

Mar

Nº 559
JUNIO 2016

Contra la pesca INDNR
ACUERDO DEL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO

Congreso de
prácticos de puerto

Fomento de la
seguridad en la pesca

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
 LAS PALMAS Tel: +34 920 464 629 - laspalmas@puertoybahia.com
 BILBAO Tel: +34 944 544 445 - bilbao@puertoybahia.com
 FERROL Tel: +34 981 397 733 - ferrol@puertoybahia.com
 ALGECIRAS Tel: +34 956 202 007 - algeciras@puertoybahia.com
 GIBRALTAR Tel: +34 956 202 007 - gibraltar@puertoybahia.com



VALENCIA Tel: +34 960 649 657 - valencia@puertoybahia.com
 PASAJES Tel: +34 943 107 540 - pasajes@puertoybahia.com
 A CORUÑA Tel: +34 981 065 430 - coruna@puertoybahia.com
 VIGO Tel: +34 886 096 960 - vigo@puertoybahia.com
 BARCELONA Tel: +34 936 113 157 - barcelona@puertoybahia.com
 HUELVA Tel: +34 902 196 070 - 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

www.puertoybahia.com



Editorial MIC
902 271 902
www.editorialmic.com



Día Mundial de los Océanos

Q

ue un día esté marcado en el calendario para llamar la atención sobre algo significa que ese algo no anda muy bien. Los Océanos tienen su día, el 8 de junio, así que algo, o mucho, debe de fallar en este ecosistema vital para

la vida en el planeta. La idea de que el mar constituía una despensa casi inagotable de alimentos, de un lugar idóneo donde arrojar las basuras que no sabíamos qué hacer con ellas, de la destrucción de la zona de costa con edificaciones, etc., llevó a que se cometieran no pocas tropelías que han derivado en una situación, en ocasiones, sumamente delicada.

En cuanto a la extracción de alimentos del mar -es decir, la pesca, fundamentalmente-, se ha ido poniendo coto a esa “barra libre” que se había montado por parte de las mayores potencias pesqueras, allá por los años 60, con la industrialización de la actividad extractiva y la introducción de nuevos avances tecnológicos. Cada vez se controlan más las capturas y cómo se consiguen. Sirva de ejemplo el plan piloto, puesto en marcha por la flota atunera española de cerco de altura, para experimentar unos nuevos FAD (dispositivos de acumulación de peces) biodegradables, eliminando su potencial impacto negativo en el ecosistema.

La sobrepesca sigue siendo una tarea pendiente, como denuncia WWF, con un 61% de las pesquerías mundiales sobreexplotadas. Y en este sentido, la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada (INDNR) es una de las mayores amenazas para la salud de los océanos. Sin embargo, parece que los grandes responsables de la pesca mundial han decidido actuar de verdad. Las medidas que se vienen implementando desde hace algunos años así lo atestiguan. La última, la entrada en vigor del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto, al que dedicamos un espacio en este número, así como a la defensa de los derechos humanos en la pesca.

Si se han producido importantes avances en este terreno, no cabe decir lo mismo en otros, como la contaminación, los vertidos y las basuras que llegan al mar. Ya no se arrojan -al menos eso parece- bidones con residuos radiactivos, pero casi. Oceana,



Greenpeace

en un reciente trabajo de investigación realizado en aguas de Malta, en aguas protegidas e inexploradas hasta el momento, han encontrado abundantes huellas de la civilización humana: bolsas de plástico, latas, ordenadores, bicicletas. Y la contaminación y el deterioro del hábitat marino también afecta a los caladeros y a la salud de nuestros mares.

Gestión pesquera y protección de los hábitats marinos no pueden ir desligadas. Mientras esto no se solucione, habrá que seguir llamando la atención con el Día Mundial de los Océanos. ■

“El polizón del buque fantasma”

Autor: Javier Sánchez-Beaskoetxea

Editorial: Bubok Publishing S.L.

Los amantes de la literatura marítima están de enhorabuena, ya que no es habitual que se editen nuevas novelas ambientadas en la mar. En este caso os presentamos la novela de misterio “El polizón del buque fantasma”, una historia que se desarrolla en un ficticio buque portacontenedores, el “CSCL Mu Cephei”, el mayor portacontenedores del mundo con 465 metros de eslora y capacidad para 25.200 TEUs que toma su nombre de la mayor estrella que el ojo humano es capaz de ver a simple vista.

Este gigante, propiedad de la naviera china CSCL, zarpa de Hong Kong en dirección a Los Ángeles en su viaje inaugural al mando del capitán Bernard Fokke con una tripulación de veintiún hombres. Pero nada más salir de puerto, un polizón desconocido entra en el buque sin que nadie se dé cuenta. En los siguientes capítulos, mientras se describe la vida a bordo de la tripulación, uno a uno todos van desapareciendo en circunstancias cada vez más extrañas mientras el buque deja de estar bajo el control de la tripulación que ve, impotente, cómo se quedan aislados del mundo exterior rodeados de una enigmática niebla y en un buque gobernado, a su pesar, por algo aterrador y misterioso.

La ambientación náutica es exhaustiva, no en balde el autor, Javier Sánchez-Beaskoetxea, es Piloto de la Marina Mercante y profesor de la ETS de Náutica de Bilbao, lo que aporta una mayor verosimilitud y rigor al relato, cosa que los conocedores del mundo marítimo agradecerán sin duda.

La novela tiene toques de novela de terror y de ciencia ficción, y aún la leyenda del buque fantasma y del holandés errante con otras novelas de misterio, como “Diez negritos” o la novela de ciencia ficción “2001. Una odisea del espacio”.

Javier Sánchez-Beaskoetxea es autor, entre otros libros, de la novela marítima “Y, sin em-

bargo...”, que fue finalista del Premio *Nostromo* en 2002, y de la novela policíaca ambientada en el Maratón de Nueva York “42,2 Muerte en Central Park”.

La novela está disponible para libro electrónico en Amazon: (<http://www.amazon.es>) y cuesta 3,58 euros, y como libro en papel (en modalidad de impresión bajo demanda) en Bubok (<http://www.bubok.es/libros/246120/El-polizon-del-buque-fantasma>), al precio de 14,40 más gastos de envío. ■





Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Raúl Gutiérrez

Redacción:

Ana Díaz, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:

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

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,

s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII s/n.

Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris

y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20.

Tel. 956 50 02 40.

Gijón (Asturias): Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-

19. Gijón (Asturias) Tels. 985 327 200/985 327 300

Guipuzkoa: Casa del Mar. C/Hermanos Otamendi, 13. San

Sebastián (Guipuzkoa) Tel. 943 40 40 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9.

Tel. 959 25 74 11.

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

Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo.

Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/Churruca, 2.

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matacero, 4

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

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina

Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda.

de Anaga, s/n. Tel. 922 59 89 00.

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

Tel. 95 428 60 28.

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

Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del 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:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

Teléfonos: 91 591 99 20 y 91 591 99 07.

Fax: 91 591 99 19. revista.marism@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

TRATADO MUNDIAL CONTRA LA PESCA INDNR

Un nuevo y trascendental paso contra la pesca ilegal es la entrada en vigor del Acuerdo del Estado rector del puerto de la FAO.



18

SEGURIDAD Y SALUD

Apuesta del sector pesquero por el fomento de la cultura de la seguridad en el trabajo.



34

CONGRESO ANUAL DE PRÁCTICOS DE PUERTO

Celebrado en Santander, donde plantearon su deseo de participar más en los planes de seguridad de los puertos.

- 6 Acuerdo del Estado rector del puerto
- 10 Los derechos laborales de las gentes del mar
- 16 Tribuna: Convenio 188 de la OIT
- 18 El Encuentro de Seguridad en el sector pesquero
- 23 Acuerdo contra la siniestralidad en la pesca
- 24 Plan de inspecciones de buques de pesca
- 26 Navalía
- 30 Propuestas Ptepa "Horizonte 2020"
- 34 Congreso de Prácticos de Puerto
- 38 Anave contra la "tarifa plana" aérea
- 42 Andalucía impulsa su acuicultura
- 46 Transporte marítimo de corta distancia
- 50 Avistamientos de ballenas
- 54 Cervantes y el mar
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

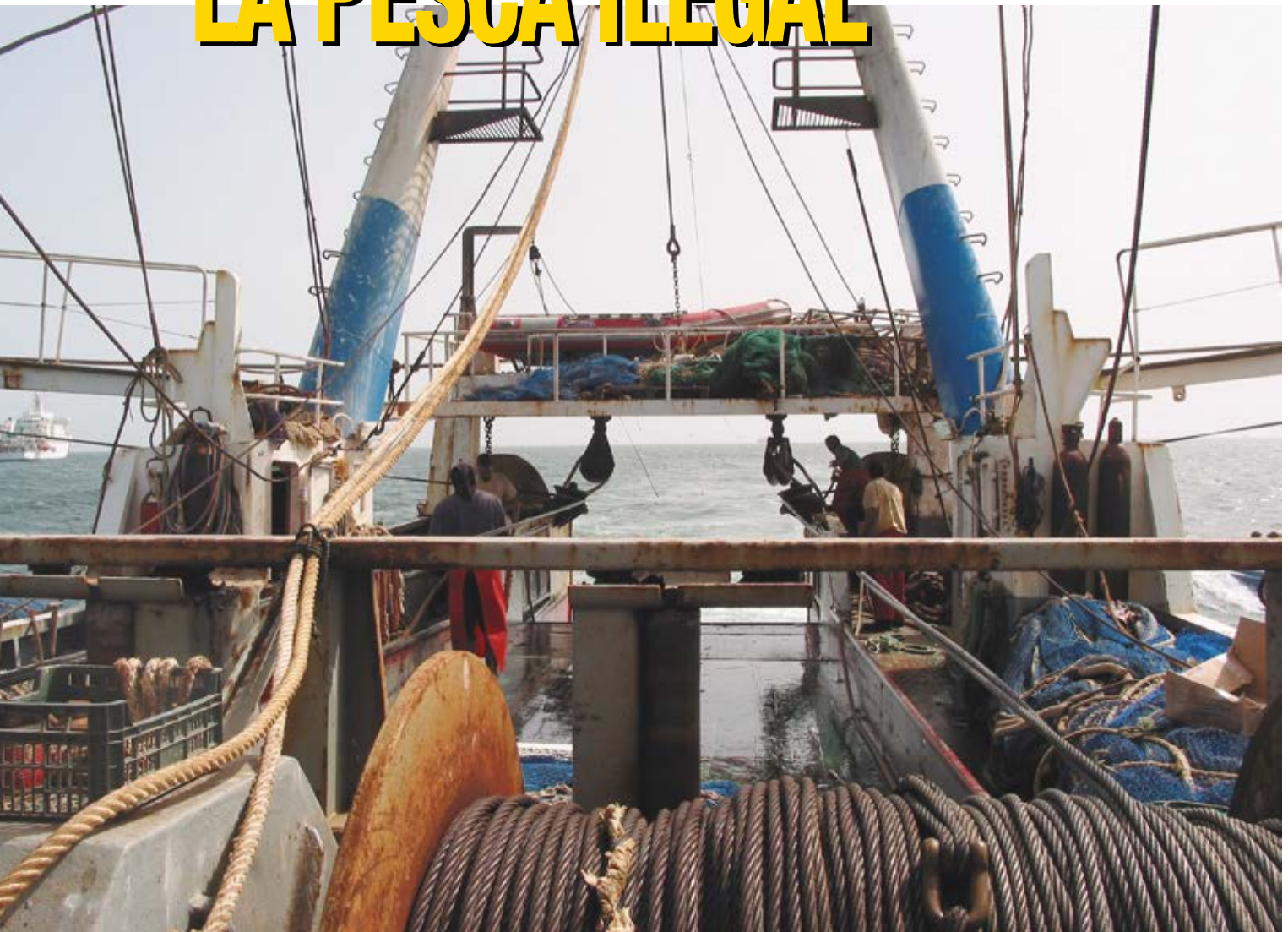
→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

Mar

Acuerdo del Estado rector del puerto, de la FAO

Primer tratado mundial contra **LA PESCA ILEGAL**



Después de siete largos años de negociaciones, el pasado 5 de junio entró en vigor el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto. A través de este tratado se unificarán los controles de las capturas ilegales, con lo que se asestará un duro golpe a los puertos refugio de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR, en sus siglas en inglés). La Unión Europea y otros 29 países firmaron el acuerdo que da paso “a una nueva era en la lucha contra la pesca ilegal”, como declaró el brasileño José Graziano da Silva, director de la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). Sin embargo, aún quedan fuera países con mercados pesqueros tan importantes como China y Japón.



Basado en el Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), de 2001, desde FAO se elaboró un instrumento jurídicamente vinculante -el primero centrado específicamente en el problema de la pesca ilegal- sobre normas mínimas para las medidas del Estado rector del puerto. En 2009 se presentó el acuerdo que debía de ser ratificado al menos por una treintena de países para que entrara en vigor. Han sido precisos siete años para que este mínimo se cubriera, aunque el número de participantes reales sea mayor, ya que la Unión Europea aporta 28 Estados a los 29 que lo han ratificado.

“Hoy es un gran día dentro del esfuerzo permanente para alcanzar una pesca sostenible que pueda ayudar a alimentar al mundo”, señaló el director general de la FAO, José Graziano da Silva. Y es que, como se ha repetido en no pocas ocasiones, se calcula que la pesca pirata captura unos 26.000 millones de toneladas al año, cuyo valor puede superar los 20.000 millones de euros, lo que imposibilita cualquier gestión sostenible de los caladeros.

La pesca pirata tiene una repercusión directa sobre 800 millones de puestos de trabajo que dependen de los océanos. Este es el peligro que deriva de la pesca ilegal y una pesca sin control. No es la causante, la pesca INDNR, de todos los males que asolan nuestros océanos y caladeros de pesca, pero sí de una buena parte de ellos. Unos mares con un 61% de las pesquerías mundiales plenamente explotadas, y un 28,8% de ellas sobreexplotadas, por lo que la salud del hábitat marino se encuentra seriamente amenazado, como destaca WWF. Por ello, como señala esta organización, la entrada en vigor del acuerdo del Estado rector del puerto “es un gran paso global para erradicar este problema”.

“Al negar a los pescadores sin escrúpulos un puerto seguro y acceso a los



Greenpeace

Con la entrada en vigor del acuerdo del Estado rector del puerto se da paso “a una nueva era en la lucha contra la pesca ilegal”, destaca José Graziano da Silva, director de la FAO

mercados -asegura el director general de la FAO- el acuerdo conducirá a toda la industria pesquera hacia una mayor sostenibilidad y tendrá un importante efecto dominó a lo largo de toda la cadena de distribución”.

Una actividad tremendamente lucrativa para las redes criminales internacionales, como destaca la propia Interpol, que atenta contra la seguridad alimentaria, debilita frágiles zonas costeras y está vinculada a otros graves delitos como el lavado de dinero negro, el fraude, el tráfico de personas y el de drogas.

CERCO A LA PESCA ILEGAL

La importancia del acuerdo radica en que desde hacía tiempo estaba demostrado que el control desde los puertos constituía una pieza básica en la lucha contra la pesca pirata, ya que los Estados de los pabellones no han controlado



El Oleg Naydenov, retenido en el puerto de Dakar por pesca ilegal. Greenpeace.

con eficacia las operaciones de los barcos que enarbolan sus banderas. Había que actuar sobre la comercialización de esa actividad ilícita.

Gracias a este acuerdo, los puertos refugio tienen los días contados. Se implantarán unas medidas estándar de control en los puertos internacionales que irán cerrando los accesos a las capturas ilegales. Y al cerrar dicho acceso, se irá acorralando a los que practican la pesca pirata hacia las zonas que no están suscritas al acuerdo y, de esta manera, se conocerá mejor dónde se están produciendo estas actividades, al tiempo que se garantiza que esos productos no entran en nuestros mercados.

El primer paso es que cada Estado designará en qué puertos podrá efectuar la descarga un barco de pesca extranjero. Antes de llegar al destino indicado, el barco en cuestión habrá tenido que notificar a las autoridades portuarias, aunque sólo sea para repostar o realizar tareas de avituallamiento, datos con información sobre su embarcación, sus autorizaciones y sus capturas o la carga que transporta, demostrando que el pabellón que enarbola le autoriza a pescar, además de contar con las autorizaciones

Los Estados deberán garantizar que los puertos base que designen cuentan con un equipo adecuado de inspectores y debidamente preparados

necesarias de los países en cuyas aguas ha faenado. Con esta información, las autoridades podrán detectar navíos sospechosos con antelación.

Junto a las inspecciones y al control de información, una de las actuaciones que se considera de gran valor es la de compartir dicha información, al tener que revelar dónde obtuvo las capturas. “En el sector ha habido una lógica resistencia a dar detalles de dónde pescas, ya que puedes atraer a otras flotas a tus caladeros”, según explica la especialista de la FAO en operaciones de control del registro mundial de buques pesqueros Alicia Mosteiro.

Una vez en puerto, se realizarán inspecciones en los barcos según una serie de normas previamente establecidas. El examen de la documentación del barco, de sus artes de pesca, de las capturas, del libro de bitácora puede revelar si ha realizado pesca ilegal. Los Estados deberán garantizar que estos puertos base cuentan con el equipo adecuado de inspectores y debidamente preparados.

COMPARTIR INFORMACIÓN

En el caso de que un buque resulte sospechoso y se le deniegue el acceso,



o que los inspectores detecten problemas, se deberá comunicar inmediatamente al resto de los Estados rectores de los puertos (firmantes del Acuerdo) la decisión así como al país del pabellón del barco, para que sus autoridades tomen las medidas oportunas. Aunque estas medidas están dirigidas a los barcos que están bajo una bandera distinta a la del Estado del puerto rector, se pueden aplicar también a sus propias flotas pesqueras, ya que las partes firmantes del Acuerdo están obligadas a vigilar su cumplimiento de forma regular.

La entrada en vigor del acuerdo se ha considerado como una actuación de suma importancia en la lucha contra la pesca ilegal. Una actuación que se viene a sumar a las que ya se han ido poniendo en marcha, como la vigilancia de los caladeros, control de las descargas en alta mar, o una de las más recientes como es el que todos los buques pesqueros de la UE o extranje-

ros que faenen en sus aguas lleven un número único de identificación, desde su construcción hasta su desguace (ver MAR 556. Marzo 2016).

Como destaca también Alicia Mosteiro, los países desarrollados no tendrán ningún problema para cumplir el Acuerdo, como es el caso de España, que ya en estos momentos cumple sobradamente los requisitos mínimos de control. Sin embargo, hay otra serie de países con más problemas, ya que carecen de las capacidades requeridas para cumplir con el Acuerdo. En este sentido, está previsto que exista una colaboración técnica y financiera. Es muy importante, como destaca la técnico de la FAO, que estos Estados participen, ya que resulta fundamental que “no sean blancos fáciles de la corrupción”. Y es que, precisamente, esos países serán los que configuren la primera línea de actuación contra la pesca pirata. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Los 30 firmantes

De aquí a cuatro años, hacia mediados de 2020, está previsto que se valore el funcionamiento del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto para comprobar su funcionamiento. Las medidas ahora ya en vigor son más eficaces que las que se han venido aplicando hasta el momento. Y no sólo eso, sino que son más fáciles de implementar -especialmente en los países en desarrollo- y menos costosas, que las actuaciones en el mar.

Ha habido que esperar siete años, desde el establecimiento del Acuerdo en 2009, para que lo suscribieran el mínimo de Estados requerido y pudiera entrar en vigor. A día de hoy, son: Australia, Barbados, Chile, Costa Rica, Cuba, Dominica, Gabón, Guinea, Guyana, Islandia, Mauricio, Myanmar, Nueva Zelanda, Noruega, Omán, Palau, República de Corea, Saint Kitts y Nevis, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Sri Lanka, Sudán, Tailandia, Tonga, Es-

tados Unidos de América, la Unión Europea (como organismo miembro), Uruguay y Vanuatu.

La Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) anuncia que en breve se firmarán nuevos instrumentos de adhesión por parte de otros estados. “Saludamos a los países que ya han suscrito el Acuerdo y que empezarán a implementarlo hoy mismo”, señaló Graziano da Silva, el pasado 5 de junio. “Invitamos a los gobiernos que aún no lo han suscrito a unirse al esfuerzo colectivo para acabar con la pesca ilegal y salvaguardar el futuro de nuestros recursos oceánicos”.

Por el momento, China (con múltiples acusaciones de pesca ilegal; la última, del pasado día 8 de junio por parte de Corea del Sur, que le presentó una queja oficial) y Japón son dos de los grandes ausentes. Sin embargo, el peso del comercio de los ya presentes puede incentivar a los más reacios a la firma.

