazados por la sangre hasta el cerebro)

Dentro de este tipo de accidente cerebrovascular, se incluye el conocido como Accidente o Ataque Isquémico Transitorio en el que se aprecian un conjunto de alteraciones (hormigueos, des-

viación de la comisura de la boca hacia un lado o ligera pérdida de fuerza en alguna extremidad, visión borrosa o doble en el ojo del lado opuesto al de la extremidad afectada, dificultades en el habla, amnesia para hechos recientes e incluso caída brusca) que suelen desaparecer antes de que transcurran 24 horas (la media se encuentra entre una y dos horas). Este trastorno es de especial importancia ya que es el precursor, en un tercio de los casos, de un ictus cerebral de características más irreversibles o mortal.

Ante la presencia de uno o varios de estos síntomas, aunque duren unos pocos minutos, se debe acudir de forma urgente a un centro hospitalario aunque las molestias hayan cesado, ya que se podría estar previniendo la aparición de un ictus próximo en los tres meses siguientes (como ocurre en una de cada cinco personas).

El ictus de tipo hemorrágico (15-20% de los casos) o derrame cerebral se produce por la ruptura de una arteria cerebral con la consiguiente salida de sangre al cerebro o al espacio subaracnoidal (entre el cerebro y la membrana subaracnoidal que lo recubre).



Tras sufrir un ictus, sólo un tercio de los pacientes se recupera totalmente, otro tercio queda con secuelas y otro tercio fallece (un 25% durante los 30 días siguientes al episodio de ictus).

## PREVENCIÓN

Los ictus pueden prevenirse. Algunos de los factores de riesgo, como la edad, antecedentes familiares, sexo y raza, no se pueden modificar. Pero otros sí son corregibles.

Los factores de riesgo modificables más importantes son el tabaquismo, el consumo excesivo de alcohol, consumo de drogas, la hipertensión arterial, tener niveles de colesterol elevados en sangre, la diabetes, la obesidad, la vida sedentaria, las dietas ricas en sal y grasas, y las enfermedades del corazón, como la fibrilación auricular.

La prevención primaria del ictus se basa en la identificación y corrección de estos factores de riesgo para evitar este accidente cerebrovascular cuando aún no ha ocurrido. ■

**PURIFICACIÓN VEGA GUERRA.**  
**SANIDAD MARÍTIMA MADRID**

## Premio y agradecimiento al ISM

El Instituto Social de la Marina ha sido objeto de sendos reconocimientos. Uno, de agradecimiento, es el que le ha otorgado el Comandante Jefe del Mando de Operaciones de la Jefatura Fiscal y de Frontera del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Carlos Crespo, al Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina, Huelva. Un escrito y una metopa, entregadas a José Carlos Macías, director del Centro, para dejar constancia del reconocimiento de



La Asociación de Pescadores de Carboneras (Carbopesca) otorgó una placa al Instituto Social de la Marina, por los servicios prestados a través de la Dirección Local y el Servicio de Sanidad Marítima a los pescadores de Carboneras, que cuenta con la mayor flota

de palangre de superficie del Mediterráneo. La placa fue entregada por el alcalde de esta localidad a la directora provincial del ISM, Ana Belén López, en un acto presidido por el gerente de Carbopesca, Pedro Hernández.

la calidad de las enseñanzas y titulaciones náuticas que reciben los especialistas de la Guardia Civil en este Centro del ISM desde 2007, año en el que se firmó un acuerdo de colaboración entre ambas instituciones.

de palangre de superficie del Mediterráneo. La placa fue entregada por el alcalde de esta localidad a la directora provincial del ISM, Ana Belén López, en un acto presidido por el gerente de Carbopesca, Pedro Hernández.

## Calendario ISM 2017

Logo: Instituto Social de la Marina

enero 2017

Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Reino de España | Buque: Juan Sebastián Elcano (1908) | Andalucía, Aragón, Asturias, Castilla León, Murcia y Melilla

Tipo: Bergantín goleta de 4 palos  
 Eslera: 113,1 m. | Manga: 13,1 m. | Velocidad: 10,5 nudos

veleros escuela

Una selección de imágenes de buques escuela de una docena de países, empezando por el Juan Sebastián Elcano, es la temática elegida para el calendario elaborado por el ISM para este año.

## Becas de investigación

Marine Stewardship Council (MSC) ha abierto el plazo de solicitud de becas de investigación de 2017, en ya su séptima convocatoria, que se prolongará hasta el día 3 de abril. La oferta va dirigida a estudiantes universitarios y de postgrado para la financiación de sus proyectos de investigación que deberán incluir, al menos, uno de los siguientes apartados: algún aspecto de mejora ambiental; resultados o mejores prácticas en gestión pesquera; la trazabilidad de productos pesqueros y gestión de las cadenas de suministro. El objetivo es promover la pesca sostenible.





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

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



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

[www.empleo.gov.es/cartaespana](http://www.empleo.gov.es/cartaespana)

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

**CARTA DE ESPAÑA**  
online



SECRETARÍA GENERAL  
DE INMIGRACIÓN  
Y EMIGRACIÓN  
DIRECCIÓN GENERAL  
DE MIGRACIONES