



FUNDACION - CENTRO DE INNOVACIÓN
DE ESTUDIOS JURÍDICOS MARÍTIMOS Y PESQUEROS

EDIFICIO DE SESIONES, 1ª PLANTA
MUELLE DE TRASATLÁNTICOS
36210 VIGO (PONTEVEDRA)
www.marinnleg.org – (0034) 615 50 87 81

BOLETÍN

nº 3, MAYO 2020



LA UNIÓN DEL SECTOR AZUL ANTE EL COVID-19

Por **ROSA QUINTANA CARBALLO**
Presidenta del Patronato de la Fundación MarInnLeg

Cuando se habla del mundo marítimo-pesquero y portuario normalmente los pesimistas comentan que su estado es de crisis continua y los optimistas que se está readaptando de forma permanente. Soy de las personas que siempre ha afirmado lo segundo, y en ello, aún en estos tiempos tan duros.

Sé que a este trance seguirán otros no menos difíciles, pero sé de la respuesta única, firme y decidida de nuestro sector ante ellos. Cuando el 14 de marzo se declaraba la actividad marítimo-pesquera y la portuaria, como esencial, nadie se arrugó, y contra las circunstancias han luchado muchísimas personas de nuestros sectores, contribuyendo a poner alimentos en los mercados y mercancía en su destino.

No se cerró una lonja por su voluntad. No se dejó un barco sin atracar. No se paró un contenedor en el puerto. No esperaba menos de nuestra gente del mar y de nuestros profesionales portuarios. Por ello, creo que es justo reconocer su trabajo y dedicación, su adaptación a las dificultades y su actitud decidida ante esta situación.

Creo, también en justa respuesta, que la sociedad y las administraciones debemos corresponder a todo este colectivo que movió las actividades esenciales relacionadas con el mar y los puertos. Debemos hacerlo de la mejor manera que podemos realizarlo: apoyándolos en esta situación.

A todas las medidas ya adoptadas para sostener su viabilidad debemos sumar nuevas acciones, tanto en esta línea como en la adecuación para la competitividad que nos traerá esta situación a futuro. En el corto plazo caben ayudas y financiación. En el medio plazo, reorientación y adaptación. En el largo plazo, dinamización y fortalecimiento.

Por eso tendremos que sumar de nuevo en favor de nuestro mar, de su cadena mar-industria y de la actividad portuaria, naval y logística. Los rumbos nos señalan una mayor venta online, una reestructuración del consumo, una necesidad de agilidad logística y una lucha titánica en los mercados.

Por ello, debemos sumar todas y todos para que esta situación no sea una crisis si no una oportunidad. Debemos hacer que los optimistas podamos seguir pensando que nos podemos readaptar constantemente. No va a ser fácil, pero tenemos puntos de apoyo y lugares de entendimiento como MarInnLeg, y eso seguro que ayuda y mucho.

Por todo lo hecho ante esta pandemia y por todo lo que tenemos que seguir haciendo, muchas gracias.

EL FUTURO REAL DECRETO DE CONDICIONES DE TRABAJO EN LA PESCA

Por **JAIME CABEZA PEREIRO**
Universidade de Vigo

En el año 2007, la Conferencia de OIT aprobó el Convenio nº 188 sobre trabajo en la pesca. Ha entrado en vigor el 16 noviembre 2017 y hasta hoy lo han ratificado dieciocho países, el último Dinamarca. España todavía no lo ha suscrito, aunque cabe esperar que lo haga en pocos meses. De hecho, la Unión Europea ha invitado a ello y, entre otras medidas, ha aprobado la Directiva (UE) 2017/159, de 19 diciembre 2016, en la cual se contiene el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (Cogeca), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche).

Esta Directiva, en realidad, es una incorporación a la normativa europea del Convenio 188, aunque se eluden los asuntos sobre los que la UE carece de competencia normativa. El plazo para trasponerla a los Estados Miembros expiró el pasado 15 noviembre 2019, de modo que España lleva ya más de seis meses de retraso. Ello no quiere decir que no se hayan iniciado los trabajos pertinentes. En concreto, es necesario, por una parte, enmendar el Estatuto de los Trabajadores para incluir, entre los contratos que deben formalizarse por escrito, el del embarque de los trabajadores de la pesca y, por otra, aprobar una norma de desarrollo relativa a las condiciones de trabajo en este sector.