La UE y la lucha contra la pesca ilegal

En defensa de los derechos de los

TRABAJADORES PESQUEROS



Los importantes avances que se vienen produciendo en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), tanto desde la Unión Europea como desde otros países, se quedaba coja, según no pocas organizaciones sindicales y medioambientales y del propio sector pesquero. Sólo se estaba poniendo el centro de atención en las capturas y no en la mano de obra utilizada, mucha de ella en condiciones de esclavitud, como ocurre en algunos países asiáticos. La Comisión Europea adoptó, el pasado mes de mayo, una propuesta de Directiva que tiene como objeto la mejora de las condiciones de trabajo en el sector pesquero.

Tailandia ha mostrado su compromiso para afrontar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), así como los problemas asociados a las violaciones de los derechos humanos y la trata de personas en su sector pesquero. Y es que no basta con hacer frente al

problema medioambiental y económico derivado de la pesca ilegal, sino que se estaba dejando de lado una lucha aún más importante, como es el de los derechos de los trabajadores. Situaciones de abusos laborales, tráfico de personas, explotación infantil... Las presiones internacionales han puesto bajo los focos toda



esta problemática a la hora de negociar el poder continuar con el comercio de pescado.

Una de estas organizaciones es la Fundación para la Justicia Medioambiental (EJF), que se reunió con altos representantes del gobierno tailandés para introducir cambios en su legislación. EJF asegura que se han producido importantes avances, sobre todo en la reforma de leyes de pesca en Tailandia, como la creación de un sistema de localización de buques y la implementación de inspecciones portuarias, para las embarcaciones que entran y salen de sus puertos. Hay que recordar que el país asiático se encuentra en plenas negociaciones con la Unión Europea, tras ser apercibido con la “tarjeta amarilla” (en abril de 2015) que le mostró la Comisión Europea.



Como se señala, este llamamiento a incluir los derechos de los trabajadores en la lucha contra la pesca ilegal no es nueva, pero es ahora cuando se empiezan a poner medidas efectivas. El pasado año, el sector pesquero español y las ONGs denunciaron varios casos de explotación y esclavitud de niños en flotas e industrias pesqueras en países del Sudeste asiático, como Tailandia e Indonesia, que luego venden sus productos a la UE. Sus precios suelen ser bastante bajos, algo que se pueden permitir a costa de no respetar ni la salud de los caladeros, del ecosistema ni los derechos laborales, como denuncia WWF. En no pocas ocasiones, añade esta ONG, estas actividades mantienen vínculos con la corrupción y la criminalidad.

WWF denuncia que los niños participan en muchas de las tareas, entre ellas la pesca, construcción de barcos, reparación de redes... Por ello se solicitan medidas a la UE para que vigile el respeto de los derechos laborales y humanos a la hora de controlar las actividades pesqueras de estos países. Se trata de una medida de gran importancia, ya que la mitad del pescado que importa Europa proviene de países en vías de desarrollo. Desde España se importa el 38%.

Dentro de los informes que documentan esta situación cabe citar el de “Trabajo precario en la cadena global de valor de los productos de Asia”, elaborado por un consorcio internacional de organizaciones de derechos humanos y laborales. En dicho

DERECHOS HUMANOS

La explotación humana en multitud de variantes y grados, incluida la esclavitud, que se está produciendo en las pesquerías de los países en desarrollo, ya había sido denunciada anteriormente. La propia Interpol alertó de la grave vulneración de los derechos humanos que se estaba produciendo, y las ONG venían haciendo llamamientos en este sentido, al igual que los armadores españoles, como Cepesca. WWF lanzó, recientemente, un “código ético” contra la explotación humana en estas pesquerías. La organización ecologista solicitaba medidas que aseguraran al consumidor que podía comprar “pescado sostenible no sólo desde el punto de vista ambiental, sino también social”, al tiempo que solicitaba a España que ratificara el Convenio internacional sobre el trabajo en la pesca para poner freno a la explotación y a la esclavitud en este sector (Convenio 188 ⁽¹⁾ sobre el trabajo en el sector pesquero de la Organización Internacional del Trabajo, OIT).

(1) La Convención de la OIT contiene las normas mínimas relativas a las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores: relación de empleo, edad mínima, tiempo de trabajo, salud y seguridad, y el derecho a la protección social y a la atención médica)

documento se detallan los abusos a los que se enfrentan los trabajadores y trabajadoras en la cadena mundial de suministro de pescado. Este informe se centra en la evolución de la industria y la continua situación de violación de los derechos humanos en países como Bangladesh, India o Tailandia.

Pero el informe alerta de que, además, la explotación en estos países daña al resto de los trabajadores de los países desarrollados, como Estados Unidos, según explica Jennifer J. Rosenbaum, directora de National Guestworker Alliance, organización estadounidense dedicada a mejorar las condiciones laborales y migratorias de los trabajadores extranjeros. Y es que, como destaca, “los procesadores de productos pesqueros estadounidenses responden a las presiones de los mercados internacionales al buscar trabajadores más vulnerables, y a menudo objeto de explotación brutal”. Y añade que “estos trabajadores, muchos de los cuales son indocumentados y no pueden acceder a la protección legal, suelen enfrentarse a un trabajo forzado, amenazas de deportación, discriminación sexual, acoso sexual y salarios ilegalmente bajos”.

CONDICIONES LABORALES

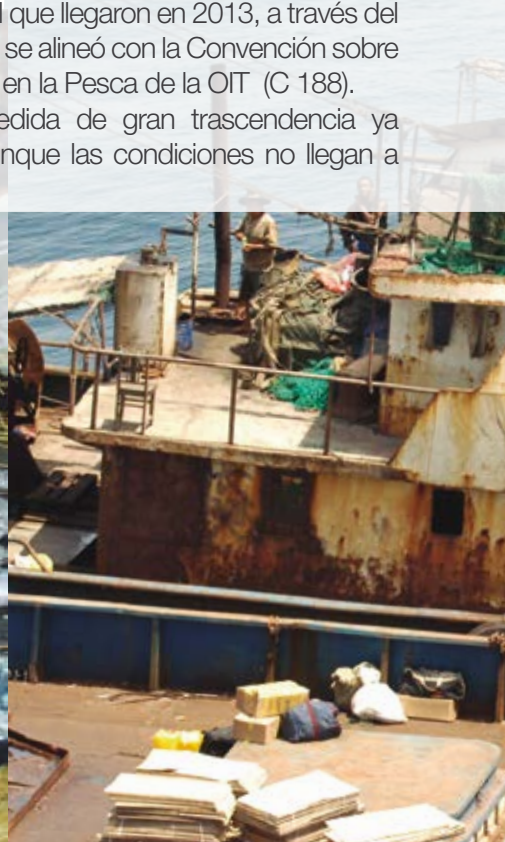
Entre las presiones que se están produciendo sobre la Unión Europea se incluyen, evidentemente, las de los sindicatos internacionales, como la Federación Europea

de Trabajadores del Transporte (ETF), la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), la Federación Europea de Sindicatos de la Alimentación, Agricultura y Turismo (EFFAT), y la Unión Internacional de Trabajadores de la Alimentación, Agrícolas, Hoteles, Restaurantes, Tabaco y Afines (UITA).

“El sistema actual de ‘tarjetas amarillas’ de la UE sólo se fija en las violaciones de un país relacionadas con la pesca INDNR. Sabemos que en ocasiones hay violaciones laborales extremas que son tomadas en cuenta, porque una y otra vez se ha demostrado que están vinculadas con la pesca ilegal. Nos gustaría que la Comisión incorporara oficialmente todas las violaciones a sus consideraciones sobre el sistema de tarjetas para el sector pesquero”, denuncia Johnny Hansen, presidente de la sección de pesca de ITF.

Y no parece que se vaya a tardar mucho en que ello sea así, ya que la Comisión Europea, como se señalaba anteriormente, ha adoptado una propuesta para una Directiva que tiene por objeto mejorar las condiciones de trabajo en el sector pesquero. Una vez aprobada por el Consejo, esta Directiva implementará el acuerdo de los interlocutores sociales al que llegaron en 2013, a través del cual la UE se alineó con la Convención sobre el Trabajo en la Pesca de la OIT (C 188).

Una medida de gran trascendencia ya que, y aunque las condiciones no llegan a



Raúl Gutiérrez



los extremos de los países asiáticos, también repercutirá sobre las “más de cien mil personas que en la UE trabajan en la industria pesquera, a menudo en circunstancias difíciles en el mar”, como destacó la comisaria de Empleo, Asuntos Sociales, Habilidades y Movilidad Laboral, Marianne Thyssen.

La comisaria destaca la peligrosidad del trabajo en el mar, cuya tasa de accidentes y lesiones puede ser hasta quince veces mayor que la de otros sectores, y que esta propuesta ayudará a reducir este riesgo al que se enfrentan los pescadores. Por su parte, el comisario de Medio Ambiente, Pesca y Asuntos Marítimos, Karmenu Vella, declaró que “la pesca INDNR perjudica la salud y la seguridad de los trabajadores. La propuesta de la Comisión (realizada a principios de mayo) mejorará las condiciones de trabajo de los pescadores en el mar, reducirá el incentivo para la pesca ilegal y garantizará un sector pesquero sano y sostenible”.

Sin duda, por la importancia de la UE en la pesca mundial, la aplicación del acuerdo constituirá todo un ejemplo para que terceros países ratifiquen la Convención de la OIT sobre el Trabajo en la Pesca de 2007, y especialmente relevante de cara a la lucha contra la pesca ilegal.

Esta situación ya se está haciendo notar en la negociación de la UE con Tailandia, como se señalaba al inicio de esta información, así como su adhesión al acuerdo

WWF, entre otras organizaciones medioambientales y sindicales, reclama medidas que aseguren al consumidor que puede comprar “pescado sostenible no sólo desde el punto de vista ambiental, sino también social”

del Estado rector del puerto, de la FAO. Las exportaciones de Tailandia a la UE representan el 10% del total de sus ventas al exterior, que se sitúan alrededor de los 7.000 millones de euros.

INDONESIA TOMA MEDIDAS

Tailandia tiene una grave situación de incumplimientos en su lucha contra la pesca ilegal que revertir. No hay que olvidar que, en plena batalla contra los barcos piratas que pescaban merluza negra en aguas de la Antártida, huyó misteriosamente mientras permanecía bajo su custodia el buque “Tais-han”, supuestamente vinculado a armadores gallegos (ver MAR 556, marzo 2016). Ahora se esfuerza para que la tarjeta amarilla no se torne roja. Y sus esfuerzos se están haciendo notar, por lo que la Comisión le concedió una prórroga para subsanar sus deficiencias.

Indonesia es otro de los que se está aplicando a la tarea, y que está demostrando un firme compromiso en la lucha contra la pesca ilegal. En este sentido, el pasado mes de mayo el director general de Ordenación Pesquera, Carlos Larrañaga, recibió a una delegación de este país con competencias en la lucha contra la pesca INDNR, para participar en el intercambio de información y cooperación técnica.

Los últimos en engrosar la lista de los países “apercibidos” por la UE son Kiribati, Sierra Leona y Trinidad y Tobago. Al primero de ellos, se le advierte por la escasa capacidad en el control de las actividades pesqueras de las flotas extranjeras, existiendo un grave riesgo de que el pescado capturado ilegalmente esté siendo “lavado” a través de sus puertos. Kiribati debe mejorar la información sobre los buques que operan en sus aguas y mejorar la transparencia.

Sierra Leona debe modificar sus leyes, obsoletas, y con unas sanciones que no logran disuadir a los infractores. Además, el número de barcos con licencia excede los recursos disponibles y las autoridades no vigilan adecuadamente sus aguas. Falta de control es también de lo que se acusa a Trinidad y Tobago con su flota, y tampoco controlan ni inspeccionan a los buques extranjeros, ni cooperan con los Estados de pabellón. La Comisión Europea ha pro-



Greenpeace

puesto un plan de acción específico en cada uno de estos países.

CHINA Y LA PESCA ILEGAL

Quizá una de las mayores preocupaciones a día de hoy, en lo que respecta a la pesca ilegal, se centre en China. Según la ONG Sea Around Us Project, los pescadores chinos están incrementando de forma notable sus actuaciones en pesca ilegal en el mundo. En estas páginas se han mencionado algunos conflictos de barcos chinos en aguas argentinas y de África Occidental (donde actúan con total impunidad en la pesca INDNR, según lo denunciado por Greenpeace desde hace años). Sea Around Us Project cita, además, los casos registrados en aguas de Indonesia, cuyas autoridades están a la espera de una decisión del Tribunal Supremo que les permita destruir diez buques chinos retenidos por pesca ilegal en sus aguas en 2014.

El último caso, el pesquero "Hau Li 8", perseguido por patrulleras argentinas al ser detectado (tras dos meses de investigación coordinada por la Interpol) faenando en sus aguas y tras emitir la Justicia de este país la petición de captura internacional, bajo la categoría de "Notificación Púrpura" (lo que permite a terceros países adoptar medidas en línea con la petición del país que la emi-

La CE adoptó una propuesta de Directiva que tiene por objeto mejorar las condiciones de trabajo, reducir el incentivo para la pesca ilegal y garantizar un sector pesquero sano y sostenible

tió) fue detenido por Indonesia, y también se comprobó que empleaba mano de obra esclava. Según FIS.com, lo que ocurre en las ZEE es tan solo un ejemplo de los miles de barcos que están actuando en mar abierto.

Pero cita más ejemplos en Japón, Filipinas, Taiwán y Vietnam, en los que se han producido detenciones de pescadores chinos, así como en Rusia, Corea del Sur y Sri Lanka.

El problema, según esta organización es que el consumo de pescado por persona en China es dos veces el promedio global. Y para sostener esta demanda, China ha sobreexplotado sus aguas costeras en buena medida, por lo que su flota se ve obligada a buscar mayores capturas en otros rincones del mundo y con no pocos conflictos por reivindicación de aguas territoriales. Esa es la razón de que China posea la mayor flota de pesca en aguas distantes del mundo.

En la parte positiva, la reacción de Sri Lanka, amonestada en 2012 e incluida en la lista de países no cooperantes en febrero de 2015, ha modificado su marco legal, endurecido las sanciones y mejorado su control de flotas. "Sri Lanka tiene ahora un mercado legal y estratégico sólido para luchar contra la pesca ilegal, destacó el comisario europeo de Pesca Karmenu Vella. ■

R.G.



Greenpeace

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

BAMIO

La gran escuela del Mar



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

“Urge que el Convenio 188 de LA OIT ENTRE EN VIGOR”

Es ampliamente reconocido que el trabajo en el sector pesquero es uno de los más arriesgados y peligrosos. A pesar de que el término “sostenibilidad” ha estado presente durante varios años, es muy pobre el conocimiento que tienen los consumidores sobre el coste humano que supone el abastecimiento de pescado.

Revertir esta situación requiere decisión y esfuerzo político. Entre el 23 y el 27 de mayo, se celebró en la sede de Naciones Unidas la reunión de revisión del “Acuerdo de Nueva York, 1995”. Aprovechando el evento, la Organización de Productores de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC) organizó una jornada técnica en la que dio a conocer el proyecto para crear un estándar de pesca de atún responsable a través de AENOR. OPAGAC me invitó a participar como ponente en esta jornada, representando a la ITF con el objetivo de promocionar el Convenio 188 de la OIT en el sector pesquero.



Luz Baz

Creo que esta invitación demuestra como parte de la industria está realmente convencida de que deben producirse cambios urgentes en el sector pesquero que permitan conseguir una sostenibilidad integral.

Mi intervención se basó en una breve descripción de las situaciones y conflictos que he encontrado a lo largo de mi carrera como inspectora de la ITF. Con un enfoque internacional, me centré en subrayar los abu-

rosos que cometen armadores sin escrúpulos que, aprovechándose de la libertad de registro y gestión de sus buques y obteniendo beneficios de la falta de legislación y control, explotan a “trabajadores baratos” de los países más pobres del planeta.

Apoyé mi presentación en imágenes que tomé a bordo de buques en puertos de mi zona y durante mi participación en proyectos de la ITF en otros países (Asia y África, principalmente) en ellas queda constancia gráfica de la imperante necesidad



de mejorar las penosas condiciones a las que millones de tripulantes del sector pequero tienen que enfrentarse diariamente. Entre ellas: trabajo forzoso, trabajo infantil y discriminación hacia los trabajadores inmigrantes; aislamiento, períodos de embarque de hasta 2 o 3 años sin vacaciones, horarios de trabajo que conducen a la fatiga, prácticas inseguras y buques subestándar; ausencia de contratos de trabajo, retención de documentos, listas negras, salarios alrededor de los 200 dólares al mes e impagos frecuentes; alimentación inadecuada, condiciones de vida precaria e insalubre; en los peores escenarios, situaciones de esclavitud en pleno siglo XXI: tráfico de personas, abusos físicos, violencias y asesinatos a bordo; otros riesgos, como el abandono de tripulantes, la criminalización y la piratería podrían sumarse a lo anterior.

Es indudable que en esta industria globalizada existe un vínculo entre pesca ilegal y prácticas de trabajo abusivas e inaceptables. Las lagunas en la legislación internacional y la carencia de controles efectivos, dan lugar a una inadmisibles competencia desleal dentro de la industria.

Desde la ITF, confiamos en que el Convenio 188 de la OIT será, cuando entre en vigor, una importante herramienta para paliar la pesca ilegal y la competencia desleal, al tiempo que ayudará a combatir las prácticas abusivas que se han descrito brevemente.

El C. 188 recoge de manera muy básica una serie de derechos para los trabajadores del sector pesquero, desde la ITF y los sindicatos afiliados estamos convencidos de que una protección real para los trabajadores pasa por la firma de convenios colectivos que, basados en el texto que aludimos, mejoren las condiciones mínimas y ofrezcan una cobertura real y una protección efectiva al trabajador.

Empresas como ALBACORA han firmado ya un convenio colectivo de ITF para garantizar unas condiciones aceptables para los tripulantes extracomunitarios- los más vulnerables- que trabajan en los buques de su flota. Este modelo de buenas prácticas debe continuar.

Pese a que los requisitos de ratificación son muy básicos (10 Estados miembros de los que, al menos 8 sean costeros) el Convenio todavía no ha entrado en vigor. Actualmente sólo ocho Estados lo han ratificado.

España, país líder en el sector pesquero, cuna de mano de obra muy cualificada durante años y país de nacionalidad de las empresas armadoras más importantes de Europa, ha perdido la oportunidad de liderar la ratificación del Convenio OIT 188, como sí lo hizo con el Convenio OIT Sobre el Trabajo Marítimo CTM 2006, el homólogo en Marina Mercante.

Pese a que existe una propuesta de Directiva de la Comisión Europea basada en un acuerdo de los interlocutores sociales para mejorar algunas condiciones de trabajo en el sector de la pesca e impulsar la ratificación del C188 por los Estados Miembros de la UE- firmado en mayo de 2012 por Europêche y la ETF - todavía estos días de junio de 2016 se discute tal posibilidad.

El Convenio OIT 188 merece ser ampliamente ratificado por los Estados a nivel mundial, urgentemente implementado por los Estados de bandera y efectivamente controlada su aplicación por los Estados del puerto.

Durante años se ha hecho un gran trabajo defendiendo la sostenibilidad de los recursos, España está ahora a la cabeza en la lucha contra la pesca ilegal, no reglamentada y no documentada. Pero debemos trabajar juntos y crear conciencia entre los consumidores y la población en general para devolver a muchos trabajadores del sector pesquero la dignidad que se les ha robado. Y debemos hacerlo urgentemente, no hay lugar para esperar más. ■

Luz Baz Abella
Inspectora de ITF



II Encuentro Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo

CULTURA DE LA SEGURIDAD contra LA SINIESTRALIDAD



Expertos en seguridad y salud laboral y representantes de organizaciones empresariales, sindicales y pesqueras analizaron a finales de mayo en Sevilla experiencias y proyectos que fomenten la cultura de la seguridad y la salud en la pesca. Si en el primer encuentro nacional se evaluaron los accidentes de trabajo, sus índices de siniestralidad y las acciones emprendidas por los distintos organismos, en este segundo se busca concienciar a armadores y tripulaciones sobre la cultura de la seguridad promocionando las condiciones de calidad y eficacia en el trabajo.

El encuentro, realizado en el Centro Nacional de Medios de Protección (CNMP-INS-HT) en Sevilla, fue presentado, por Isaac Abril Muñoz, director del departamento de Condiciones de Trabajo en Agricultura y Pesca, quien tras exponer la estructura del encuentro presentó datos actualizados sobre los índices de siniestralidad, resaltando *la necesidad de las administraciones públicas y del propio sector pesquero de actuar de manera específica, integral y sistemática para minimizar el número de accidentes.* Terminó la presentación describiendo los proyectos en los que está embarcado el Centro Nacional de Medios de Protección (CNMP) para la mejora de las condiciones de seguridad y salud en la pesca.



La jornada, de nuevo se estructuró en tres paneles temáticos. El primero centrado en iniciativas para la mejora de la seguridad y la salud en la pesca contó la intervención de Fernando Arroyo Castilla, director del documental *Isla Mar Tercero. Herida abierta* para hablar sobre las lecciones extraídas de los accidentes de trabajo tras adentrarse en la tragedia de este pesquero, de 30 metros de eslora, con base en Isla Cristina que se hundió la noche del 11 de agosto de 1984 cuando regresaba al puerto de Las Palmas. Un golpe de mar, según testimonio de uno de los dos tripulantes supervivientes, desniveló la carga provocando el naufragio. Este siniestro, en el que murieron 26 de los 28 tripulantes, está considerado como el mayor naufragio de un barco pesquero en la reciente historia de España.

El director incluyó la proyección de algunos fragmentos del documental para mostrar las heridas que produce en distintos ámbitos -personal, familiar, económico, social, psicológico, etc.- una tragedia como esta. La imágenes visualizadas causaron un gran impacto entre el cerca del centenar de asistentes al encuentro generando un nutrido debate

El impacto de la tragedia, señaló Fernando Arroyo Castilla, forzó a las autoridades del momento a endurecer las normas de seguridad marítima. Otro avance que impulsó este naufragio es que desde entonces pudiera cobrarse la pensión aunque no hubiera aparecido el cuerpo del familiar, un requisito que antes del hundimiento del *Isla Mar Tercero* era indispensable.

**“Hay que buscar la mejora continua de cada uno en su parcela de actuación para reducir la accidentalidad”
Francisco José Moreno**

En la segunda intervención Francisco José Moreno, jefe de la Unidad Técnica de Condiciones de Trabajo en la Pesca del CNMP examinó los datos sobre la tipología de accidentes más frecuentes en el sector y las estadísticas de siniestralidad en el período 2011-2015. En cuanto al índice de accidentes mortales en la pesca, destacó que en 2015 se redujo a 42,73 respecto a los 91,43 por cien mil de 2014. Hay que tener en cuenta que 2014 fue uno de los peores años que se recuerda en

cifras de siniestralidad.

Destacó Moreno que mientras en otras actividades con alto índice de accidentes laborales, como la construcción, se está reduciendo paulatinamente, en la pesca se mantiene constante. Así, en la construcción en la última década (2006-2015) el número de accidentes con baja laboral ha pasado de 12.735 de 2006 a los 6.574 de 2015. Mientras que en el mismo período en la pesca no se ha producido una reducción, ya que en 2006 hubo 6.593 accidentes de trabajo con baja laboral y en 2015 la cifra fue de 6.567. En cuanto a la tipología de los accidentes, señaló que, de acuerdo de un estudio de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS) sobre 225 accidentes entre 2011 y 2015, la causa más común de accidente de trabajo grave fueron las 39 caídas del mismo nivel (cubierta), que suponen el 17 por ciento, seguidas de los 33 accidentes por atrapamiento en parte móviles de distintas maquinarias del buque, que suponen el 15 por ciento. La tercera posición en la lista de causas de accidentes graves es para el golpe ocasionado por la rotura de un elemento de tensión (cabos, cables, cadenas, grilletes, etc.), que ocasionaron 23 accidentes graves y 5 mortales.

CÓMO REDUCIR LA SINIESTRALIDAD

Tras señalar las enfermedades profesionales y mostrar los distintos tipos de accidentes graves, estableciendo los más frecuentes, preguntó a los expertos presentes en la jornada: ¿qué hacer para reducir el número de accidentes? La respuesta, según Moreno, está en la aplicación del concepto japonés “Kaizen” que

plantea la mejora continua de cada uno en su parcela de actuación. Esta mejora se asienta en planear, hacer, verificar y actuar. Para ello, desde los distintos organismos implicados, se implementaría un plan de sensibilización en seguridad y salud en el trabajo para el sector pesquero.

En la actualidad, como informó el inspector de Trabajo y Seguridad, Pedro Luís Otero, se ha constituido un grupo de trabajo, integrado en la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. El grupo, integrado por representantes de los organismos implicados en la salud y seguridad laboral, de las CC. AA., y de empresarios y trabajadores, quiere llevar a cabo un proyecto de sensibilización tanto en el puerto como durante la faena de pesca ya que como apuntó el inspector, *falla la familiarización de la tripulación con factores organizativos y de prevención*. La organización del trabajo a bordo y la adecuada dimensión de los medios son esenciales para reducir los accidentes. Algo falla cuando los buques cada vez están mejor equipados, pero los accidentes no se reducen.

La tercera intervención del primer panel se centró en qué tipo de proyectos sobre seguridad y salud laboral para empresarios y trabajadores pueden contar con apoyo económico del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP). El subdirector de Política Estructural de la Secretaría General de Pesca, José Luís González Serrano, expuso una guía de medidas destinadas a la mejora de la seguridad y la salud en la pesca que pueden ser financiadas a través de esta herramienta tales como pasarelas y escaleras de acceso y equipos y demás elementos necesarios para mejorar la seguridad de la cubierta. En el caso de los accidentes causados por máquinas y equipos de trabajo contarán con financiación limitada mecanismos guardamáquinas tales como chigres o estibadores de red, y en algunas situaciones, proyectos que mejoren la seguridad de los artes de pesca. Uno de los apartados que cuenta con más financiación es el de las propuestas para la mejora del conocimiento en materia de seguridad tales como cursos de formación profesional, aprendizaje permanente, difusión de conocimientos de índole económica, técnica, reglamentaria



“Algo falla cuando los bueques están mejor equipados, pero los accidentes no se reducen”
Pedro Luis Otero

o científica y de prácticas innovadoras, adquisición de nuevas competencias profesionales, vinculadas en particular a la gestión sostenible de los ecosistemas marinos, la higiene, la salud, la seguridad, las actividades del sector marítimo, la innovación y el espíritu empresarial.

COLECTIVOS VULNERABLES

El segundo panel se centró en los trabajadores más vulnerables del sector sobre dos colectivos específicos: mujeres y jóvenes. Respecto a las mujeres, María del Mar Sáez, de la subdirección general de Economía Pesquera de la Secretaría de Pesca, explicó el papel que ha jugado la Red de Mujeres del Sector Pesquera para dar visibilidad y reconocimiento al trabajo que hace la mujer en el sector. Para ello, señaló, *se ha trabajado en dos líneas principales: fomentar la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en el sector y servir de plataforma para la comunicación e intercambio de experiencias entre las mujeres de la actividad pesquera, aportando visibilidad y reconocimiento a su trabajo*.

Tras revisar la presencia femenina en distintas actividades del sector pesquero—marisqueo, industria auxiliar, comercio o

investigación— expuso los objetivos de la Red que desde 2010 ha buscado la visibilidad y el reconocimiento del trabajo que desarrolla la mujer en el sector con el objetivo de alcanzar la plena incorporación. Para esto se ha utilizado la Red como vehículo de intercambio de experiencias entre colectivos para fomentar el asociacionismo y el liderazgo. Esta unión ha permitido a distintos colectivos, como el caso de las mariscadoras gallegas tener presencia y representatividad en las cofradías para defender sus intereses ante otros interlocutores sectoriales y en todos los foros de debate y decisión. El intercambio de experiencias que permite la Red señala el camino a otros colectivo acelerando el proceso al conocer el proceso.

Sáez analizó la situación laboral de los distintos colectivos señalando sus problemáticas. Así, en el ámbito extractivo y la industria auxiliar destacó entre otros: precariedad laboral, intrusismo, economía sumergida, temporalidad, dependencia de factores externos, relevo generacional, enfermedades profesionales no reconocidas y escasa presencia en los órganos de poder y decisión. Concluyó señalando algunos de los retos actuales como presencia equilibrada en el sector y proporcional en

los órganos de gobierno, mayor conciliación y mejora de las condiciones laborales. Para ello habrá que tener en cuenta la perspectiva de género en el acondicionamiento de los barcos y en las medidas de prevención de riesgos laborales.

LA SALUD DE LA MUJER

La salud laboral de las mujeres en el sector pesquero fue examinada por Nieves Lorenzo, médico especialista en Medicina del Trabajo del Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA), quien subrayó que *la presencia de la mujer en este sector pasa prácticamente desapercibida en lo referente a salud laboral y seguridad*. Definió el marisqueo y aportó cifras sobre las modalidades en las tres provincias para señalar que el colectivo de mariscadoras a pie demanda el reconocimiento de sus enfermedades profesionales. Éstas están recogidas en el sistema de la Seguridad Social, pero no aparecen en las estadísticas ya que no se incorporan como dolencias profesionales, sino como enfermedades comunes, sin vinculación con el trabajo. Un trabajo con una carga física elevada en el que la adopción de posturas forzadas, aplicación de fuerzas, ciclos de trabajo repetitivos o la manipulación de cargas gene-





ra que el 72,5% de las mariscadoras presenten dolor sobre todo en la columna dorso-lumbar (37%), en el cuello (25%), seguido por hombros, codos, rodillas y muñecas.

También aportó información sobre las rederas. El 68% de este colectivo refiere patologías atribuibles a su actividad. Lorenzo señaló que más de la mitad de las 582 rederas gallegas tienen un diagnóstico de TME en la columna, con mayor afectación en la zona cervical. La otra zona con más propensión a dolencias es en la extremidades superiores por afectación de los hombros.

RELEVO GENERACIONAL

La intervención de Juan Manuel Trujillo, responsable de pesca del Sector Marítimo en CC.OO. y de Manuel Souto, del Sector Marítimo Portuario en UGT abordó la situación de los jóvenes en el sector pesquero. Trujillo señaló la falta de perspectivas futuras que ofrece el sector, que reduce las nuevas vocaciones, y la inexistencia de convenios colectivos suficientes en relación al tamaño del sector. Souto, coincidiendo con lo señalado, apuntó a las jornadas interminables, falta de vacaciones o descanso como alguno de los motivos que, en tiempos de crisis con un 50% de paro juvenil, impiden el relevo generacional.

A parte de las adversas condiciones meteorológicas en las que a veces se tiene que trabajar a bordo y las condiciones de habitabilidad, el trabajador en la pesca cuando sale a faenar o tiene un salario bajo o desconoce sus condiciones económicas.

El tercer panel sobre “Protección y vigilancia de la salud en la pesca” Ángel Bolado, médico del Instituto Social de la Marina (ISM) en Cádiz, detalló los protocolos de vigilancia de la salud de los trabajadores del mar. Tras hablar de los antecedentes de la sanidad marítima y de las normas que actualmente se aplican pasó a detallar los servicios prestados por Sanidad Marítima destacando los reconocimientos médicos de embarque y distintas actuaciones en materia de salud laboral y vigilancia de la salud. Estos servicios buscan paliar los factores de riesgo— físicos, ergonómicos, químicos, biológicos y psico-sociales— asociados al sector marítimo pesquero. Terminó hablando de algunas dependencias asociadas a los factores de riesgo psico-sociales como tabaquismo, alcoholismo, etc.

Finalizó la jornada el médico especialista en Medicina del Trabajo, Aitor Guisasola planteando que para ir más allá de los reconocimientos médicos es necesario trabajar con equipos multidisciplinares— médico, enfermeros, técnicos de prevención, etc.— que realicen una descripción detallada del puesto de trabajo, el tiempo de permanencia en el mismo, los riesgos detectados en el análisis de las condiciones de trabajo, y las medidas de prevención adoptadas. El médico debe tener esta información; para ello se ha desarrollado conjuntamente por los Institutos de Prevención de las Administraciones autonómicas la “Guía de vigilancia de la salud en el sector pesquero” que cuenta con “fichas de exploración médica por riesgos”. Estas fichas, afirmó Guisasola, proporcionan un conocimiento necesario para reducir la siniestralidad y mejorar la salud laboral en la pesca.

El coloquio entre los asistentes al finalizar el tercer panel sobre algunas cuestiones tratadas a lo largo del encuentro muestra, para su coordinador, Francisco José Moreno, *que velar por la salud de los trabajadores del mar atañe a todos.* ■

J.M.S.

PRIMER ACUERDO PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES LABORALES EN EL MAR

El pasado 10 de mayo, como informaba esta revista en su número anterior, se firmó un acuerdo histórico en la sede del Instituto Social de la Marina (ISM), en Madrid, entre armadores y sindicatos para la prevención de riesgos laborales en el sector pesquero.

El acuerdo, que ha estado negociándose más de un lustro, busca aumentar la seguridad a bordo a través de la protección, formación, divulgación y promoción de la seguridad y la salud de los trabajadores que desarrollan su actividad en el sector pesquero para reducir las elevadas cifras de siniestralidad en la pesca. Como señaló Luis Casqueiro, director del ISM, durante la presentación de la firma, las cifras de 2014 muestran que la tasa de mortalidad en la pesca es *diez puntos superior al conjunto de la de todos los sectores y está cuatro puntos por encima de la que tiene la construcción*, el segundo sector laboral por índice de peligrosidad.

Por esto, el acuerdo firmado por los representantes de la Confederación Española de Pesca (Cepesca) y los sindicatos UGT, CCOO y CIG es un paso necesario para reducir el nivel de siniestralidad y se aplicará a todos los barcos que faenan en los caladeros nacionales y también a los pescadores contratados en España al servicio de empresas españolas en el extranjero y al de las empresas mixtas reguladas.

Las organizaciones firmantes han acordado también la constitución de una comisión especí-

fica para la Prevención de Riesgos Laborales y de la Salud Laboral en la Pesca. Esta comisión desarrollará acciones entre las que se incluye reforzar el papel de los órganos consultivos y de participación en materia de prevención de riesgos laborales; potenciar la negociación colectiva para alcanzar acuerdos que promuevan la integración de la prevención de riesgos laborales en las empresas y la implicación de trabajadores y empresarios. Se quiere inculcar la cultura de la seguridad en todas las compañías, incluso en las más pequeñas con programas de formación y propuestas de soluciones para disminuir la siniestralidad en un entorno laboral determinado por factores como la climatología, la carga de trabajo o la falta de conocimientos técnicos o de mantenimiento entre otros.

Desde la comisión también se desarrollarán diversas funciones, tales como la divulgación e información de los riesgos profesionales existentes, así como los derechos y las obligaciones preventivas del empresariado y trabajadores; proponer estrategias, programas de actuación y planes para promocionar la seguridad; evaluar periódicamente los resultados de los programas; seguimiento de la accidentalidad laboral; organización y control de visitas a empresas pesqueras de hasta 50 trabajadores sin representación laboral y la propuesta de soluciones para reducir la accidentalidad en el sector. ■

J.M.S.



Jesús Navarro

Plan SEGUMAR 2016

MÁS INSPECCIONES PROGRAMADAS

El Plan de inspecciones a buques de pesca (SEGUMAR), que personal del Instituto Social de la Marina realiza junto a funcionarios de los Ministerios de Empleo y Seguridad Social y de Fomento, lleva funcionando desde abril. A lo largo del año, está previsto realizar un total de 217 controles a buques de más de ocho metros de eslora. De ellos, un total de 108 a buques dedicados a la pesca de arrastre.

Desde el año 2007, funcionarios del Instituto Social de la Marina, de la Dirección General de la Marina Mercante y de la Inspección de Trabajo de la Seguridad Social trabajan conjuntamente para mejorar las condiciones de seguridad de nuestra flota pesquera y de las personas que ejercen una actividad embarcados. Son casi nueve años en los que la Administración se esfuerza para que el sector tome conciencia de la necesidad de contar con la prevención como herramienta para aumentar la seguridad en el mar y evitar accidentes.

El trabajo en el medio marino sigue teniendo altos índices de siniestralidad y mortalidad. Por ello, en muchas ocasiones los controles e inspecciones que tienen lugar en los barcos van acompañados de acciones formativas.

Las inspecciones buscan la seguridad de las embarcaciones y de los pescadores en el desempeño de su actividad laboral. Con el desarrollo del programa SEGUMAR se está observando un cambio de conducta, tanto por parte de los armadores como de los propios trabajadores. El sector va dándose cuenta de que los accidentes no son algo innato a la actividad marítimo-pesquera sino que la siniestralidad puede evitarse y prevenirse; de ahí el interés por la seguridad y el uso de equipos de protección



Los controles y acciones formativas ayudan a que el sector tome conciencia sobre seguridad en el mar

individual, mejorándose la dotación de las embarcaciones y cumpliendo las normas de seguridad marítima y de salud laboral vigentes.

Para este año, la Administración ha programado 217 inspecciones a barcos pesqueros de más de ocho metros de eslora en puerto, mar y bocana. De ellas, 108 serán en buques arrastreros. Andalucía es la Comunidad Autónoma con mayor número de controles previstos (65, 34 en el arte de arrastre), seguida de Galicia (47 y 23), Comunidad Valenciana (30 y 14) y Cataluña (27 y 15). Cádiz es la provincia con más inspecciones en puerto, mar y bocana mientras que las provincias canarias son las que menos.

RESULTADOS

En la campaña SEGUMAR del año pasado se programaron un total de 160 ac-

tuaciones de las que se realizaron 155, la mayor parte en Andalucía. Los funcionarios de la Administración constataron que prácticamente en el 65% de las inspecciones se cumplían las normas. Cádiz (15) Málaga (12) y Tarragona y Barcelona



fueron las provincias donde se llevaron a cabo más controles, con un porcentaje de incidencias del 12,5%; 11,9%; 10,05% y 9,02%, respectivamente. Por el contrario, Lugo (4,07%) y Vilagarcía de Arousa (4,25%) fueron las zonas con menor número de deficiencias.

La Inspección de Trabajo y Seguridad Social detectó el mayor número de infracciones (17,04%), seguida del Instituto Social de la Marina (8,35%) y de la Dirección General de la Marina Mercante (6,84%). La mayoría de las incidencias se detectaron en puerto (107), seguidas de las llevadas a cabo en bocana (28) y en el mar (20).

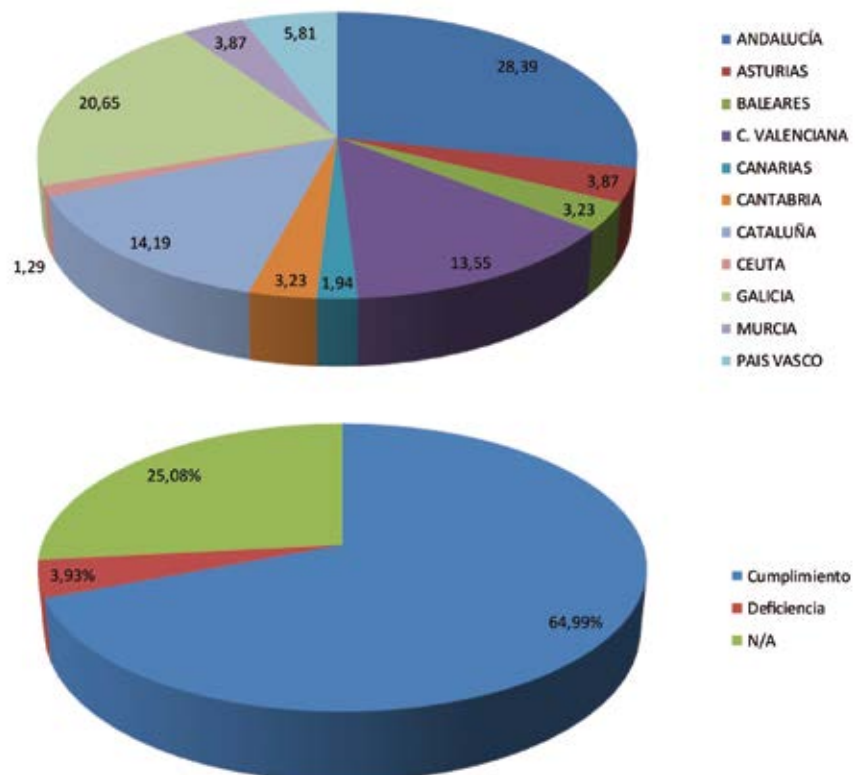
En los barcos de menos de 16 metros de eslora se encontraron la mayor parte de los fallos (68), lo que equivale al 10,17% del total de todas las encontradas. En los barcos construidos en la década del 2000 se

detectaron los mayores incumplimientos a la normativa vigente (64). Por tonelaje, los barcos de menos de 50TRB registraron el mayor número de incidencias (60) y si atendemos al arte de pesca, el arrastre es donde se detectaron más infracciones (82 del total de las 155 realizadas durante la campaña).