A este fin responde un borrador de Real Decreto por el que se establecen condiciones de trabajo en el sector pesquero, que en realidad ya existía en fechas previas a que finalizara dicho plazo de trasposición. Solo los problemas de conformación de gobierno y posteriores derivados de la pandemia han imposibilitado que culminara su trayectoria administrativa y fuera aprobado por el Consejo de Ministros.

Aunque se trata de un proyecto normativo de aplicación general al sector de la pesca, hay que puntualizar que se excluyen de él las embarcaciones dedicadas a la pesca en ríos, lagos y canales, los buques pesqueros despachados por tiempo –salvo que se produzcan enroles y desenroles de tripulantes durante la validez del despacho, respecto de la obligación de entregar la lista de tripulantes antes de cada zarpe- y los buques de menos de 24 metros de eslora, aunque estos últimos solo en cuanto a la obligación de llevar a bordo los contratos de trabajo, y a salvo de que tengan que entrar en puerto extranjero. Son exclusiones conformes con la normativa europea e internacional, incluso más restrictivas que las contenidas en éstas.

En términos generales, el proyecto de Real Decreto guarda coherencia con la Directiva. En cuanto a las formalidades de los contratos de trabajo y los derechos informativos de los

trabajadores, incrementa las garantías de estos, en unas épocas en las que la Unión Europea hace especial hincapié en la necesidad de dotar a los trabajadores de todos los sectores de unas condiciones de trabajo transparentes y previsibles, como se plasma en la Directiva (UE) 2019/1152. En concreto, se recoge un exhaustivo contenido mínimo del contrato, acorde con las obligaciones que ha asumido o que prontamente asumirá nuestro país y que pertenecen al acervo internacional de derechos humanos de los pescadores.

Tienen asimismo una gran importancia los preceptos relativos a la repatriación de marineros, que ensanchan y especifican las reglas hasta ahora vigentes y atribuyen obligaciones claras y coherentes al armador, a través de la suscripción de las oportunas pólizas de seguro. En consecuencia, los servicios asistenciales que prevé la legislación española para los casos de abandono, apresamiento, naufragio u hechos similares se articulan de forma conveniente con las obligaciones de la parte empleadora.

Por lo demás, el proyecto normativo centra su atención en dos cuestiones de la mayor importancia y a las que dedica sus anexos: por una parte, los requisitos mínimos de alimentación, agua potable y alojamiento a bordo de los buques pesqueros y, por otra, las condiciones de seguridad y salud, tanto en lo referente a los aspectos estructurales de la embarcación como a las cuestiones largamente debatidas de los reconocimientos médicos y, en general, de la protección del bienestar.

En particular, los aspectos relativos al diseño del buque, aislamientos, ruido, vibraciones, ventilación, calefacción y aire acondicionado, iluminación, condiciones de los dormitorios, comedores, instalaciones higiénicas, lavanderías o medios sanitarios, menaje, recreo, comunicaciones, cocina y despensa y condiciones de limpieza y habitabilidad constituyen aspectos que se desarrollan en el primero de los anexos. En el segundo, se detallan y matizan las excepciones a su ámbito de aplicación, con especificación de las reglas que se aplican y no aplican en cada caso.

Este Real Decreto, cuando se apruebe, constituirá una primera y esquemática regulación de condiciones de trabajo a bordo de buques de pesca. En realidad, se trata de una incorporación de mínimos de la normativa internacional, que deberá ser completada a la vista de los cada vez más exigentes estándares internacionales en el sector de trabajo en la pesca. Se trata de una evolución necesaria y largamente debida a nuestros pescadores.

BREXIT – FUTURA RELACIÓN entre la Unión Europea y el Reino Unido

El 1 de febrero de 2020 entró en vigor el Acuerdo de Retirada del Reino Unido de la Unión Europea. Finalizado el *Brexit*, da comienzo la etapa en la que ambos actores forjarán una nueva relación para cuando haya terminado el período transitorio. La desconexión del Reino Unido dio lugar a dos procesos paralelos: por un lado a la **ejecución y aplicación del**

Acuerdo de Retirada, y por otro lado el **desarrollo de las negociaciones** sobre un acuerdo en el que se basará la futura relación entre la UE y el Reino Unido, que se están desarrollando en el marco de la *Declaración Política* adoptado por el Consejo Europeo el pasado 17 de octubre de 2019.