De las incidencias detectadas por el ISM la mayor parte tuvieron que ver con las condiciones higiénico-sanitarias de los buques, el estado de las instalaciones, la zona de cuidados médicos o la formación sanitaria de los trabajadores. Las infracciones detectadas por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social hacían referencia a las disposiciones mínimas de lugares de trabajo y en las máquinas y equipos de trabajo y las que detectaron los funcionarios de la Dirección General de la Marina Mercante tuvieron que ver con la estabilidad de las embarcaciones y la validez de los certificados y documentos de navegabilidad. ■

ANA DIAZ

DISTRIBUCIÓN DE INSPECCIONES POR COMUNIDADES Y RESULTADOS. AÑO 2015



VI Edición de NAVALIA

¿CONVOCATORIA ANUAL?

La satisfacción y el optimismo se instalaron en Navalia. Las cifras alcanzadas en la reciente y última edición de Navalia International Shipbuilding Exhibition, celebrada entre el 24 y 26 de mayo en Vigo, ha llevado incluso a los organizadores de la muestra a plantearse modificar la convocatoria bianual del encuentro por su celebración anual. Y es que, los más de 11 millones de euros de ingresos generados, el medio millar de expositores y los en torno a 25.000 visitantes recibidos apuntan hacia un claro repunte del sector de la construcción naval.



Una edición que también ha logrado atraer más participantes a nivel internacional, al registrar un 30% más visitantes extranjeros que en sus dos anteriores ediciones, entre otras cosas, tal y como explicó el director de la muestra, Javier Arnau, gracias a las nuevas conexiones internacionales de los aeropuertos gallegos. De hecho, hasta Vigo se acer-

“La posibilidad de aplicar el “tax lease” a los pesqueros haría mucho más atractivo construir aquí” (Javier Touza)

caron más de quinientas firmas de 75 países, entre los que también había delegaciones de países latinoamericanos o africanos nada habituales en la Feria, entre los que cabe destacar: profesionales de Namibia, Argelia, Libia o Sudáfrica e, incluso, como cosa anecdótica, el astillero Damen (empresa relacionada con la denuncia contra el Tax-Lease español), quienes aprovecharon el encuentro para reiterar su

I edición de los Premios “Rotación”

colaboración con Galicia y España y reconocer que “el tax-lease gallego es perfectamente válido y nosotros estamos encantados y lo aceptamos”.

De hecho, después de varios años de recesión en la construcción naval, se observan signos de recuperación en esta industria a nivel mundial que, en el caso español, se aprecia con un incremento en la firma de nuevas operaciones, y que avalan las cifras alcanzadas durante estos tres días de exposición. Especialmente existen grandes oportunidades en el segmento de los buques *off shore*, tanto en el sector del petróleo y gas como en el de la eólica, en los que se tienen puestas muchas esperanzas, a pesar de haber perdido la ventaja que existía antes de la suspensión del primer “tax lease”, cuando la industria española copaba el mercado en la construcción de este tipo de barcos.

Además, el sector de la construcción naval español, se ha visto también en parte fortalecido por las recientes sentencias Comunitarias que avalan la legalidad del nuevo ‘tax lease’ español, después de cerca de diez años de pelea por sobrevivir, consecuencia de la crisis generada por la anulación del sistema de financiación para la construcción de buques que había hasta 2011.

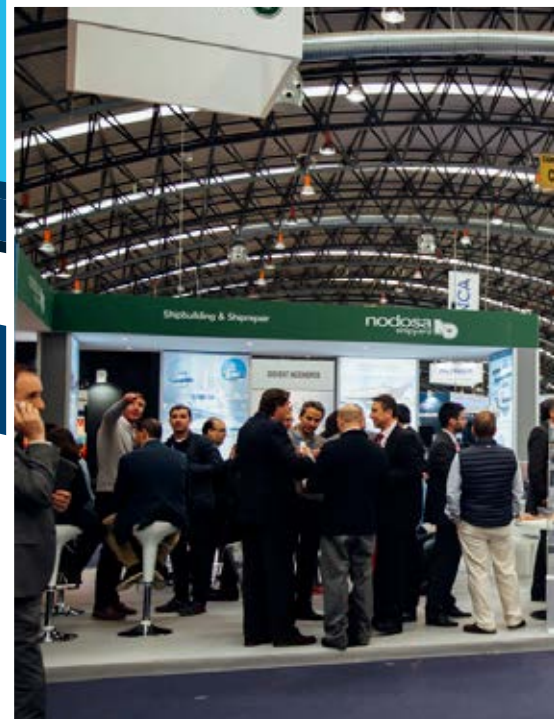
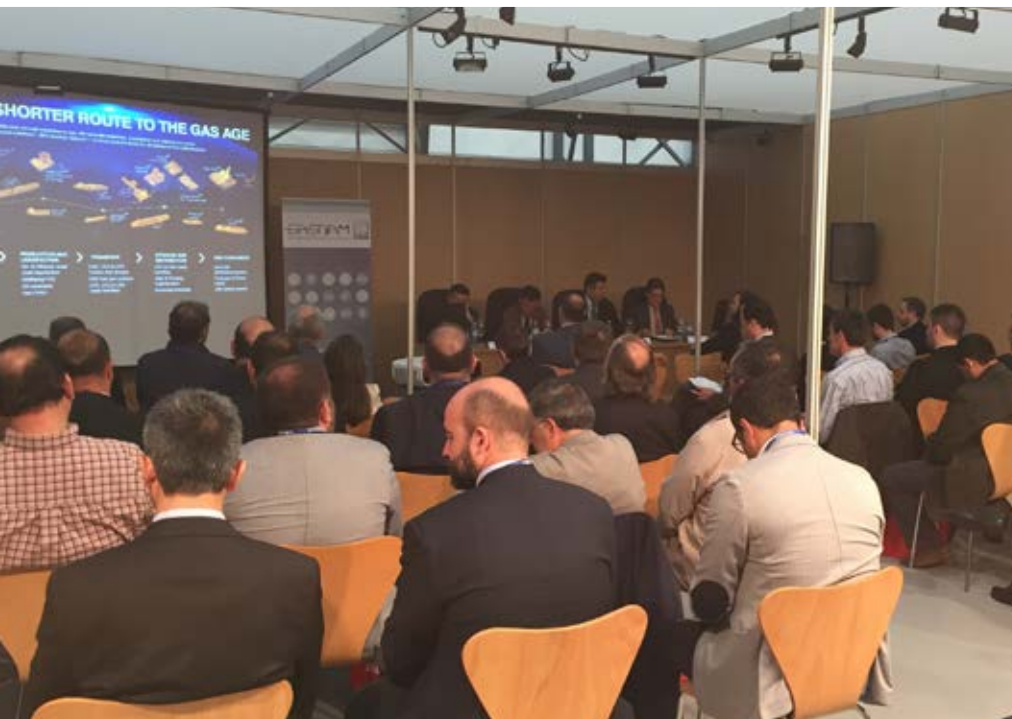
A pesar de que es difícil dar una cifra concreta del negocio generado en torno a la Feria, se espera que el importe del total de operaciones cerradas supere en 4.000 millones los de la edición de 2014. Unas cifras que han propiciado que los organizadores de la Feria estén evaluando la posibilidad de celebrarla anualmente, en vez de cada dos años, tal y como reconoció Arnau a una radio viguesa. “Hay un reto que el comité organizador ha puesto encima de la mesa” y ya “estamos estudiando y realizando un trabajo de campo con encuestas a los exposi-

El grupo editorial TPI y su revista “Rotación” aprovecharon la celebración de la Feria Naval celebrada en Vigo, para entregar sus Premios Rotación 2016. La primera edición de unos galardones con los que pretende distinguir y reconocer el trabajo de todos aquellos profesionales y empresas que dedican sus esfuerzos a conseguir hacer del naval español una industria competitiva y con futuro.

En el acto de entrega, en el que participaron más de 250 profesionales de la industria marítima (instituciones, armadores, astilleros, etc.) se reconoció: en la categoría de “Mejor Buque”, al atunero congelador “Ízaro” de Astilleros Zamakona; en la categoría de “Mejor Astillero”, a Armón, mientras que en la categoría de “Mejor Armador” se premió a Adolfo Utor de Baleària. Como “Mejor proyecto de ingeniería” se reconoció al parque eólico marino Wikinger, desarrollado por Iberdrola, y como “Institución del año” al Clúster Marítimo Español. Por último, el galardón al “Profesional del año” recayó en Ricardo Azcue, gerente de Bombas Azcue.

El jurado de los I Premios Rotación, formado por reconocidos profesionales de distintos ámbitos del sector, expertos de la industria naval y con una dilatada experiencia, también hizo entrega de una serie de reconocimientos especiales. Entre ellos, quisieron destacar la asociación creada por Navantia, Grupo Ibaizabal y Cepsa, para la construcción de cuatro petroleros. Además, se otorgó un reconocimiento especial a Luis Guerrero, director de desarrollo para América Latina en Bureau Veritas, y el Premio de honor a la trayectoria profesional, al presidente de honor del Clúster Marítimo Español, Federico Esteve, destacando su brillante contribución y dedicación, tanto personal como profesional al sector marítimo. Aspectos como la innovación, la creación de empleo, el fomento de la industria marítima española o la implicación en el sector y en su cuidado medioambiental han sido tomados en cuenta por el jurado para dictaminar los merecedores de los distintos galardones.

A. MUNGUÍA



tores y visitantes”. Según explicó “el proceso de producción y entrega de los pedidos en este sector es el que es, y debemos escuchar bien lo que dicen, piensan y proponen los expositores y todos los países presentes”.

Una posibilidad por la que también se decantó el presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Enrique López Veiga, quién apuntó que esta periodicidad “sería un espaldarazo impresionante al sector” además de añadir el impacto que estos eventos tienen para la hostelería y el turismo de la zona: durante los tres días que ha durado la Feria la ocupación hotelera ha rondado el 90% y los visitantes profesionales han dejado un gasto de 11 millones de euros en Vigo.

SEIS PESQUEROS NUEVOS

Y es que en esta edición se podía percibir una cierta recuperación en el sector de la construcción naval. Según confesaron los representantes de Pymar, se ha contratado la fabricación de 19 buques en el primer trimestre del año, frente a los nueve contratados en 2015 y, como hemos dicho, las que quedan por llegar, muchas de

ellas quizás acordadas en el marco de este encuentro de que no cabe duda es el escenario nuevos pedidos.

Prueba de ello es que, según anunció el presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo (Arvi), Javier Touza, en esos días se cerró la construcción de seis nuevos pesqueros destinados a la flota viguesa. Tal y como explicó, uno de ellos, que ya está en construcción, es un palangrero que será el primero diseñado para adaptarse a la prohibición de los descartes y, de los otros cinco, dos ya se construyen también en Marín. En este contexto, el representante de los armadores añadió también que antes de finales de año se sumarán nuevos contratos, y aprovechó para sugerir la idoneidad de que se extienda la aplicación del “tax lease” también a los pesqueros.

De igual forma, Navalía acogió la firma del contrato entre Astilleros Gondán y la naviera Nabia para la construcción de un catamarán con una capacidad para 250 pasajeros, que operará en la Ría de Vigo, y el anuncio de que *Baleària* ha encargado a *Ghenova* el desarrollo de la ingeniería del primer ferry propulsado por GNL en el



Mediterráneo, a construir en el astillero La Naval de Sestao.

Y es que, es evidente que no solo de construcción naval vive Navalia. En sus 'stands' hubo también fabricantes de la industria auxiliar especializada en la fabricación de motores, maquinaria, artes de pesca, habilitación de buques, equipos de cubierta, electricidad y electrónica, pinturas, fabricantes de salas de elaboración, fabricantes y suministradores de bienes de equipo, y frío industrial, así como distintos servicios especializados de ingeniería. De hecho, también estas empresas hicieron negocio estos días, como es el caso de *Fluidmechanica*, que cerró el contrato para el suministro de la maquinaria de amare y fondeo de dos rompehielos que construirá en Rusia para *Gazprom*.

PUNTO DE ENCUENTRO

Cómo es habitual, toda feria que se precie cuenta con una programación complementaria en forma de jornadas, destinada al intercambio de experiencias entre los profesionales del sector y Navalia, por supuesto, no fue menos. Concretamente, en esta VI edición, la muestra viguesa acogió, entre

En el primer trimestre del año se ha contratado la fabricación de 19 buques, frente a los nueve de 2015

otros, los encuentros profesionales de la Asociación de Ingenieros Navales de España (AINE); una mesa redonda sobre energía eficiente; el análisis de la construcción naval en el entorno 4.0; aspectos relacionados con el confort y el silencio en la construcción naval; necesidades de renovación de la flota pesquera y, en concreto, de la flota de arrastre; optimización y control de los procesos en la gestión de proyectos y compras industriales; tecnologías pesqueras inteligentes para un sector pesquero eficiente y medioambientalmente sostenible; las nuevas tendencias en la construcción naval, o la jornada técnica sobre el GNL como combustible marítimo, cuyo análisis ocupó tres mesas redondas: Una, en la que se analizaron las características del buque encargado por Baleària, el primer ferry del Mediterráneo propulsado por GNL; una segunda, en la que se trataron aspectos de los distintos tipos de flota pesquera y, por último, las importantes posibilidades de negocio que ofrece la ubicación de la Península Ibérica, en lo que se refiere al suministro de este gas. ■

A. MUNGUÍA

Plataforma Tecnológica de la Pesca y la Acuicultura

PROPUESTAS DE INNOVACIÓN

para el sector pesquero

La Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura reunió a expertos de empresas, asociaciones y centros tecnológicos para hablar sobre tecnologías pesqueras inteligentes para un sector pesquero eficiente, y medioambientalmente sostenible. La jornada, enmarcada en la Feria Internacional de la Industria Naval, Navalía, buscaba el intercambio de ideas de cara a la preparación de propuestas para la convocatoria del Programa de Investigación e Innovación de la UE Horizonte2020.

Abrió el encuentro Manuel Liria, coordinador del grupo de trabajo de Tecnologías pesqueras de PTEPA, resaltando la importancia de esta plataforma, impulsada desde España, que constituye un excelente vehículo para la transferencia de información sobre proyectos de investigación e innovación desde la Academia y la industria hacia el sector. Además, esta plataforma, es una herramienta clave en la colaboración

con las instituciones europeas. Una colaboración necesaria que ayude al sector pesquero durante el proceso de tránsito hacia la sostenibilidad medioambiental.

También en representación de PTEPA habló Maribel Rodríguez para explicar en qué consiste este programa de investigación e innovación Horizonte 2020 que tiene como desafío mejorar la eficiencia de los recursos en el sector pesquero identificando las tecnologías disponibles e involucrando al



Tecnologías pesqueras inteligentes para un sector pesquero eficiente y medioambientalmente sostenible

sector con científicos y expertos para mejorar sus habilidades y competencias profesionales.

Detalló qué tienen que incluir los proyectos y cómo tienen que redactarse su planificación y presupuesto. Y repasó algunas herramientas de apoyo para realizar las propuestas.

INNOVACIÓN EN LA PESCA

El coordinador del equipo de Tecnologías Pesqueras Sostenibles de AZTI Tecnalia, Esteban Puente, dio a conocer soluciones tecnológicas que propician el uso sostenible de los recursos pesqueros. En este ámbito, mostró un panel de malla cuadrada que, añadido al arte de pesca, reduce la captura de especies no deseadas—jurel, bacaladilla, caballa— en el arrastre en pareja que van a la merluza. También presentó tecnologías para la optimización de la supervivencia de las capturas no deseadas (descartes) en buques cerqueros con el objeto de elaborar un manual de buenas prácticas para la optimización de la supervivencia del descarte.

Así mismo expuso un sistema, aplicable a todos los segmentos de la flota, que permite a los buques pesqueros medir el consumo de combustible para gestionarlo de forma más eficiente. Las pantallas informan del consumo del motor principal, la potencia entre-

gada al eje de cola, consumos eléctricos, etc. Este sistema sumado a las auditorías energéticas son herramientas determinantes en buques como los arrastreros de Gran Sol cuyo gasto en gasoil puede acercarse al millón de litros anuales. El consumo durante el arrastre supone cerca del 60 por ciento. Por ello, según Esteban Puente, la utilización de puertas y redes con menor resistencia e incorporar hélices más eficientes—con toberas— puede mejorar la eficiencia operativa reduciendo el gasto en combustible.

Terminó hablando de la eficiencia operativa y de la seguridad en la pesca explicando cómo la innovación tecnológica ha propiciado la caña automática en los boniteros que disminuye el 71 por ciento de los riesgos considerados graves a riesgos considerados moderados o leves.

INFORMACIÓN DEL SECTOR

El investigador del Instituto Español de Oceanografía (IEO), José Rodríguez, habló sobre las metodologías y tecnologías existentes para mejorar la recolección de datos y evaluación de los recursos pesqueros. Señaló la diferencia entre los datos biológicos pesqueros—procedentes de desembarques, del esfuerzo pesquero y descartes a bordo— y los datos biológicos producto de la información de campañas y estudios de crecimiento y reproducción en laboratorio.

Expuso las técnicas utilizadas para la recolección de datos y de las fortalezas y debilidades de cada una. Así, los datos de los muestreos realizados a bordo de forma tradicional: medición y recogida de información con papel y lápiz, tiene a su favor la robustez y el bajo coste de la recolección. Por su parte, la obtención de datos mediante grabadoras e ictiómetros y calibres digitales, así como, análisis de imagen tiene en su contra el coste y la fragilidad de los equipos, la aleatoriedad de la selección y el entrenamiento del personal. Y a favor, la capacidad de aumentar el tamaño de la muestra y su potencial para ser integrado en la industria.

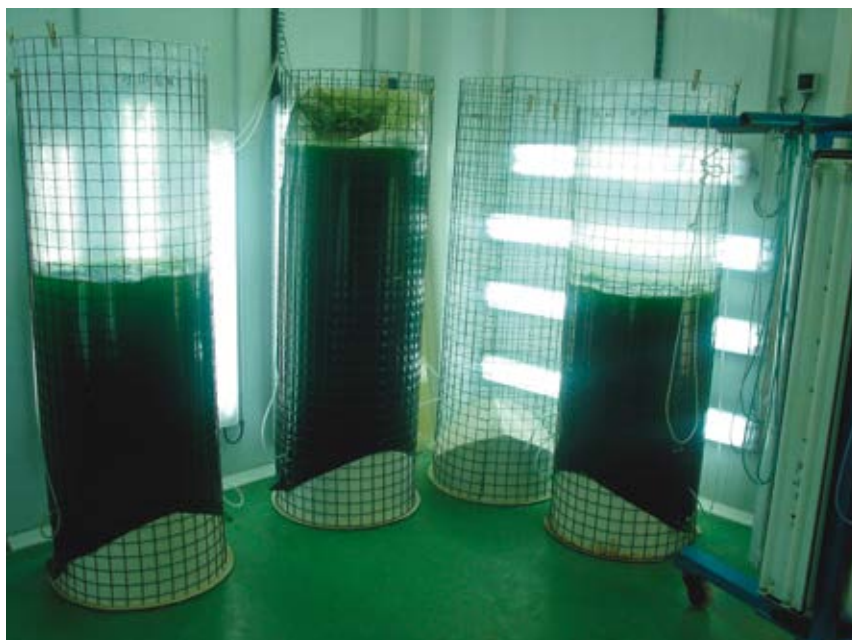
El también coordinador del equipo de muestreo del área ICES apuntó las importantes mejoras experimentadas por la metodología que permite un muestreo aleatorio estratificado por períodos de tiempo concretos (trimestres), zonas y artes de pesca. Además, el diseño del muestreo debe ir dirigido hacia un muestreo probabilístico fundamental para obtener estimaciones fiables de precisión. Todas las unidades de muestreo deben tener una probabilidad conocida y distinta de cero a para ser seleccionadas.

Señaló que se está mejorando el control de calidad estadístico y se utilizan las mismas herramientas para establecer un marco de asesoramiento común. Todo con el objetivo final de proporcionar datos de calidad que permitan desarrollar la base científica de la gestión pesquera.

TECNOLOGÍA PESQUERA

El técnico de gestión pesquera en Marine Instruments, Juan Luís Freire presentó tecnologías desarrolladas para favorecer la sostenibilidad en la actividad pesquera. Entre éstas, destacó el sistema de seguimiento y seguridad para barcos pesqueros *Watching Man Pro* (WMP) que consiste un sistema de posicionamiento global (GPS) que comprueba la localización de cada barco, las rutas seguidas y el tiempo de estancia en cada área. Esta monitorización permite garantizar, según Freire, la gestión responsable y sostenible de la actividad pesquera. El sistema permite avisar al patrón cuando está entrando en un área restringida y posibilita asegurar la trazabilidad del producto, dando garantía del origen desde el pescador hasta el consumidor final como ocurre en el caso de “Polbo das rías” o el “Choco de Redondela” marcas creadas para defender el producto artesanal local que, además, permite incrementar el valor del producto.

Esta tecnología WMP también se ha instalado en las 180 embarcaciones que faenan en la reserva marina de Os



Raúl Gutiérrez

Miñarzos para conocer el rumbo seguido y el tiempo empleado por cada embarcación.

Finalmente habló de las ventajas del sistema integral de la actividad pesquera en distintos ámbitos. En el económico, destacó, el ahorro de combustible al optimizar la navegación y las maniobras, las buenas prácticas a bordo evitan sanciones, y evita el gasto de un observador físico. Por otro lado, incrementa el valor añadido del producto al avalar la procedencia de las capturas y arte de pesca utilizado. También aporta ventajas en el ámbito operativo como la supervisión operativa y la optimización del uso de elementos mecánicos auxiliares. Y finalmente en el legislativo permite cuantificar las capturas y los descartes y el cumplimiento a la normativa nacional y comunitaria de trazabilidad de las capturas.

La última intervención corrió a cargo de Carlos Esteban, director del Instituto de Investigación y Formación Agraria y Pesquera (IFAPA) en San Fernando, Cádiz, expuso alguna de las soluciones que están aplicando en Andalucía para la mejora de las habilidades y competencias profesionales de los trabajadores del mar. ■

J.M.S.

Balance positivo de la edición más internacional de Navalía

La sexta de la Feria Internacional de la Industria Naval de Vigo concluye esta edición con un balance positivo. El certamen, que ha contado con todos los astilleros gallegos, públicos y privados, así como con grandes empresas nacionales e internacionales de 75 países, incluyendo a China, Corea, México, Francia o Brasil, había apostado en esta ocasión por la promoción exterior. Una apuesta acertada ya que ha generado un incremento del 30% de visitantes procedentes de otros países.

La feria, que ha contado con más de 25.000 visitantes, se coloca, según su director, Javier Arnau, como el evento más importante del sur de Europa dentro del sector naval, que ha contado en esta ocasión con delegaciones hasta la fecha poco habituales en el evento procedente de Latinoamérica o África, destacando países como Namibia, Argelia, Libia o Sudáfrica. Esta presencia puede deberse, en gran medida, a las nuevas conexiones internacionales de los aeropuertos gallegos. Arnau afirmó que esta edición confirma la recuperación del sector naval y adelantó que en próximas semanas varios astilleros gallegos darán a conocer nuevas contrataciones que se han ido gestando en los pasados meses.

La organización de la feria se estima una cifra de negocio cercana a los 4.000 millones de euros con un papel destacado de la industria auxiliar. En cuanto a la repercusión de Navalía en la propia ciudad, Arnau explicó que la ocupación hotelera ha rondado el 90% y que los visitantes profesionales han dejado un gasto en Vigo de 11 millones de euros.

Finalmente, y en lo relativo al volumen de negocio que deja esta feria, Arnau adelantó que por el momento es difícil dar una cifra concreta, a la espera de esas próximas noticias que se prevén trasladen los astilleros en las semanas venideras, pero que se espera superar el dato de los 4.000 millones de la edición de 2014.

Datos de la sexta edición:

-500 expositores -750 empresas -75 países -25.000 profesionales



Congreso Anual de Prácticos de Puerto

Los prácticos quieren más protagonismo **EN SEGURIDAD**



En la imagen los participantes en la Jornada Técnica posan en la escalinata de la Escuela Superior de Náutica de Santander.

No se nos ha incardinado en ningún Plan de Protección, apuntaba en su intervención Joan Roig, reelegido presidente del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto en el Congreso Anual, celebrado en Santander a principios del mes de junio. Unas reuniones de carácter interno a las que puso el colofón una Jornada Técnica en la que, además de analizar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, se volvió a insistir en el desarrollo profesional de los futuros marinos, eso sí, con escasa presencia de los aludidos.

Tenemos un servicio de practica eficiente y con un grado de excelencia que es justo reconocer y agradecer apuntó el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez, encargado

de inaugurar la jornada Técnica del Congreso Anual de Prácticos de Puerto. En su intervención, Rodríguez quiso agradecer a los prácticos su colaboración, gracias a la que hemos evitado la contaminación de nuestras aguas y el naufragio de muchos

barcos averiados. Para ilustrarlo, citó los casos más recientes en los que estos profesionales han tenido una contribución determinante en estas tareas y que, en casos como el del *Modern Express* en enero de 2016, tuvieron gran repercusión internacional y sirvieron para que España recuperara parte del prestigio que perdió con la deficiente gestión del naufragio del *Prestige*.

No obstante, Rodríguez Valero, ya en la recta final de su gestión al frente de Marina Mercante, cerró su intervención instando al colectivo de prácticos a *adaptarse con inteligencia a los cambios que está experimentando el transporte marítimo*.

A modo introductorio, y en lo que se refiere al ámbito local, la directora general del Puerto de Santander, Cristina López Arias, destacó cómo esta dársena se ha convertido en la primera en cuanto a tráfico ro-ro del norte de España y la tercera por movimiento de coches, detrás de Barcelona y Valencia pero por delante de Vigo. Se trata, según explicó la directora, de un *puerto con tráfico muy diversificados, coeficientes reductores muy bajos, y una política de bonificación a los tráfico estratégicos para la región*. Además, López Arias puso de relieve la conectividad marítimo-terrestre del puerto y *la calidad, el compromiso y el precio* de los servicios portuarios de la ciudad, extremo que corroboraron Juan Antonio Cuesta y José Luis Saura, prácticos del puerto de Santander, en su exposición sobre su día a día en la dársena.

SEGURIDAD EN LOS PUERTOS

Cómo se protege a los buques y las instalaciones portuarias tuvo su espacio de análisis en una mesa redonda moderada por el presidente del Colegio Oficial de Prácticos, Joan Roig, quién, a pesar del avance realizado en este sentido, reclamó un mayor control marítimo y, por tanto, una mayor presencia, tanto de los prácticos como del resto de los servicios técnicos náuticos de los puertos en los Planes de Protección. *Los Prácticos son el primer servicio portuario que accede a un buque y desde esa posición podrían ser los primeros en reportar (a través de los adecuados procedimientos de comunicaciones) la existencia de una amenaza*

(terrorista) a bordo del buque que la tripulación no hubiera podido comunicar, argumentó Roig.

En un tiempo en que la seguridad general pasa por momentos delicados, tras los últimos atentados a nivel internacional, Francisco Javier Castillejo, jefe del área de Seguridad Marítima de la Dirección General de Marina Mercante, enumeró los diferentes medios y procedimientos que se siguen para proteger buques e instalaciones portuarias, entre ellos: la utilización de sistemas de identificación (el AIS y el LRIT) que permiten tener localizado un buque en cualquier parte del mundo; los controles del acceso al buque y a las zonas restringidas a la tripulación y el control de buques en puerto. No obstante, Castillejo concluyó que, para que la seguridad sea efectiva, se precisa de la colaboración de todos los agentes implicados en el transporte marítimo.

El siguiente ponente, Eduardo Ansoarena, oficial de protección del Puerto de Santander, coincidió en la pertinencia de que los prácticos participaran en las reuniones en las que se debate sobre la seguridad en los puertos. A pesar de que este punto no se contempla en el Real Decreto de regulación de la seguridad

ANAVE prepara una aplicación informática para poner en contacto a alumnos en busca de prácticas con navieras del ámbito europeo

Nueva Junta Colegio Oficial de Prácticos de Puerto

Presidente

D. Juan A. Roig Carcellé (Barcelona)

Vicepresidente

D. Amador Gutierrez Rodríguez (Algeciras)

Vocales

D. José Manuel Paz Silva (Ferrol)

D. Gregorio R. Darías Álvarez (Las Palmas)

D. Pablo García Palmer (Palma de Mallorca)

D. José Luis Saura López (Santander)

D. José Antonio Távora Palazón (Sevilla)

Reserva nº 1

D. Antonio Sabor Vieites (Ferrol)

Reserva nº 2

D. Santiago Leal Delicado (Cartagena)

Reserva nº 3

D. Carlos A. Quintero Martínez (Huelva)

portuaria, sí existe la posibilidad de invitarles a participar. Además, recalcó que tampoco estaría de más que tuvieran acceso al DUE (Documento Unificado de Escala), ya que *podrían acceder al nivel de seguridad que existe en torno a ese buque y a las medidas que se han adoptado en los puertos en los que ha recalado anteriormente*. No hay que olvidar que los prácticos son los que primero entran en contacto con el buque, por lo que pueden aportar una valiosa información, pero para ello deben de ir informados y precavidos de lo que se van a encontrar.

CUESTIÓN DE ESTADO

La jornada técnica organizada por los prácticos, coincidiendo con el interés manifestado por el colectivo en colaborar en el embarque de alumnos, también programó una mesa bajo el título “el desarrollo profesional de los marinos-una cuestión de Estado” que incorporó, como principal novedad, la posibilidad de verse y escucharse simultáneamente en todas las Escuelas de Náutica del país. Las propuestas fueron muchas y variadas. Abrió el debate el Embajador marítimo de la OMI, Antonio Padrón, quién hizo una descripción exhaustiva de la situación – tal y como hizo para MAR en nuestro número anterior- .

Por su parte, el director de Marina Mercante, puso el acento en que se ha hecho una inversión en la pirámide de prioridades *más en infraestructuras y poco en marinos*. Para intentar colaborar en revertir esta situación, Valero anunció la iniciativa de ANAVE, que consiste en el establecimiento de una plataforma que permita poner en contacto a alumnos y navieras a nivel europeo. También informó sobre las *avanzadas* reuniones que mantienen con la Armada, y sobre la posibilidad de movilizar buques escuela a nivel europeo, con la OMI como mediador.

Un buque escuela fue también la propuesta del doctor en Marina Civil, Juan Zamora, quién pidió una *acción decidida en pro de la formación* y un pacto de Estado en el que intervengan, junto a las administraciones, todos los agentes del sector marítimo.

Tajante fue también el práctico mayor del Puerto de Santander, Juan Antonio Cuesta, que recordó cómo *la mano de obra barata está pisando a los profesionales españoles*. *A los alumnos les enrollan en categorías de engrasador o marinero con lo que no hacen las prácticas adecuadas. Así solo estamos espantando a los jóvenes.* ■

TEXTO Y FOTOS: A. MUNGUÍA

Carta de los prácticos

El Congreso de Prácticos también contempló los asuntos que expondrán al nuevo Gobierno, que van desde la estabilidad del servicio a su contribución a la seguridad marítima y de la navegación así como a la protección de los buques y de las instalaciones portuarias frente a actos ilícitos, pasando por la prevención de riesgos laborales, la racionalización de la concesión de exenciones y su contribución a las obligaciones de servicio público que se imponen al servicio.

Características del servicio:

- Valores del servicio.
- Contribución a la seguridad y protección marítima.
- Productividad de los prácticos españoles. Tarifas.
- Ventajas del sistema implantado: Funcionamiento del servicio. Necesidad – Virtud.
- Implicación en los aspectos de seguridad marítima y de la navegación de los buques para su acceso a puerto.
- Contribución del servicio a la explotación portuaria



El reelegido presidente del Colegio Nacional de Prácticos conversa con el presidente de general de Marina Mercante y otros asistentes a la jornada

al nuevo Gobierno

- Resolución de emergencias.
- Formación de los prácticos

Estabilidad del servicio de practicaaje.

- Dialogo transparente y global.
- Comparación con los países de nuestro entorno.
- Señalar las rigideces y tensiones introducidas en esta Legislatura.
- Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio de practicaaje: Armonización de requisitos. Eliminación de las clausulas excesivas. Establecimiento de cláusulas de compensación de las obligaciones de servicio público.

Racionalización de exenciones.

- Evaluación de riesgos. Armonización de criterios. Órgano de Evaluación en la pruebas.
- Coordinación entre Autoridades (Marítima y Portuaria). Compensación de las obligaciones de servicio público.
- Exención especial: Regulación y limitación de periodo.

- Exención de gabarras de suministro de combustible y otros buques. Problemática actual.

Plan de protección de buques e instalaciones portuarias

- Participación en el Comité Consultivo de Protección.
- Elaboración de protocolos que permitan a los prácticos comunicar una amenaza en un buque.

Prevención de riesgos laborales:

- Desarrollo. Coordinación.
- Elaboración de Protocolos para buques que transporten enfermos contagiosos y para buques que transporten ganado enfermo o susceptible de atraer insectos que perjudiquen la salud de los colegiados o trasmitan enfermedades contagiosas a otros animales.

Prácticos únicos y de Corporaciones de escaso número de prácticos.

- Problemática. Vinculación absoluta al puerto.
- Asistencia a Cursos, Seminarios de Formación.



la Autoridad Portuaria de Santander, el director



La mesa sobre "el desarrollo profesional de los marinos mercantes-cuestión de Estado" se pudo ver simultáneamente en todas las facultades de náutica españolas

Anave se opone a la TARIFA PLANA AÉREA



El "Bahama Mama" de Balearia cubre la ruta Denia, Ibiza y Palma

El contenido de las reuniones que viene manteniendo el Ministerio de Fomento con los Gobiernos insulares para el seguimiento de las rutas interinsulares bajo el régimen de Obligaciones de Servicios Público, ha puesto en alerta a la Asociación de Navieros Españoles (Anave). En respuesta al posible establecimiento de una tarifa plana aérea interinsular que las administraciones estudian trasladar a la Comisión Europea -la institución encargada de autorizar, o no, esta iniciativa-, la Asociación ha publicado un comunicado en el que los armadores desgranán, punto por punto, los motivos -en el caso de que se confirme- de su oposición a esta modalidad de subvenciones.

A pesar de que desde el Ministerio de Fomento asegura que *van a ser muy sensibles con el transporte marítimo, igual que con el aéreo, y que se va a evitar una posible distorsión de la competencia*, la secretaria general de Transportes, Carmen Librero, acompa-

ñada por el director general de Aviación Civil, han mantenido algunas reuniones con el director general de Movilidad y Transporte de la Comisión, Henrik Holmleif, en las que se ha empezado a abordar el establecimiento de una tarifa plana aérea interinsular en los archipiélagos españoles.

Antes de poner en marcha estas subvenciones, el Gobierno español en colaboración con los gobiernos insulares, tendrá que elaborar unos minuciosos estudios en los que, *entre otros factores, incluirá una evaluación del impacto en el transporte marítimo*, que deberá de presentar en Bruselas, según apuntan desde el Ministerio que dirige Ana Pastor.

También, la consejera de Obras Públicas y Transportes de Canarias, Ornella Chacón, se mostró cauta ante esta posibilidad. *Toda acción que implique abaratar el precio de los billetes entre islas, acercar a los canarios, mejorar la movilidad y las frecuencias será recogida como propia aunque advierte....habrá que estudiar la letra pequeña.*

Pero solo el planteamiento de base ya sorprende en Anave: *mientras Europa apuesta por el transporte marítimo como modo de transporte más sostenible, España fomenta el aéreo, que produce 30 veces más emisiones de CO₂ por pasajero.* Sin prejuzgar la solución ideal, los navieros salen al paso en su comunicado *exigiendo que el transporte marítimo sea tenido en cuenta desde el primer momento en las negociaciones entre el Gobierno central y los autonómicos con la Unión Europea, para impedir que se introduzcan nuevos elementos, como una tarifa plana únicamente para el transporte aéreo, que distorsionen aún más la competencia en contra del transporte marítimo.*

A efectos prácticos, hoy por hoy, las compañías navieras o aéreas que cuentan con la declaración de interés público en una ruta, reciben una subvención por parte del Estado, en el caso de las líneas que unen los Archipiélagos con la Península, o de los Gobiernos insulares, en el caso de que conecten las islas entre sí, para compensar las pérdidas que la explotación de ese recorrido pueda ocasionar a estas compañías. A cambio, estas últimas se comprometen a cumplir con una serie de obligaciones mínimas que vienen establecidas en el pliego de prescripciones técnicas del concurso de adjudicación.



En 2015, el importe medio de la subvención a los residentes fue de 17 euros/pasajero en barco mientras que en el avión ascendió a 41 euros

Tal y como apuntan los navieros españoles en el comunicado remitido a los medios de comunicación, *lo más justo no sería una tarifa plana, sino una subvención plana: que el ciudadano recibiese un importe fijo por viaje interinsular, que pudiese emplear en aquel modo de transporte, compañía y acomodación que considerase más adecuada a sus necesidades en cada momento.*

Según Anave, a pesar de que *las ayudas vayan dirigidas a los ciudadanos y no a las empresas transportistas, pueden distorsionar la competencia si se otorgan de forma que favorezcan a unos modos de transporte respecto de otros.*

MÁS CARO Y DISCRIMINATORIO

Son varias las razones que esgrime la patronal naviera para oponerse a una hipotética tarifa plana aérea. Entre ellas, el coste. Según los navieros, la tarifa plana aérea sería más gravosa para las arcas del Estado: mientras que, en 2015, el importe medio de la subvención a los residentes fue de 17 euros/pasajero en barco, el cupón para el avión ascendió a 41 euros (esto en el caso de que solo precisasen un cupón para alcanzar su destino). De esta manera, el año pasado se transportaron por mar 5,3 millones de pasajeros residentes con subvención del Estado, frente a 7,8 millones de cupones de vuelo aéreos. *Las cifras efectivas de pasajeros deben ser muy similares en ambos modos pero, si todos hubiesen viajado en avión, los presupuestos pú-*

blicos habrían tenido que pagar 150 millones de euros más.

Tal y como denuncian, la supresión hace unos años de la subvención al transporte del vehículo en régimen de pasaje, considerado uno de los atractivos del barco que permitía compensar la mayor duración del viaje, también ha contribuido a distorsionar seriamente la competencia del transporte marítimo con el aéreo.

Además, añaden desde Anave, la normativa que regula estas subvenciones permite al residente insular enlazar dos tramos aéreos (ej. Tenerife-Madrid-Coruña), pero no le permite enlazar el barco Palma-Valencia con un tren Valencia-Tarragona, por ejemplo. Es decir, que si se utiliza el transporte aéreo se pueden enlazar dos o más vuelos, con una o más escalas intermedias, siempre que la duración total del viaje no supere las 12 horas. Por el contrario, en el caso del transporte marítimo, se subvenciona únicamente el viaje puerto-puerto y no se aplica ninguna subvención al transporte terrestre (sea por ferrocarril o autobús) subsiguiente al marítimo desde/hasta el origen/destino definitivo. La única excepción admitida en este aspecto es para los residentes en Ceuta, a los que, por no disponer de

La supresión de la subvención al transporte del vehículo en régimen de pasaje también ha contribuido a distorsionar seriamente la competencia

aeropuerto en su ciudad, se les permite enlazar con un vuelo desde Jerez, Málaga o Sevilla.

¿Por qué no se permite entonces también en otros casos?, se preguntan desde la Asociación. Lo lógico sería apoyar de igual forma a ambos modos de transporte (marítimo y aéreo), extendiendo en ambos casos la subvención al transporte completo origen/destino, sea cual fuese la combinación de modos de transporte elegida por el ciudadano beneficiario. Lo contrario supone sesgar las condiciones a favor de una solución de transporte que no es ni la más económica para el Estado ni la más sostenible desde el punto de vista medioambiental. A los que añaden que, como mínimo, debería subvencionarse también el transporte de un coche, para que el residente que viaje en barco pueda llegar a su destino final en su propio vehículo.

Con todo esto, los navieros en su comunicado sugieren que, si se va a modificar el sistema, la prioridad debería ser eliminar todos los elementos que perjudican al transporte marítimo y a sus usuarios estableciendo un mecanismo más justo, social, equilibrado y sostenible. ■

A. MUNGUÍA



El ferri "Volcán de Taburiente" de la naviera ARMAS conecta los puertos de Tenerife y La Palma.

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*

VIII Jornadas de Acuicultura en el Litoral Suratlántico de Cartaya

ANDALUCÍA IMPULSA SU ACUICULTURA

El Centro Agua del Pino, perteneciente al Instituto de Investigación y Formación Agraria y Pesquera de Andalucía (IFAPA), organizó los pasados 7 y 8 de junio las VIII Jornadas de Acuicultura en el Litoral Suratlántico. El encuentro, que se celebra desde 2002, convierte cada dos años a la localidad onubense de Cartaya en capital de la acuicultura andaluza. Cerca de 150 profesionales, procedentes de España y Portugal, abordaron cuestiones como la productividad, la sanidad y el bienestar animal, la acuicultura multitrófica y ecológica, las algas o el uso de nuevas tecnologías en alimentación. La producción acuícola andaluza creció en 2015, alcanzando las 10.672 Tm entre peces y moluscos. Andalucía cuenta con la mayor diversidad de especies producidas.

Desde el año 2002, la localidad de Cartaya (Huelva) reúne cada dos años a empresarios, investigadores y estudiantes del sector de la acuicultura andaluza. Se trata de un encuentro transfronterizo donde se analizan las novedades más sobresalientes del sector en una región, la del litoral suratlántico europeo, con gran potencial de desarrollo acuícola.