Con la entrada en vigor del **ACUERDO DE RETIRADA** el **1 de febrero de 2020**, comenzó el **período transitorio**, en principio, hasta el 31 de diciembre de 2020 (art. 126). Existe la posibilidad de prórroga hasta un máximo de 1 o 2 años, si así lo decide el Comité Mixto (compuesto por representantes de la UE y del Reino Unido) antes del 1 de julio de 2020 (art. 132). Esa decisión podrá tomarse *únicamente una vez*. Cabe recordar que el **Derecho de la UE sigue siendo aplicable al y en el Reino Unido** salvo algunas excepciones, lo que significa que, en general no habrá cambios para los operadores económicos, el comercio, los consumidores o los ciudadanos. Durante el período transitorio, la relación entre la UE y el Reino Unido se define, con excepciones, como si el último siguiera siendo un Estado miembro con una gran diferencia: el **Reino Unido ya no participa en ninguna de las instituciones** de la UE, y por lo tanto, ya no participa en la toma de decisiones de la UE. Para los siguientes ámbitos, eso significa:

Comercio. El Reino Unido sigue en la Unión Aduanera por lo que (a) está sujeto a los acuerdos internacionales ratificados por la UE y solo puede firmar nuevos acuerdos internacionales comerciales si la UE lo autoriza; (b) el Reino Unido sigue aplicando el arancel aduanero común; (c) toda la mercancía que se introduce tanto en el mercado de la UE o del Reino Unido *antes* de que finalice el período transitorio puede circular libremente, incluso después del final del período transitorio.

Pesca. Durante el período transitorio el Reino Unido está plenamente sujeto a la Política Pesquera Común de la UE, y así a los términos de los acuerdos internacionales. Se fija en el artículo 130 del Acuerdo de Retirada que “se mantendrán las claves de estabilidad relativa para la asignación de las posibilidades de pesca” durante el período transitorio, y en cuanto a la fijación de las posibilidades de pesca el Reino Unido será consultado por la UE, también en cuanto a consultas y negociaciones internacionales.

El 17 de octubre de 2019 el Consejo Europeo adoptó una Declaración política que es la base y establece las directrices para el desarrollo de las **NEGOCIACIONES DE UN FUTURO ACUERDO**. Se creó un **Grupo de Trabajo para las Relaciones con el Reino Unido** (UKTF, por sus siglas en inglés), bajo la dirección de Michel Barnier, cuya tarea es preparar y desarrollar las negociaciones. Se celebraron tres rondas de negociaciones en marzo, abril y la última finalizó el 17 de mayo, y habrá una cuarta ronda en la semana del 1 de junio de 2020. Según las ruedas de prensa de Barnier en abril y el pasado 15 de mayo vislumbra que las negociaciones es un camino lleno de baches. Aún así, parece que hubo avances en la tercera ronda de negociaciones ya que el Reino Unido había elaborado nuevas propuestas de texto que cubren prácticamente todos los ámbitos del borrador de un acuerdo de la UE. Como es bien conocido, la UE se expresó claramente de nuevo en abril de 2020 que la UE **no aceptaría ninguna asociación económica futura que no incluya una solución en materia de pesca**. En abril no parece haber tenido avances en las negociaciones sobre pesca, en cambio ahora se estaban iniciando un diálogo sobre pesca – aunque, según Barnier, las posiciones aún estaban muy distanciadas. En relación con el tema transversal del **level playing field**, la UEE expresó su convicción de que ambas partes deben garantizar en el futuro estándares sociales y ambientales altos, y ambos deben prevenir que se produzcan

distorsiones comerciales injustas y ventajas competitivas no justificadas; y constató en abril que, según su opinión, “*the UK this week failed to engage substantially on these topics*”. Después de la tercera ronda de negociaciones, Barnier comentó el viernes 15 de mayo que no hubo avances al respecto y que el Reino Unido no participó en un debate efectivo. Y, reiteró que ambas cuestiones son cruciales para avanzar en las negociaciones.