El interés de las jornadas, que ha cumplido este año su octava edición, va creciendo con el tiempo. Prueba de ello es el número de participantes, que ha superado el registrado en anteriores encuentros.

Cerca de 150 asistentes, entre empresarios, investigadores y estudiantes se dieron cita para exponer cuestiones como la mejora de la productividad, la sanidad y el bienestar animal, la importancia de las algas, la acuicultura multitrófica o el uso de nuevas tecnologías en alimentación. Además, en dos mesas redondas se trataron asuntos como la agilización y simplificación de procedimientos de apertura de establecimientos acuícolas y las ayudas del Fondo Europeo Marítima y Pesquero (FEMP)

Además, el Centro de Agua del Pino del Instituto de Investigación y Formación Agraria y Pesquera de Andalucía (IFAPA), encargado de organizar las Jor-

nadas, ha editado como novedad un libro con el contenido de todas las ponencias. No será el único, está previsto elaborar “un compendio de todas las intervenciones de especialistas participantes en cada una de las ocho ediciones de estas jornadas transfronterizas”, adelantó M^a Luisa Cordero, directora del Centro del IFAPA Agua del Pino.

Según esta investigadora, las jornadas colocan a la acuicultura andaluza en el centro de mira, lo que supone “un gran reto y una gran responsabilidad, animándonos a seguir y mejorar en lo posible”. M^a Luisa Cordero destacó también la excelente colaboración demostrada por las Administraciones y las Universidades para que el encuentro científico-empresarial sea un éxito.

No es ésta la única ocasión en la que el Centro Agua del Pino del IFAPA organiza jornadas de estas características. A finales del año pasado colaboró activamente en la celebración del Congreso Nacional de la Sociedad Española de Acuicultura (SEA) que se celebró en Huelva capital. “Aunque el contenido y

Cartaya se convierte cada dos años en la capital andaluza de la acuicultura con este encuentro transfronterizo cuyo interés va en aumento

el significado de los encuentros es diferente, la experiencia del Centro Agua del Pino en la organización de estas Jornadas de Cartaya desde hace 14 años ayudó a la organización del Congreso de la SEA y la colaboración con la Sociedad Española de Acuicultura nos ha impulsado y dado relevancia para esta edición”, explicó M^a Luisa Cordero

Con más de 30 años de trayectoria, el Centro Agua del Pino del IFAPA ha realizado proyectos orientados a la puesta a punto y a la optimización del cultivo de diferentes especies de moluscos, crustáceos y peces y ha sido pionero en el desarrollo de una tecnología eficiente para el cultivo integral de dos especies de peces planos de gran importancia comercial, el parracho y la acedia, sin olvidar el establecimiento, por primera vez en Andalucía, de una tecnología eficiente de obtención de semillas de mejillón.

En la inauguración de las jornadas, el delegado territorial de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural, Pedro Pascual Hernández, señaló que la acuicultura es “clave” para dar respuesta al déficit existente entre la producción y la cantidad de pescado que se consume en Europa. Esta realidad la convierte “en una oportunidad de generación de riqueza y empleo”, dijo.

Andalucía concentra casi la cuarta parte de la producción acuícola de nuestro país y cuenta con un total de 101 empresas, siendo líderes Cádiz, con 46, y Huelva, con 39. Estos datos, según afirmó el presidente del IFAPA, Jerónimo Pérez, “confirman que la acuicultura es un sector vivo, dinámico y estratégico que tiene muchos retos; entre ellos, diversificar especies o mejorar la eficiencia de la producción con nuevos métodos y tecnología”.

PRODUCCIÓN

Los datos productivos indican un gran potencial de desarrollo para la acuicultura andaluza. Sin embargo, este crecimiento es sensible a determinados factores internos o externos (precios) que pueden ocasionar caídas en la producción.

Ignacio de la Rosa, de Culman-sur, explicó que el crecimiento





del sector dependerá de la rentabilidad de las empresas y de su capacidad para optimizar el valor de la comercialización y la reducción de los costes de producción. Según de la Rosa, debe mejorarse la producción de las especies actuales, incorporando otras y nuevas tecnologías. Para ello “es importante la colaboración entre empresas, Administración y centros de investigación”, señaló.

El año pasado, la acuicultura andaluza recuperó la senda del crecimiento convirtiendo a la región en la principal impulsora de la actividad en nuestro país, superando las 10.600 Tm en volumen de producción, un 86 por ciento más que en 2014 y un valor comercial de más de 61 millones de euros.

La Comunidad andaluza destaca además por ser la región con mayor diversidad de especies producidas. Los peces representan en volumen el 76 por ciento de lo producido y el 94 por ciento del valor comercial. Le siguen en importancia los moluscos, con el 22 por ciento del volumen, principalmente el mejillón. Las principales especies de peces marinos fueron la lubina (1.610 Tm) y la dorada (4.962 TM). Tras el descenso

Andalucía es la región con mayor número de especies producidas. La producción acuícola andaluza aumentó en 2015 respecto al año anterior

experimentado en años anteriores, en un sólo ejercicio se han recuperado las pérdidas derivadas de la crisis.

El incremento de la producción se relaciona con los parques de cultivo en mar abierto. De hecho, se alcanzaron las 7.726 Tm, un 131 por ciento más que en 2014. La producción en tierra, relacionada con el engorde de especies de estero, alcanzó un volumen de producción de 2.945 Tm, un 18 por ciento más. Le siguen los moluscos, principalmente el mejillón que también tuvo un crecimiento significativo al alcanzar las 2.255 Tm, un 83 por ciento más que en 2014.

Con estos datos, Daniel Acosta, de la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía, afirmó que se ha alcanzado “la senda trazada por la Administración dentro del Plan Estratégico de la Acuicultura Andaluza para el período 2014-2020”.

MEJILLONES Y ACUICULTURA ECOLÓGICA

Pese a las cifras, la producción del mejillón en Andalucía no ha sido fácil, dificultades de tipo técnico, logístico y administrativo han alargado más de lo debido la puesta en marcha de un sector que, paso a paso, ha ido demostrando su viabilidad, su capacidad de crear empleo y cómo no, la de contribuir a la diversificación de la acuicultura.

Sin embargo, algo parece estar cambiando. En mayo de 2013, la Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta realizó una convocatoria pública para la adquisición de parcelas destinadas al cultivo del mejillón. Con el apoyo de la Administración, que ha sido capaz de crear las condiciones para la inversión en mejillón a través de espacios óptimos para su cultivo, los datos empiezan a dar resultados de manera tímida pero segura y la producción de mejillón representa ya el 1% de la producción nacional total, liderada por Galicia.

En el contexto de la producción acuícola andaluza, las 2.365 Tm de moluscos producidas en 2015 representan el 22% del total de la producción en volumen y el 3% de su valor comercial. Den-

tro de la producción de moluscos en esta Comunidad Autónoma, el mejillón representa el 95% de total con 2.255 Tm. También se dieron producciones de almeja japónica, almeja fina, choco, ostión y pulpo.

El número total de instalaciones off-shore en Andalucía, muchas de ellas aún sin desarrollar, son 21. Además, existe en Estepona (Málaga) una instalación de volandeira y zamburiña; una de cultivo de vieiras en Málaga; una de tipo multitrófico, con especies piscícolas clásicas (doradas y lubinas) y mejillón en Salobreña (Granada). Por otra parte, existe una depuradora de gran capacidad en el puerto de Málaga y otras dos pequeñas en Cádiz y Huelva.

La acuicultura ofrece garantías al consumidor. La sociedad cada vez demanda mayores cotas de seguridad alimentaria, bienestar animal y cuidado medioambiental. En 1990 comenzó el desarrollo imparable de las producciones ecológicas certificadas que garantizan precisamente la calidad de los productos.

Andalucía fue la Comunidad Autónoma en la que se dio la primera certificación ecológica en acuicultura. Fue en la piscifactoría de Riofrio (Granada) donde se producen truchas, esturiones, caviar y sus derivados, certificados en el año 2000.

Alberto Domezain explicó que los comienzos de la acuicultura ecológica en Andalucía no fueron fáciles porque no estaba bien vista ni por los acuicultores convencionales, ni por la Administración. Sin embargo, poco a poco, “se ha ido desarrollando un nicho de mercado diferente y específico: el de la producción ecológica”, dijo.

En los últimos 16 años se ha ido produciendo un ligero avance de las producciones ecológicas en Andalucía y, a las iniciales de trucha, esturión, caviar y derivados, se han ido añadiendo otras de dorada y lubina en Aguadulce (Almería) y de mejillones en Algeciras.

El futuro de la acuicultura ecológica parece esperanzador porque “el mercado acepta estos productos y está

dispuesto a pagar un poco más por los mismo” señaló Domezain.

La Junta de Andalucía quiere impulsar la actividad acuícola con un Decreto que permitirá reducir los plazos para la obtención de concesiones de 9 a 6 meses. También el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) está trabajando en la elaboración de la futura Ley de Acuicultura que sustituirá a la anticuada Ley de Cultivos Marinos de 1984. Así lo anunció la jefa del área de Acuicultura de la Dirección General de Pesca, Paloma Carballo, que animó a los emprendedores a presentarse a la próxima convocatoria de Planes Nacionales de Acuicultura que contará con un presupuesto de un millón de euros en ayudas al sector. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ

La Junta quiere dinamizar el sector reduciendo el plazo para la concesión de autorizaciones

PREMIOS A LOS MEJORES PÓSTERES

A las VIII Jornadas de Acuicultura en el Litoral Suroccidental se presentaron 19 pósteres a concurso. El trabajo “Efectos del cangrejo parásito *Afropinnotheres monodi* sobre las especies de bivalvos de interés comercial en la Península Ibérica, proyecto AFROBIN”, recibió el primer premio concedido por la SEA.

La empresa Skretting otorgó el segundo premio al póster titulado “Hidroacústica y acuicultura, detección de peces aplicando sonido” y el tercer premio, que entregó la empresa Gestimar, fue para el trabajo “Empleo del anestésico MS-222 en dorada (*Sparus aurata*) como relajante en condiciones de estrés por transporte”.



Observatorio Short Sea Shipping 2015

EL CIERRE DE GIJÓN

ensombrece el tráfico Atlántico



A pesar de que el estudio sobre el transporte marítimo de corta distancia, elaborado por la asociación SPC-Spain para el período 2009 y 2015, apunta a que cada vez se produce un mayor ajuste entre la oferta y la demanda de estos servicios, por el aumento de la ocupación media en la fachada atlántica y la mediterránea, señala también cómo se acrecientan las diferencias entre ambas. Mientras que en la mediterránea se siguen registrando crecimientos tanto en la oferta como en la demanda de servicios, la fachada atlántica cosecha una fuerte caída en la oferta, especialmente en lo que se refiere a las Autopistas del Mar -por el cierre de la de Gijón-, y también de la demanda, aunque suavizada por los servicios de nueva implantación.

A pesar del exitoso arranque de la Autopista del Mar de Vigo (AdM), la capacidad ofertada en la fachada atlántica en el cómputo anual, disminuyó un 23,2% por repercusión directa de la desaparición de la Autopista del Mar de Gijón. No obstante, la oferta se recuperó un poco en el segundo semestre de 2015, cuando Brittany Ferries incorporó una autopista del mar adicional, al ampliar a tres salidas semanales la ruta entre Santander y Portsmouth (tres salidas semanales es el requisito para que una ruta se considere AdM). Por su parte,

en la fachada Mediterránea se mantuvieron las tres AdM que había en 2001, aunque se incrementó la capacidad ofertada, especialmente en el primer trimestre.

Tal y como señala el informe elaborado por SPC-Spain, en términos generales la oferta de transporte marítimo de corta distancia – transporte marítimo entre puertos de la UE, o con países no miembros pero con costas en los mares ribereños que rodean Europa- creció en ambas fachadas y tipos de buques, respecto a 2014. Mientras que en la fachada atlántica, se mantiene estable desde la segunda

mitad de 2014 -aunque se ha reducido el número de portacontenedores-, la tendencia en la fachada mediterránea, durante 2015 se caracterizó por el descenso del número de navieras y de buques RoRo/RoPax, y el aumento del número de líneas y también de portacontenedores.

20% CABOTAJE NACIONAL

Igualmente los datos recogidos por la entidad SPC-Spain reflejan como estos servicios movieron 225 millones de toneladas de mercancías, un 7% más que en 2014, de las que el 20% correspondieron a tráficos de cabotaje nacional y el 80% a tráfico exterior.

Por su parte, el transporte marítimo de corta distancia internacional ro-ro (*) en España experimentó un crecimiento del 6,8%, una cifra algo inferior a lo que creció en 2014, respecto a 2013: un 8,8%, pasando de 17,7 millones de toneladas, en 2014, a 18,9, en 2015.

Excluyendo los coches en régimen de mercancía, la cifra de carga rodada transportada fue de 15,7 millones de toneladas, con una evolución muy desigual según fachadas: en la atlántica, con un volumen del 1,8 millones de toneladas, y en la mediterránea de 13,9 millones de toneladas en 2015. Concretamente, el descenso registrado en el transporte de vehículos no considerados mercancía el año pasado fue del -28,2% -714.000 de toneladas menos- en la fachada atlántica, acusando la desaparición de los servicios de Gijón y Bilbao. Por el contrario, la fachada mediterránea registró un

aumento del 10,2%, 1,3 millones de toneladas

Pero estos datos no son exclusivos del transporte marítimo de corta distancia español. Tal y como señala el Informe, también el volumen de mercancía ro-ro transportado por mar descendió en toda la fachada atlántica europea, especialmente en Francia y Bélgica, con la única excepción de Finlandia, que registró un ligero aumento del 1,2%. Por el contrario, en la

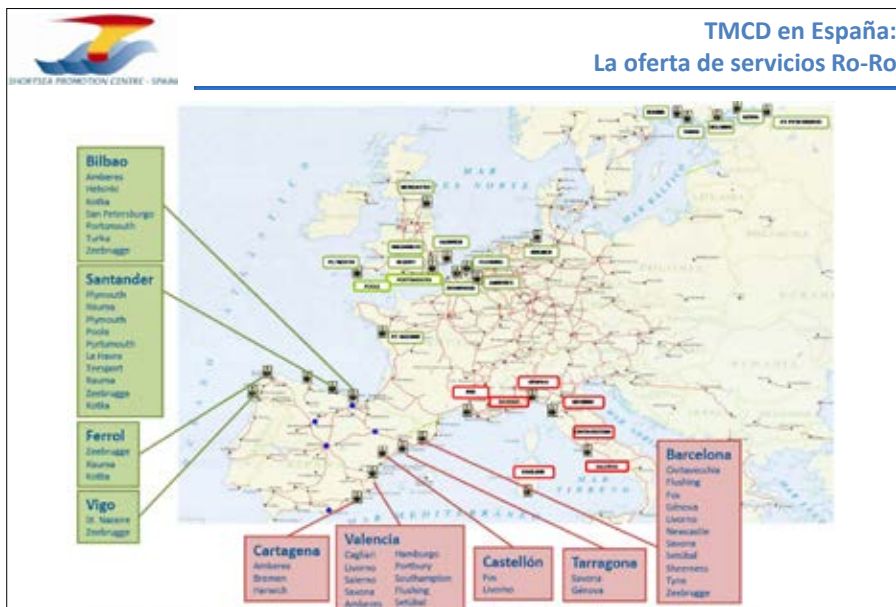
fachada mediterránea, destaca el crecimiento del tráfico con Italia (13,6%) y, en menor medida, con Túnez (10,9%) y Marruecos (7,9%).

ALTERNATIVA A LA CARRETERA

Se considera transporte marítimo de corta distancia alternativo a la carretera a aquel en el que existen las dos posibilidades de realizar la ruta, por lo que de esta categoría se exclu-

yen los tráficos entre España y países o archipiélagos no accesibles por vía terrestre. En estos servicios, la capacidad ofertada para carga rodada ha seguido tendencias diferentes: mientras que en la fachada mediterránea aumentó un 5,7%, hasta 3,8 millones de metros lineales, en la fachada atlántica ha disminuido un 31,9%, quedando en 1,2 millones de metros lineales, debido a la suspensión de los servicios desde Gijón-Nantes y Bilbao-Zeebrugge, y a pesar de la puesta en marcha de la Autopista del Mar de Vigo. Por el contrario, la capacidad ofertada para contenedores creció en la fachada atlántica, entre 2014 y 2015, un 6,4%, manteniéndose estable en la fachada mediterránea.

En términos globales, la ocupación media de la oferta fue bastante superior a la de 2014 (61,6%) y similar



El volumen de mercancía ro-ro transportado por mar descendió en toda la fachada atlántica europea, especialmente en Francia y Bélgica



a la de 2012 aunque, como es habitual, por diferentes motivos en cada una de las dos fachadas: en la atlántica mejoró el nivel de ocupación (56,4%) respecto a 2014 (53,4%), a costa del pronunciado descenso de la oferta (-31,9%) frente a la demanda (-28,1%). Mientras tanto, la fachada mediterránea aumentó significativamente la ocupación respecto a 2014 -un 70,2% frente al 65,5%- que, tal y como apuntan desde SPC-Spain, se produjo, al contrario que en

la fachada atlántica, por un sensible aumento de la demanda (13,3%), por encima de la oferta del 5,7%. ■

A. MUNGUÍA

¹ Se considera unidades de carga ro-ro: ro-ro carga en general (productos forestales y siderúrgicos); ro-ro contenedores (plataformas y contenedores); ro-ro otras mercancías (animales vivos, caravanas, graneles líquidos, sólidos, mercancías líquidas y sólidas y otros cargamentos generales; ro-ro vehículos de transporte de mercancías; Vehículos para Import/export.

European Short Sea Conference

Barcelona acogerá, los próximos 29 y el 30 de septiembre, la celebración de la European Shortsea Conference en la que participaran destacados ponentes del sector, tanto del ámbito nacional como internacional. Directivos y profesionales de ANAVE, Armateurs de France, Bureau Veritas, ECASBA, ESN, Gas Natural Fenosa, Grimaldi, Grupo Suardiá, INEA, Puertos del Estado, Puerto de Barcelona, Puerto de Valencia, Stena, Tramediterránea o Wärtsila, han confirmado su

presencia. El encuentro, está organizado por la Asociación SPC-Spain, como sabemos integrada por 28 entidades, y cuenta con el apoyo del Port de Barcelona así como de Grimaldi, GNV, Suardiá y Neptune y con el patrocinio Bureau Veritas, Gas Natural Fenosa, Tramediterránea y Wärtsila. ■

Más info en: www.shortsea.es

A. MUNGUÍA



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
[@empleo_joven](https://twitter.com/empleo_joven)

ONGs piden proteger el corredor de cetáceos del Mediterráneo

Año pródigo en

AVISTAMIENTO DE BALLENAS



No todo son malas noticias para el Mediterráneo, aquejado por graves problemas de contaminación y deterioro de los stocks de las principales especies de interés pesquero. En lo que va de año, y especialmente en los meses de abril y mayo, se han producido numerosos e incluso inusuales avistamientos en sus aguas. Y, más concretamente, en aguas baleares. Cinco ONGs ecologistas insisten, apoyadas en estos avistamientos, en la urgencia de proteger el Corredor de Cetáceos del Mediterráneo.

Ejemplar de yubarta avistada en la costa balear. IEO.

Yubarta avistada cerca de Baleares, a tan sólo unas cinco millas de la costa, por observadores del Instituto Español de Oceanografía, a finales del pasado mes de marzo. Fue noticia porque se trata de una ballena, también conocida como jorobada, que puede alcanzar hasta los 16 metros y sobrepasar las 30 toneladas de peso y que muy rara vez se deja ver por el Mediterráneo, ya que prefiere los grandes océanos y latitudes árticas, aunque en invierno se desplazan hacia aguas más cálidas para re-

producirse. De hecho, no hay constancia de que algún ejemplar de esta especie fuera visto en aguas baleares (el último registrado fue en 2011 en aguas próximas a Sagunto). Rorcuales, sí. Incluso se han llegado a adentrar en Mallorca algunos ejemplares.

“La sorpresa inicial dio paso enseguida al registro del mayor número posible de detalles”, según explica Matxalen Pauly, observadora responsable del avistamiento. “El cetáceo permaneció en la superficie unos minutos golpeando el mar insistentemente con su aleta caudal. En

este tiempo también dejó ver su pequeña aleta dorsal y parte de sus aletas pectorales, blancas”.

Tampoco resulta tan usual encontrar, como ocurrió el pasado mes de mayo, un numeroso grupo de rorcual común, la segunda ballena más grande del mundo, en aguas del Parque Natural Islas Columbretes. Un total de veinte avistamientos registró en tan sólo dos días un equipo de investigadores de la unidad de Zoología de las Universidad de Valencia (Instituto Cavanilles) junto a personal de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.

Además de los rorcuales, los investigadores registraron 35 ejemplares de delfín mular y un centenar de delfín listado. También realizaron dos avistamientos de tortugas marinas. Estos registros fueron calificados como de “inusuales”, lo que “constituye una noticia esperanzadora y nos enseña que si cuidamos el medio, la vida retorna”, señaló el secretario autonómico de Medio Ambiente, Julià Álvaro.

CORREDOR MEDITERRÁNEO

El número de rorcuales avistado es tan inusual, como decimos, que los investigadores siguieron al grupo para confirmar sus datos mediante un vuelo en un helicóptero de la Generalitat Valenciana, avistándose a seis ejemplares. Aún desconocen los científicos si solamente estaban de paso o alguno es asiduo del entorno de las Columbretes. Julià Álvaro hizo hincapié en que “estos avistamientos demuestran la importancia de trabajar coordinadamente a favor de un corredor mediterráneo protegido para el libre tránsito de estas especies marinas tan vitales para la salud de nuestros ecosistemas”.

Pocos días antes de que se registraran estos últimos avistamientos, cinco grupos ecologistas -Amigos de la Tierra, Ecologistas en Acción, Greenpeace, Seo/BirdLife y WWF-, apoyando las demandas de la plataforma Alianza Mar Blava y de diversas instituciones de las islas Baleares, se dirigían al Ministerio de



J.M. Hernández

Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (Magrama) para solicitar la protección del Corredor de cetáceos del Mediterráneo.

En su comunicado, estas organizaciones “exigen” que se instaure lo antes posible un eficaz régimen de protección preventiva frente a todo tipo de actividades que pudieran poner en peligro los valores de este Corredor de Migración de Cetáceos de la demarcación marina levantino-balear, “cuya declaración como Zona de Especial Protección de Importancia para el Mediterráneo (ZE-PIM), figura establecida por el Convenio de Barcelona, se haya oficialmente en tramitación”.

La Comisión Europea dio, el pasado mes de noviembre, su apoyo explícito a la declaración como ZEPIM de este corredor, al considerarlo de gran importancia para la protección de las especies marinas, así como para avanzar en el cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de protección de la biodiversidad marina. La protección de este corredor migratorio de cetáceos abarca unos 58.000 kilómetros cuadrados, lo que permitiría evitar impactos sobre las poblaciones de rorcual, tanto de los que permanecen en estas aguas como de los que retornan al mar de Liguria, declarado como santuario para cetáceos y que constituye la mayor reserva

La Comisión Europea dio su apoyo explícito a la declaración como Zona de Especial Protección de Importancia para el Mediterráneo al corredor de migración de cetáceos



Alicia Roldán

marina del Mediterráneo, además de única de carácter internacional, compartiendo aguas de Francia, Italia y el Principado de Mónaco.

Los acontecimientos relatados anteriormente refuerzan aún más si cabe esta petición. Un área en el que habitan, de forma permanente, ocho especies de cetáceos, entre los que figuran ballenas, cachalotes y delfines, además de las especies de paso.

HÁBITAT DE CETÁCEOS

Sobre esta zona es la que el comité técnico de la Consejería de Medio Ambiente del Govern Balear ha redactado un informe proponiendo al Magrama que desestime el proyecto MedSalt-2, que pretende estudiar, mediante sondeos acústicos, las formaciones salinas en las áreas marinas de Mallorca, Ibiza y Formentera. Este pro-

yecto se encuentra en fase de consultas previas por parte del Ministerio.

Los técnicos del gobierno Balear aducen, para realizar esta petición que se tramitaría a través de la Comisión de Medio Ambiente, en que la contaminación acústica producida por estos sondeos realizados con aire comprimido provocaría efectos negativos sobre la biodiversidad marina. Se asegura que esta técnica afectará a los mamíferos marinos, tortugas, peces, invertebrados e, incluso, a larvas y huevos. Asimismo, recuerdan que el proyecto está previsto que se realice en una zona situada en las proximidades de diecinueve espacios protegidos por la Red Natura 2000, que podrían verse afectados indirectamente, así como la proximidad del Parque Nacional de Cabrera. ■

R.G.

Consigue tu desfibrilador
GRATIS o de forma
subvencionada.....

Desde **995 €**

Para tu empresa
colegios
Comunidad de vecinos



Solicita Gratis las Pulseras Salvavidas

*Para tu Colegio, Ayuntamiento, Club Deportivo, Cominidad de vecinos...
Con su venta obtendrás una recaudación para canjearla por el desfibrilador*

Opción de compra desde 995€

..O Alquiler con todos los extras. **SOLICITA INFORMACIÓN**

LLAMA GRATIS: 900 670 112



www.salvavidas.eu



[@ProyeSalvavidas](https://twitter.com/ProyeSalvavidas)

CERVANTES, SOLDADO DE MAR



El Museo Naval, con motivo del aniversario de la muerte del escritor más universal en lengua castellana, propone un recorrido para homenajear a Cervantes, soldado de mar. Aprovechando el entorno idóneo que supone este museo para vincular su creación literaria y su servicio a la Armada, se muestran al visitante piezas que ilustran sus años de soldado de mar acompañadas de explicaciones que incluyen textos del escritor.

Miguel de Cervantes fue soldado entre 1569 y 1584 participando en numerosas acciones de guerra que le causaron heridas y le condujeron a un largo cautiverio en África. Antes y después

de esa experiencia, combatió para defender los intereses de la Corona en el Mediterráneo y en el Atlántico coincidiendo en el tiempo con el origen de nuestra Infantería de Marina, la más antigua del mundo, que trataba de asignar de manera permanente algunos de



los tercios de la infantería española a las flotas y armadas.

Quizá los historiadores tengan dudas sobre la participación de este escritor universal como soldado del Tercio en Chipre, pero es evidente su intervención en 1571 en la victoria de Lepanto dirigida a frenar el avance otomano en el Mediterráneo.

Una participación de la que siempre se mostró muy orgulloso de haber luchado en la batalla de Lepanto, que para él fue, como escribió en el prólogo de la segunda parte del Quijote, *la más alta ocasión que vieron los siglos pasados, los presentes, ni esperan ver los venideros*.

Un año después, Cervantes, restablecido de las heridas producidas en la batalla de Lepanto fue asignado al Tercio de Lope de Figueroa, tercio de la Armada que absorbió al de Moncada. Con él actuó en la efímera reconquista de Túnez, que volvió a perderse unos meses después junto con la fortaleza de la Goleta.

En 1575, durante su regreso desde Nápoles a España a bordo de la galea Sol para solicitar el mando de una compañía, cayó preso de corsarios argelinos que le mantuvieron cautivo durante cinco años. Tras cuatro intentos de fuga y cuando estaba a punto de ser trasladado a Constantinopla "con dos cadenas y un grillo," fue liberado y pudo regresar a España donde le fue encomendada una comisión reservada en Mostagán y Orán. Un año después participó en la campaña de Portugal, con ocasión de su incorporación a la monarquía de España. La intervención



de Cervantes con el Tercio de Lope de Figueroa en la victoria naval de la isla de San Miguel, en las Azores, es discutida. De haber intervenido, sería su última campaña. Aun así, desde 1584 hasta la década de 1590 siguió vinculado a la marina, pero ya como aprovisionador de la Armada del Mar Océano y de la Gran Armada.

El conocimiento adquirido durante esta parte de su vida queda patente en el capítulo LXI de la segunda parte del ingenioso caballero don Quijote de la Mancha, en el que se narra lo que le sucedió a sus personajes en la entrada de Barcelona tras haber estado tres días con el bandolero Roque. En Barcelona don Quijote y Sancho vieron el mar



“hasta entonces dellos no visto”. Don Antonio Moreno, así se llama el amigo de Roque que aloja a Sancho y don Quijote, lleva, a petición de éste último, a visitar las galeras. Aprovecha el autor para contarnos cosas que “tienen más de los verdadero que de lo discreto”. Avisados de la llegada del caballero andante y su escudero “los soldados de las galeras disparaban infinita artillería, a quien respondían los que estaban en las murallas y fuertes de la ciudad, y la artillería gruesa con espantoso estruendo rompía los vientos, a quien respondían los cañones de crujía de las galeras”.

En el capítulo LXIII don Antonio Moreno acompaña a sus huéspedes a las galeras y, a bordo de una de ellas, presencian la captura de un bajel bergantín. Durante la maniobra de persecución de la galera capitana al bergantín se producen disparos y la muerte de dos soldados a bordo de la galera.

Los acontecimientos narrados permiten al lector acercarse a la vida del autor



y sentir su presencia en la narración. Así, aunque el narrador del Quijote, según se nos dice en el capítulo IX de la primera parte, sea el historiador Cide Hamete, la voz narrativa de este episodio se siente vinculada con lo narrado, ya que se trata de “nuestras galeras” y de dos soldados muertos de “nuestras arrumbadas”. Aquí Cervantes muestra claramente la perspectiva del autor despojándose de la máscara o artilugio narrativo de Cide Hamete. El episodio permite narrar la maniobra mostrando el conocimiento del soldado de mar y la honda huella que sus experiencias en los tercios habían dejado en la memoria del autor del libro más editado y traducido de la historia, después de la Biblia.

El recorrido, ubicado en la sala dedicada a la Casa de Austria, vincula la creación literaria con el servicio a la Armada a través de piezas que ilustran sus años de soldado. Estas piezas están destacadas con distintivos de color amarillo, el color que hace casi medio milenio portaron en la “felicísima jornada” de Lepanto las enseñas de las galeras integrantes del ala izquierda de la Santa Liga. En la galera *Marquesa* combatió el joven arcabucero Miguel de Cervantes. ■

J.M.S.





**Nuevas Ambulancias
LOS LLANOS**

www.ambulanciasyquirofanoslosllanos.com



DISPONIBILIDAD A NIVEL NACIONAL



- FESTEJOS TAURINOS
- SERVICIOS MÉDICOS
- PRUEBAS DEPORTIVAS
- TRASLADOS ECONÓMICOS
A PARTICULARES
- REHABILITACIONES
- SERVICIOS A MUTUAS
- RECONOCIMIENTOS MÉDICOS

MAYOR FLOTA DE VEHÍCULOS Y QUIRÓFANOS MÓVILES CON LAS ÚLTIMAS INNOVACIONES TÉCNICO-SANITARIAS, CON PERSONAL FACULTATIVO ALTAMENTE ESPECIALIZADO.



MADRID

C/ Atocha, 42 - 1ºB
91 138 70 81
666 422 614

CASTILLA - LA MANCHA

Parque Empresarial Las Torres, Nave 41
Albacete
967 245 045
692 633 399



Los armadores gallegos proponen a Bruselas un certificado aduanero abreviado

Los armadores gallegos con flota pesquera en terceros países que desembarcan sus capturas en puertos españoles han elaborado un modelo abreviado de certificado aduanero para fletar capturas que sustituya al nuevo que entró en vigor el 1 de mayo. La propuesta presentada propone no imprimir todo el diario de a bordo para mantener la confidencialidad de la labor empresarial. Su aceptación evitaría la paralización de contenedores de pescado por problemas burocráticos en aduanas.

La entrada en vigor del nuevo certificado aduanero el pasado 1 de mayo, tras la retirada del anterior (T2M), había creado dudas en el sector. A pesar de las advertencias de los armadores de que las auto-

ridades de los terceros países no estaban informadas sobre el cambio, Bruselas aplicó el uso del nuevo documento que certifica que unas capturas realizadas por un buque comunitario no son manipuladas en el puerto de descarga del país tercero y que son

enviadas a la UE como producto con bandera del país del buque.

La llegada a Vigo a finales de mayo de 10 contenedores con 300 toneladas de pez espada y tiburón procedentes de Namibia enviados por la Organización de Palangreros Guardeses (Orpogu) con la documentación incompleta al no figurar el nombre del buque o buques que habían capturado el pescado forzó su retención durante casi cinco días en Aduanas del puerto.

El nuevo documento implantado por Bruselas requiere el certificado de trasbordo —firmado por el capitán del buque y la Aduana del país tercero— y una impresión del diario electrónico de a bordo (DEA). Para las empresas armadoras es un problema entregar una copia del DEA ya que afecta a la confidencialidad de la labor empresarial al mostrar el plan de trabajo —zonas de pesca, rumbo del buque, etc.—, de producción y comercialización de la empresa.

Tras la reunión de representantes de los armadores a finales de mayo con responsables de la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca y de la de Fiscalidad y Unión Aduanera y la elaboración de un modelo abreviado se espera solucionar el problema creado. ■



Estudio sobre la abundancia de cigala en el golfo de Cádiz

Por tercer año consecutivo, científicos del Instituto Español de Oceanografía de Cádiz y Málaga emprendieron una campaña para estudiar la abundancia de cigala en el golfo de Cádiz a través de imágenes submarinas, a bordo del buque Ángeles Alvariño. Se trata de una nueva metodología sugerida por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES).



Oceana

Hasta hace unos años, la abundancia de cigala en el golfo de Cádiz se estimaba a partir de tendencias de capturas por unidad de esfuerzo de la flota comercial. Sin embargo, la abundancia de capturas no siempre es indicativo de la abundancia de cigala, ya que se trata de una especie sedentaria que se pasa la mayor parte del tiempo en su madriguera, dependiendo su comportamiento de entrada y salida del momento del día, la estación del año o las condiciones ambientales.

Por este motivo, se planteó desde el ICES el realizar estas estimaciones a través de imágenes submarinas. Al mismo tiempo, se realiza una evaluación de la densidad de las madrigueras de cigala, delimitando la distribución de la misma en el golfo de Cádiz, cuan-

tificándose la densidad de la fauna acompañante.

El estudio se llevó a cabo entre los días 6 y 16 de junio desde el buque oceanográfico Ángeles Alvariño y es el tercer año que se utiliza este sistema de evaluación a través de vídeos submarinos. Esta técnica comenzó a desarrollarse a finales de los años 90 en Escocia y hoy en día se ha extendido a dieciocho stocks del Atlántico Noroeste. Durante esta campaña en el golfo de Cádiz se muestrearon 76 puntos de sus fondos marinos en profundidades de entre 200 y 700 metros. Tras la finalización de las estaciones establecidas, se realizaron veintiuna inmersiones en zonas en las que no se practica el arrastre que resultan de interés para conocer el estado de los fondos y la presencia de recursos comerciales. ■

FAO y la pesca artesanal

Un reciente informe de la Organización de Naciones Unidas para la Pesca y la Alimentación, FAO, insta a incrementar la promoción de los productos de la pesca artesanal en los mercados de la Unión Europea, ya que entiende que la actual apuesta por sus productos es insuficiente y mejorable. La redactora del informe, Helga Josupeit, oficial de Industrias Pesqueras de FAO, propone un plan a desarrollar en cinco años financiado con cinco millones de euros en el que se incluyen medidas como la creación de organizaciones de marketing y un etiquetado único para el pescado y el marisco de la flota de bajura.

Entre los objetivos del plan se hallan el aumentar la competitividad de los productos de la pesca artesanal frente a las importaciones "baratas" que inundan la UE, garantizar ingresos aceptables a los pescadores y ofrecer a los consumidores productos frescos, sanos y respetuosos con el medio ambiente.

Suárez-Llanos, gerente de ARVI

La asamblea general de la Cooperativa de Armadores de Vigo ratificó a mediados de junio el nombramiento de José Antonio Suárez-Llanos como director gerente de la entidad. Sustituye a José Ramón Fuertes quien ha estado en ARVI en la cooperativa 39 años, de los cuales 26 ha sido su gerente. Fuertes mantendrá un vínculo como asesor, ya que se quiere seguir aprovechando su dilatada experiencia en el sector.

Suárez-Llanos es doctor en Económicas y Empresariales y cuenta también con gran experiencia en la política pesquera internacional participando en varios consejos. Al igual que Fuertes, trabaja en ARVI desde hace casi tres décadas, de las que buena parte ha desempeñado el cargo de gerente adjunto de quien ahora toma el relevo. El nuevo gerente contará con Edelmiro Ulloa, que hasta ahora era secretario técnico, como gerente adjunto.

Baleària apoya a Formentera

La naviera Baleària viene apoyando, desde hace tiempo, las iniciativas medioambientales que está adoptando el Consell



BREVES

de Formentera para extender el uso del coche eléctrico en la isla. En este sentido, la compañía ha decidido ofrecer transporte gratuito a los vehículos eléctricos en todas las conexiones directas a Formentera, desde Dènia e Ibiza. El presidente de Baleària, Adolfo Utor, ha manifestado el compromiso con Formentera y ha explicado que a través de estas iniciativas "se permite disfrutar de una oferta turística de alto valor ambiental siendo a la vez sostenibles, al tiempo que contribuimos a sensibilizar trasladando unos valores de concienciación sobre la preservación de la isla".

Reserva de la Isla de la Palma

El secretario general de Pesca del Magrama, Andrés Hermida, presidió la celebración del XV aniversario de la reserva marina de la Isla de la Palma, el pasado 8 de junio, en un acto celebrado en el Centro de interpretación del volcán de San Antonio de Fuencaiente. Aprovechó el acto para resaltar que las reservas marinas son espacios creados por y para el mantenimiento de la pesca artesanal, en los que se ofrece una oportunidad única para controlar y detener los impactos humanos al tiempo que se permite la recuperación de las especies explotadas.

La reserva marina de la isla de la Palma cuenta con una extensión de 3.455 hectáreas y se sitúa frente a las costas occidentales de la isla de la Palma. Además de especies de interés pesquero, como la vieja, medregal y seriola, y de sus espacios de gran valor paisajístico y biológico, también habitan especies como el delfín mular y la tortuga boba.

Incautadas 37 toneladas de gas R-22

Agentes del Seprona a instancias de la unidad de Medio Ambiente y Urbanismo de la Fiscalía General del Estado, en colaboración con la Fiscalía de Pontevedra han incautado 37 toneladas de gas R-22 en la empresa Gasfer Gases Refrigerantes en Coruxo, Pontevedra, en cinco barcos pesqueros, en empresas portuarias, según informaron medios de comunicación Gallegos. Este gas, prohibido en casi todo el mundo por destruir la capa

MEDITERRÁNEO

La CGPM cierra tres zonas del canal de Sicilia al arrastre

La Comisión General de Pesca del Mediterráneo, organismo de la FAO encargado de asegurar la gestión sostenible del Mediterráneo y el Mar Negro, acordó el cierre de tres zonas de cría para la merluza y la gamba blanca en el Canal de Sicilia a la pesca de arrastre de fondo, así como el cierre temporal en el golfo de Cabés.



Oceana

Parte de una idea originalmente planteada por la organización Oceana, en 2015, según los datos científicos de que disponía, y que fue validada por los científicos de la CGPM, como la medida más apropiada para frenar la sobreexplotación de stocks comerciales, incluyendo los juveniles. Una propuesta que también recibió el apoyo del sector pesquero que opera en el Canal de Sicilia. Las tres zonas cerradas en la pasada reunión de este organismo, celebrada en Malta, se sitúan al norte del Canal de Sicilia, entre Italia, Malta y Túnez y ocupan una extensión de 1.493 kilómetros cuadrados

La medida viene a promover la recuperación del stock de merluza, la especie que sufre la mayor sobrepesca en el Mediterráneo, al tiempo que preservar el lugar de procedencia de más del 60% de la gamba blanca que se captura en sus aguas.

En cuanto se conoció la noticia, la organización Oceana mostró su satisfacción, al ser, además, la primera vez que los países ribereños cierran zonas de pesca para garantizar la recuperación de especies comerciales y la sostenibilidad pesquera. "El modo más directo de asegurar la sostenibilidad de una población de peces y la pesquería que sostiene es un plan de gestión regional completo, que incluya la conservación de las zonas de puesta y cría", señaló Lasse Gustavsson, director ejecutivo de Oceana en Europa.

Además, la CGPM dio un paso importante en la protección de los hábitats de profundidad, como arrecifes de coral y jardines de esponjas, al comprometerse los países miembros en desarrollar nuevas medidas de gestión para estos ecosistemas marinos vulnerables no más tarde de 2018. ■

Constituida una agrupación nacional de mujeres de la pesca

La ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Isabel Tejerina, se reunió con representantes de una docena de organizaciones de armadoras, rederas y mariscadoras que constituyeron hace unos meses la Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca (Anmupesca) con el objetivo de dar visibilidad a su labor. Una visibilidad que quedó en la modificación de la Ley de Pesca al introducir la igualdad de género en toda la política pesquera.

Durante el encuentro con las representantes de esta agrupación la ministra apoyó el paso dado por las distintas organizaciones para constituir esta agrupación a nivel nacional que resulta fundamental para dar visibilidad a las trabajadoras de este sector y que su voz sea decisiva en todos los ámbitos de la actividad pesquera.