En marzo de 2020 la Comisión Europea presentó el *Proyecto de un texto jurídico para la futura relación con el Reino Unido* que es una **PROPUESTA DE FUTURO ACUERDO** entre la UE y el Reino Unido. Cabe resaltar que es una propuesta **elaborada por la Comisión Europea**, es decir, se trata de un primer borrador de un futuro acuerdo desde el **punto de vista de la UE** y no se trata de un documento consensuado entre la UE y el Reino Unido. El **objetivo** del Proyecto de Acuerdo es establecer una **asociación global** entre la UE y el Reino Unido, y cualquier acuerdo bilateral entre ambas partes en el futuro constituirá un acuerdo complementario del Acuerdo global, y por lo tanto, formará parte integrante del acuerdo y se regirá por las disposiciones del acuerdo marco. El Proyecto de Acuerdo comprende 440 páginas y se estructura en 6 partes, 36 anexos y 5 protocolos. En la parte dos sobre **Economía y comercio** se incluyen dos temas muy relevantes para los sectores azules:

- ✚ **Level playing field.** La trascendencia del tema se refleja en la **inclusión del LPF en el Proyecto de Acuerdo** con un título específico con 52 artículos englobando un abanico de temas, desde el derecho de la competencia o la fiscalidad hasta el medioambiente y la salud. Es decir, el tema LPF no solo aborda temas comerciales sino normas de numerosos ámbitos que inciden sobre la cadena de producción de cualquier producto. El planteamiento general se basa en conseguir **que no se reduzcan los estándares**, y que ambas partes acuerden prevenir distorsiones en el comercio y ventajas competitivas injustas
- ✚ **Pesca.** El capítulo sobre pesca tiene 13 artículos y 4 anexos. El objetivo principal de las normas recogidas en este título sería facilitar la gestión de las pesquerías y los stocks compartidos, y cooperar a largo plazo para alcanzar una serie de objetivos comunes preestablecidos. Es preciso hacer tres observaciones en relación con la enumeración de los 15 objetivos comunes:
 - se prevé determinar normas claras y estables para la gestión, y **mantener las condiciones de acceso a las aguas y recursos recíprocos ya existentes**.
 - los objetivos se encuadran en la PPC y la gran mayoría son idénticos, como por ejemplo, el objetivo de reducir los descartes
 - se menciona especialmente el propósito de garantizar un **level playing field**

La propia aplicación del acuerdo de retirada y las negociaciones sobre un futuro acuerdo ocuparán la agenda europea en las próximas semanas y la **fecha crítica será el 1 de julio de 2020** cuando ambas partes habrán decidido si se prolonga el período transitorio o si se toma el camino hacia un Brexit duro.

DEFENSORA DEL PUEBLO de la UE exige transparencia en el proceso de toma de decisión acerca de los TAC

La reclamación ante la Defensora del Pueblo de la UE acerca de la transparencia en el proceso de adopción de decisiones del Consejo de la Unión durante el proceso de aprobación de los reglamentos anuales que establecen los TAC de determinadas poblaciones de peces en el **Atlántico nororiental** para los años **2017, 2018 y 2019** se resolvió mediante la “Recommendation of the European Ombudsman in case 640/2019/FP on the transparency of the Council of the EU’s decision-making process leading to the adoption of annual regulations setting fishing quotas (total allowable catches)”.

La reclamación fue realizada por la organización ClientEarth, que analiza anualmente las propuestas y el consiguiente Reglamento sobre las TAC para comprobar su concordancia con la PPC. Para dicha labor la organización requirió de información obrante en manos del Consejo con base en el derecho de transparencia.

El Consejo reveló algunos datos, manteniendo otros fuera del acceso con base en la excepción del art. 4.3 del Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión según el cual “[s]e denegará el acceso a un documento elaborado por una institución (...) si su divulgación perjudicara gravemente el proceso de toma de decisiones de la institución, salvo que dicha divulgación revista un interés público superior.”

En la **reclamación remitida** a la Defensora del Pueblo el solicitante muestra su preocupación por: **la ausencia de registro acerca de las posiciones de los Estados Miembros en la fase preparatoria**, **la no aportación en tiempo de los documentos legislativos** y **la desorganización del registro** de acceso al público.

Ante esta reclamación, la Defensora del Pueblo abrió una investigación.

En primer lugar, se comprobó que efectivamente **existen documentos** (actas y otros elaborados por la Secretaría General del Consejo, conocidas como “**biblias**”) que no están accesibles y que recogen las posiciones de los Estados. Al mismo tiempo, reconoce la dificultad que entraña la brevedad del plazo para la aprobación del TAC del Atlántico nororiental, concluyendo que ambas circunstancias dificultan el derecho de los ciudadanos en la participación del proceso democrático de la UE.

En segundo lugar, acerca de los documentos relacionados con la aprobación del Reglamento anual del TAC no disponibles al público, la discusión se centra en los “**documentos legislativos**” y **los documentos que recogen información ambiental**. La Defensora del Pueblo concluye que **la limitación de acceso** a los documentos **debe ampararse en los motivos legalmente establecidos, primando el acceso** a los documentos.

En tercer lugar, se confirma mediante la investigación **que existen documentos como la “biblia” que fueron marcados sistemáticamente por el Consejo como limitados**. Como ya se refirió, dichos documentos solamente deben ser clasificados como

limitados al amparo de las excepciones previstas en el Reglamento 1049/2001. A esto se suma que las solicitudes y concesión de acceso a la documentación conllevan un tiempo, lo que reafirma la **necesidad del Consejo de publicar en tiempo y forma los documentos**, es decir, de manera ordenada y sistemática **apoyada en códigos que faciliten el reconocimiento del procedimiento** al que pertenecen.

- Tras la investigación, la **Defensora del Pueblo emitió una resolución¹ requiriendo al Consejo para que haga pública y en plazo la documentación obrante** de todo el proceso de toma de decisión acerca de los TAC.

SECTOR NAVAL

Desde el comienzo del presente año **el sector naval ha visto cómo una parte importante de su financiación**, en cuanto a la subvención del tipo de interés de los créditos y a las ayudas en I+D+i, **quedaba en un limbo** tras el fin del periodo de vigencia de la normativa reguladora tanto nacional como europea. De este hecho se hacen eco los medios de comunicación, sin embargo, dada la situación de la crisis sanitaria el Ministerio de Industria ha paralizado los procedimientos de promulgación de la nueva normativa.

El **sector de la construcción naval es de interés vital para la Unión Europea**, y en especial para España, pues **contribuye al desarrollo económico y social teniendo un efecto multiplicador** en otros sectores industriales – y es por ello que interesa hacer un seguimiento de las novedades al respecto. La **industria naval presenta singularidades**, pues fabrica un producto de un elevado valor e implementación tecnológica, tiene que adaptarse a las especificaciones de cada armador y sus procesos de construcción se llevan a cabo en un largo periodo de tiempo. Además de estas dificultades propias e inherentes a la producción se suman la sensibilidad del sector a los ciclos económicos y a la competitividad existente en el mercado.

Consecuencia de sus especiales características, los **astilleros necesitan apoyo para atraer la contratación** de buques de armadores internacionales y para equiparar su nivel de competitividad al estándar internacional.

Desde hace décadas, en el seno de Europa se viene buscando un equilibrio entre la oferta y la demanda en el sector de la construcción naval al tiempo que se trabaja en el plano internacional en el marco de la OCDE. **El objetivo principal de las políticas se centró en potenciar la construcción naval** a medida que se van **eliminando de las ayudas públicas** de los Estados destinadas a la construcción, transformación y reparación de buques, y **otros obstáculos que impiden el restablecimiento de una competencia normal y leal** en el sector – además de las medidas en cuanto a la financiación y garantías.

¹ Véase la resolución: <https://www.ombudsman.europa.eu/en/recommendation/en/120761>

A principios de los 90 se estableció mediante el **Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval**, y sus sucesivas modificaciones, el marco de apoyo institucional para mejorar la competitividad de los astilleros por medio de ayudas en materia de I+D+i y la subvención al tipo de interés. Posteriormente, esta **normativa fue sustituida en el año 2017** con la promulgación, por un lado, de la regulación de la concesión de **ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación, desarrollo e innovación**² y, por otro lado, de la regulación del apoyo oficial en forma de **subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques**³.

La regulación sobre ayudas horizontales a la I+D+i en el sector naval estatal ha ido modificándose acorde con la normativa comunitaria⁴ para mejorar la competitividad de los astilleros mediante el fondo de reestructuración previsto hasta 2020. Este impulso al sector se ha venido realizando **mediante subvenciones directas**, al igual que en las subvenciones al tipo de interés, la razón deriva de que un procedimiento mediante concurrencia competitiva supondría la firma de contratos sin conocer la realidad de las condiciones de financiación, suponiendo una desventaja con otros países donde sí se pueden conocer las condiciones antes de la firma.

El apoyo mediante la **subvención al tipo de interés** de los créditos para la construcción de buques⁵ ha sido continuo a pesar de que los astilleros españoles gozan de reconocido posicionamiento internacional; sin embargo, todas las dificultades propias del sector son la razón de ser de este instrumento que **subvenciona la diferencia entre el tipo de interés del crédito concedido y el tipo de interés comercial de referencia (CIRR) del euro** en la fecha de la concesión del crédito, con un límite en la subvención de un punto porcentual, cumpliendo además con las disposiciones sobre créditos a la exportación y la ayuda ligada del Acuerdo sectorial⁶ del Reglamento Delegado (UE) nº 2018/179 de la Comisión de 25 de septiembre de 2017.

Una de las **ventajas que presenta esta subvención** al tipo de interés de los créditos es que podían ser **objeto de descuento por entidades de crédito**, y la posibilidad de que la sociedad del grupo o multigrupo o asociada del acreditado asuma las obligaciones derivadas del crédito con apoyo oficial antes de la entrega del buque dando flexibilidad a la financiación. También permite el libramiento de pago mediante **cesión a tercero del cobro de la subvención**, normalmente ese tercero es el astillero.

Dada la finalización de la vigencia de ambos Reales Decretos se abrió una fase de consultas públicas previa sobre la ampliación de su vigencia y las modificaciones

² Real Decreto 873/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación, desarrollo e innovación.

³ Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques.

⁴ Reglamento (UE) nº 651/2014 de la Comisión de 17 de junio de 2014 por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (Texto pertinente a efectos del EEE).

⁵ El objeto de estas ayudas es el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos concedidos por entidades de crédito a armadores nacionales o extranjeros, a astilleros y a terceros para la construcción o transformación de buques en astilleros españoles

⁶ El Acuerdo en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial se incorporó al Derecho de la UE en virtud del artículo 1 del Reglamento (UE) nº. 1233/2011 del Parlamento europeo y del Consejo.

necesarias. En el caso del Proyecto de modificación del Real Decreto por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación, desarrollo e innovación, su regulación que venía basada en el Reglamento (UE) nº 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio, por el que declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los arts. 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la UE, aplicable hasta finales de 2020, y cuya aplicación se prevé que será prorrogada hasta 2023. El objetivo de promulgar esta nueva norma es garantizar la continuidad del sector de construcción naval español mediante la especialización y el empleo de nuevas tecnologías que les permitan ser competitivos internacionalmente.

El **Real Decreto 874/2017** se encuentra **tras la fase de alegaciones para proceder a la ampliación de su vigencia e incluir una serie de modificaciones**, entre las que destaca y preocupa, la **supresión del cargo en los presupuestos del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad de la subvención de la diferencia entre el tipo de interés del crédito concedido y el CIRR del euro** en la fecha de la concesión del mismo. Quedando el porcentaje de subvención a conceder, en su caso, determinado por la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa.

Información

[¡Las actividades se realizarán únicamente si la situación sanitaria lo permite!]

Los días **16 y 17 de julio** de 2020, se celebrará en la sede de MarInnLeg (Edificio de Sesiones, Muelle de Trasatlánticos, .Vigo) un seminario internacional con el título “**Pesca Marítima y Crecimiento Sostenible**”, organizado como actividad Jean Monnet del Programa Erasmus+ *Une vision européenne des océans et des mers: pêche maritime et croissance durable*. El seminario está dirigido por los profesores José Manuel Sobrino Heredia de la Universidade da Coruña y Jaime Cabeza Pereira de la Universidade de Vigo.

En **otoño** de 2020 se celebrará una jornada, organizado por el grupo de investigación Derecho mercantil y laboral, con el título “**O Impacto da Nova Economía nas condición de traballo no sector do transporte terrestre: entre o Dereito do Traballo e o Dereito da Competencia**”.

En **otoño de 2020** se organizará la segunda edición del curso “**Introducción a la política de competencia en el ámbito marítimo y pesquero**” que se compondrá de cuatro módulos, y estará dirigida a todas las personas interesadas en el derecho de la competencia. Estará organizada por MarInnLeg, el ICEX y la Universidade da Vigo y contará con expertos académicos, de administraciones públicas y del sector.

MarInnLeg es una fundación público-privada que pretende contribuir al crecimiento azul en un sentido amplio **enriquecer los conocimientos jurídicos** a través de **informes y estudios, formación específica** y jornadas con expertos autonómicos, nacionales e internacionales. para la innovación marítimo pesquera basada en estudios jurídicos.

Para más información, consulte la página web **www.marinnleg.org**, en twitter **#MarInnLeg** o contacte con nosotros a través de **info@marinnleg.org**