Esta asociación es la primera a nivel nacional que agrupa a las mujeres de distintas actividades vinculadas a la pesca: rederas, mariscadoras, pescadoras, sector de la acuicultura, la industria de la transformación o armadoras. Por tanto, era una asignatura pendiente si se tiene en cuenta que, según los datos del ministerio “en el conjunto de todas las actividades relacionadas con la pesca, el 36 por

ciento de las personas que lo realizan sus mujeres. Este paso dado por la Asociación de Armadores de Santa Pola, Alicante, la Asociación de Mujeres de Pesca Galatea, Almería, Venus Nux, Palangreros de Ribeira, A Coruña, Rederas de Cangas, Pontevedra, y Corme, A Coruña, las mariscadoras de Bergantiños, A Coruña, y la asociación de frigoríficos Afripex se enmarca en la labor que desde 2010 se ha estado haciendo desde la Red Española de Mujeres del Sector Pesquero cuyo primer congreso se celebró en San Sebastián y los siguientes de Málaga, Santiago de Compostela y Santander con el objetivo de visibilizar y dignificar el papel de la mujer en el sector a la vez que facilitar el acercamiento y conocimiento mutuo entre organizaciones de mujeres para el intercambio de experiencias. ■

de ozono, era servido por la firma a empresas y armadores utilizando distintas argucias para encubrir las cantidades, destinos reales y objeto de la actividad. De esta manera se justificaba el gas vendido en los informes anuales que la firma debía emitir.

El gas se relaciona con la producción de frío, por ello la inspección de los cinco buques que disponen de plantas de congelación para conservar adecuadamente el producto capturado en alta mar.

“Brexit”, caso práctico

Los británicos deciden hoy -cuando se escriben estas líneas- sí inician un proceso de salida ordenada de la UE o si se mantiene en el “club europeo”. Aunque parezca una decisión alejada de nuestro día a día, para un buen número de empresas armadoras gallegas que cuentan con barcos con bandera inglesa no es una cuestión menor.

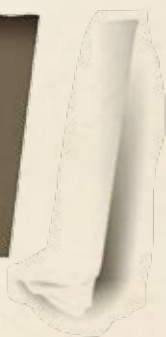
Estos barcos, con capital y propiedad de armadores gallegos, que faenan en gran sol no podrían descargar en el pescado en las lonjas españolas sin tener que pagar aranceles, lo que incrementaría el coste reduciendo el beneficio. Además, las autoridades inglesas podrían imponer, tras la salida, que las empresas armadoras tuvieran al menos un 51% del capital y de la propiedad inglesa. Estas circunstancias supondrían un problema de calado para la viabilidad empresarial. Los armadores abanderaron sus barcos para optar a cuotas de pesca que los británicos no consumían.

Reproducción del atún rojo

Un equipo de investigadores, liderados por el Sistema de Observación Costero de las Islas Baleares y el Instituto Español de Oceanografía, ha desarrollado un sistema de predicción de la localización de las zonas de puesta del atún rojo en el mar Balear. Este sistema está permitiendo mejorar las técnicas para la evaluación del estado de la población que se reproduce en aguas del Mediterráneo. Asimismo, se abren nuevas vías para la gestión de especies marinas amenazadas que realizan grandes migraciones para reproducirse.



Hace 50 años...



La costera de la anchoa, ¿un fracaso?



Bilbao.- (De nuestro corresponsal). Aún no finalizada esta costera de la anchoa, que oficialmente comienza después de San José y termina en la primera decena de junio, se puede dar un avance sobre el resultado de la misma. Sobre estos resultados son coincidentes en general las múltiples opiniones recibidas.

El volumen de capturas es muy inferior al de 1965,

estimándose en un 20 por 100 ó 40 por 100 menos, y lo que es peor, que las capturas están muy irregularmente repartidas entre los barcos produciéndose grandes desigualdades, en contra también de lo ocurrido en 1965.

Esta escasez ha producido, a medida que se ven los resultados, un aumento de los precios, que se pueden estimar en una media

de 14 a 15 pesetas kilo, bastante superior a la de 1965, que fue de 9 a 10 pesetas. Bien es verdad que la anchoa de este año es de excepcional calidad, casi toda de 22 a 25 unidades de peces kilo, sumamente apreciada en fábrica.

También en el mar, y como signo distintivo de otros años, los bancos de peces aparecen fuera de sus caladeros tradicionales en una gran dispersión y distancias, influenciado, en opinión de algunos, por la frialdad de las aguas, lo que ha dado lugar a esta desigualdad de capturas por barco a que nos hemos referido.

Cada año es mayor el número de embarcaciones que se concentran en estas aguas para realizar

la pesca -aproximadamente de unas quinientas-, con un aumento en cerca de cien con respecto a años anteriores. Prácticamente se puede afirmar que todos los barcos de alguna importancia en el Cantábrico se hallan en estas fechas en Vizcaya, Guipúzcoa y Santoña. En la ría de Bilbao hemos visto en los días festivos flotillas de Vivero, Cillero, Foz, Avilés, etcétera, y no digamos en los puertos pesqueros de la provincia.

En resumen, esta costera se está presentado tan desigual que algunos armadores proyectan abandonarla para trasladarse al sur de España a probar fortuna con la pesca de atún.

P. Urquizu

¿Es práctico el acuerdo de Santoña?

Bilbao (De nuestro corresponsal). En el momento que que se redacta esta crónica -avanzada ya la temporada-poco de bueno puede escribirse acerca de la costera del bocarte a lo largo del presente año. Las capturas son escasas, entendidas en un plano global aunque, como siempre ocurre, algunas, no muchas, embarcaciones se hayan distinguido con respecto a otras a la hora de contabilizar sus descargas en lonja.

El resultado de esta campaña mueve a reflexionar en orden al famoso "Acuerdo de Santoña", renovado año

tras año de modo apriorístico, como si la industria extractiva de la pesca fuera rentable de forma radical y no estuviera atemperada a otros factores condicionantes un tanto difíciles de prever. Pero, en fin, algún día habremos de considerar todos la posibilidad de establecer una política más práctica. Entre tanto, confiemos en que la campaña del atún-bonito en el Cantábrico rinda mayores beneficios que la del bocarte. Ambas son fundamentales para el favorable desenvolvimiento de los intereses pesqueros de bajura en el litoral norteño. **Rafael Ossa Echaburu**

Escasez de marineros en Ondárroa

Desde hace bastantes años se produce en Ondárroa, en la pesca de arrastre y ahora también en la de cerco, escasez de mano de obra. Las tripulaciones de los arrastreros de este puerto se han venido nutriendo de marineros gallegos. Estos marineros, por su laboriosidad, sobriedad y bravura, se han hecho imprescindibles en la dura pesca de altura. Los armadores, verdaderamente, se los quitan unos a otros, con el señuelo de mejores salarios. En estos puertos, la colonia gallega es numerosísima. Oír en Ondárroa hablar de Cariño o Corrubedo, resulta tan familiar como decir Amorebieta o Lequeitio.

Con el fin de solucionar esta situación, a través de la Dirección General de Empleo, han llegado a Ondárroa marineros de otras costas de España, concretamente de Almería, para la pesca de arrastre. Primeramente, una expedición de nueve marineros, que por diversas causas, no llegó a enrolarse. Después, en enero pasado, otra de diecisiete, de los cuales trece se han enrolado, y en estos días se espera una nueva expedición de nueve más, también de Almería. Les deseamos todos que su estancia entre nosotros les sea grata.

Veda voluntaria en Tarragona

Una vez más, los pescadores de este litoral se han impuesto la veda voluntaria de abril a primeros de junio. Es un hecho singular, edificante, que queremos destacar. Es, por así decirlo, una forma hermosa de apretarse el cinturón para luego cobrar doble. Para corroborar la importancia de esta decisión, se facilitan los siguientes datos estadísticos: La cantidad de pesca capturada en 1965 sumó 3.623.216 kilos, siendo superior en un 35 por 100 a la conseguida en 1961, último año sin veda. Los ingresos también experimentaron un notable aumento, situándose en 1965 pesetas 112.682.805, que representan un 71,2 por 100 de aumento sobre el valor de la pesca en 1961.

Pesqueros vigueses, multados

Peniche, Portugal. Dos pesqueros españoles del puerto de Vigo, el "Otero y Pérez" y el "Pace Veiga", han sido apresados en aguas territoriales portuguesas y sus conrmaestres han sido juzgados en la capitanía y condenados, respectivamente, a pagar una multa de 80 y de 120 escudos. Un marinero, Jesús Chapeta Costas, tripulante del pesquero "Otero y Pérez, fue hospitalizado en Peniche por encontrarse enfermo.

Ha empezado la costera del bonito



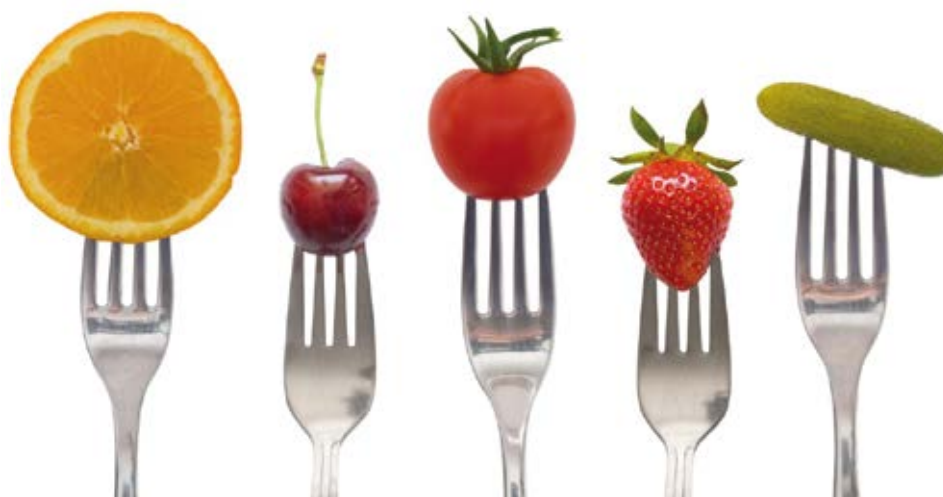
Finalizada la costera del bocarte, se ha iniciado la costera del bonito, con grandes esperanzas por parte de armadores y pescadores. Cuando este número sea distribuido ya estará la campaña en pleno auge, marcando la pauta económica de los trabajadores del mar norteños, en la que son fundamentales las costeras del bocarte y del bonito. En la fotografía, la flota lastrina a punto para hacerse a la mar.

Sanidad Marítima

REGLAS DE ORO DE LA OMS PARA LA PREPARACIÓN HIGIÉNICA DE LOS ALIMENTOS

Existen muchos factores que pueden afectar a la calidad de los alimentos o causar su deterioro.

Para evitarlo y prevenir posibles intoxicaciones alimentarias, uno de los problemas sanitarios más difundidos en el mundo de hoy, es necesario tener en cuenta en la manipulación de los alimentos, un número mínimo de rutinas o sencillas reglas conocidas como las Diez Reglas de Oro de la Organización Mundial de la Salud (OMS).



1 Consumir alimentos que hayan sido tratados o manipulados higiénicamente

Muchos alimentos están mejor en estado natural aunque deben lavarse cuidadosamente antes de su consumo, como ocurre con las frutas y las hortalizas. Otros sólo son seguros cuando están procesados. Así, conviene:

- no consumir leche sin tratamiento térmico.
- las carnes, pescados y productos de repostería deben estar refrigerados o congelados. Si consume pescado crudo en casa, hágalo después de haberlo mantenido congelado durante días.
- si se prepara en casa mayonesas, salsas, o cremas, deberán consumirse inmediatamente, no aprovechar las sobras y mantener la conservación en frío. En los establecimientos de restauración es obligatorio el empleo de ovoproductos en elaboración.
- si se lavan los huevos antes de utilizarlos, porque éstos tienen suciedad, debe hacerlo inmediatamente antes de su uso.

2 Cocinar correctamente los alimentos

Los alimentos pueden estar contaminados por microorganismos. Si los alimentos se cocinan bien, estos microorganismos pueden ser destruidos por el calor. La tempe-

ratura a la que debe someterse el alimento debe ser suficiente para que alcance un mínimo de 70°C en el centro del producto.

Los alimentos congelados (carne, pescado y pollo) deben descongelarse completamente antes de cocinarlos.

3 Consumir los alimentos inmediatamente después de ser cocinados

Cuando los alimentos cocinados se enfrían a temperatura ambiente, los microbios empiezan a proliferar. Cuanto más se espera, mayor es el riesgo. Para no correr peligros inútiles, conviene comer los alimentos inmediatamente después de cocinados.

4 Guardar cuidadosamente los alimentos cocinados

Si se quiere tener en reserva alimentos cocinados, o simplemente, guardar las sobras, hay que prever su almacenamiento en condiciones de calor (cerca o por encima de 60°C) o de frío (cerca o por debajo de 10°C). Esta regla es vital si se pretende guardar comida durante más de cuatro o cinco horas. En el caso de los alimentos para lactantes, lo mejor es no guardarlos, ni mucho ni poco tiempo.

Un error muy común al que se deben incontables casos de intoxicación alimentaria es colocar en el refrigerador una cantidad

excesiva de alimentos calientes. En un refrigerador abarrotado, los alimentos cocinados no se pueden enfriar por dentro tan deprisa como sería de desear. Si la parte central del alimento sigue estando caliente (a más de 10° C) demasiado tiempo, los microbios proliferan y alcanzan rápidamente una concentración susceptible de causar enfermedades.

5 Recalentar suficientemente los alimentos cocinados

Esta regla es la mejor medida de protección contra los microbios que puedan haber proliferado durante el almacenamiento (un almacenamiento correcto retrasa la proliferación microbiana pero no destruye los gérmenes). También en este caso, un buen recalentamiento implica que todas las partes del alimento alcancen al menos una temperatura de 70° C.

6 Evitar el contacto entre los alimentos crudos y los cocinados

Un alimento cocinado puede volver a contaminarse directamente por contacto con los alimentos crudos o de forma más sutil por contacto con objetos que anteriormente hayan contactado con un alimento crudo, como cuchillos, tablas, superficies o trapos.

Así, por ejemplo, no hay que preparar jamás un pollo crudo y utilizar después la misma tabla de trincar y el mismo cuchillo para cortar el ave cocida; de lo contrario, podrían reaparecer todos los posibles riesgos de proliferación microbiana y de enfermedad consiguiente que había antes de cocinar el pollo.

7 Asegurar una correcta higiene de la persona que va a manipular los alimentos y una limpieza adecuada en todas las superficies de la cocina

La persona que manipule alimentos debe conservar unas estrictas prácticas higiénicas. Es imprescindible lavarse bien las manos antes de empezar a prepararlos y después de cualquier interrupción (en particular si se hace para ir al retrete). Si se han estado preparando alimentos crudos, tales como pescado, carne o pollo, habrá que lavarse de nuevo las manos antes de manipular otros productos alimenticios. En caso de infección de las manos, habrá que vendarlas o recubrir las antes de entrar en contacto con alimentos.

Además, como los alimentos se contaminan fácilmente, conviene mantener perfectamente limpias todas las superficies utilizadas para prepararlos.

No hay que olvidar que cualquier desperdicio, migaja o mancha puede ser un reservorio de gérmenes. Los paños que entren en contacto con platos o utensilios se deben cambiar cada día y hervir antes de volver a usarlos. También deben lavarse con frecuencia las bayetas utilizadas para fregar los suelos.

8 Mantener los alimentos fuera del alcance de insectos, roedores y animales de compañía

Cualquier desperdicio, migaja o mancha puede ser un reservorio de gérmenes y atraer a insectos o roedores. No hay que olvidar que ciertos animales de compañía (perros, pájaros y, sobre todo, tortugas) albergan a menudo agentes patógenos peligrosos que pueden pasar a las manos de las personas y de éstas a los alimentos. La mejor medida de protección es guardar los alimentos en recipientes bien cerrados, teniendo especial cuidado en almacenar la basura en recipientes lisos, lavables y cerrados, evitando éstos se encuentren cerca de los alimentos.

9 Utilizar exclusivamente agua apta para el consumo humano

El agua potable no es sólo imprescindible para beber, sino también para preparar los alimentos. Debe tener exclusivamente estos dos orígenes: aguas envasadas o aguas de la red pública de distribución en la población. No se debe beber ni usar agua procedente de pozos que no esté potabilizada.

Si el suministro hidráulico no inspira confianza, conviene hervir el agua antes de añadirla a los alimentos o de transformarla en hielo para refrescar las bebidas. Importa sobre todo tener cuidado con el agua utilizada para preparar la comida de los lactantes

10 No consumir alimentos perecederos que estén expuestos a temperaturas ambientales

En bares, cafeterías, restaurantes, etc., todos los alimentos deben estar protegidos por vitrinas y conservados en condiciones sanitarias adecuadas. Deben estar refrigerados siempre que sea preciso. Estas medidas deben ser exigidas por el consumidor, y cuando se observe que no se cumplen, los alimentos deben ser rechazados. ■

Feria Internacional del mar en Las Palmas

El Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera de Las Palmas, centro perteneciente al ISM, participó del 6 al 8 de mayo en la Feria Internacional del Mar que se celebró en Gran Canaria. El Instituto contó con un stand donde profesores y alumnos mostraron a los visitantes las actividades docentes que imparte.

El Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera de Las Palmas participa activamente desde hace años en esta Feria Internacional del Mar dentro de las actividades de promoción para dar a conocer a los ciudadanos y futuros alumnos las enseñanzas que ofrece.



Juan López Van Der Veen, presidente del LDAC

El Consejo Consultivo de la Flota Comunitaria de Larga Distancia (LDAC) renovó el pasado 31 de mayo sus cargos ejecutivos. Juan López Van der Veen, director general de Pesquera Ancora, presidente de la Asociación Nacional de Buques de Pesca de Bacalao (AGARBA) y miembro del Comité Ejecutivo de CEPESCA y del Consejo Rector de la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI) ocupará la presidencia del Consejo. Juan Manuel Liria y Javier Garat también han sido nombrados miembros directivos.



Desde el año 2007, el LDAC asesora a las instituciones europeas y a los Estados de la UE en asuntos como acuerdos de pesca con terceros países, relaciones con Organismos Regionales de Pesca o el mercado internacional de productos pesqueros.

Rosa Quintana visita Walvis Bay

La conselleira do Mar de la Xunta de Galicia, Rosa Quintana, visitó a principios de junio el centro asistencial que el ISM tiene en Walvis Bay (Namibia), acompañada por el director xeral de Pesca, Acuicultura e Innovación Tecnolóxica, Juan Maneiro.

La visita al centro tuvo lugar en el marco del viaje que la conselleira realizó al país africano para reunirse con representantes de empresas gallegas afincadas en Namibia. Cinco de los grupos pesqueros asentados en la zona poseen una amplia flota pesquera y plantas de transformación que emplean a más de 5.000 personas.

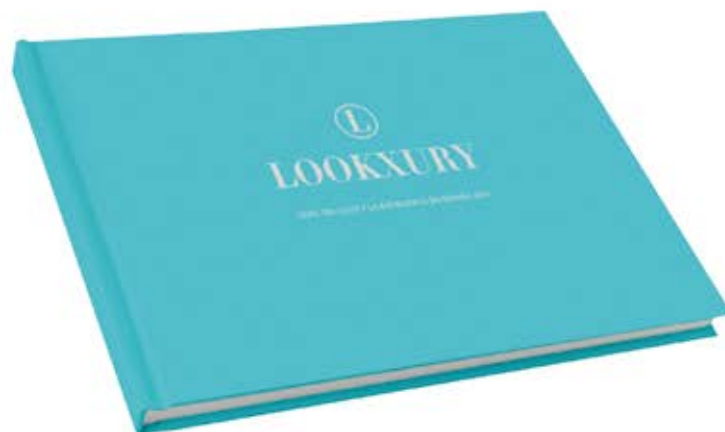




Si es lujo,
está en **Lookxury**

LOOKXURY®

GUÍA DEL LUJO Y LA EXCELENCIA
EN ESPAÑA 2017



Lookxury.es

Edición 2017
Selección y ejemplares
T: 902 271 902
C: suscripciones@lookxury.es

CENTRO DE
REPARACIÓN NAVAL

PUERTO
TRANSOCEÁNICO
DE GRANADILLA

ALTOS ÍNDICES DE
PRODUCTIVIDAD
OPERATIVA

CONECTIVIDAD
CON ÁFRICA

ZONA FRANCA
ZONA ESPECIAL CANARIA



Puertos de Tenerife

El HUB del Atlántico

Nos puedes encontrar en:



Farola del Mar

www.puertosdetenerife.org



Puertos de Tenerife

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife