

Mar



Nº 536
Abril 2014

Costera de luto

La campaña de la Xarda dejó
tres accidentes con
18 muertos

España apuesta contra
la pesca ilegal

“ESPERANZA DEL MAR”

Jornadas de puertas abiertas

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



El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro

PPC, reformas a medias

Uno de los ejes de la nueva política de pesca lo constituyen el conjunto de medidas encaminadas a lograr una actividad más sostenible en la mayoría de los caladeros con el objetivo de asegurar la viabilidad de los mismos a largo plazo, algo con lo que están de acuerdo la Comisión de la Unión Europea, los Estados miembros y el propio sector.

Entre las exigencias concretas contempladas en la nueva reforma destacan las referidas a lograr unos niveles de Rendimiento Máximo Sostenible en los próximos años de acuerdo con los compromisos asumidos por la UE ante organismos internacionales, y, en lo que más puede afectar a España, a la aplicación de una nueva política de descartes por la que es obligatorio descargar todos los peces capturados.

Nadie en el sector pone en duda la necesidad de buscar una salida a un problema que supone hoy tirar por la borda una media superior al 20% de las capturas y que, en algunos casos, llega a superar el 60%, mientras existe un problema de falta de recursos y necesidad de aumentar las disponibilidades para la alimentación en el mundo. Los descartes, además de su relación con el uso de artes más selectivos o las fluctuaciones de los bajos precios de las especies capturadas, guardan especial relación con la falta de

cuotas en unos casos, y en otros por la existencia de unas cuotas cortas para las posibilidades reales de capturas de unas flotas.

Bruselas, con la aprobación de la nueva reforma ha dado un paso adelante para la utilización de los miles de toneladas que, hasta la fecha, se están descartando, lo que supone un cambio en profundidad de las anteriores reglas de juego. Sin embargo, tanto desde

de las autoridades comunitarias como desde otros Estados miembros, no se han abordado en paralelo algunos de los problemas de fondo que originan una parte muy importante de esos descartes y que afectan muy especialmente a la flota española: falta de cuotas, en determinadas especies donde operan las flotas y cuotas cortas en otras circunstancias de acuerdo con la capacidad de la flota en base a la vieja herencia de la estabilidad relativa contra la que viene luchando la Administración española



Adolfo Ortigueira Gil

en las últimas décadas frente a Bruselas sin lograr resultados.

Es importante dar una salida al problema de los descartes. Pero, no es la solución aplicar esos cambios, si además de una ejecución de forma progresiva, no se modifican otras cuestiones de fondo, sistema de cuotas, como ha reclamado el propio sector ante el Parlamento Europeo, para que las flotas operen en unas condiciones de mayor igualdad. ■

La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar

Autores-as: Inmaculada Ballester, M^a Ángeles Bouza, M^a Ángeles Burgos, Dulce M^a Cairós, Rosa M^a de la Campa, Xosé Manuel Carril, Amaia Castaños, Olga Fotinopoulou (coordinadora), Raúl García, M^a Encarnación Gil, Julio Louro, M^a Luisa Martín, M^a Isabel Ribes, Sara Ruano y Arántzazu Vicente

Editorial: Gomylex

Según los autores, la finalidad de esta publicación es analizar el sistema jurídico, tanto a nivel comunitario como nacional, existente sobre seguridad marítima internacional, centrándose especialmente en las normas específicas que, con carácter particular, están propiciando el desarrollo de la protección social y la mejora de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de la marina mercante, desde una perspectiva comparada y multidisciplinar.

Junto con las cuestiones generales apuntadas, los objetivos propuestos en esta obra se centran en analizar otras ma-

terias de forma más concreta, dentro de la perspectiva preventiva o laboral, tales como el análisis de los riesgos laborales en el sector de la marina mercante, el accidente de trabajo en alta mar, la formación y la cualificación necesaria para prestar servicios a bordo de buques. Además, aspectos específicos como la regulación del tiempo de trabajo, como herramienta para reducir la fatiga de los navegantes y la inci-



dencia de este factor sobre la siniestralidad laboral, el análisis de las competencias de control del Estado del pabellón y del puerto sobre estas cuestiones, son otros de los temas que aborda la publicación.

La obra es el resultado de las investigaciones desarrolladas por un elenco de estudiosos de distintas disciplinas y Universidades españolas, al amparo de un proyecto de investigación titulado *La normativa sobre seguridad marítima y su impacto en los derechos laborales de la gente de mar* (ref. MICINN DER2010/16508), elaborado a lo largo de un período de tres años.

Por tanto, se trata de un estudio de gran interés para los profesionales del Derecho Marítimo, dada la práctica inexistencia de trabajos específicos sobre esta materia en España.

“La Seguridad Marítima y los Derechos Laborales de la Gente del Mar” cuesta 55 euros y para adquirirlo se puede contactar con la editorial en e-mail: editorial@gomylex.com, o encargarlo en el teléfono en el 944.204.671 ■

Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, Ana Díaz, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:

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

Secretaría:

Concha Serrano.

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.

Illes Balears: 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 (Bizkaia). 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. Tels. 985 327 200 - 985 327 300.

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/Marinos, 1. Pasaia (Gipuzkoa). Tel. 943 40 40 00.

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

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2. Tel. 881 909 800.

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

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

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

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

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. 963 359 900.

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. 986 568 300.

Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

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

Fax: 91 591 99 19.

revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Estilo Estugraf Impresores, S.L. www.estugraf.es

Imprime: Estilo Estugraf Impresores, S.L.

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 273-14-002-8

NIPO Web: 273-14-001-2

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

LA SINIESTRALIDAD SE CEBAN EN EL MAR

La costera de la Xarda se llevó 18 vidas



48

VISITAS AL ESPERANZA DEL MAR

El barco hospital del ISM abre sus puertas a la visita de los colegios



16

CERCO A LA PESCA ILEGAL

Las Administraciones refuerzan las medidas para luchar contra la pesca ilegal en todas las aguas

- 6 La siniestralidad se ceba en el mar
- 10 Los riesgos de los descartes
- 12 SOSpesca
- 16 Mejoras en el palangre
- 18 Cambios en el arrastre
- 20 Lucha contra la pesca ilegal
- 26 Proyecto Gepeto en el pulpo
- 34 Greenpeace por la pesca sostenible
- 38 Seminario de Pesca organizado por Noruega
- 40 Convenio Marpol
- 46 Transporte marítimo corta distancia
- 47 Navalía, feria de la construcción naval
- 48 Puertas abiertas en el Esperanza del Mar
- 52 Reunión de directores del ISM
- 56 Lucha contra el fraude en la Seguridad Social
- 58 Plan Segumar
- 59 Convenio ISM-Mutuas
- 60 Contratación y empleo
- 64 Balance de prestaciones
- 68 De costa acosta
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - icono **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



Costera de luto en aguas del Cantábrico y Noroeste

Los **HUNDIMIENTOS** de tres arrastreros dejan **QUINCE** muertos y **TRES** desaparecidos en el mar

La mala racha continúa aumentando la crónica negra del mar. Los siniestros, en poco más de un mes, del 'Santa Ana', 'Mar de Marín' y 'Mar Nosso', tres arrastreros con casa armadora en el puerto de Marín, han dejado el trágico balance de quince marineros muertos y tres desaparecidos. A la espera de las declaraciones judiciales y de lo que dictamine la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos del Ministerio de Fomento (Ciaim), las circunstancias de los tres accidentes plantean incógnitas a las que, por ahora, los marineros más expertos no encuentran explicación, aunque el error humano debido al cansancio parece la más probable en los tres casos.



Cuando todavía los familiares del marinero Manuel Tajés esperaban recibir los restos del último tripulante recuperado tras el hundimiento del arrastrero 'Santa Ana' la madrugada del 10 de marzo frente a Cabo de Peñas, la noticia de la colisión del 'Mar de Marín', sorprendía en los puertos de Vigo y Marín.

El arrastrero 'Mar de Marín' salía el martes 1 de abril a las 2.45 de la madrugada a la mar después de vaciar sus bodegas en el puerto de Vigo. Erróneamente navegaba por el canal de entrada de la bocana sur de la ría cuando se advirtió en su trayectoria al mercante 'Baltic Breeze', que avanzaba en rumbo opuesto.

Desde el pesquero contactaron por radio con Capitanía Marítima para advertirlo, pero los controladores del puerto alertaron de que era el arrastrero el que se encontraba fuera de su canal de navegación. El pesquero de 27 metros de eslora maniobró contra toda lógica, e incumpliendo las normas internacionales de prevención de abordajes, virando a babor se cruzó en la trayectoria del 'Baltic Breeze' un car carrier con bandera en Singapur de más de 160 metros de eslora y 40.000 Tns.

La colisión entre el arrastrero propiedad de Francisco Freire, armador de Loiramar S.L. y el mercante hizo que el pesquero se hundiera en pocos minutos. De los diez tripulantes del 'Mar de Marín', ocho se encontraban descan-

Tres arrastreros -dos con pabellón portugués y uno español- de armadores de Marín

sando. El ruido del impacto y la entrada de agua hizo que la tripulación fuera al puente de mando, pero la rapidez con que sucedieron los acontecimientos no dio tiempo a que llegaran a las balsas de salvamento. Se hundieron con el barco, que inicialmente fue arrastrado por el carguero. Cinco tripulantes pudieron volver a la superficie y subirse a las lanchas salvavidas de las que fueron rescatados por la tripulación de la patrullera 'Halcon I' del Servicio de Vigilancia Aduanera. Los tripulantes de la patrullera, que se encontraban en tareas rutinarias en la ría, se acercaron al lugar al sospechar por las señales emitidas por el radar de la posible colisión. Las alarmas también hicieron que embarcaciones pesqueras que se encontraban por las inmediaciones se acercaran como los cerqueros 'Tribal', 'Magú Uno' y el 'Colomba Tercero' para sumarse a las labores de rescate. Fueron los tripulantes de estos barcos los que localizaron los cuerpos sin vida de Carlos Santos Villar, Alejandro García Castro y Hassan Boudra.

Los días siguientes, el operativo de Salvamento Marítimo se centró en el pecio hundido a 57 metros de profundidad, pero las fuertes corrientes y la cantidad de aparejos y cabos que rodean el barco dificultaron las labores de búsqueda tanto del robot 'Rov Comanche' accionado desde el remolcador 'Don Inda' como la inmersión de los buzos de Salvamento y de

la Guardia Civil. Más de una semana después del hundimiento, los buzos localizaron en el puente del 'Mar de Marín' el cadáver de Alexander Nketiah. Al cierre de esta edición, tras once días en los que se habían movilizado numerosos medios humanos y técnicos, Salvamento daba por concluido el operativo de búsqueda activa del único tripulante que continuaba desaparecido, Manuel Domínguez Mayo.

NAUFRAGIO DEL 'MAR NOSSO'

La tercera tragedia ocurrió dos semanas más tarde, el 17 de abril, cuando el arrastrero con bandera portuguesa, pero con base en el puerto de Marín y de armador gallego se hundía antes de medio día



Tripulación del 'Mar de Marín'

-Francisco J. Pazo. Primer patrón. Gallego, superviviente.

-Alejandro García Castro. Segundo patrón. Gallego, fallecido.

-Carlos Santos Villar. Maquinista. Gallego, fallecido.

-Juan R. Santiago Torres. Contraemaestre. Gallego, superviviente.

-Hassam Boudra. Engrasador. Marroquí, fallecido.

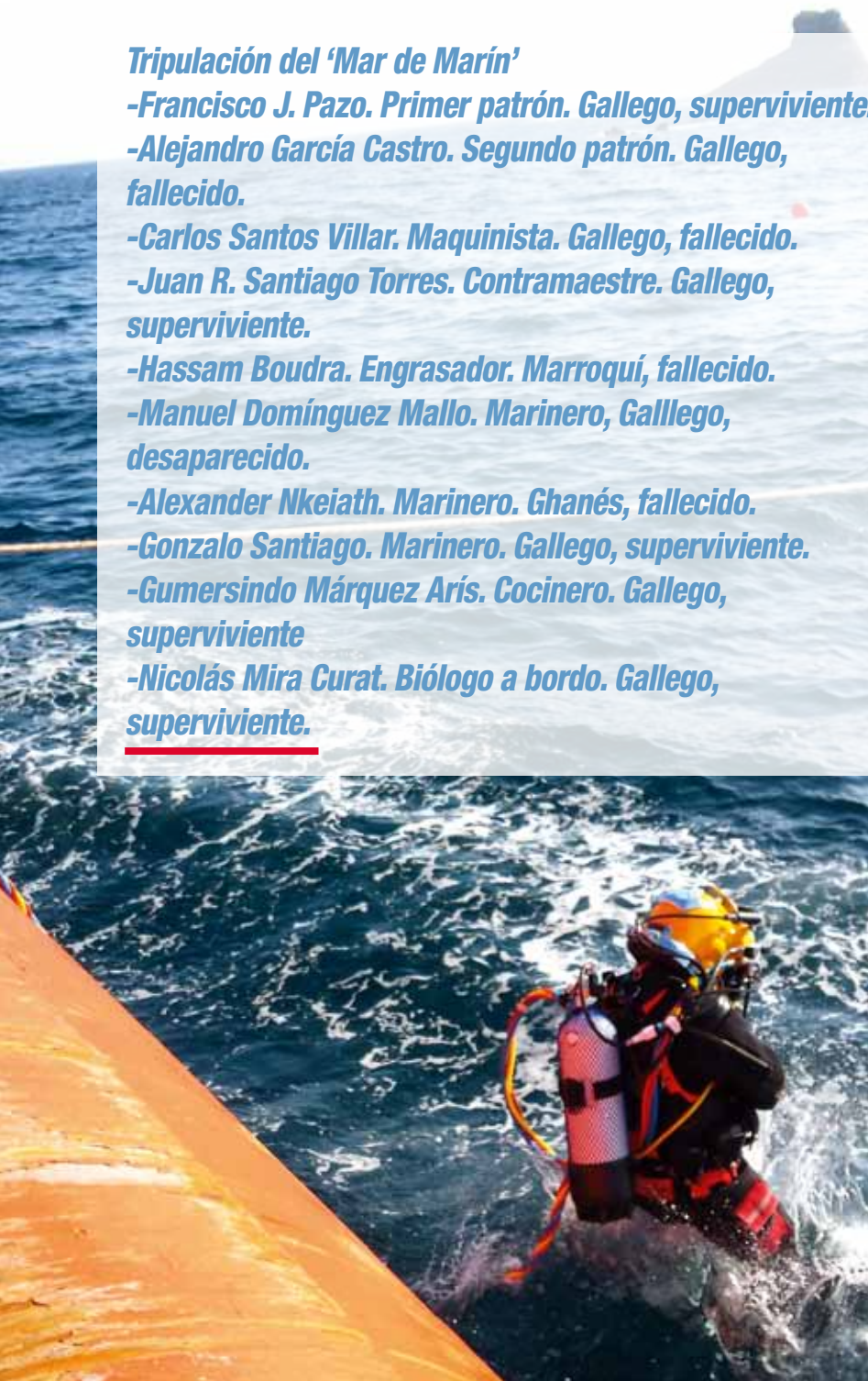
-Manuel Domínguez Mallo. Marinero, Gallego, desaparecido.

-Alexander Nkeiath. Marinero. Ghanés, fallecido.

-Gonzalo Santiago. Marinero. Gallego, superviviente.

-Gumersindo Márquez Arís. Cocinero. Gallego, superviviente

-Nicolás Mira Curat. Biólogo a bordo. Gallego, superviviente.



a veinte millas al norte del puerto de Navia, dejando tres muertos y dos desaparecidos. La tripulación de doce personas—cinco gallegos y siete portugueses— de esta embarcación de 32 metros de eslora y 42 años de antigüedad estaba en su último día de campaña de caballa, ya que para los barcos portugueses cerraba ese jueves; por tanto, tenían previsto regresar a Marín una vez descargada y vendida su última carga de caballa en Avilés.

El naufragio fue rápido debido a que el pesquero estaba virando con las redes echadas y con cargamento en la cubierta. La deficiente colocación de la carga junto al cambio de rumbo para facilitar el izado del copo a bordo y el peso de las redes podría haber impedido que el barco recuperara la verticalidad, dándose la vuelta y dejando la quilla al sol.

La alerta a Salvamento Marítimo la dio el 'Mar da Galega' que se encontraba por la zona y, tras perder la señal del 'Mar Nosso', se acercó al lugar pudiendo rescatar a siete supervivientes—cinco pescadores gallegos y dos portugueses—. Los cuerpos sin vida de Antonio A. Casao, José Estévez y Américo F. R. Santos fueron sacados del agua por la tripulación del pesquero 'Kika' y por la del remolcador 'Alonso de Chaves'.

Los marineros fueron trasladados a tierra por los efectivos de Salvamento Marítimo y cuatro de ellos ingresaron en hospitales de Gijón por hipotermia y con síntomas de intoxicación por gasóleo tras haber permanecido durante más de dos horas agarrados a enseres del barco en las frías aguas del Cantábrico. Todos ellos al cierre de esta edición se recuperan en sus casas a la espera de prestar declaración judicial el martes 22 de abril. Se espera que los testimonios de los siete supervivientes y el expediente abierto por la Ciaim despejen algunas incógnitas sobre el naufragio de un barco con una tripulación experimentada, con todo en regla, faenando un día soleado y con el mar en calma. El mutismo tanto de la tripulación como del armador los días posteriores no aportaron claridad al trágico hundimiento.

Los cuerpos de los dos marineros portugueses desaparecidos podrían permanecer en el interior del pecio. Y, aunque el dispositivo de Salvamento se mantenía—'Helimer 211', 'Salvamar Capella', 'Concepción Arenal'— rastreando la zona, los responsables del dispositivo descartaron realizar inmersiones a 170 metros de profundidad para comprobar esta posibilidad.

RESOLVER LAS INCÓGNITAS

Si el embarrancamiento del 'Santa Ana' en el islote Erbosa, frente a Cabo de Peñas, una hora después de zarpar del puerto de Avilés, planteaba preguntas como qué hacía en esa conocida zona de escasa profundidad una embarcación de 35 metros de eslora, o por qué no saltaron las alarmas de los equipos a bordo, la colisión del 'Mar de Marín' tam-

bién causa extrañeza. Quizá las condiciones meteorológicas no fueran las ideales, pero tampoco había temporal al que atribuir parte de la culpa del siniestro. Ahora, el análisis de la caja negra del 'Baltic Breeze', que zarpó una semana después tras declarar el capitán y dos suboficiales ante la juez y cargar vehículos con destino a Argelia, y la documentación del 'Mar de Marín' presentada a la Guardia Civil por su armador aportarán algo de claridad a este inexplicable naufragio de un pesquero que, aunque construido en 1980, estaba en perfecto estado tras una remodelación y contaba con todos los dispositivos electrónicos en estado de funcionamiento.

En el siniestro del 'Mar Nosso', hundido con el mar en calma poco antes de las 12 de mediodía, se señala como posible causa del naufragio el que la carga de caballa de las redes causara el vuelco de la nave por exceso de peso, pero las declaraciones a la Agencia Efe de Francisco Albitres, el maquinista, afirmando que el aparejo ya estaba a bordo cuando el barco escoró, restan fuerza a este factor y añaden extrañeza. Así como también que la radiobaliza del pesquero no saltara o que el 'Mar Nosso' no apareciera en el sistema de identificación Automática (AIS) del pesquero 'Mar da Galega', que dio la alarma y acudió en su auxilio.

Todo queda a la espera de las conclusiones de las investigaciones que, tanto la administración lusa, cuya bandera portaban dos de los arrastreros, como la española, saquen de estos siniestros. Unas investigaciones en las que tendrán que colaborar aportando informes, documentos y declaraciones las dos administraciones para evitar en lo posible que se vuelvan a repetir estas tragedias.

Mientras tanto, los legisladores que tramitan en el Parlamento una Ley de Navegación Marítima deberían tener en cuenta estas tragedias para valorar aspectos como la reducción

Tripulación del 'Mar Nosso'

-Antonio Abel Casao da Silva. Marinero. Portugués, fallecido.

-José Estévez Faria. Marinero. Portugués, fallecido.

-Américo Francisco R. Santos. Marinero. Portugués, fallecido.

-Francisco M. Silva Santos. Marinero. Portugués, desaparecido.

-Manuel Silva Carinha. Marinero. Portugués, desaparecido.

-Bernardino Bicho. Marinero. Portugués, superviviente.

-Sebastián Ferreira Maciel. Marinero. Portugués, superviviente.

-Francisco Pereira. Patrón. Gallego, superviviente.

-Jesús Álvaro González. Máquinas, Gallego, superviviente.

-José Martínez Calo. Contra maestre, Gallego, superviviente.

-Rafael Meixide. Marinero. Gallego, superviviente.

-Francisco Manuel Alvite. Marinero. Gallego, superviviente

de tripulaciones, el control de las jornadas a bordo, las inspecciones a bordo o la formación de las tripulaciones. Que estas tragedias sirvan para mejorar la seguridad a bordo. ■

J.M.S.

Fotos: Salvamento Marítimo

Recuperado un cuerpo junto al pecio del 'Santa Ana'

Los restos del maquinista del arrastrero embarrancado frente a Cabo de Peñas, Manuel Tajés, único tripulante del barco que se encontraba desaparecido, fueron encontrados el 6 de abril envueltos en redes junto al pecio por los buceadores de Salvamento Marítimo durante una de las inmersiones que se han realizado para evaluar la situación del barco y la posibilidad de reflotarlo. Con la confirmación de las pruebas de ADN en el Instituto de Toxicología de Madrid, se han recuperado los ocho cadáveres de los tripulantes del pesquero casi un mes después del trágico naufragio.



Cepesca plantea al Parlamento Europeo una aplicación flexible de las medidas

Los DESCARTES, a debate

La supresión de los descartes contemplada en la reforma de la Política Pesquera Común ha supuesto una de las novedades y, a la vez, de las preocupaciones en el conjunto del sector de la pesca. Se trata de una medida que afecta al conjunto de las flotas comunitarias, pero muy especialmente a aquellas, como la española, que desarrollan su actividad en unas aguas en inferioridad de condiciones en materia de cuotas con las flotas de otros Estados. De acuerdo con esta situación, el vicepresidente de la Confederación Española de Pesca (Cepesca), Juan Manuel Liria, planteó en la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo la necesidad de que la aplicación de la misma se haga de una forma progresiva y flexible, a la vez que reclamó la necesidad de que, junto con la política de los descartes, se hubieran abordado otras cuestiones claves para el ejercicio de la pesca por parte de todos los Estados miembros para lograr un trato de igualdad sin discriminaciones. Esta intervención se enmarca en el proceso para la elaboración del reglamento Omnibus por el que se regulará la política de los descartes.

Los descartes han constituido y se mantienen como uno de los problemas más importantes que afectan a las políticas de capturas en todos los mares y muy especialmente en aguas comunitarias debido a la fuerte regulación de la actividad. Aunque los datos sobre los mismos son muy variables en función de cada caladero y tipo de pesquería, se considera que los mismos pueden llegar a representar una media del 20% sobre el total de las capturas, llegando en algunos casos hasta el 60%, algo totalmente impresentable en una actividad donde la principal preocupación es la falta de recursos y el agotamiento de los caladeros. Hay un tipo de descarte que es consecuencia de la falta de cuotas en una determinada especie, por lo que esas capturas no se pueden tener a bordo. En otros casos el descarte es consecuencia de la captura de peces por debajo de las tallas mínimas y, finalmente, hay un volumen elevado de descartes cuando existe abundancia de una especie, en ese momento con escaso interés comercial de la que no compensa llenar las bodegas en detrimento de otras especies de mayor valor.



Frente a estas circunstancias, para mejorar ese panorama se han manejado diferentes salidas como el uso de artes más selectivos para evitar determinadas capturas, aunque el problema fundamental radica en las cuotas disponibles.

Con la reforma, desde 2015 serán obligatorias las descargas en puerto de todas las capturas dando la opción a los armadores para hacer un reajuste de sus propias cuotas. Por otra, para el conjunto de ese volumen de capturas en puerto que antes no llegaba a descargarse, se impone la necesidad de buscar salidas para su comercialización considerando su posible impacto sobre los mercados.

Para los responsables de Cepesca, lograr la eliminación de los descartes pasa, de entrada, por un reparto equilibrado de las posibilidades de pesca y se considera que la PPC lleva un retraso de 20 años en la aplicación de las políticas necesarias para la prevención de los descartes con un reparto desequilibrado e inflexible de las cuotas. El representante español señaló que "la aplicación de la política de descartes es un gran desafío para los pescadores de la Unión Europea. El sector dijo, por el momento solo tiene incertidumbres ya que desconocemos cómo se van a fijar los nuevos TACs, cómo se van a diseñar los planes de descartes y la regionalización y cómo se van a aplicar los mecanismos de flexibilidad previstos por el Reglamento comunitario. Por ello necesitamos que la aplicación sea progresiva y flexible para adaptarse paulatinamente y sin sanciones duras."

Liria entiende que la obligación de las descargas debería ser un objetivo a largo plazo y nunca inmediato debido a la falta de experiencia en la aplicación de estas políticas y la falta de adaptación a la realidad de las diferentes pesquerías europeas que plantean muchas singularidades y dificultades específicas en su ejecución especialmente cuando se trata de pesquerías mixtas."Dado el carácter de la legislación, señala, la prioridad debe estar en una buena implantación, dejando de un lado un falso sentido de urgencia y atendiendo a valorar el impacto de la medida en todos los niveles, social, económico y medio ambiental de la misma, de manera que se facilite el cumplimiento del objetivo último que es eliminar los descartes en beneficio de todos. En la misma línea, desde Cepesca se apuesta por una medidas técnicas coheren-

tes que se puedan cumplir y por un sistema de control proporcionado que ayude a poner en marcha la nueva obligación de desembarques para lo que se propone una regionalización de los planes de descartes e incluso un retraso en la entrada en vigor de la norma.

Desde la organización pesquera española se insiste en que han sido las propias medidas técnicas y políticas de la PPC las que han obligado hasta la fecha a llevar a cabo los descartes debido a un reparto de cuotas insuficiente para flotas como la española, por el desequilibrio que provoca la estabilidad relativa, por la prohibición de los desembarques de los peces con tallas mínimas y por las carencias en muchos casos de cuotas para especies que se capturan incidentalmente. ■

V.M



Cepesca se apunta a las prácticas medioambientales

PESCAR por lo derecho

La sostenibilidad de los caladeros y el uso más racional de los recursos marinos no es solo una cuestión que preocupe y defiendan las organizaciones ecologistas o medioambientalistas. Aunque con una perspectiva más ligada a la rentabilidad y a la eficiencia de la actividad de las flotas, la Confederación Española de Pesca, Cepesca, no ha querido estar al margen de este problema y, de una postura tradicionalmente a la defensiva por parte de las organizaciones pesqueras, ha pasado a la ofensiva para lograr una mejora en el desarrollo del trabajo de pescadores y armadores. Es un plan donde se tratan de combinar la formación de los pescadores con la información, así como con el estudio sobre las posibilidades que se ofrecen con un mejor uso de los artes de pesca para el desarrollo de las pesquerías, con el menor daño posible al medio ambiente, así como a los recursos en su conjunto de los mares.

Este Plan denominado Sospesca comenzó su aplicación el pasado mes de marzo en los puertos de Almería y en Carboneras, en la misma provincia y se va a seguir impartiendo hasta el próximo mes de junio por todo el litoral en el marco del programa Empleo Verde con el apoyo del Fondo Social Europeo, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y de la Fundación Biodiversidad.

“La experiencia, señala el secretario general de Cepesca, Javier Garat, nos ha demostrado que, en ocasiones, sencillos cambios en la

práctica habitual de la pesca pueden generar beneficios en términos de eficiencia de la actividad y reducción del impacto en el medio marino. Si bien estas mejoras se han desarrollado a través de proyectos piloto a pequeña escala, su introducción en un Plan de formación de alcance nacional y su posterior implantación pueden generar un efecto significativo en el conjunto de la actividad pesquera”. Con este plan, al que también han prestado su colaboración la asociación Cespesca, Opagac y Balfegó, se pretende centrar en la



Ana Díaz

formación de cientos de trabajadores desde pescadores a los armadores y gestores de las organizaciones del conjunto de las pesquerías más significativas del sector.

Desde Cepesca se estima que España, con una larga tradición marinera y con una industria de la pesca con un importante arraigo social, es un país que invierte en el futuro de unas pesquerías más eficaces, seguras y sostenibles y que afianzar esa política es uno de los objetivos de la asociación. Pero, a la vez estima que no basta ser bueno, sino parecerlo, y se lamenta que, en ocasiones campañas organizadas por los grandes lobbys de conservación del medio ambiente, pongan a la pesca y especialmente a la pesca industrial en el centro de las críticas. Frente a este

La organización pesquera desarrolla un amplio programa en la costa para dar más formación e información al sector de cara a lograr una pesca más sostenible

escenario, desde Cespesca se estima que la única salida debe ser un mayor desarrollo tecnológico y la innovación para lograr, tanto la sostenibilidad en la pesca, como la optimización de su comercialización para hacer compatibles la actividad de una pesca sostenible con la propia sostenibilidad de la pesca como una actividad económica en zonas dependientes de la misma.

La aplicación de unas buenas prácticas para la sostenibilidad de la pesca conlleva una serie de actuaciones y medidas que afectan al desarrollo de una política enfocada al mar en su conjunto donde cabe señalar que de los 7.000 millones de personas que habitan actualmente el planeta, aproximadamente un 60% vive cerca de la costa y que algunos de sus ecosistemas se han visto alterados por la actividad en la mar, pero también por diferentes fuentes de contaminación como el ruido, los residuos de plásticos, los tóxicos o los radioactivos.

Con más de 100 millones de especies de animales en el planeta, la diversidad biológica de los mares constituye en este momento una de las reservas más importantes de la que es posible obtener beneficios económicos hoy y para generaciones futuras siempre que se utilicen las mismas de una forma sostenible. El mantenimiento de los ecosistemas marinos constituye una necesidad para proteger la producción de la pesca. Y, aunque esos ecosistemas tienen una cierta flexibilidad o resistencia para volver a su estado original, alterar el equilibrio ecológico de los mismos supone comprometer su productividad y utilidad para el desarrollo de la pesca comercial.

Existe acuerdo total sobre la necesidad de proteger y cuidar los ecosistemas marinos para el desarrollo de la pesca de una forma indefinida al tratarse de la explotación de un recurso renovable. Sin embargo, en la actividad de la pesca, hay cuestiones sobre las que se mantiene el debate sobre sus efectos sobre esos ecosistemas en cuestiones como la pesca selectiva como un elemento importante para incrementar la eficacia de las operaciones pesqueras y evitar así efectos negativos sobre otras especies protegidas de escaso tamaño o de poco valor comercial. Se mantienen los debates sobre las políticas de



descartes y las pesquerías incidentales o los procesos que causan alteraciones de los hábitats marinos y costeros. De lo que no hay duda es sobre la necesidad de ir hacia una pesca responsable donde el trabajo diario de los pescadores se armonice con unas buenas prácticas que permitan el equilibrio de los ecosistemas marinos con la propia actividad productiva.

En un análisis sobre las buenas prácticas ambientales en el sector de la pesca en España, se concluye que es necesaria la aplicación de un enfoque ecosistémico donde se dan la mano las políticas de conservación, junto a

Es fundamental una mayor colaboración entre profesionales y científicos para conocer la realidad de los caladeros

las de la ordenación pesquera. Esta política no reemplaza, sin embargo a las actuaciones de los ordenamientos, sino que los complementa, al introducir elementos ecológicos para garantizar a largo plazo la estabilidad en los recursos pesqueros, su renovación y, en definitiva, el equilibrio del ecosistema. Según los datos manejados en medios de las administraciones, el Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) en el Mediterráneo de la mayoría de las poblaciones podría llevar a un aumento de los ingresos de la flota pesquera cercanos al 52%, lo que equivaldría a pescar anualmente 3,5 millones de toneladas más equivalentes a 3.120 millones de euros y a 100.000 puestos de trabajo.

El ordenamiento de la pesca basado en el ecosistema tiene dos caras. Por un lado, limitaciones como la existencia de vacíos en el conocimiento científico de los propios ecosistemas donde se desarrollan las pesquerías, la imposibilidad de desagregar impactos de diferente origen y el que los mismos tengan unos límites desconocidos al ser muy abiertos y muy extensos. Por el contrario, a partir de una buena información científica y un buen conocimiento del medio, este tipo de ordenamiento puede contribuir de forma sustancial a incrementar la abundancia de peces, disminuir la sobrepesca, dar estabilidad al empleo, a la actividad económica y a la protección de la biodiversidad marina dependiente de la pesca. El desarrollo de las áreas marinas protegidas constituye una herramienta por la que se accede de una forma muy directa a lo que es una gestión de las pesquerías desde un enfoque ecosistémico.

Finalmente, como otros instrumentos para apoyar la sostenibilidad de la pesca a través de los modos de comercialización, cabe señalar





Recomendaciones sobre buenas prácticas pesqueras

los sistemas de certificación y de etiquetado de los productos del mar. Se trata de un procedimiento mediante el cual, un tercero certifica que un producto cumple una serie de condiciones desde la captura y el caladero, a los procesos de comercialización por los que se puede diferenciar ese producto de otros ante los consumidores. Es posible una certificación de un producto en función de cómo se ha llevado a cabo la captura, identificado en lugar y el sistema utilizado, si se trata de una pesquería sostenible y la certificación de la cadena de custodia por el que se garantiza que el producto comercializado responde a esa etiqueta. El objetivo fundamental de la coetiqueta es vincular el producto a una pesquería sostenible. Actualmente hay una tendencia en cadenas de comercialización y en grupos de distribución, a ofrecer al consumidor más información de los productos en venta y, sobre todo, diferenciar los mismos desde la perspectiva de pescas sostenibles. Tratándose de una iniciativa positiva, es importante, sin embargo, que esas ofertas e informaciones diferenciadas respondan a la realidad, para lo cual es importante el funcionamiento adecuado de los mecanismos de certificación. ■

V.M.

- Tomar conciencia de que la sobrecapacidad de la flota y el empleo de artes poco selectivos, ayudan a agotar los caladeros
- Limitar el número de artes de pesca calados a las necesidades reales de pesca. Priorizar calidad sobre cantidad
- Abandonar el caladero cuando se capturen grandes cantidades de peces que no se puedan mantener a bordo.
- Utilizar siempre que sea posible artes más selectivos
- Desarrollar prácticas con tecnologías más innovadoras
- Cumplir la normativa en vigor
- Colaborar aportando datos a los científicos y las Administraciones
- Manipular adecuadamente los animales capturados accidentalmente en las redes
- Utilizar técnicas y aparejos que minimicen el daño a la presa.
- Reducir la contaminación acústica
- Evitar la pérdida de artes y tratar de recuperarlas
- Minimizar los descartes
- Reducir al mínimo los desechos a bordo
- Tratar a bordo todos los desechos generados
- Correcto manejo de lubricantes
- Reducir los contaminantes atmosféricos, emisiones de CO₂, uso adecuado de los productos de limpieza y empleo de pinturas tóxicas y biodegradables
- Evitar la introducción de especies invasoras con una buena gestión del agua de lastre
- Más eficiencia energética a bordo.

SOSTENIBILIDAD en el palangre de SUPERFICIE

A diferencia de otras pesquerías, el palangre de superficie lo compone una flota muy heterogénea formada, tanto por grandes congeladores que operan en aguas lejanas, como los barcos de fresco que operan en el caladero nacional dedicados a la captura fundamentalmente de grandes peces pelágicos como atunes, pez espada y algunos tiburones. En el Mediterráneo, la flota se compone de un centenar de embarcaciones. Se trata de una flota que en las últimas décadas ha desarrollado un importante esfuerzo en todos los mares donde opera para mitigar los problemas sobre explotaciones e interacciones con especies protegidas. En el caso de la pesquería del pez espada en el Mediterráneo, los programas de seguimiento llevados a cabo detectaron la captura de unas 20.000 tortugas al año, que con las mejoras introducidas en las pesquerías, las redujeron en un 95%. A pesar de todo ello, en los mares donde opera sigue causando algunos problemas con especies seriamente amenazadas que se deben mejorar, así como para evitar la depreciación de las especies capturadas cuyo estado podría ser mejor si se utilizaran otros tipos de prácticas. Objetivo de las medidas propuestas es mejorar el desarrollo de la actividad desde una perspectiva medioambiental, pero cuidando igualmente los intereses económicos de los pescadores.

Desde Cepesca se entiende que una de las grandes ventajas de la pesca de palangre, en relación con otras pesquerías, es la fácil visualización de su efectividad, pero también de sus problemas. Se considera el palangre como un arte muy selectivo donde la pesca incidental, así como la depreciación de las especies capturadas suponen importantes pérdidas. La organización pesquera se apunta a la necesidad de aplicar algunos cambios a la hora de ejercer la actividad, pero siempre que esas modificaciones supongan, cuando menos, lograr unos rendimientos similares a los actuales.

En lo que afecta al diseño de los artes y aparejos, uno de los aspectos se centra en la forma y el tamaño de los anzuelos para el uso de los circulares en lugar de los que se califican como el tipo "J" con el fin de disminuir la captura incidental de aves y tortugas marinas. Se estima que el empleo de anzuelos circulares permitiría unas capturas más

Ana Díaz



limpias de los atunes, lo que supone aumentar su calidad y en definitiva su valor, aunque haya menos capturas, al ser más los animales recogidos con vida. Igualmente, ello facilitaría la recuperación del anzuelo al tratarse de un enganche más superficial en atunes o en otras especies accesorias. Por contra, algunos estudios señalan que, con los grandes anzuelos circulares el volumen de capturas de tortugas es menor, pero se puede ver incrementada su tasa de mortandad.

Ana Díaz



Se plantean cambios en la pesca para mantener capturas, mejorar la calidad y el valor de los peces capturados y reducir pesquerías accesorias

Entre lo que se refiere a la estructura del palangre, en primer lugar se estima que el llamado rulo americano ofrece diferentes ventajas sobre el palangre tradicional al mejorar la tasa de capturas objetivo de la pesca y reducir las capturas accidentales, como tortugas o juveniles de pez espada. Una segunda medida sería evitar brazoladas de acero para reducir la retención de tiburones con anzuelo y en su lugar utilizar filamentos de nylon.

Se plantea la posibilidad de adoptar otras medidas en zonas donde haya que faenar, pero donde existan grandes riesgos de capturas de especies de forma incidental. Ante la necesidad de hacerlo, se ofrecen algunas soluciones para evitar, en la medida de lo posible, esos problemas realizando estudios sobre la profundidad a la que se hallan esas especies accesorias y su presencia en función de la temperatura de las aguas, de las estaciones del año, hora y el tiempo de calado.

Otras medidas encaminadas a lograr el mismo objetivo, es evitar la detección por parte de las especies accesorias del arte de palangre y, fundamentalmente, de la carnada, con medidas como eliminar o reducir la iluminación y mayor precaución en las operaciones de calado para evitar el acceso de las aves, hundimiento del aparejo muy cerca del barco, uso de cebos teñidos de azul o preparados con tipos de productos para impedir el acercamiento de tortugas marinas. Además de todo ello, también se ponen sobre la mesa técnicas disuasorias como el uso de espantapájaros, uso de aceite de hígado de tiburón que desalienta a las aves, cañones de agua o componentes magnéticos. Entre los cambios de cebo destaca el uso de peces en lugar del calamar para reducir pescas incidentales como tortugas y tiburones. Una vez que esas especies incidentales se hallan ya en la red, desde Cepesca se aportan ideas para evitar que las mismas mueran y que además se pueda proceder a su liberación con el menor daño posible para asegurar su supervivencia. Se propone el uso de corta sedales para evitar causar más daños a los animales atrapados o no extraer el anzuelo si con ello se puedan provocar mayores desgarros. ■

V.M.

Medidas para mitigar sus efectos sobre los fondos marinos

Salidas para el **ARRASTRE** de bajura

La pesca de arrastre en general, tanto de la bajura o de litoral, como la de altura, es una modalidad ampliamente estigmatizada desde algunos sectores de la sociedad por considerar que su desarrollo supone un elevado riesgo para la destrucción de fondos marinos así como por la captura de manera incidental de una serie de especies que viven en esas profundidades cuyo crecimiento es más lento que el de otras especies. Cepesca entiende que, a pesar de todos los debates que se han planteado y que se mantienen en la actualidad en el marco comunitario sobre esta pesquería, se trata de una actividad ampliamente regulada. No obstante, desde la misma organización se considera importante la necesidad de una amplia colaboración entre el sector y los científicos para hacer de la misma una actividad más sostenible, más inteligente y selectiva para evitar los riesgos que pueda conllevar sobre los hábitats más vulnerables. Se considera que en los últimos años ya se ha trabajado para mejorar su práctica, pero que es preciso seguir investigando para mitigar sus efectos y evitar problemas en los caladeros.

En el marco de la estrategia para la mejora de las prácticas de la pesca para lograr una actividad más sostenible, Cepesca aborda con el sector la problemática del arrastre de bajura o de litoral, casi exclusivamente de fondo, de una gran tradición en el Mediterráneo y de una gran importancia por las especies que se capturan como cabrachos, salmonetes de fango y de roca, langostinos, pulpos, rayas, sepias, calamares, así como otras especies de mayor profundidad como gambas, merluzas, rapas, rodaballos, lenguados, cigalas, congrios o bacaladillas

para lo que se utilizan embarcaciones de mayor tamaño.

Para lograr una sostenibilidad de la pesca de arrastre en la bajura, desde Cepesca se asegura que solamente es posible a través de investigaciones científicas que aporten el máximo de datos sobre capturas y efectos sobre los hábitats. Solamente en base a esos trabajos se podrán adoptar las medidas necesarias para optimizar la



presión pesquera, así como para adecuar la gestión especial de la pesca en un determinado caladero.

La necesidad de una mayor sostenibilidad de todos los espacios marinos es una exigencia planteada desde todas las organizaciones mundiales de la pesca y apoyada igualmente por el sector. Este objetivo reclama sin embargo, la colaboración estrecha entre los científicos y los profesionales de la pesca para avanzar en el desarrollo de artes más selectivos que eviten o, al menos reduzcan todo el conjunto de capturas incidentales que sean económicamente viables, que sean prácticas y sencillas a nivel operativo y

que sean igualmente capaces de mejorar, si es posible, las capturas de la especie objetivo de la pesquería o al menos no disminuir las mismas. Aunque no se dispone de datos lo suficientemente fiables, se estima que las capturas accidentales de tortugas marinas en la pesquería de arrastre en el Mediterráneo se podían elevar a unas 5.000 unidades por año.

Junto a los riesgos de las capturas accidentales, desde Cepesca se abunda igualmente sobre sus posibles efectos en relación con los fondos marinos y muy especialmente con las comunidades de posidonia que suponen un pulmón fundamental para los ecosistemas marinos al ofrecer alimento y cobijo a más de 400 especies vegetales y a varios miles de especies animales que se desarrollan en esas zonas

Con la experiencia de las actuaciones llevadas a cabo en los años precedentes sobre la mejora de las redes, se llega a la conclusión de que no se puede hablar de un sistema general para todo el sector, sino que es necesaria una adecuación de las redes a cada pesquería en concreto. Para reducir el posible impacto de la pesquería de arrastre de bajura sobre esos fondos marinos, la organización pesquera plantea varias estrategias ya desarrolladas en otras latitudes que se concretarían en las siguientes medidas: uso de fibras más ligeras, la Dyneema que ofrece además una mayor durabilidad que no se degrada al contacto con el agua marina; cambios en el arreglo de las cadenas de lastre; puertas de arrastre verticales con modelos más ligeros, puertas Polyfoil; uso de la red de cerco danesa con menor impacto en el mar que la red tradicional o el uso de dispositivos electrónicos para monitorizar las redes.

Además de todas las medidas encaminadas al desarrollo de una pesquería más sostenible pensando en las especies accesorias y en los efectos sobre los fondos marinos, Cepesca plantea la necesidad de una mayor eficacia energética en la flota en cuanto el alto precio de los carburantes supone otro problema para su viabilidad. ■

V.M.



España ultima una reforma legislativa

MEDIDAS y SANCIONES

contra la pesca ilegal

El Consejo de Ministros de Pesca ha ratificado la recomendación de la Comisión de aplicar sanciones comerciales a Belice, Camboya y Guinea Conakry por no cooperar en la lucha contra la pesca ilegal. Otros tres países han sido advertidos por igual motivo: Corea del Sur, Curaçao y Ghana. España, en su actual línea de actuación, anuncia una próxima reforma legislativa para reforzar su lucha contra la pesca ilegal, además de proceder a la inhabilitación de tripulantes españoles por participar en actividades de pesca pirata. Nueva Zelanda también acaba de dar un nuevo paso al frente al ratificar el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector de Puerto, de la FAO, para combatir la pesca ilegal, no regulada y no declarada (INDNR). Son nuevas medidas y sanciones contra esta actividad delictiva.

Guinea Conakry, Camboya y Belice son ya los primeros países sancionados por la UE por una deficiente actuación contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Así lo decidió el Consejo de Ministros de Pesca del pasado 24 de marzo, a propuesta de la Comisión Europea (ver MAR 534, febrero 2014). Es la primera vez que se adopta una medida de este tipo en la UE, aunque todo hace pensar que no va a ser la última, ya que tres nuevos países han sido advertidos por la Comisión Europea (Corea del Sur, Ghana y Curaçao).

La comisaria de Pesca, María Damanaki, ha celebrado la decisión del Consejo de Ministros calificándola como “decisión histórica”

que “demuestra que la UE da ejemplo en la lucha contra la pesca ilegal”. “Espero que la lista negra actúe como un catalizador para que Belice, Camboya y Guinea Conakry intensifiquen sus esfuerzos y trabajen con la comunidad internacional para eliminar la pesca ilegal”.

La UE ha querido dejar claro que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) “es una actividad delictiva mundial que perjudica no solo a los pescadores de la UE, sino también a las comunidades locales de los países en desarrollo”.



GREENPEACE/Pierre Gleizes

La sanción implica que queda prohibida la importación por la Unión Europea de productos de la pesca provenientes de buques que enarbolan el pabellón de esos países, al tiempo que los buques de Estados Miembros de la UE tendrán que dejar de faenar en sus aguas, suprimiéndose asimismo otras formas de cooperación, como las operaciones conjuntas de pesca o los acuerdos de pesca con estos países. En este sentido, señalar que por lo que respecta a España, cinco barcos cefalopoderos gallegos se han visto obligados a abandonar el caladero de Guinea Conakry, debido a la citada sanción.

La pesca INDNR está agotando los caladeros, dañando los ecosistemas marinos, compitiendo de forma desleal y poniendo en peligro el sustento de algunas de las sociedades más vulnerables.

MORGAN IMG



La pesca INDNR está esquilmando los caladeros que constituyen el sustento de buena parte de los pueblos de África Occidental

OPINIONES ENCONTRADAS

En un comunicado conjunto de las organizaciones medioambientalistas Environmental Justice Foundation (EJF), Oceana, The Pew Charitable Trust y WWF se aplaude la decisión adoptada por el Consejo de Ministros de Pesca. Según declaraciones de Steve Trent, de EJF, “cerrar el mercado de pescado más valioso del mundo a los países que no cooperan en la lucha contra la pesca ilegal es un paso crucial, y aplaudimos a la UE por esta decisión”. María José Cormax, responsable de Pesca de Oceana en Europa, destaca que “los esfuerzos de la UE para hacer frente a la pesca INDNR a escala mundial se han materializado con esta medida sin precedentes. Esperamos que los países pesqueros de todo el mundo vean la iniciativa adoptada por la UE y sigan



el camino abierto hoy hacia la eliminación definitiva de la pesca INDNR”.

Estas organizaciones coinciden en solicitar una mayor transparencia “en el modo en que la UE evalúa los esfuerzos de terceros países para combatir la pesca ilegal”. “Si bien no es perfecto -destaca en este sentido el director ejecutivo de EJV-, el Reglamento INDNR de la UE es claramente la legislación más avanzada del mundo en este campo y ya hay señales de que las localidades costeras de África Occidental están viendo los beneficios de la acción de la UE contra los buques y Estados de abanderamientos infractores”. En este sentido, las organizaciones citadas anteriormente piden esfuerzos a la Comunidad para eliminar el vacío legal que permite a países no comunitarios pescar en aguas de los países excluidos y exportar sus capturas a la UE, y para que el pescado capturado ilegalmente no llegue “al plato del consumidor europeo”.

Para otros, como el socio gerente de King & Wood Mallesons y representante de empresas atuneras Ramón García Gallardo, estas actuaciones son “más una apariencia que otra cosa”, al destacar que la sanción ha recaído en pequeñas naciones en vez de empezar con los grandes países pesqueros que en la actualidad son infractores de pesca INDNR como China, Corea del Sur y Rusia. Incluso llega a criticar la decisión señalando que las “sanciones no tienen sentido y son sólo un espectáculo mediático, sin o con insignificantes consecuencias prácticas y jurídicas”. Para Eszter Hidas, de WWF, hay que apoyar los esfuerzos de la UE “para imponer sanciones donde sea necesario y asegurar así que ni los ecosistemas marinos ni el sustento de las personas resultan dañados por prácticas pesqueras ilegales e irresponsables. Debe haber consecuencias cuando se persiste en la inacción a pesar de los repetidos avisos. Ahora esperamos que Belice, Camboya y Guinea emprendan acciones inmediatas para aplicar reglamentos pesqueros efectivos”.

Respecto a Corea del Sur hay que destacar que ya ha recibido “tarjeta amarilla” por parte de la Comisión Europea, lo que le puede acarrear, caso de no cooperar contra esta actividad ilegal, ser incluida en la lista negra al igual que los tres países mencionados anteriormente y recibir similares sanciones. De



MORGAN/IMG

Carlos Domínguez anuncia una próxima “reforma legislativa” para reforzar el combate contra la pesca ilegal en los caladeros nacionales e internacionales “y acabar con las lagunas normativas en ese ámbito”.



GREENPEACE/Pierre Gietzes

entrada, como destacan las organizaciones medioambientalistas en su comunicado, “está ampliamente documentada la presencia de buques surcoreanos pescando ilegalmente en África Occidental, por lo que instan a la UE a continuar mostrando la misma determinación con otros países que incumplen repetidamente las normas”.

Y desde la UE se señala que este es el camino que seguirá, y que con él no hace más que cumplir sus compromisos internacionales, como se establece desde Naciones Unidas y desde la FAO. Hay que actuar decididamente contra una lacra que está agotando los stocks pesqueros, dañando los ecosistemas marinos, ejerciendo una competencia desleal sobre los pescadores legales y poniendo en peligro algunas sociedades de las más vulnerables del mundo. Se estima que esta actuación cuesta entre 7.000 y 17.000 millones de euros al año y representa entre 11 y 26 millones de toneladas de capturas.

REFORMA LEGAL

Y si la comisaria de Pesca, María Damanaki, quiere que los ciudadanos de la UE sepan que el pescado que consumen tiene su ori-

gen en una actividad sostenible, cualquiera que sea su procedencia, el secretario general de Pesca, Carlos Domínguez, no parece irle a la zaga. De manera que si las organizaciones ambientalistas pedían a la UE que acabe con los vacíos legales, él anuncia que España se apresta a hacer precisamente eso. Y para ello anuncia una próxima “reforma legislativa” para reforzar el combate contra la pesca ilegal en los caladeros nacionales e internacionales “y acabar con las lagunas normativas en ese ámbito”.

El anuncio de esta reforma la realizó en un acto conjunto con representantes de países africanos y de la flota europea que faena a larga distancia, reunidos en las dependencias de la Secretaría General de Pesca. En dicha reunión destacó que es una prioridad terminar con lo que ha definido como una lacra y un peligro, tanto para los recursos marinos como por la competencia desleal que supone para los pescadores que sí trabajan legalmente.

En la citada reunión, europeos y africanos presentaron los avances en las mejoras en la lucha contra la pesca ilícita que se impulsaron en el marco de un memorando suscrito entre el consejo Consultivo Regional de Flota Europea de Larga Distancia (Ldrac, en sus siglas en inglés) y por la Conferencia Ministerial de Cooperación Pesquera entre los Estados Africanos del Atlántico (Atlatco/Comhafat), organización africana que agrupa a 22 países. Asimismo, discutieron programas concretos de actuación como el plan de observadores y la armonización de las condiciones para obtener las licencias para los atuneros, “para favorecer una mayor transparencia y una buena gestión de los recursos compatible con el desarrollo de la pesca de los países ribereños”.

Además de expresar el compromiso español en esta lucha contra la pesca ilegal, el secretario general de Pesca aprovechó para pedir mayores esfuerzos, especialmente a la hora de frenar las importaciones de productos pesqueros ilegales. Carlos Domínguez señaló que hay puertos de la UE en los que estos productos entran con bastante facilidad, como en Leixoes (Portugal), Hamburgo (Alemania) o Rotterdam (Holanda), aunque añadió que el Ejecutivo holandés había elevado el control de las importaciones.



Por si estas actuaciones no fueran suficiente muestra de la decisión de la Secretaría General de Pesca de hacer frente a la pesca INDNR, se ha ido un paso más allá y por vez primera se acordó sancionar pecuniariamente y con inhabilitación para el ejercicio de actividades pesqueras a tripulantes españoles en-

rolados en un buque pesquero vinculado a la pesca ilegal (aunque no se ha hecho público ni su importe ni el número de afectados). Se trata de una resolución pionera también en la Unión Europea.

TRIPULANTES INHABILITADOS

La sanción aplicada desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se dirige a pescadores españoles enrolados en un buque incluido en la lista negra de la Convención de los Recursos Vivos Marinos de la Antártida (CCRVMA) por realizar actividades de pesca ilegal. Esta Convención tiene registrados en su lista negra a dieciocho embarcaciones con abanderamientos de países que no pertenecen a ella, y de estas embarcaciones casi dos tercios están vinculadas a empresas gallegas, como se denunció recientemente en La Voz de Galicia.

Según destacó el propio Ministerio, la tarea no fue sencilla, puesto que como suele ser frecuente en estos casos el buque cambió de nombre y pabellón en reiteradas ocasiones, lo que dificultó la tramitación del expediente sancionador. Finalmente fue posible gracias a la colaboración de las autoridades australianas, que recopilaron el material probatorio necesario para la apertura del procedimiento sancionador, después de que los servicios de inspección de Australia realizaran un control a ese buque.

Fuentes del Ministerio señalan que dichas sanciones se han aplicado a partir de las disposiciones incluidas en el Real Decreto de 2002, sobre aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques de abanderamiento de conveniencia, y el Reglamento del Consejo de 2008, para prevenir y evitar la pesca INDNR. Estas normativas, según las citadas fuentes, "prohíben tanto el enrolamiento para ocupar puestos de mando en buques de terceros países sin la previa comunicación a la Secretaría General de Pesca, como la realización por parte de nacionales de Estados Miembros de la UE de trabajos remunerados a bordo de buques incluidos en listas de pesca INDNR.

Al igual que lo señalado anteriormente con el control en puertos, desde la Secretaría General de Pesca se anima a que el resto de los Estados Miembros no permitan la existencia



de espacios de impunidad en la persecución de la pesca ilegal.

MÁS CONTROL PORTUARIO

Y respecto a ese control portuario, el que acaba de dar un nuevo paso adelante es Nueva Zelanda, al anunciar su Gobierno la ratificación del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto, impulsado por la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) en 2009. Es el noveno país en ratificarlo, aunque se necesita la firma de 25 países para que pueda entrar en vigor. La Unión Europea lo firmó como bloque, por decisión de su Consejo de Ministros, el 20 de junio de 2011.

El objetivo del presente Acuerdo es prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR

España es el primer Estado de la Unión Europea en inhabilitar a tripulantes nacionales por faenan en barcos que practican la pesca pirata, además de imponerles una sanción económica.

mediante la aplicación de medidas eficaces del Estado rector del puerto, garantizando así el uso sostenible y la conservación a largo plazo de los recursos marinos vivos y los ecosistemas marinos. En él se establecen normas para el acceso a los puertos por parte de los buques pesqueros de bandera extranjera y los buques de apoyo relacionados.

Así pues, Nueva Zelanda muestra también su clara decisión de cerrar sus puertos a la pesca ilegal. Y es que el Acuerdo establece que los buques extranjeros tendrán que dar aviso previo y solicitar autorización para entrar en puerto, y los países firmantes del Acuerdo podrán efectuar inspecciones para garantizar el cumplimiento de las normas. ■

Raúl Gutiérrez

Compromiso contra la sobrepesca

Y si se vienen registrando importantes avances en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), como se ha podido constatar desde las páginas de MAR desde hace meses, cabe decir otro tanto en la ardua tarea por acabar con la sobrepesca. Al fin y al cabo, otra batalla más dentro de un objetivo común: velar por la sostenibilidad de nuestros océanos. Al menos esto es lo que parece poner de manifiesto el acuerdo firmado por la Unión Europea, los Estados Unidos de América, Colombia, Japón, Filipinas e Indonesia para reactivar los compromisos internacionales contra la sobrecapacidad pesquera. Unos compromisos que se habían convertido en papel mojado como tantos otros acuerdos.

Esta declaración conjunta constituye la mayor acción de los últimos tiempos contra la sobrepesca y un intento de ponerle fin “mediante una gestión sostenible de la flota y la eliminación de las subvenciones que promueven el exceso de capacidad”, como destaca la organización Oceana a través de su director ejecutivo en Europa, Xavier Pastor, que ha expresado su satisfacción por el paso dado al tiempo que recuerda que “el 87% de las pesquerías de todo el mundo están sobreexplotadas”. Para la citada organización, este acuerdo es esencial para emprender acciones globales contra la sobrecapacidad.

La iniciativa está liderada por la Comisión Europea, que parece decidida a encontrar el equilibrio entre su flota -la UE cuenta con 80.000 buques- y los recursos disponibles. ■

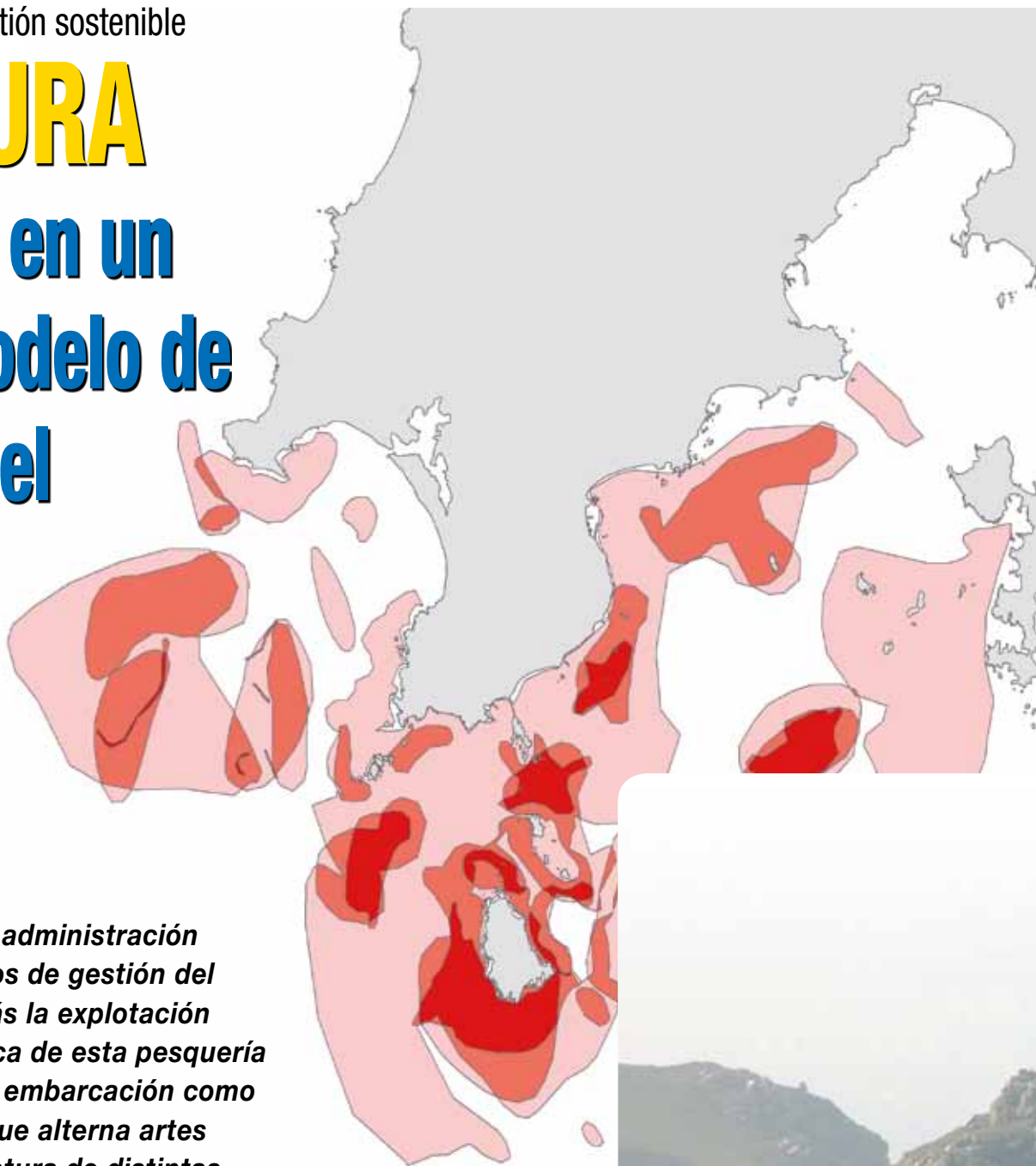
R.G.



Herramientas de gestión sostenible

La **BAJURA** participa en un nuevo modelo de gestión del **PULPO**

Científicos, sector y administración trabajan en proyectos de gestión del pulpo que dejen atrás la explotación individual y específica de esta pesquería para centrarse en la embarcación como unidad económica que alterna artes de pesca para la captura de distintas especies a lo largo del año. Estos proyectos alternativos, financiados por la Unión Europea, buscan la participación de los pescadores como actores esenciales en una gestión a largo plazo que reduzca las tensiones internas de esta flota y se asienten en la sostenibilidad económica, social y medioambiental.



Cartografía de las capturas de pulpo en la ría de Arousa

La gestión del pulpo, una especie esencial para la pesca artesanal gallega, está siendo analizada en dos proyectos financiados por la Unión Europea (UE), que en algunos aspectos se complementan. Uno, a través del Programa del Espacio Atlántico, enmarcado en Gepeto, acrónimo de Gestión de Pesquerías y Objetivos Transnacionales. El otro, es un proyecto de cogestión denominado GAP2. Los dos trabajos tienen como objetivo involucrar a esta flota de bajura en la gestión de sus pesquerías. Una gestión que, en el caso de Galicia, ha generado mucha tensión entre legisladores y pescadores desde que hace décadas se pusieron en marcha los primeros planes anuales de explotación, ya que parte de los pulpeiros critican la imposición de unas medidas incluidas en planes que no han sido consultados y desde la Consellería do Mar se argumenta que sus normas son sistemáticamente ignoradas.

Para reducir la tensión, entre estas partes condenadas a entenderse, expertos sociales y científicos están trabajando a través de la

Federación Gallega con tres cofradías (Aguiño, Cambados y Ribeira) en propuestas que, como ya se informó en esta publicación (ver Mar 534), promueven, con la colaboración de todos los actores implicados (administraciones, pescadores, científicos y ONGs), la implantación de planes de gestión pesquera a largo plazo, partiendo de un enfoque regional que apuesta por la cooperación.

CONOCIMIENTO

Estas herramientas de gestión se asientan en el conocimiento, por parte de los científicos, de la actividad real de los pescadores para establecer, como subraya Javier García Galdo, coordinador del estudio de pulpo en Galicia del Consejo Consultivo Regional del Sur (CCR-Sur), *una gestión a largo plazo cuyo objetivo sea el rendimiento máximo sostenible (RMS)*. Por ello, la obtención de datos contrastados es esencial para establecer la gestión futura de la pesquería.

Hasta ahora, ésta se ha establecido en planes anuales que han chocado con la escasa fiabilidad de los datos disponibles, creando suspicacias entre el sector, los científicos y la administración gallega. Unas suspicacias que, como ha mostrado la división en el seno de las federaciones provinciales de las cofradías gallegas ante los planes anuales de explotación de la Xunta, han dividido a los pescadores generando tensión en los puertos y violentas manifestaciones de protesta.

La solución a este problema pasa por la participación del sector en la aportación de información fiable, con la que los Consejos Consultivos Regionales del Norte y del Sur puedan proponer planes de gestión sostenibles en lo biológico, lo económico y lo social. La fiabilidad de la información pesquera posibilitará crear las herramientas —como las desarrolladas en estos proyectos— para una gestión con futuro.

Una pieza clave durante esta fase de obtención de conocimiento ha sido la elaboración de un atlas o mapeado GIS (sistema de información geográfica) de pesquerías atlánticas que da una visión general de todos los datos posibilitando información sobre pesca, venta, medidas regulatorias, etc., a las distintas administraciones de los países integrados.

En el caso del proyecto GAP2, centrado en la ría de Arousa, en la primera fase se han



realizado dos cartografías: especies (unas cuarenta) y fondos. La obtención de información, tras consulta con la Federación Gallega de Cofradías, se llevó a cabo mediante entrevistas personales y en grupo (estas últimas para validar los resultados de las primeras), a socios de las cofradías de Aguiño, Cambados y Ribeira.

PARTICIPACIÓN

La información obtenida durante estas largas entrevistas, como señala su coordinador de GAP2, Pablo Pita Orduna, *sobre el conocimiento tradicional de los pescadores en las distintas pesquerías quedó plasmada en las cartografías, que han sido entregadas a la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores (FGCP) y las cofradías participantes para que dispongan de esta herramienta de gestión, que en algunos casos— con nuestra colaboración—, ya la están implementando.*

En la segunda fase del proyecto se realizó una monitorización sobre lugares de pesca en el caladero, capturas, tiempo empleado en la faena, tripulantes y embarcaciones, número de nasas, profundidades de calado, etc. Para ello, se repartieron unos 40 aparatos—similares a las cajas azules— que, junto a unos formularios de pesca (data loggers y log-books), han generado información sobre el esfuerzo pesquero de cada embarcación. Esta información, como subraya Pita Orduna, *se ha ido puliendo cruzando los datos obtenidos de las rutas de pesca seguidas por 19 embarcaciones durante el período estudiado y las capturas realizadas, para, como en el caso del pulpo, caracterizar la distribución espacial del esfuerzo de la flota y las capturas en el área de estudio.*

La participación de los pescadores en la fase de monitorización bajó debido, como argumenta Pablo Pita, *a la reticencia de los pescadores a ser rastreados constantemente revelando sus zonas de pesca, el volumen real de sus capturas y el tiempo empleado en las faenas pesqueras.* A pesar de que esta parte del proyecto ha resultado más difícil de lo esperada, el contacto entre científicos y pescadores va limando asperezas y consolidando una relación que conecte al sector con los técnicos y con la administración.

En la tercera fase se ha presentado la información geo-referenciada. Esta información

La propuesta de un estudio transnacional de esta pesquería fue propuesta por el propio sector.

Javier García Galdo

junto con la metodología aplicada son las características más destacables del proyecto ya que la información con que cuenta la Xunta procede de las hojas de venta de las lonjas y la procedencia de las capturas se basa en estimaciones. Pero también mejora el conocimiento que tienen los pescadores de su zona, como puso de manifiesto durante los talleres la sorpresa expresada por los participantes ante la precisión de la cartografía. Los pescadores conocen bien la cartografía de las zonas en las que acostumbra a pescar, pero no tiene una idea pormenorizada de toda la zona. Con toda la zona geo-referenciada, como señala Pita Orduna, *el pescador se puede hacer una idea de cuales son los hábitats de zonas desconocidas y las capturas que se han realizado en esas zonas.* Esta información tiene una gran relevancia, subraya el coordinador, *para que las asistencias técnicas o los biólogos de zona y responsables de las cofradías puedan establecer una gestión basada en un soporte científico. Ya que el objetivo es proporcionar unos datos científicos que las cofradías puedan usar para establecer sus propuestas de gestión.* De esta forma, cuando presenten sus planes de pesca so-





bre los recursos específicos podrán basar sus planteamientos en esta herramienta.

La última fase, en la que se encuentra el proyecto en la actualidad, se centra en la publicación y presentación de los datos en foros pesqueros.

Este modelo de monitorización ha interesado a los técnicos de Gepeto que lo han utilizado como estudio piloto extrapolable a otras flotas en una dimensión más amplia, como podría ser la gestión de toda la flota del pulpo en Galicia o un futuro plan de gestión que abarque las capturas de pulpo en el golfo de Cádiz, aguas de Portugal, el Cantábrico Noroeste y sureste de Francia.

Una vez establecida la herramienta de gestión teniendo en cuenta la definición de unidad y aglutinando las normas que regulan la actividad de la flota se implementa el plan de gestión para la flota que deberá de tener un Órgano de Gestión compuesto por

El proyecto busca asegurar la sostenibilidad económica, social y medioambiental.
Javier García Galdo

representantes de todas las partes implicadas en la pesquería para evaluar su desarrollo y realizar propuestas que adecuen el plan a las situaciones generadas por variaciones de los stocks, valor de los productos o por novedades en la regulación de la actividad de la flota.

El órgano contará con la información generada por una base analítica y estadística que servirá como herramienta de gestión al tener en cuenta indicadores tales como capturas, puestos de trabajo y valor de la pesca. La elección de los indicadores de seguimiento y la valoración del peso de los mismos para la toma de decisiones en la gestión es determinante. Además, el sector pesquero puede aportar información de su actividad a través de un sistema de monitoreo propio que permita conocer la actividad de la flota con datos reales de capturas y no solo ventas, áreas de pesca, artes utilizadas, etc.

Con este fin, según el coordinador del proyecto Gepeto, García Galdo, se cuenta con las propuestas de los pescadores sobre el futuro de su profesión. Unas propuestas que los pescadores pueden realizar a través de dos vías: directamente en la página web de proyecto o a través de las cofradías.

RENTABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD

Los objetivos específicos de los proyectos buscan garantizar las sostenibilidad ecológica—conservación de los recursos marinos y el medioambiente—, social—permanencia de los puestos de trabajo—, y económica, buscando la rentabilidad de la actividad de esta flota polivalente dedicada principalmente al pulpo.

Para mejorar la gestión del pulpo se ha planteado un cambio respecto a la gestión de esta pesquería realizada en los últimos años. El cambio, como subraya Javier García Galdo, coordinador del Consejo Consultivo Regional del Sur (CCR-Sur), es que hasta ahora el plan de gestión de la actividad de esta flota ha sido anual y se hace en base a una sola especie.

El objetivo de este estudio, realizado a propuesta del propio sector, parte de la premisa de que esta flota artesanal tiene una actividad principal: el pulpo; pero tiene también otras especies objetivo secundarias que condicionan la actividad pesquera del pulpo. Así, lo que los científicos buscan es conocer esta problemática, para dar respuesta a un problema de gestión pasando de un plan de explotación anual de una especie a plan de gestión a largo plazo sobre la flota y todas las actividades que realiza esta flota. De ahí que el estudio se centre, como recalca García Galdo, en el análisis de la flota que se dedica al pulpo en Galicia, ya que al pescador lo que le preocupa, no es una determinada especie, sino la actividad que pueda realizar con los permisos de pesca que tiene su embarcación.

La gestión de la flota artesanal gallega plantea una problemática por la alternancia. Esta peculiaridad, que permite a las artes menores adecuar su operativa de trabajo a las épocas del año y a las especies que más puedan interesar a los pescadores dependiendo de su precio en lonja. Así, la flota del pulpo en determinadas épocas del año alterna las nasas con el enmalle o el anzuelo para capturar otras especies, o se dedica al marisqueo—especialmente percebe (Ver cuadro).

Modalidad	Arte utilizada	Especie
Nasas	Nasa de pulpo	Pulpo
Marisqueo	Rasqueta	Percebe
Enmalle	Trasmallo	Centolla
Anzuelo	Palangre	Congrio
Anzuelo	Palangre	Lubina
Enmalle	Miños	Lenguado
Anzuelo	Palangre	Faneca
Enmalle	Beta	Merluza
Marisqueo	Gancha o Raño	Almeja babosa
Enmalle	Trasmallo	Sepia

El objetivo es proporcionar unos datos científicos que las cofradías puedan usar para establecer sus propuestas de gestión.
Pablo Pita
Orduna



ALFA	Capturas kg	Ingresos €/kg
OCC	2.890.048	18.321.756
PCB	160.733	4.275.862
SCR	192.210	2.045.749
COE	1.005.972	1.629.407
BSS	120.985	1.452.297
SOL	86.394	1.265.787
BIB	467.090	1.248.313
HKE	409.943	1.170.060
CTS	86.212	1.141.795
CTC	232.834	1.044.788

Por tanto, para el coordinador del proyecto, *no se puede comprender la actividad de la flota del pulpo sin tener en cuenta esta alternancia en el plan de gestión. Una alternancia que repercute notablemente en los ingresos económicos que la embarcación, como empresa, obtiene a lo largo del año.*

Por esto, el proyecto considera en la gestión del pulpo, además de las medidas técnicas que hasta ahora se han venido implementando, toda la actividad pesquera que realiza la embarcación a lo largo del año teniendo en cuenta los aspectos sociales, económicos y medioambientales.



UNIDAD DE GESTIÓN

En el proyecto plantea a la flota dedicada al pulpo en el Noroeste Ibérico como una unidad de gestión que explota de manera sostenible, especies comunes con una distribución territorial costera. Pero, esta unidad, como subraya García Galdo, *está condicionada por las diferencias norte-sur de actividad de la flota, y la importancia de las pesquerías secundarias respecto al pulpo.*

Esta definición se asienta en tres pilares: primero, la dimensión espacial en la que centra su actividad esta flota: primeros metros de los 1729 Km de la plataforma de la costa gallega; segundo, la captura objetivo de las embarcaciones de una zona está condicionada por la abundancia de determinadas especies en su área próxima, en determinadas épocas del año utilizando artes de nasa principalmente y marisqueo, enmalle y anzuelo como artes secundarios; y, tercero, la actividad extractiva de las especies objetivo está limitada por el hábitat y por la regulación de la explotación. La polivalencia permite a esta flota buscar en cada época la especie más abundante evitando la sobreexplotación de un recurso concreto.

Esta peculiaridad, ha llevado a los responsables de este proyecto a definir la actividad de esta flota como un grupo de embarcaciones dedicadas a la Pesquería Principal mono-específica del pulpo con el arte de nasa, que completa su actividad con pesquerías secundarias como marisqueo, enmalle o anzuelo.

CONCLUSIONES

El coordinador del proyecto plantea que se debería crear un comité de seguimiento a nivel autonómico de los planes anuales y dotarlo de capacidad de emitir resoluciones para introducir cambios o actualizaciones del plan de gestión que respondan eficazmente a las necesidades. El comité debería estar compuesto por una representación del sector extractivo, la comunidad científica y la administración para la propuesta de planes. También plantea la inclusión en este órgano de gestión de representantes de otros eslabones de la cadena como el comercial, el transformador, etc.

Estos proyectos ayudan a ponderar la aportación de los pescadores en la gestión, ya que hasta ahora la relación entre el sector y la administración no ha sido entre iguales pues se imponían los planes de gestión de acuerdo a

Tareas del comité de seguimiento

- ***incluir a todas las partes implicadas en la gestión.***
- ***establecer normas de funcionamiento para tomar las decisiones.***
- ***analizar los indicadores para establecer la gestión del año siguiente.***
- ***proponer medidas de gestión y formas para aplicarlas.***
- ***controlar el cumplimiento de los acuerdos adoptados.***



los datos. Para Pablo Pita, la incorporación de información procedente del sector producirá paulatinamente un equilibrio en esta relación sobre la gestión del recurso. Se están dando los primeros pasos para alcanzar una hoja de ruta que en dos o tres años permita acordar un plan de gestión sostenible a largo plazo. A estos logros hay que sumar algo intangible, pero determinante: la interrelación entre científicos y pescadores a través de la Federación Gallega va generando confianza. Esta relación puede ser el aglutinante que permita a los actores establecer planes de gestión a largo plazo conectando con las políticas que apoya Bruselas.

En las conclusiones del proyecto se propone también mejorar la visión de pesquerías mixtas—capacidad de captura de una flota con diferentes artes y sobre diferentes especies—ya que la captura de una especie está condicionada por distintos factores como: la posibilidad del cambio de artes, la situación de los mercados (demanda de determinada especie), y el correcto aprovechamiento de los recursos. Estas circunstancias imponen, según García Galdo, *un enfoque multi-específico y multiarte en los planes de gestión*. ■

J.M.S.



Científicos y pescadores intercambiando información sobre las zonas de captura

Características de la flota

La flota artesanal dedicada a la pesquería del pulpo está formada, según datos de mayo de 2013, por 1.327 embarcaciones de artes menores de eslora inferior a 18 metros y una potencia máxima de 270. Entre sus peculiaridades está la alternancia de artes, regulada por una norma de 2004 que permite disponer de un máximo de 5 artes en el permiso de pesca, no pudiéndose utilizar dos artes al mismo tiempo y debiendo anotar en el Libro de Registro la actividad diaria.

Del total de embarcaciones, únicamente 676 realizaron capturas de pulpo en 2012. Esta cifra varía cada año, pero, según los datos recogidos en el proyecto, está en torno a las 700 embarcaciones que tienen como pesquería principal el pulpo con arte de nasa y también utilizan, como pesquerías secundarias, el anzuelo, el enmalle o el marisqueo. La embarcación tipo que utiliza el arte de nasa de pulpo tiene entorno a 20 años de antigüedad, 9 metros de eslora, entorno a 4 TRB y casco de madera o poliéster.

El pulpo es una especie costera sedentaria que habita fondos rocosos y arenosos a profundidades entre 1 y 100 metros. Su captura está marcada por la estacionalidad espacial y temporal obligando a los pescadores a colocar sus caceas a más profundidad durante los meses de invierno y a menos durante los de verano. El 86% de las nasas se calan a profundidades inferiores a los 50 metros. El rendimiento económico, teniendo en cuenta el precio medio de primera venta, ronda los 300 euros por jornada. Las embarcaciones con puerto base en las Rías Bajas obtienen más rendimiento que las que tienen puerto base en el Arco Cantábrico.

Las poblaciones de las especies objetivo de la flota dedicada al pulpo en el noroeste ibérico, están limitadas por el hábitat y condicionadas por la regularización de la explotación de estas especies. La polivalencia permite a esta flota capturar en cada momento la especie más abundante, evitando la sobreexplotación de un recurso concreto. Siendo esta flota la que captura estas especies en el área de la unidad de gestión. Por este motivo, estos proyectos plantean que la actividad de esta flota tiene que ser regulada conjuntamente y no de manera aislada, especie por especie, para no provocar desequilibrios en la explotación de los recursos.

Así, la alternancia hace que confluyan en la gestión de esta flota normas procedentes de administraciones Europeas, Nacionales, Regionales e incluso planes de ordenación de las propias cofradías. Resultando que algunas especies, como la merluza, están regulada a nivel europeo mediante TACs y ordenada en el ámbito nacional con el reparto de las capturas entre los segmentos de flotas o modalidades (las artes menores cuentan con su porcentaje). Otras, como el pulpo o la centolla, tienen planes de explotación establecidos por Galicia, tras consultar a las 62 cofradías gallegas a través de sus federaciones provinciales. Y la extracción de mariscos está regulada por planes anuales decididos a nivel local por las cofradías (percebes, almejas, berberechos, etc.). Además, como subraya, García Galdo, *hay muchas, entre las especies capturadas, que no tienen regulación específica, más allá de la regulación del arte con el que son capturadas*. Estas circunstancias no facilitan la aplicación de medidas de gestión para una flota que alterna artes de pesca.

J.M.S.

Greenpeace plantea 8 líneas de actuación

Hacia un **MODELO PESQUERO** sostenible

Lograr una gestión pesquera sostenible generaría más de 60.000 empleos en diez años, de los que 13.000 lo serían directamente en el sector pesquero. Y para lograrlo, Greenpeace propone ocho líneas de actuación que llevarían a cambiar el actual modelo, especialmente injusto con la pesca artesanal. La organización ecologista pide al Gobierno español que cumpla con la Política Pesquera Común y se apliquen las medidas, si quiere fomentar una sostenibilidad económica, ecológica y social, como destaca Celia Ojeda, responsable de la campaña de Océanos de Greenpeace.

Pérdida de empleo y agotamiento de los caladeros. Esta es la situación actual tras años de aplicación de un modelo de gestión pesquero que se ha revelado insostenible. Una situación a la que se enfrentan las pesquerías europeas y a las que la actual Política Pesquera Común (PPC), que entró en vigor el pasado 1 de enero, pretende dar respuesta. Pocos se oponen a la necesidad de un cambio, salvo por intereses particulares. Greenpeace así lo cree también, por lo que pide que se cumpla con lo que se ha aprobado. Es el primer paso, por lo que ha lanzado una campaña en la que pide a los políticos que “no olviden” lo firmado y lleven a cabo la aplicación de las medidas recogidas en la PPC. La campaña viene a ser la continuación de otra desarrollada entre marzo y abril del pasado año a bordo del Arctic Sunrise, en la que se propició el encuentro entre pescadores, políticos y otros sectores vinculados a la pesca para dar a conocer los problemas de la pesca artesanal y del sector pesquero en general.

El cambio hacia un modelo pesquero sostenible mejoraría la situación de vulnerabilidad de la pesca artesanal y de las comunidades pesqueras que viven de ella



La aportación de la organización ecologista queda resumida en una serie de medidas, a aplicar durante los próximos diez años, que contribuyan a corregir la actual situación, ayuden a mejorar la sostenibilidad de la gestión pesquera y, al tiempo, reviertan la caída del empleo en el sector pesquero. Son las ocho medidas que desarrollan en la campaña que acaban de poner en marcha bajo el lema “Empleo a bordo. Impacto socioeconómico de un modelo pesquero sostenible”.

El punto de partida es el de que unos caladeros explotados de forma sostenible proporcionan mayores beneficios al mejorarse su rentabilidad. La propia UE señala que “las rentas de los pescadores se incrementarán merced a la reducción de la sobrepesca”. El centro de estudios británico New Economics Foundation, por su parte, cuantifica en 100.000 los empleos (82.000 en territorio comunitario) que se crearían si se realizara una pesca sostenible



GREENPEACE/Marta Ramoneda

en 43 pesquerías de la UE y de su vecindario marítimo inmediato, con un beneficio económico adicional que superaría los 3.200 millones de euros. De estos nuevos empleos, 32.000 serían directos y otros 68.000 corresponderían a industrias de procesado y conservas. Estudios y afirmaciones similares han sido publicadas en MAR en numerosas ocasiones; las últimas, con motivo del incremento de la protección de nuestros mares y sus repercusiones (proyecto Life Indemares), realizadas por el director de la Fundación Biodiversidad, por ejemplo.

EMPLEO EN LA PESCA

Greenpeace, siguiendo una lógica similar aplicada al Estado español, establece que serían 60.000 los empleos que se crearían en el conjunto de nuestra economía, de los que



13.000 lo serían en el sector pesquero (tanto artesanal como no artesanal), en el plazo de diez años (2014-2024, periodo considerado en su informe), con el añadido de la mejora en la situación de nuestros mares. El sector de la pesca en España da empleo a unas 40.000 personas, de los que 24.000 son en Galicia. Además, estas medidas también conllevarían un incremento de la producción económica de alrededor de 4.000 millones de euros con una inversión de 2.275 millones. Unas actuaciones que la organización plantea que se deben de ejecutar desde la Administración central y las autonómicas, además de por las propias empresas pesqueras. Y todo ello con el cumplimiento, recalca Greenpeace, de las exigencias de la nueva política pesquera europea.

El cambio de modelo de gestión pesquera propuesto por la organización ecologista

en un plazo de diez años, -cambio hacia un modelo pesquero ambiental, económica y socialmente sostenible-, se basa en ocho puntos, como se señaló anteriormente. El primero de ellos se centra en el apoyo a la pesca artesanal y sostenible, una actividad que afecta al 77% de la flota (sin contar el marisqueo a pie ni en embarcación). Desarrollan actividades respetuosas con el medio ambiente al utilizar artes selectivas y con escaso impacto en el medio marino.

Además de su sostenibilidad ambiental, Greenpeace destaca que este tipo de pesca “refuerza el entramado socioeconómico de las comunidades costeras, al ser en su mayoría pequeñas empresas o autónomos, en muchos casos familiares, donde el armador es el patrón del barco. También favorece el empleo entre jóvenes, mujeres y mayores de 50 años”. Como señala Celia Ojeda, “servirá para fijar a la población rural”.

Las actuaciones previstas en el informe apuntan al “uso exclusivo a los recursos dentro de las 12 millas para la pesca sostenible; creación de un etiquetado especial para el producto procedente de la pesca artesanal; asesoramiento sobre medidas de eficiencia energética de la flota; fomento del turismo pesquero mediante planes de apoyo estructurados”.

La segunda de las actuaciones se centra en la eliminación progresiva de las artes destructivas -con gran impacto en el fondo marino- y poco selectivas al generar una gran cantidad de descartes, como el arrastre (que representa el 11% de la flota) y ciertos tipos de cerco. Greenpeace destaca cómo en zonas donde se ha eliminado el arrastre se ha constatado la recuperación del ecosistema. Greenpeace señala que el 30% de esta flota podría reconvertirse y practicar otros tipos de pesca.

RED DE RESERVAS MARINAS

El reforzamiento de la red de reservas marinas es otro de los puntos en los que incide en el mencionado informe a la hora de facilitar la mejoría de las poblaciones de peces a través de ejemplares de mayor tamaño e incrementando su potencial reproductor. Una actuación que tiene consecuencias que van más allá de las meramente relacionadas con la pesca, como se ha reiterado en numerosas ocasiones desde estas mismas páginas, ya que la delimitación de una reserva marina lleva aparejada toda una serie de actividades que fomentan la creación de riqueza y empleo. De ella se be-

Numerosas organizaciones y organismos internacionales plantean la ecuación pesca sostenible es igual a más empleo. Greenpeace cifra la creación de empleo en España en un 28,4% en diez años

nefician sectores como el turístico, atraído por la calidad medioambiental de sus aguas, por la posibilidad de practicar deportes como el submarinismo en un entorno privilegiado. Es, como se señalaba más arriba, el complemento a la pesca artesanal que viene a reforzar las actividades económicas de los municipios costeros. En este punto, y como se informa en el número anterior de la revista MAR, la propuesta de ampliación con 49 nuevos espacios marinos llevará a la protección del 8% de las aguas territoriales españolas, lo que proporciona un avance sustancial en este punto.

La organización también plantea la conversión de la pesca de altura hacia la sostenibilidad. El progresivo agotamiento de los caladeros europeos lleva a los grandes barcos a tener que alejarse cada vez más y lanzar sus redes a mayor profundidad para realizar sus capturas, lo que conlleva un mayor gasto económico. Greenpeace pide el abandono progresivo de pesquerías poco selectivas como el arrastre de profundidad y que además se incentive el desarrollo y la participación de las economías locales en cuyas aguas se realizan estas capturas. En este terreno, una actuación



sería establecer sistemas de certificaciones de la sostenibilidad y compromiso en la Responsabilidad Social Corporativa de las empresas, así como la limitación del número de embarcaciones de altura y gran altura, según el Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) de las especies y la prohibición de la importación de pescado sin información sobre el origen o sin certificado de legalidad. También insiste en el establecimiento de reservas marinas en aguas internacionales.

La acuicultura, tal y como está planteada, no es la solución a la sobreexplotación de los océanos ni al hambre en el mundo, ya que para alimentar al pescado de cultivo se utiliza principalmente pescado salvaje. Como esta industria también lleva aparejados otros



GREENPEACE/Miquel Ripoll

impactos ambientales, Greenpeace plantea mantener el número actual de explotaciones (3.659 bateas y 47 jaulas de acuicultura).

CONCIENCIAR AL CONSUMIDOR

La labor de información al consumidor resulta fundamental a la hora de fomentar la pesca sostenible. Un buen etiquetado debe permitir al consumidor disponer de la información de los productos y tener la opción de elegir. En este punto, Greenpeace resalta la importan-

cia de facilitar la comercialización del pescado sostenible, además de fomentar su compra a través de campañas educativas. Asimismo, incide en la implementación de un sello de identificación de pesca sostenible.

Y para conocer la situación de las poblaciones de peces “es necesario que la Administración y los pescadores mejoren y fomenten el acceso a la toma de datos y a la recopilación de los ya existentes, tanto de las instituciones científicas como de otros sectores involucrados”, para efectuar una adecuada valoración de los Rendimientos Máximos Sostenibles (RMS). Debe de ser obligatorio, insiste en su informe Greenpeace, el respeto a las recomendaciones científicas (el 95% de las poblaciones de peces en el Mediterráneo están siendo sobreexplotadas). Ello debe tener su colofón en un adecuado seguimiento de la descarga de las capturas en puerto.

Por último, en su octavo punto, se refiere al control de la contaminación en el litoral marino, vital para la salud de los ecosistemas costeros. Una contaminación que se produce tanto en el mar como en tierra y de cuyo impacto saben bastante los pescadores. El saneamiento y depuración de las aguas residuales es un primer e importante paso. De la conciencia de los pescadores sobre la contaminación desde las embarcaciones (redes, aparejos, botellas...) se ha avanzado bastante. No solo son conscientes de ella y de la necesidad de controlarla sino que están cooperando en su limpieza. Sobre este punto se ha hablado en diversas ocasiones en esta revista y seguiremos haciéndolo en breve, ya que continúan promoviéndose campañas al respecto.

En definitiva, el cambio hacia un modelo pesquero sostenible presenta un mar de ventajas: sociales, ambientales y económicas. La pérdida de empleo registrada en las últimas décadas puede revertir su tendencia con un crecimiento, en diez años, del 28,4%. Las actuaciones propuestas no sólo beneficiarían al sector pesquero, especialmente el artesanal, sino que tendría una incidencia en otros sectores de la economía. Las ventajas previstas hace que al menos se deberían tener en cuenta estas propuestas o similares. ■

Raúl Gutiérrez

Seminario de pesca organizado por NORGE en Mercamadrid

Apuesta por la **SOSTENIBILIDAD**

La ministra noruega de Pesca y Asuntos Costeros, Elisabeth Aspaker, inauguró el pasado 18 de marzo el seminario “¿Cómo compraremos el pescado en el futuro?”. Representantes del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, del sector comercializador e investigador se reunieron en Mercamadrid para hablar de hábitos de consumo y sostenibilidad. Coincidiendo con la temporada del bacalao skrei, Elisabeth Aspaker conoció las instalaciones del mercado central de pescados y vio cómo se comercializan los productos de la pesca noruega en nuestro país. La visita de la ministra nórdica concluyó con un encuentro con su homólogo español, Miguel Arias Cañete.

Expertos del ámbito pesquero, científicos, profesionales de la distribución y analistas de mercado participaron en el seminario “¿Cómo compraremos el pescado en el futuro? Una ventana abierta a los hábitos de compra que vienen”, organizado por el Consejo de Productos del Mar de Noruega (NORGE). El encuentro coincidió con la temporada de bacalao “skrei” de Noruega, un pescado conocido como el “más sibarita” de la especie por sus especiales características de sabor y textura.

La sostenibilidad, la conveniencia y los aspectos nutricionales serán, a juicio de los participantes, los factores que determinarán la compra de pescado en el futuro. Productos que seguirán contando con gran demanda en nuestro país, especialmente por el envejecimiento de la población ya que, según los especialistas, las personas mayores representan un segmento de la población más orientado al consumo de pescado.

José Ignacio Arranz, nuevo gerente de Mercamadrid, acompañó a la ministra de Pesca noruega en su recorrido por el mercado central de pescados: el segundo en volumen en el mundo, detrás de Tokyo, y el primero en variedad de especies. Según Arranz, “Madrid ofrece una gran variedad de especies, una gran variedad de procedencias y unos niveles de calidad y frescura innegociables, a pesar de no tener costa”.

Sostenibilidad, conveniencia, frescura y salud marcarán las tendencias del consumo de pescado en el futuro

Para el gerente de Mercamadrid, el consumidor actual exige, además de calidad y frescura, unos precios asequibles. En este sentido, Mercamadrid ha contribuido a la “democratización” de las especies y lo que hace unos años sólo llegaba a unos hogares, hoy está presente prácticamente en casi todas las mesas”, dijo.



Vista de la mesa con los participantes en el seminario

BUENAS RELACIONES

Tras la visita a Mercamadrid comenzó la sesión técnica que “contribuye a estrechar las relaciones bilaterales comerciales y mejorar la colaboración entre las dos partes, demostrando que la aceptación de los productos pesqueros de Noruega es una realidad en nuestro país”, declaró José Ignacio Arranz.

Elisabeth Asparker insistió en que la sostenibilidad es el “eje vertebrador de la actividad pesquera”. Los mares del mundo constituyen una fuente de alimento para la población mundial pero sus recursos no son inagota-

Los productos del mar son esenciales en nuestra alimentación por sus altos valores nutricionales

bles. Por eso, “hay que gestionarlos adecuadamente”, dijo.

Para la ministra de Pesca y Asuntos Costeros de Noruega, “la sostenibilidad va ligada a la buena gestión, al conocimiento científico y a la persecución de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”. Esta actividad agota las poblaciones de peces, destruye los hábitats marinos, distorsiona la competencia, perjudica injustamente a los pescadores legales y fragiliza a las comunidades costeras.

De sostenibilidad habló también Javier Peireiro, consejero técnico del IEO, quien declaró que los consumidores demandan, cada vez, más sostenibilidad.

Para Gorka Azkona, responsable de pescadería del grupo Eroski, la comodidad, la salud, la economía y la frescura serán las claves para el consumo de pescado en el futuro. A su juicio, existen grandes posibilidades de desarrollo. “Hay que diversificar y crear nuevos productos” dijo. Apuntó además a la creación de marcas y a nuevos formatos microondeables, horneables, con guarniciones y salsas.

Este especialista señaló que el mostrador es “el referente de la pescadería en nuestro país, por lo que no desaparecerá, aunque aparezcan nuevos modelos de compra. Esto

se debe a que el pescadero genera confianza y añade valor al producto”, afirmó. Además, felicitó a NORUEGA por la promoción excelente que hace de los productos del mar de Noruega. “Algo que echo de menos aquí. A nuestra pesca le falta marketing”, dijo Gorka Azkona.

La jornada terminó con la visita a la pescadería del supermercado El Corte Inglés donde la delegación noruega estuvo acompañada de los directores de compra. En su recorrido por el centro, Elisabeth Asparker se interesó en los procesos de conservación y de cómo se preparan en los hogares españoles los productos de su país. ■

Ana Díaz



ENCUENTRO CON ARIAS CAÑETE

Durante su visita a España, la ministra noruega de Pesca y Asuntos Costeros, Elisabeth Asparker, se reunió con el ministro Miguel Arias Cañete. Durante el encuentro, que tuvo lugar en la sede del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se habló de la gestión de los recursos en los mares comunes para conseguir una gestión sostenible y de la entrada de productos de la pesca noruega en los mercados de la Unión Europea, dada la importancia que esta industria tiene en la economía del país nórdico.

Por otra parte, Elisabeth Asparker se mostró interesada en conocer en profundidad los detalles de la nueva Política Pesquera Comunitaria así como la gestión de los descartes.

En vigor a partir de enero de 2015

El SECTOR se prepara para las primeras RESTRICCIONES del MARPOL

Desde que la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobara las enmiendas al Anexo VI del Convenio Marpol, en 2008, y de que, posteriormente, las instituciones comunitarias dieran el visto bueno a una Directiva en el mismo sentido, se han elaborado estudios, celebrado conferencias, seminarios y foros, todos ellos centrados en encontrar la fórmula que mejor compatibilice la reducción de las emisiones de azufre procedentes del combustible marino que estas dos normas establecen y cuyas primeras medidas a nivel internacional entran en vigor en enero de 2015, con un impacto lo más leve posible para las empresas navieras. Entre todas las opciones analizadas para observar estas restricciones, el uso de Gas Natural Licuado (GNL) parece ser la más acertada, al tratarse de una solución limpia y tecnológicamente bastante desarrollada. De cómo se preparan los buques ante este escenario, de la oferta de suministro de combustibles alternativos, y del impacto económico que supondrá la entrada en vigor de las nuevas exigencias a los combustibles marinos hablamos en este reportaje.

A partir del 1 de enero próximo, los buques que quieran transitar por las zonas europeas de control de emisiones o ECAs (mar Báltico, mar del Norte y Canal de la Mancha) no podrán quemar combustibles con un contenido de azufre superior al 0,1%, tal y como se establece en el Anexo VI del Convenio Marpol de la OMI, cuyas primeras restricciones entran en vigor esa fecha.

Concretamente, el anexo de la OMI, como hace la Directiva comunitaria aprobada en sintonía con este acuerdo internacional, establecía que, a partir del 1 de enero de 2012,

el contenido máximo de azufre permitido fuera del 3,5% a nivel global y que, en enero de 2020, se redujera hasta un 0,5%. En lo que se refiere a las ECAs (Zonas de Control de Emisiones), el nivel de azufre máximo permitido se fijó, en la primera fase, en el 1,0% para que, a partir del 1 de enero de 2015, no fuera superior al 0,1%.

Unas restricciones que en cierta medida ya se aplican en el territorio de la Unión Europea. Y es que, la legislación comunitaria va un poco más allá que la aprobada por la OMI a nivel internacional y ya, desde 2010, se establecen restricciones a los buques para el uso de combustibles con más de un 0,1% de azufre en su composición, durante las maniobras de atraque en los puertos europeos, así como otras especiales que afectan a los barcos de pasaje. Según los estudios previos realizados en los entornos portuarios, estas medidas permitían reducir un 66% de media la presencia de azufre en el aire en el trascurso de un año: un porcentaje nada desdeñable, especialmente si consideramos que muchas de las dársenas se encuentran en el centro de las ciudades, como ocurre en gran medida en España.



Fuente: Shortsea Promotion Center

Puerto de Barcelona



Muelle de la Energía. En 2013, el puerto de Barcelona movió 15,1 millones de toneladas de graneles y 26,3 millones de toneladas de carga general.

Fuente: Anave

GNL: BARATO Y LIMPIO

Por todo ello desde que la OMI y las instituciones comunitarias adoptaron las primeras medidas en este sentido, el interés y la preocupación por alcanzar una solución satisfactoria y rentable para dar cumplimiento a estas exigencias ha ocupado y sigue ocupando a todos los agentes implicados. Tanto los navieros como los suministradores de combustibles, petroleras, puertos e incluso constructores de buques están implicados en la búsqueda de una solución que, a un coste razonable y con una oferta suficiente, satisfaga las nuevas limitaciones.

Según las previsiones, el GNL será más barato que el gas oil, e incluso que el fuel oil

Ante esta perspectiva, los propietarios de los buques tienen tres opciones: utilizar gas oil, asumiendo un incremento de los costes de cerca del 55%; instalar en los buques depuradoras de gas de exhaustación, o scrubbers, o utilizar gases alternativos como el gas natural licuado. Este opción es sin duda la que se ajusta mejor a la exigencias medioambientales y de rentabilidad que se precisan, a pesar de que aún hay que calibrar bien el coste de la adaptación de los motores en los buques existentes y en los que se encarguen los próximos años, y esperar a ver si finalmente se desarrolla una cadena de aprovisionamiento que garantice su suministro.

Santander y Roscoff (Francia). Proyecto Seagas

- **Tipo de proyecto:** Estudios dirigidos a analizar la posible introducción de infraestructuras de GNL en España y Francia.



La línea Santander - Plymouth, de Brittany Ferries, mueve cerca de 160.000 pasajeros, 38.000 automóviles y 163.000 toneladas de mercancías al año.

- **Objetivo:** Determinar la viabilidad de implantar instalaciones de repostaje de GNL en dichos puertos. Para ello, tendrán en cuenta si las infraestructuras y el equipo cumplen con las normas en materia de prevención de riesgos, la protección medioambiental y las posibles limitaciones que han puesto de manifiesto las evaluaciones de impacto y las consultas públicas.
- **Participantes y tareas:** La naviera Brittany Ferries ha asumido la construcción y el acondicionamiento de los buques para utilizar GNL. Las autoridades portuarias de Roscoff y Santander, planearán el diseño e implantación de estaciones de suministro de GNL y las autoridades a cargo del transporte público de pasajeros en la comunidad de Cantabria.
- **Presupuesto:** Algo más de 1 millón de euros.
- **Financiación:** Convocatoria plurianual Autopistas del mar (Proyecto prioritario 21 TEN-T 2012 (UE).

Fuente: Anave

Según prevén los expertos, el GNL resultará barato (menos costoso que el gas oil, e incluso que el fuel oil), es relativamente sencillo de almacenar y suministrar (se guarda a -163°C es decir, 1 litro de equivale a 600 de gas en estado gaseoso), y tiene un impacto medioambiental -tanto en la fase de extracción, como de elaboración, transporte y utilización- muy inferior a otros combustibles fósiles. Además, si hay algo que caracteriza este gas es su limpieza, con porcentajes contaminantes muy por debajo de otros combustibles. Así, no sólo reduce las emisiones de óxidos de azufre y partículas prácticamente a cero, sino que también rebaja las de óxido de nitrógeno, un 85%, y las de CO_2 un 25%.

Pero no es solo esto. Otro de los atractivos del uso de GNL como combustible en el transporte marítimo es lo avanzado de las tecnologías necesarias para su uso, transformación, almacenamiento y distribución. También en lo que se refiere al diseño de motores, cuyo funcionamiento está bastante contrastado por los buques que ya lo utilizan en los

El GNL reduce las emisiones de óxidos y partículas de azufre prácticamente a cero

países del Báltico y Noruega, donde actualmente navegan 40 buques propulsados por gas natural, y hay otros 30 encargados y en construcción en astilleros.

La sustitución del gas pesado -que impone tanto la OMI como la directiva comunitaria- por gas natural licuado es también la opción preferida y, en cierta forma, más potenciada desde las instituciones comunitarias, como prueba el apoyo que se le está dando. Concretamente, la Comisión Europea a través del programa TEN-T (Red Transeuropea de Transportes), viene impulsando acciones para desarrollar el marco de condiciones que permitan el futuro uso de GNL como combustible en el transporte marítimo.

Iniciativas como el proyecto Costa, en el que participan los Gobiernos de Grecia, España y Portugal, contemplan medidas concretas para fomentar el uso de este combustible en buques que navegan dentro del área mediterránea, el océano Atlántico, y en el mar Negro, a la vez que analiza el desarrollo de vías de suministro de este combustible. Concretamente los estudios iniciados para

Cartagena. Proyecto Flexible LNG: Cadena de valor del repostaje flexible de GNL en la costa mediterránea española

- **Tipo de proyecto:** Estudios para abordar simultáneamente la transición, tanto de la flota marítima como de las instalaciones portuarias, reduciendo el plazo de comercialización del servicio de repostaje en el mar de GNL en los puertos españoles del Mediterráneo. Se



Desde 2009, en la dársena de Escombreras pueden descargarlos gaseros más grandes del mundo, de hasta 266.000 m^3 .

realizará un estudio para analizar los aspectos técnicos, operativos, económicos y jurídicos de las operaciones con buques nodriza de GNL que permita su utilización a medio plazo (2015-2020). Se incluirá una evaluación y un diseño minuciosos de una cadena de aprovisionamiento de GNL optimizada en puertos clave del Mediterráneo español (los puertos de Barcelona, Valencia y Cartagena), basada en la infraestructura existente en tierra y un buque nodriza de GNL con el objetivo de ofrecer un suministro flexible a una serie de puntos cercanos.

- **Objetivo:** Superar los obstáculos existentes para el establecimiento de una cadena de aprovisionamiento por repostaje en el mar de GNL en la cuenca mediterránea española. Proponer un buque de suministro de GNL como solución flexible en diferentes localizaciones próximas en la vertiente mediterránea.
- **Entidades participantes:** Repsol Exploración S.A., Ros Roca Indox Cryo Energy, S.L., la Autoridad Portuaria de Cartagena y la Fundación Valenciaport.
- **Presupuesto:** 1,04 millones de euros.
- **Financiación:** Fondos para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (fondos TEN-T).

adaptar la terminal regasificadora de Punta Promontorio, en Ferrol, para el suministro de gas natural licuado, se enmarcan dentro de estas iniciativas comunitarias.

Según apuntó el coordinador español del proyecto Costa en España, José Luis Almazán, durante su comparecencia en la ponencia "Estudio de las vertientes técnica y económica de la utilización del Gas Natural Licuado (GNL) como combustible marino" celebrada en el Senado nuestro país *está en una posición privilegiada por su gran experiencia en logística y manejo de GNL*. De hecho, tal y como explicó, en España disponemos de una alta experiencia en distribución de gas natural licuado como prueba el que un tercio de las terminales de regasificación que hay en Europa, están en nuestro territorio. *Tenemos conductores, camiones especializados en este tipo de transporte y personas que saben manejar el producto criogénico, lo que no sucede en los demás países europeos*, matizó Almazán.

SUMINISTRO SUFICIENTE

Por otra parte, dado que la transformación de los buques existentes en barcos propulsados por GNL implica fuertes inversiones y pérdida

de capacidad de carga parece que, al menos de momento, solo optarán por cambiar sus motores por otros que funcionen con gas natural, aquellos barcos que operen la mayor parte del tiempo en las ECAs, así como buques a los que les queda aún bastante tiempo para su retirada y puedan lograr así diferir la inversión que supone esta adaptación.

En consecuencia, desde Anave señalan que *es impensable que un armador acometa estas inversiones sin tener garantizado el suministro de GNL en los puertos en los que operen sus buques, lo que requiere, a su vez, que las dársenas acometan las inversiones necesarias para poder suministrarlo*.

En un comunicado reciente, los navieros expresaban su decepción con las instituciones comunitarias por no estar dispuestos a *asumir compromisos con el medio ambiente al mismo ritmo con que los imponen a las compañías navieras*.

Y es que el último acuerdo alcanzado para la propuesta de Directiva, donde se establece el despliegue necesario de las infraestructura de suministro de combustibles alternativos -que incluye el suministro a los buques de gas natural licuado (GNL)-, fija 2025 como fecha límite para su establecimiento en un número

España cuenta con un tercio de las terminales de regasificación que hay en Europa

Valencia. Proyecto europeo Greencranes

- **Tipo de proyecto:** El diseño y desarrollo de dos cabezas tractoras desarrolladas específicamente por Alfaland y Terberg y el rediseño de un Eco-RTG. Una



Valencia Port

Cabezas tractoras propulsadas por GNL en la terminal de contenedores del Puerto de Valencia

de las cabezas estaba propulsada por GNL. Noatum y Gas Natural Fenosa han firmado un acuerdo para el suministro de GNL en su terminal en Valencia para el desarrollo de dicha prueba piloto enmarcada dentro del proyecto europeo Greencranes

- **Objetivo:** Proporcionar herramientas a las terminales portuarias de contenedores para mejorar la eficiencia energética de su maquinaria y de las operaciones y reducir los niveles de emisiones de gases de efecto invernadero.
- **Resultados esperados:** materializar la aplicación de tecnologías eco-eficientes en entornos industriales reales como son las terminales de contenedores.
- **Entidades participantes:** Fundación Valenciaport, Autoridad Portuaria de Valencia, Noatum, Konecranes Spain, ABB Spain, Puerto de Koper y el Ministerio Italiano de Infraestructuras y Transporte.
- **Presupuesto:** 187.019 euros.
- **Financiación:** Programa red Transeuropea del Transporte (TEN-T).

“suficiente”, mientras que en su propuesta anterior se mostraba más determinante tanto en plazo, 2020, como en número, ya que indicaba que deberían de existir puntos de suministro de GNL en “todos” los puertos de la Red Transeuropea de Transportes.

En opinión de la Asociación de Navieros Españoles, *al dar a los puertos 10 años más que a los buques para adaptarse a las reglas del Anexo VI del convenio MARPOL, el Parlamento y el Consejo están limitando muy seriamente el desarrollo e implantación generalizada de un combustible que presenta múltiples ventajas desde el punto de vista medio ambiental, a la vez que está limitando drásticamente las posibilidades de actuación de las navieras de cara a la entrada en vigor, dentro de ya sólo nueve meses, del nuevo límite en el contenido de azufre de los combustibles marinos en las ECAs.*

IMPLANTACIÓN GRADUAL

Con todo esto, e intentando hacer una predicción de cómo se irá implantando el uso de GNL en el transporte marítimo, el informe “Global Marine Fuel Trends 2030” elaborado por la sociedad de clasificación Lloyd’s Register y hecho público recientemente, apunta que el uso de gas natural licuado como combustible marino aumentará de forma gradual, no radical, por lo que prevé que supondrá, como máximo, un 11% del conjunto de combustibles para buques, en 2030. Tal y como señala un responsable de esta sociedad de clasificación, disponer de GNL como combustible y de la infraestructura necesaria para ello es un gran desafío. *El gas está disponible, pero no en todas partes. Actualmente, muchos puertos estudian cómo ofrecer GNL, pero esto es sólo una fase de planificación.*

Gijón. Proyecto Blue Change

- **Tipo de proyecto:** Estudios técnicos de todas las infraestructuras necesarias y análisis detallado de las exigencias de los potenciales usuarios, con un punto de vista cercano al mercado, para diseñar un modelo de negocio viable y de alto impacto.
- **Objetivo:** Elaborar un Plan de Implementación del modelo de negocio del Puerto de Gijón en relación al suministro de GNL como combustible.
- **Entidades participantes:** AP Gijón, Suardiáz, Cepsa y UPM.
- **Resultados esperados:** Desarrollar el marco estratégico y el modelo de negocio para que el Puerto de Gijón se convierta en referente para el suministro a buques de GNL en la fachada atlántica.



La planta regasificadora de El Musel tiene una capacidad de 300.000 m³ de GNL y pueden atracar buques hasta 266.000 m³.

- **Presupuesto:** 2.216 millones de euros.
- **Financiación:** programa de trabajo anual 2011 de la Red TransEuropea del Transporte (TEN-T).

Diferentes opciones:

El puerto de Gijón cuenta ya con una infraestructura básica esencial, la planta regasificadora de Enagás en El Musel, con 136 m de línea de atraque, 14 m de calado y 2 tanques de 150.000 m³ de capacidad y posibilidad de desarrollar dos más. Desde esta infraestructura se abastecería a los buques mediante dos vías alternativas, según el modelo de negocio definido por el proyecto Blue Change.

- **Opción 1:** Suministrar GNL con cisternas a los buques, aprovechando el tiempo de carga y descarga, lo que optimizaría la operativa.
- **Opción 2:** Suministrar GNL a los buques mediante gabarras. El estudio ha definido las especificaciones óptimas de lo que podría ser una gabarra tipo, con 109 m de eslora, dos tanques con capacidad para 5.000 m³ y una velocidad de 13-15 nudos. Estas gabarras podrían, además, desarrollar una segunda vía de negocio, la distribución de GNL a otros puertos que no tengan plantas regasificadoras y estén dotados de depósitos y puntos de suministro a buques en menor escala. Según el escenario máximo analizado en el proyecto Blue Change, el Puerto de Gijón podría atender una demanda de 250.000 toneladas de GNL al año mediante una barcaza o 40 cisternas al día, con un incremento de la demanda regional del 40%.

Incluso si la flota mercante mundial entera se convirtiera al GNL, no habría suficientes puntos de suministro de GNL como combustible.

Concretamente, tal y como destaca el mismo estudio, de cuyas conclusiones da cuenta la "tribuna profesional" de Anave, la flota de gaseros de GNL (metaneros), a 1 de enero de 2013, estaba formada por 372 buques, que totalizaban 37 millones de GT.

El mismo estudio señalaba también que, contrariamente a lo que se cree, los portacontenedores no serán el tipo de buques que más consumirán gas natural licuado, pronostica que sólo el 5% de los portacontenedores usaran este tipo de combustible en 2030, mientras que el 31% de los quimiqueros y de los petroleros de productos sí que lo harán.

Paralelamente, el informe elaborado por otras dos prestigiosas sociedades de clasificación europeas, DNV-GL (Det Norske Veritas) (Germanischer Lloyd), apunta a que, sin tener en cuenta los metaneros, ahora mismo hay 84 buques, entre los construidos y encargados, propulsados con GNL en el mundo. Una cantidad a la que hay que añadir las conversiones en marcha, que supondrá que durante este año se triplique la flota. De esta forma, estiman que el número de buques propulsados por gas natural licuado rondará las 1.800 unidades, en 2020, y que llegará a 3.200 buques en 2025, contando con ferries, ro-ro/ro-pax, portacontenedores y buques de apoyo logístico y salvamento.

La flota propulsada por GNL se triplicará durante este año

Con esto, y según los mismos expertos, todo indica que, en principio, con la infraestructura de suministro actual, no todos los buques son apropiados para propulsarse con GNL, por lo que a corto plazo los usarán fundamentalmente los que operan en tráficos costeros o en líneas regulares, incluyendo el cabotaje.

Según ha podido saber esta revista, en el caso de la flota bajo control español -centrada principalmente en la corta distancia- no hay, de momento, ninguna naviera que esté proyectando el uso de gas natural licuado para propulsar sus barcos. Solamente, la noruega United European Car Carrier (UECC), con oficina en España (UECC Ibérica) y miembro de Anave, acaba de encarar dos buques que podrán utilizar tanto gas natural, como Gas oil o fuel oil marino, indistintamente.

No obstante, en vista de la relevancia que está adquiriendo este combustible, el año pasado se constituyó en nuestro país la Asociación Española del Gas Natural para la Movilidad (GASNAM) que, integrada por más de diez grupos empresariales de proveedores, grandes usuarios, explotadores y entidades tecnológicas relacionadas con el gas natural licuado, pretende impulsar el uso de este combustible en el transporte en general y en concreto, en el modo terrestre y, el marítimo. ■

A. Munguía

Bilbao (Grupo de trabajo creado en 2013)

- **Tipo de proyecto:** Asegurar el suministro de GNL de acuerdo al desarrollo del mercado demandante siguiendo 3 etapas, así como la construcción y explotación comercial de gabarras y buques que puedan estar preparados cuando el mercado lo exija.



Puerto de Bilbao, vista del atraque de Bahía Bizcaia Gas y el pantalán de Punta Ceballos.

- **Objetivo:** En la primera etapa: suministrar GNL mediante camiones cisterna y depósitos móviles desde el muelle al buque y/o desde el buque en buques ro-ro utilizando las instalaciones de BBG y la de Coatra-Portuoil así como otros suministradores situados en las proximidades del puerto. Segunda etapa: mediante gabarra, adaptando el atraque de BBG para recibir a los buques propulsados con GNL y a las gabarras. Tercera etapa: suministro mediante un buque costero, que pueda atender también a la demanda de puertos cercanos en el País Vasco y las comunidades colindantes.
- **Entidades participantes:** Ente Vasco de la Energía (EVE), Autoridad Portuaria de Bilbao, Bahía Bizcaia Gas (BBG), Foro Marítimo Vasco, astilleros vascos, empresas navieras vascas y empresas auxiliares marítimas.

Transporte marítimo de corta distancia

FOMENTO analiza posibles INCENTIVOS a la demanda



Diferentes formas de promocionar el transporte marítimo de corta distancia, el impulso de la intermodalidad y las experiencias más significativas desarrolladas en este sentido en España en los últimos años, son algunas de las cuestiones debatidas en la jornada “Los transportistas de mercancías por carretera y el Transporte Marítimo de Corta Distancia como una herramienta de competitividad del sector”, organizada por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, en la que participaron representantes de empresas de transporte terrestre, operadores logísticos y agentes portuarios, entre otros profesionales.

Exponer todo lo que se “cuece” en torno al transporte intermodal, sus prestaciones, efectos positivos de su utilización y su posible desarrollo futuro eran el objeto de la breve jornada formativa que dejó, entre lo más destacable, los posibles incentivos a la demanda que estudia el Ministerio de Fomento y que anunció el director general de Transporte Terrestre, Joaquín del Moral, presente en el encuentro.

Además de destacar los efectos positivos del transporte de corta distancia, Del Moral resaltó la promoción del transporte marítimo de corta distancia que viene realizando la Asociación SPC Spain, con la puesta en marcha de herramientas como el Simulador de Cadenas de Transporte, que permite la comparación de parámetros entre la cade-

na unimodal, (sólo por carretera), y el mismo transporte, incluyendo un tramo marítimo.

De la misma forma, Manuel Carlier, presidente de la entidad, quiso llamar la atención sobre el eficaz enfoque cooperativo que se aplica entre los modos terrestre y marítimo en la cadena multimodal, así como en la facilidad y sencillez de uso del transporte marítimo de corta distancia y las ventajas que aporta al transporte por carretera.

Desde la perspectiva de las navieras, tanto José Antonio del Río de *United European Car Carrier* (UECC), como Antonio Vargas, consejero de *Grimaldi Logística*, describieron las experiencias de sus navieras con el transporte intermodal

Como representante de los empresarios del transporte por carretera que son usuarios del transporte marítimo de corta distancia, Manuel Monfort describió las ventajas y los factores esenciales que ha de ofrecer un servicio Short Sea Shipping para que resulte atractivo para el transportista por carretera. Es decir: regularidad, puntualidad, ágil tramitación, servicios de calidad para el conductor que viaja como pasajero, abaratamiento de los trámites portuarios y facilidad de acceso al puerto.

Al terminar las diferentes intervenciones, los participantes en la jornada debatieron sobre la conveniencia de implantar en España el conocido como “Ecobono”: el instrumento del Gobierno italiano para impulsar la utilización del Transporte Marítimo de Corta Distancia. ■

A. Munguía

Entre el 20 y el 22 de mayo

NAVALIA aspira a crecer

Parece que algo mejoran los tiempos para el sector de la construcción naval español o, al menos, así lo esperan los organizadores de la quinta edición de la Feria Internacional de Construcción Naval que se celebrará, del 20 al 22 de mayo próximo, en Vigo. Considerada como una de las exhibiciones del sector más importante de Europa, ya tiene confirmadas cuatrocientas firmas expositoras, y aspira a mejorar las cifras de la edición anterior, celebrada en 2012, cuando consiguieron 25.000 visitantes profesionales y casi 500 marcas representadas.

Navalía es hoy por hoy uno de los cinco certámenes más importantes del sector de la construcción naval internacional y, desde luego, el más importante que se celebra en España. Astilleros de todo el mundo: turcos, como la factoría *Ulmr*, holandeses (*Damen*), colombianos (*Cotecmar*), chinos y coreanos, estarán presentes en esta muestra.

Los encargos que la mexicana Pemex realizó a Barreras y Navantia han animado el panorama de la construcción naval en Galicia, -aunque trabajadores de la ría ferrolana siguen reclamando la construcción del dique flotante en y para sus dársenas- y todos los astilleros gallegos, incluidos los semipúblicos de Navantia, han confirmado, por primera vez en la historia de Navalía, su participación en el certamen.

Además de astilleros tienen representación en la Feria desde los fabricantes de motores y de equipos de cubierta, de maquinaria, de artes de pesca, de habilitación de buques, de pinturas, etc de la industria auxiliar, hasta servicios de ingeniería, armadores servicios financieros, instituciones y entes públicos, autoridades portuarias y seguridad marítima, asociaciones del sector y servicios marítimos como: suministros, combustibles, seguros, remolques, consignatarios y estibadores, redes, pertrechos, entre otros.

Hasta hoy, están confirmadas delegaciones de Afganistán, Alemania, Argentina, Bélgica, China, Corea, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Italia, México, Noruega, Paí-

ses Bajos, Reino Unido, Suecia, Suiza, Turquía y Uruguay.

Como ya hemos comentado en otras ocasiones, es difícil conocer el volumen de negocio generado a partir de los contactos, negociaciones o contratos cerrados en una Feria. En este caso, según las estimaciones realizadas por los organizadores de Navalía, se movieron en torno a 5.000 millones en 2012 -año en el que se celebró la última muestra-.

A. Munguía

Los ingenieros premian al “buque más destacado”

El Colegio Oficial de Ingenieros Navales (COIN) ha convocado su concurso anual de “buques destacados”, con el que busca premiar a los buques con tecnologías más innovadoras entregados por astilleros españoles, el año pasado. En esta ocasión, hay tres astilleros inscritos: el “PSV Edda Ferd” de astilleros Gondán; el “RRS Discovery” construido por CNP Freire y el “Ronja Polaris” de Astilleros Zamakona. De momento, la votación, en la que puede participar cualquiera a través de la web de Colegio Oficial, se decanta claramente por los dos primeros, aunque no será hasta el 30 de junio cuando se cierre la votación.

La web donde conseguir más información y poder votar es: www.ingenierosnavales.com (desplegando la pestaña “Ocio”).



Estudiantes canarios visitan regularmente el buque-hospital

ESPERANZA DEL MAR, Puertas abiertas

Las salidas extraescolares gustan a todos, especialmente a los niños. Por un día, abandonan las mochilas llenas de libros para aprender cosas nuevas en un ambiente diferente al del colegio. No hay nada como levantarse en un día de diario y darse cuenta de que hoy “toca excursión”. No cuesta nada desperezarse, sobre todo cuando se trata de visitar un barco, con hospital y helipuerto incluidos. Desde hace años, el “Esperanza del Mar” abre sus puertas al público en visitas programadas para dar a conocer su misión. Habitualmente, son escolares de segundo ciclo de Primaria, aunque también han pasado por el buque-hospital jóvenes matriculados en el IES de Formación Náutico-Pesquera de Las Palmas o estudiantes de Enfermería.

La gente de la mar conoce de cerca la labor que realiza el “Esperanza del Mar”. El buque-hospital del Instituto Social de la Marina con base en Las Palmas de Gran Canaria que, junto a su “hermano pequeño”, el “Juan de la Cosa”, asisten a nuestra flota pesquera en las zonas donde opera, ofreciendo a nuestros pescadores asistencia médica y apoyo logístico cuando lo necesitan.

No es, sin embargo, tan conocida la labor de difusión que se hace desde los barcos para dar a conocer su cometido a la sociedad. En ocasiones, cuando las condiciones operativas de los buques lo permiten, el Instituto Social de la Marina organiza visitas programadas a estos buques, únicos en el mundo.

A la Dirección Provincial de Las Palmas llegan a menudo peticiones de colegios que desean que sus alumnos visiten el “Esperanza del Mar” y conozcan de cerca el funcionamiento de este buque. “Esta tarea, a la que la tripulación contribuye con total disposición, ha ayudado durante más de 30 años a dar a conocer la actividad del barco en todos los sectores de la sociedad canaria, lo que a su vez ha supuesto un plus adicional al reconocimiento social con que cuenta el “Esperanza del Mar”, a nivel local”, afirma Fernando Lorenzo, director provincial del ISM en Las Palmas.



Adicionalmente, estas visitas suponen para los niños nuevos conocimientos del mar, en general, y de la profesión de marino y pescador, en particular; de un centro de trabajo, como es un buque, y de una actividad sanitaria y asistencial, desconocida para la mayoría de los estudiantes.

Miriam Abreut, profesora de inglés del CEIP Lucía Jiménez Oliva, de la localidad gran Canaria de Telde, visitó recientemente el buque con un grupo de estudiantes de segundo ciclo de Primaria. Algunos de sus alumnos son los autores de los dibujos que ilustran este reportaje.

“Los niños se muestran encantados con cualquier salida que hagamos del centro ya que aprenden en directo. Sin embargo, la visita al “Esperanza del Mar” es algo especial para ellos. Ya no se trata sólo de estar cerca de la naturaleza sino de descubrir cómo se desarrolla la actividad marítimo- pesquera desde un barco”, asegura esta tutora de Primaria.



A los niños les sorprende que haya un hospital dentro del barco

Su centro programó la visita al “Esperanza del Mar” dentro de la asignatura de Conocimiento del Medio, cuando trataban en clase el transporte marítimo. A pesar de que, al vivir en una isla, están acostumbrados al mar, los estudiantes no dejaron de sorprenderse en su visita al barco del ISM, ya que ésta es una embarcación completamente diferente a las que se montan, cuando van de vacaciones a otras islas del archipiélago.

Los alumnos, dice su tutora, “se mostraron interesados en cómo se organiza el trabajo dentro del buque, qué comen los marineros a bordo, dónde viven y duermen. Buscaban el timón. Preguntaban cómo se manejaba el barco y la labor del capitán en el puente de



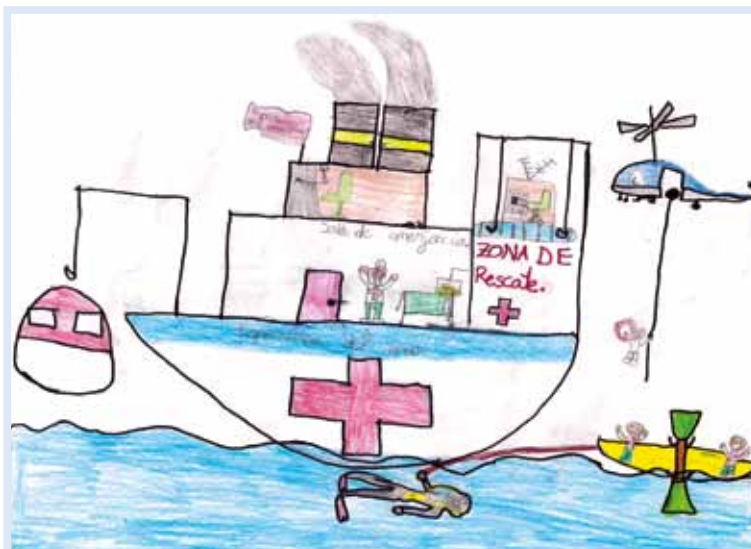
Los estudiantes atienden las explicaciones en el puente de mando.

Hay que transmitir valores y, tras la visita, los escolares aprenden lo importante que es ayudar a los demás

mando.... Pero lo que más les sorprendió es que hubiera un hospital dentro del buque, los quirófanos, la sala de rayos X, las habitaciones donde se atiende a los enfermos, el helipuerto.... Prueba de ello son los dibujos que hicieron tras la visita en los que quedan reflejados estos intereses”, dice Miriam Abreut.

Antes de pisar el barco, los alumnos de este colegio público de Telde visionaron en clase un video sobre la labor del “Esperanza del Mar”. Ya en el buque y, tras ver las instalaciones, la tripulación les mostró otro documental en el que se explicaba la labor asistencial y humanitaria que se desarrolla desde el barco a favor de la gente del mar. “Se trata de transmitir valores. Es lo que nosotros queremos que los niños aprendan. Cuando visitan el “Esperanza del Mar” la mejor enseñanza que

La experiencia de visitar el “Esperanza del Mar” gusta a todas las niños.



Gabriel Peña Yáñez. 4º PRIMARIA



Nayeli Benítez Alemán. 4º PRIMARIA

aprenden es que es muy importante ayudar a los demás. El barco es un claro ejemplo de asistencia desinteresada, al recoger y asistir a heridos y auxiliar técnicamente a embarcaciones averiadas”, dice esta profesora.

TRADICIÓN

Estas visitas no son nuevas. “Tradicionalmente se han venido realizando desde el primer “Esperanza del Mar”, afirma el director provincial del ISM, Fernando Lorenzo, que “si bien no hay un programa específico como tal, las visitas al barco son habituales en la isla. Eso sí, siempre y cuando el buque esté en puerto y no haya ningún inconveniente o alguna reparación prevista que impida el acceso de estudiantes a la embarcación”, dice.

La tripulación del “Esperanza del Mar” colabora de manera altruista en estas actividades de difusión de la labor que realiza el ISM a favor de la gente del mar y de sus profesionales. El buque-hospital es muy conocido por los habitantes de Las Palmas. “Aunque habitualmente está atracado en la base naval, lo que contribuye a su seguridad -dice el director provincial del ISM en Las Palmas- cuando la Autoridad Portuaria solicita nuestra colaboración para participar en un acto especial, sacamos el barco al muelle de Santa Catalina”.

Tal es el caso, por ejemplo, en la víspera del 6 de enero. Cuando los Reyes Magos llegan por mar, el “Esperanza del Mar” participa, junto a los otros barcos del puerto, dando la bienvenida a la isla a los Magos de Oriente. El



Joseph Henríquez Marcial. 4º PRIMARIA

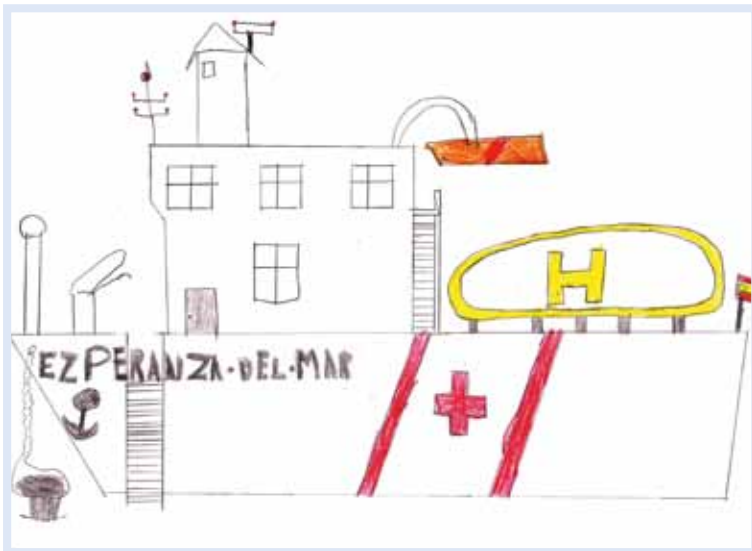
La tripulación del “Esperanza del Mar” lleva años dando a conocer su labor a la sociedad canaria, lo que aumenta su reconocimiento a nivel local

espectáculo es digno de verse. A los niños les encanta escuchar las sirenas de los buques recibiendo a los Reyes Magos”.

Los colegios e instituciones que deseen ver el barco-hospital no tienen que seguir un protocolo especial. Tan sólo dirigir una petición por escrito, en correo ordinario, al director provincial del ISM en Las Palmas. Estudiadas las peticiones y viendo la disponibilidad del barco se programarán las visitas por orden de solicitud.

VISITAS ÚNICAS

“Las visitas al barco nunca son iguales, dependen del colectivo que viene”-- dice Carlos García, uno de los capitanes del “Esperanza del Mar”- quien continua afirmando que el



Nazaret Galván Falcán. 3º PRIMARIA



Belén Rodríguez Santana. 4º PRIMARIA



Adriana Pérez Tejera. 4º PRIMARIA

contenido de las visitas “varía dependiendo de las edades y de los estudios que estén realizando los alumnos que llegan”. Una visita estándar para escolares de Educación Primaria o de Educación Secundaria comienza por una visita general por las instalaciones del buque, dividiendo a los escolares en varios grupos, y finaliza con la proyección de un vídeo sobre la actividad que realizamos”, afirma el capitán García.

Este marino considera que lo que más llama la atención a los niños depende también mucho de su edad y de los niveles de estudio que cursen. Sin embargo, “mi experiencia me dice que cuanto más pequeños son, más les interesan los aspectos “morbosos” de nuestra actividad”, asegura.

La visita varía en función de la edad y de los intereses de los estudiantes

El programa de “puertas abiertas” no se dirige a un colectivo concreto pero, como hemos explicado en estas páginas, los que habitualmente participan en el mismo son estudiantes que abarcan desde los ciclos educativos más tempranos del colegio, pasando por la Formación Profesional y Ocupacional e incluso llegando a enseñanzas universitarias superiores, como pueden ser estudiantes de Enfermería.

La frecuencia de las visitas varía en función de muchos factores. Por ejemplo, la época del año (en períodos no lectivos, las visitas son mucho más escasas que durante el curso escolar), el número de peticiones que se realizan, que no siempre es el mismo, y las necesidades operativas del buque. “Como media podemos decir que tenemos entre seis y ocho visitas a lo largo del año”, afirma uno de sus capitanes.

No son pocas. Sobre todo, teniendo en cuenta que sólo pueden llevarse a cabo cuando el barco está en puerto, descansando entre marea y marea. ■

Ana Díaz

Para visitar el barco, los colegios e instituciones interesadas en hacerlo deberán enviar por escrito ordinario una petición a la atención del director provincial del ISM en Las Palmas, Fernando Lorenzo, y hacerlo llegar a la dirección: Dirección Provincial del ISM de Las Palmas C/ León y Castillo, 322 35007 Las Palmas – Gran Canaria

Reunión de directores en Almería

Cambios **LEGISLATIVOS** en el horizonte

El subdelegado del Gobierno en Almería, Andrés García Lorca, dio la bienvenida a los directores del Instituto Social de la Marina quienes mantuvieron su primera reunión anual en la ciudad andaluza. El director del ISM, Luis Casqueiro, inició su intervención haciendo referencia a las cuestiones más destacadas en las distintas áreas de gestión, en particular los aspectos normativos en los que se está trabajando.

El director del Instituto Social de la Marina, Luis Casqueiro, inauguró el primero de los dos encuentros que anualmente celebra la cúpula directiva del ISM. En esta ocasión, la reunión tuvo lugar en Almería y a ella asistió, además, el Subdelegado del Gobierno, Andrés García.

Como es habitual en estas reuniones, Casqueiro resumió las cuestiones más destacadas en las que trabaja cada Departamento y que se encargan de detallar los responsables de cada Área.

En particular, se refirió al borrador del Anteproyecto de Ley reguladora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, que supondrá una actualización de la normativa actual. También habló de la modificación de la prestación por cese de actividad en la nueva Ley de Mutuas aprobada en Consejo de Ministros; del proyecto de Real Decreto sobre derecho a la información, que regulará las comunicaciones que se remitirán a los trabajadores mayores de 50 años, previsiblemente, a partir de octubre y del proyecto de Real Decreto de la incapacidad temporal, que incluirá la regulación del acceso de los médicos de Sanidad Marítima a las bases de datos de historias clínicas de las Comunidades Autónomas, a efectos de los reconocimientos médicos de embarque marítimo.

Durante su intervención, el director del ISM explicó las medidas elaboradas por la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas que afectan tanto al Ministerio como a nuestro organismo. En especial, la de la localización, en tiempo real, de los buques asistenciales del ISM, aprobada por Presidencia y que finalizará en junio con el acceso libre a la aplicación.

Un primer borrador del Anteproyecto de Ley reguladora del REM ya está en la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social. Entre las novedades, incluye a los autónomos de Marina Mercante

Los buzos profesionales también cotizarán al REM



Casqueiro se mostró preocupado por el poco uso que se hace del registro electrónico (tan sólo 45 solicitudes en los dos primeros meses del año) y explicó la incorporación de nuevos procedimientos al citado registro. Asimismo pidió a los asistentes que mantengan actualizadas las intranets provinciales y anunció que la página web de la Seguridad Social contará en breve con un enlace para conocer los contenidos de los programas ofrecidos en los Centros Nacionales de Formación

ANTEPROYECTO DE LEY DEL REM

La subdirectora general de Seguridad Social, Elena Martínez Carqués, expuso los principales aspectos recogidos en el borrador del Anteproyecto de Ley reguladora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Martínez Carqués explicó que, en relación al campo de aplicación, “se atenderá a la tarea realmente realizada y al lugar del trabajo, y no al carácter marítimo-pesquero de la empresa”.

La nueva Ley incluirá dos colectivos de trabajadores por cuenta ajena embarcados: quienes desarrollan su actividad a bordo como miembros de la tripulación y aquéllos que trabajan en el barco como personal ajeno a la misma; trabajadores dedicados a la acuicultura; buzos profesionales (excepto los dedicados a actividades recreativas) y personal de flota y gruistas al servicio de la autoridad portuaria.

Además, se incluye como nuevo colectivo a los autónomos que prestan sus servicios como patrones de la Marina Mercante, de embarcaciones deportivas o de recreo, sin derecho a coeficientes correctores de la cotización. En el borrador del Anteproyecto de Ley del REM se suprime a los trabajadores asimilados a trabajadores por cuenta ajena que estarán encuadrados como autónomos en el grupo de cotización correspondiente.

En relación con este asunto, la subdirectora general de Seguridad Social mencionó el estudio que se ha realizado sobre la posibilidad de modificar la clasificación de las embarcaciones, sustituyendo las TRB por los GT. Según dicho estudio, la utilización de este indicador, “supondría modificar el grupo de cotización de unos 800 barcos”.

Otras de las novedades legislativas a las que se refirió Martínez Carqués fue el proyecto de



Vista de la reunión mantenida en Almería

El presupuesto de 2014 se ha reducido en los capítulos de personal e inversiones respecto al del año pasado



Real Decreto regulador de las obligaciones de la Administración de la Seguridad Social y de otras Entidades ajenas para hacer efectivo el acceso a una información personalizada. En este sentido, en los próximos meses la Administración dará a conocer a los trabajadores que, a finales del 2013, tuvieran más de 50 años su futuro derecho a la jubilación ordinaria a partir de la edad y con la periodicidad y contenido que reglamentariamente se determine. En el caso del ISM, la información a remitir consistirá en el coeficiente reductor de la edad de jubilación que le corresponda a cada trabajador. Se prevé que la remisión de la información se realice en el mes de octubre.

También habló del Real Decreto-ley 16/2013 que establece nuevos conceptos retributivos incluidos en la base de cotización; del Real Decreto-ley 3/2014, que introduce la llamada "tarifa plana" en la cotización para contratos indefinidos celebrados entre el 25 de febrero y el 31 de diciembre de este año y el Anteproyecto de Ley de medidas en materia de liquidación e ingresos de cuotas a la Seguridad Social, que establece el cálculo individualizado de la cotización realizado por la Tesorería General de la Seguridad Social para cada trabajador.

FORMACIÓN ON-LINE

La formación sanitaria on-line y la nueva plataforma que la impulsa fueron los temas con los que el subdirector general de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio, inició su intervención. La plataforma, que entre otras cosas asegura el intercambio de datos con la aplicación FORMAR, está siendo utilizada por muchos más alumnos del que lo hacía anteriormente.

En materia legislativa, Pérez Toribio explicó el Real Decreto de titulaciones de Marina Mercante en el que se tendrán en cuenta las enmiendas de Manila al Convenio STCW. La normativa se está tramitando y en lo que concierne al ISM, establece que "los reconocimientos médicos exigidos para obtener las titulaciones los realizarán médicos de Sanidad Marítima del ISM".

En el futuro, existirán dos tipos de reconocimientos médicos: los realizados para poder proceder al embarque y la certificación médica que determinará el estado de salud para obtener la titulación profesional y en los que se vigilará especialmente la vista y el oído.

En el área que dirige Pérez Toribio se está desarrollando un proyecto piloto que permite



El subdelegado del Gobierno en Almería (izqda.) junto al director del ISM (drcha.)

La contratación de algunos servicios estará centralizada a partir de enero del 2015

las consultas al Centro Radiomédico a través de Skype. Se han proporcionado equipos informáticos a 24 palangreros almerienses con los que se puede acceder a internet a gran velocidad a una distancia de hasta 20 millas de la costa. En el proyecto participan el "Grupo de Desarrollo Pesquero del Levante Almeriense", la Asociación CARBOPESCA y el Centro Radiomédico del ISM.

Al valorar la aplicación del Convenio de Trabajo Marítimo de la OIT, Pérez Toribio explicó que en 2013 se llevaron a cabo 102 inspecciones a bordo y 41 documentales, resultando favorables todos los informes. "La ausencia de certificados médicos de trabajadores extranjeros, problemas de almacenamiento de alimentos y del agua potable en el barco y el certificado del control sanitaria a bordo fueron las principales deficiencias detectadas por los inspectores" declaró.

En materia de Formación, el responsable del Área hizo referencia a la nueva Orden que sistematizará toda la normativa existente hasta ahora en la materia adecuándola a las necesidades reales del sector, una nueva Circular de Gestión de la Formación Profesional Marítima y Sanitaria y una nueva Resolución sobre la organización y estructura de los Centros Nacionales de Formación. También anunció la modificación del sistema de elaboración



José M^a Pérez Toribio (Izqda.) junto a Jorge Rincón (drcha.)

del Plan de Formación Anual del organismo. Las direcciones provinciales están recibiendo ya el Plan de Formación elaborado para 2015 que podrán modificar justificadamente.

Por último, no hay que olvidar las investigaciones sobre la “Tendencia formativa y ocupacional inicial de las personas que se aproximan por primera vez al sector náutico-pesquero” y sobre las “Tendencias y necesidades profesionales de los alumnos de los Centros Nacionales de Formación Marítima del ISM”, que permitirán conocer las necesidades formativas del colectivo y mejorar su empleabilidad.

CONTRATACIÓN CENTRALIZADA

La directora de la División de Administración y Análisis Presupuestario, M^a José Relinque, se refirió a los datos del presupuesto para 2014.

Los reconocimientos médicos para obtener los títulos de la Marina Mercante deberán realizarlos facultativos especializados en Sanidad Marítima

“Se han reducido los apartados de gastos de personal e inversiones respecto al ejercicio anterior y se ha ejecutado el 97,43% de las acciones previstas en el presupuesto de 2013”, dijo.

Relinque explicó las medidas CORA destinadas a optimizar recursos, homogeneizar los niveles de calidad y gestionar la prestación de servicios contratados. Una de estas medidas es la centralización de los contratos “Para enero del año que viene lo estarán los de combustible de automoción, la limpieza de los edificios de la Administración General del Estado en Madrid, los servicios postales y las agencias de viajes”, señaló.

El órgano de contratación será la Dirección General de Racionalización y Centralización en la Contratación.. La adquisición de equipos tecnológicos también estará centralizada a través de la Gerencia de Informática de la Seguridad Social.

M^a José Relinque explicó las nuevas normas legislativas en materia de contratación. En concreto, la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero, sobre contratación pública, que deroga la legislación anterior y a la que los Estados miembros deberán adaptarse antes del 18 de abril de 2016. Según esta Directiva, en el año 2017 será obligatoria la notificación y el acceso al procedimiento de contratación de forma electrónica y en 2018 éste será obligatorio en todos los Estados de la Unión.

FIRMA ELECTRÓNICA

Tras referirse a los conceptos de certificado digital y firma electrónica, el gerente de Informática de la Seguridad Social, Jorge Rincón, explicó las ventajas que la firma centralizada tiene para la tramitación electrónica con la Administración.”La imposibilidad de uso en dispositivos móviles, la custodia insegura, la caducidad y la necesidad de renovación son las mayores dificultades que genera el certificado digital. Por el contrario, el sistema de firma centralizada es una alternativa a la firma electrónica actual con certificado”, dijo

La Gerencia de Informática de la Seguridad Social participa junto a otros organismos en el proyecto “DNI en la nube” que, partiendo de un registro único de autenticidad, permitirá el acceso directo de los ciudadanos a cualquier Administración del Estado mediante su autenticación con usuario y contraseña. ■

Ana Díaz

Fotos: Carmen Parrondo

Nuevo PLAN contra el FRAUDE a la SEGURIDAD SOCIAL

Luis Casqueiro, director del Instituto Social de la Marina, y José Ignacio Sebastián Enciso, director general de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, firmaron en Madrid el VIII Plan de objetivos por el que ambas instituciones se comprometen a luchar contra el fraude irregular a la Seguridad Social. Para conseguir los objetivos se refuerzan las relaciones institucionales, especialmente en cuanto al intercambio de información y la realización conjunta de actuaciones coordinadas.

El Plan responde a la necesidad de intensificar las actuaciones dirigidas a corregir las conductas insolidarias e injustas que generan efectos negativos para la sociedad como son el deterioro de los derechos laborales y sociales de los trabajadores, la reducción de los ingresos en los recursos económicos del Sistema de la Seguridad Social y la injusta competencia de unas empresas respecto a las que cumplen con sus obligaciones legales.

Para conseguir los objetivos previstos, se despliega un ambicioso programa reforzando las relaciones institucionales, especialmente en lo referente al intercambio de información entre entidades de la Administración. Se pretende, de este modo, regularizar situaciones fraudulentas y generar ingresos al Sistema por el pago de cotizaciones; combatir los supuestos de aplicación y obtención indebida de bonificaciones o reducciones de cotizaciones; corregir la obtención y el disfrute irregular de prestaciones (particularmente en los casos donde se crean empresas ficticias con el único fin de defraudar a la Seguridad Social) e identificar las situaciones irregulares en el acceso y percepción de prestaciones (fundamentalmente, cuando trabajadores que prestan servicios en empresas no están dados de alta)



Ana Díaz

MÚLTIPLES ACTUACIONES

El Acuerdo se estructura en seis puntos principales:

1) Actuaciones de colaboración en la lucha contra el fraude en el régimen económico de la Seguridad Social y apoyo en la gestión. Aquí se incluye:

El seguimiento de la obtención de prestaciones indebidas de la Seguridad Social, tanto por parte de trabajadores autónomos como por los trabajadores por cuenta ajena. El control de pensionistas de incapacidad permanente total (IPT) e incapacidad permanente absoluta (IPA) que inician una actividad laboral; el seguimiento de trabajadores autónomos en IT que declaren el cese de actividad; el control de las altas de los sustitutos designados por autónomos en IT; el seguimiento de los pensionistas jubilados parcialmente y el control del fraude en las situaciones de IT, riesgo durante el embarazo y durante la lactancia natural; la investigación



de jubilados sospechosos de simultanear el cobro de la prestación con la realización de una actividad, en aquéllos supuestos en los que no es posible la compatibilidad, y, por último, el control de perceptores de prestaciones o subsidios de desempleo y de cese de actividad sobre los que existan pruebas de que los cobran al tiempo que realizan una actividad laboral.

También se incluyen, el control de las altas ficticias y de los incrementos injustificados de las bases

Se pretende que aflore la economía sumergida a fin de regularizar situaciones y generar recursos al Sistema por el pago de cotizaciones

de cotización realizados con el fin de obtener prestaciones indebidas o superiores.

En este apartado se incluyen las actuaciones de carácter documental en materia de prestaciones (como el sistema RED o el pago delegado de Incapacidad Temporal) y, por último, el control del encuadramiento, de la cotización y de la recaudación, siguiéndose con detalle los encuadramientos indebidos, las empresas que no ingresan las cuotas de Seguridad Social ni presentan los boletines de cotización (NPB); el control de las bases de cotización y de los conceptos computables en las mismas; las grandes cuentas de cotización y la derivación de responsabilidad de la deuda de Seguridad Social a otros responsables solidarios o subsidiarios.

2) La remisión de información. La Inspección de Trabajo y Seguridad Social podrá acceder a las bases de datos del Instituto Social de la Marina, que podrá cederlos para su investigación.

3) Perfeccionamiento profesional. Ambas instituciones formarán a sus funcionarios con cursos específicos sobre transacciones informáticas y sobre las materias de la competencia que se acuerden.

4) Medidas Operativas. Este año se realizará un total de 607 actuaciones a nivel nacional, 410 en el bloque de prestaciones y 197 en el bloque de encuadramiento, cotización y recaudación. Galicia, Andalucía y Canarias serán las Comunidades Autónomas con más actuaciones. La mayoría de ellas para controlar el cobro indebido de prestaciones (ver cuadro adjunto)

5) Seguimiento de las actuaciones y sus resultados. En los meses de junio y diciembre, las Comisiones Provinciales de Seguimiento analizarán las actuaciones realizadas, las incidencias detectadas y las propuestas de mejora. En la segunda quincena del mes de julio se hará un primer balance de cómo va desarrollándose el Plan.

6) Grupo de Análisis del fraude. Las Comisiones Provinciales de Seguimiento se encargarán de analizar el fraude a la Seguridad Social en materias de competencia del ISM, acordando las medidas de colaboración más adecuadas en cada caso. ■

Ana Díaz

PROPUESTAS PLAN DE OBJETIVOS CONJUNTOS ITSS-ISM AÑO 2014				
		BLOQUE 1º	BLOQUE 2º	TOTAL
		Compatibilidad Prestac/trabajo	Encuadramiento, cotización y recaudación	
ANDALUCÍA	Almería	15	0	15
	Cádiz	25	5	30
	Huelva	40	15	55
	Málaga	5	5	10
	Sevilla	6	0	6
	TOTAL	91	25	116
ASTURIAS	Gijón	6	2	8
	TOTAL	6	2	8
BALEARES	Baleares	8	4	12
	TOTAL	8	4	12
CANARIAS	Las Palmas	18	12	30
	Sata. Cruz de Tenerife	20	15	35
	TOTAL	38	27	65
CANTABRIA	Santander	11	5	16
	TOTAL	11	5	16
CATALUÑA	Barcelona	12	5	17
	Girona	8	2	10
	Tarragona	6	6	12
	TOTAL	26	13	39
COMUNIDAD VALENCIANA	Alicante	5	5	10
	Castellón	4	1	5
	Valencia	4	2	6
	TOTAL	13	8	21
GALICIA	A Coruña	60	10	70
	Vilagarcía-Riveira	25	5	30
	Lugo	20	10	30
	Vigo	50	25	75
	Vilagarcía	17	3	20
	TOTAL	172	53	225
MADRID	Madrid	5	10	15
	TOTAL	5	10	15
MURCIA	Cartagena	10	25	35
	TOTAL	10	25	35
PAIS VASCO	Guipúzcoa	12	0	12
	Vizcaya	10	21	33
	TOTAL	22	21	43
CEUTA	Ceuta	7	3	10
	TOTAL	7	3	10
MELILLA	Melilla	1	1	2
	TOTAL	1	1	2
TOTAL NACIONAL		410	197	607

Plan Segumar 2014

En **MARCHA**

Durante el mes de abril han comenzado las inspecciones a pesqueros dentro del Plan Segumar 2014. Se ha previsto la realización de un total de 200 controles a buques de más de 8 metros de eslora en mar, puerto y bocana. El Plan, que desarrollan conjuntamente el Instituto Social de la Marina, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la Dirección General de la Marina Mercante da buenos resultados. Desde que entró en vigor en el año 2007 la seguridad de las embarcaciones ha mejorado ostensiblemente y, lo que es más importante, el sector ha tomado conciencia de la importancia de la prevención.

Las inspecciones del Plan Segumar 2014 ya han comenzado. Este año, los funcionarios del Instituto Social de la Marina, la Dirección General de la Marina Mercante y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social tienen programadas un total de 200 inspecciones. De ellas, 38 se realizarán en mar, 125 en puerto y 37 en bocana. Los controles se llevarán a cabo por toda la costa y a ellos acompañarán acciones formativas que, en muchos casos, se celebran con el apoyo de las cofradías de pescadores.

Atendiendo al total de inspecciones, Andalucía es la región que más inspecciones tendrá a lo largo del año (61), seguida de Galicia (38) y de la Comunidad Valenciana (28). En todas ellas, la mayor parte de los controles se llevarán a cabo en puerto. Por localidades,

Las inspecciones contribuyen a mejorar la seguridad de las embarcaciones

Tarragona será la que más mantenga inspecciones en sus pesqueros (13). Le seguirán Huelva y Castellón (12) y Vigo y Villagarcía (11). También, en estos casos, las inspecciones se harán mayoritariamente en el puerto.

CONCIENCIACIÓN

El Plan Segumar, en marcha desde el año 2007, ha servido para que el sector tome conciencia de la importancia que tiene la prevención. No sólo para la seguridad de las embarcaciones sino también para el desarrollo de un trabajo con menos riesgos. El Plan no sólo contempla controles a los barcos sino que viene acompañado de acciones formativas con los propios pescadores. La presencia del sector en estas jornadas es cada vez más numerosa, implicándose en ellas de manera profunda y seria.

Gracias al desarrollo de este programa se ha observado un cambio de conducta en el sector, tanto por parte de los armadores como de los propios trabajadores, lo que se traduce en un mayor uso de los equipos de seguridad, una mejor dotación de las embarcaciones y un mayor cumplimiento de la normativa en materia de seguridad y salud laboral vigente. ■

Ana Díaz

INSPECCIONES 2014 A BUQUES MAYORES DE 8 METROS DE ESLORA

	Mar	Puerto	Bocana	Total
ANDALUCÍA	10	38	13	61
ALMERÍA	2	6	2	10
CÁDIZ	2	12	4	18
GRANADA	2	4	1	7
HUELVA	2	7	3	12
MÁLAGA	2	6	2	10
CEUTA	0	3	1	4
BALEARES	2	4	1	7
CANARIAS	0	6	2	8
LAS PALMAS	0	3	1	4
TENERIFE	0	3	1	4
CANTABRIA	2	3	1	6
CATALUÑA	6	17	4	27
BARCELONA	2	5	1	8
GIRONA	2	3	1	6
TARRAGONA	2	9	2	13
GALICIA	8	23	7	38
A CORUÑA	2	5	2	9
LUGO	2	4	1	7
VIGO	2	7	2	11
VILLAGARCIA	2	7	2	11
MURCIA	2	5	1	8
EUSKADI	0	7	3	10
GUIPUZCOA	0	3	1	4
VIZCAYA	0	4	2	6
ASTURIAS	2	4	1	7
COMUNIDAD VALENCIANA	6	18	4	28
ALICANTE	2	6	1	9
CASTELLÓN	2	8	2	12
VALENCIA	2	4	1	7
TOTAL INSPECCIONES	38	125	37	200



CONVENIO con las MUTUAS

M^a Eugenia Martín, directora general del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS); Luis Casqueiro, director del Instituto Social de la Marina (ISM); Rafael Barberá de la Torre, director general de Ordenación de la Seguridad Social y los directores gerentes de veinte Mutuas de Accidente de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social (MATEPSS) renovaron el Convenio para emitir informes y realizar pruebas médicas para valorar, revisar y calificar las incapacidades laborales de los trabajadores.



El Acuerdo con las Entidades colaboradoras viene renovándose desde el año 2009

El Acuerdo de colaboración entre el INSS y las Mutuas se firmó por primera vez en 2009. Un año más tarde se adhirió al mismo el Instituto Social de la Marina. Desde entonces, el Convenio entre la Seguridad Social y las Mutuas se renueva anualmente.

Tanto el INSS como el ISM necesitan informes y pruebas clínicas, para calificar y valorar los casos que tengan derecho a recibir una prestación por incapacidad. Las Mutuas disponen de medios e instrumentos para realizarlas; de ahí que, esta colaboración entre las Entidades Gestoras y las Entidades Colaboradoras resulte imprescindible.

RACIONALIDAD Y EFICIENCIA

En virtud del Convenio, las Mutuas se comprometen a realizar a los trabajadores todas las exploraciones y pruebas médicas que les sean requeridas. Éstas se efectuarán atendiendo a criterios de racionalidad y eficiencia, sin que se incremente el dispositivo sanitario de las Entidades Colaboradoras, ni haya un coste adicional para las mismas. Y, por supuesto, sin que pierda calidad la asistencia que prestan a los trabajadores.

Para la subdirectora general de Seguridad Social, Elena Martínez Carqués, la colaboración con las Mutuas “es fundamental, dada la falta de medios propios del Instituto Social de la Marina para examinar, calificar y revisar las situaciones de incapacidad de los trabajadores”. Por otra parte, asegura Martínez Carqués, la importancia del Convenio radica en el “ahorro que supone acudir a los equipos de valoración de incapacidades (evis) con todas las pruebas realizadas, ofreciendo garantía y seguridad jurídica”.

Este año, el INSS cuenta con un presupuesto de 1.900.000 euros para atender las obligaciones económicas derivadas del Acuerdo, mientras que el ISM dispone de una partida de 40.100 euros para el mismo fin. ■

Ana Díaz

El Fondo de Reserva de la Seguridad Social

Garantiza las PENSIONES

El Fondo de Reserva, conocido como la hucha de las pensiones, está cumpliendo puntualmente con los fines para los que fue creado. En tiempos de crisis, los ingresos por cotizaciones a la Seguridad Social son insuficientes para afrontar los gastos que tiene comprometidos, fundamentalmente los destinados a las pensiones. Hasta ahora la mala situación del mercado de trabajo, también ha provocado un incremento notorio del gasto en prestaciones por desempleo.

El gasto social, abarca más de la mitad de los Presupuestos Generales del Estado. Concretamente casi 53 de cada 100 euros los destina el Estado a gasto social y, de ellos, 44 de cada 100 se destinan al pago de pensiones y prestaciones por desempleo.

Para abonar las prestaciones por desempleo se destinan 35.358 millones de euros y el gasto en pensiones contributivas se eleva a 112.103 millones de euros.

De esta manera el principal gasto se produce en las pensiones, por lo que disponer de un Fondo de Reserva para cuando “vengan mal dadas” constituye un auténtico balón de oxígeno para los 8 millones de pensionistas que existen en nuestro país.

El año pasado fue necesario recurrir a los ahorros y disponer de 11.648 millones de euros.

En el primer trimestre de este ejercicio la evolución del mercado, con más rentabilidad, ha permitido que los recursos del Fondo hayan crecido y el pasado mes de febrero ascendía a 54.269 millones de euros lo que representa el 5,3% del Producto Interior Bruto (PIB).

INFORME ANUAL

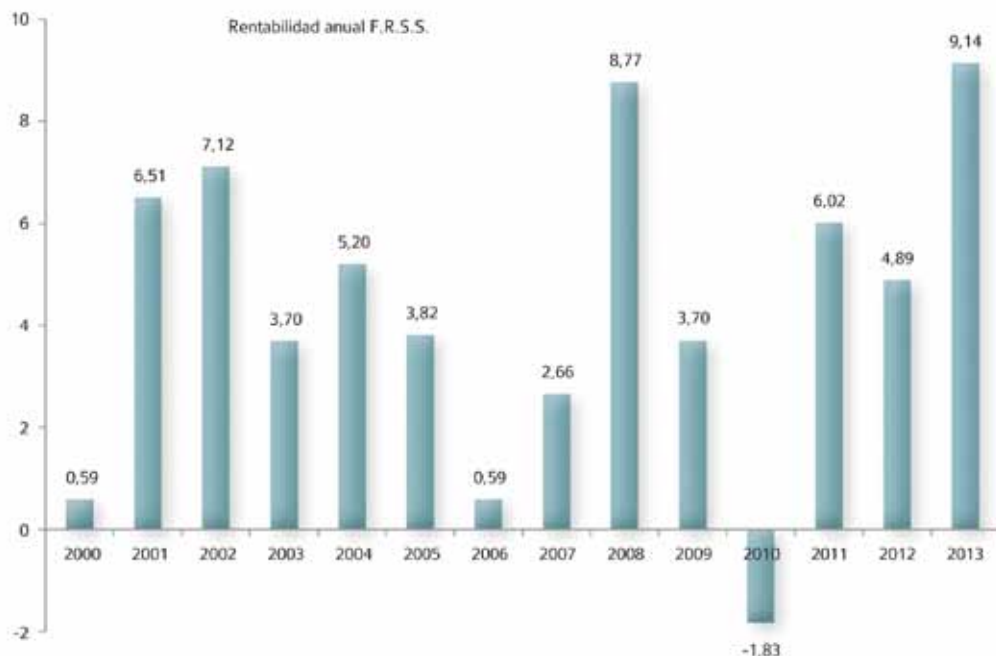
La ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, acompañada por el Secretario de Estado de Seguridad Social, Tomás Burgos, entregó al presidente del Congreso de los Diputados, Jesús Posada el informe anual del Fondo que, al finalizar 2012 totalizaba 63.008,58 millones de euros, ha experimentado un descenso de 9.264 millones en el último ejercicio, lo que supone el 3,79%.

El Fondo de Reserva alcanzó una cuantía de 53.744 millones de euros en 2013.



La ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, y el Secretario de Estado de Seguridad Social, Tomás Burgos, entregan al presidente del Congreso de los Diputados, Jesús Posada, el informe anual del Fondo de Reserva.

RENTABILIDAD ANUAL DEL FONDO DE RESERVA



Esta disminución se explica por las disposiciones que se han hecho a lo largo de 2013 por un total de 11.648 millones de euros, y que hecho posible financiar las pagas extraordinarias o la liquidación del IRPF de los pensionistas.

INVERSIÓN RENTABLE

La gestión financiera del Fondo de Reserva permitió alcanzar una rentabilidad, tanto acumulada como anual, muy superior a la registrada por los planes de pensiones. En este sentido hay que señalar que el año pasado el Fondo obtuvo una rentabilidad acumulada del 4,56%,

que contrasta con el 2,05% de media obtenida por los planes de pensiones. Se trata de un cálculo anualizado por un plazo de 15 años, equiparables a los 13 años de existencia del Fondo de Reserva. Igualmente la rentabilidad anual fue del 9,14%, porcentaje récord desde la constitución del Fondo en el año 2000 y también supera a la media total de planes de pensiones que se situó en el 8,36%. Hay que tener en cuenta que el 97% está invertido en deuda pública española que tuvo un gran comportamiento en los mercados financieros.

Esta actividad gestora ha producido unos rendimientos que en 2013 alcanzaron los 2.187 millones de euros, que agregados a los de años precedentes totalizan 19.190 desde el año 2000. Además hay que sumar la aportación de excedentes de gestión por contingencias comunes a las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades que fue de 197 millones de euros.

Las mayores rentabilidades tuvieron lugar en el año 2008 (8,77%); 2002 (7,12%) y 6,51% (2001).

De los 14 años que tiene de vida tan sólo 1 (2010), tuvo una rentabilidad negativa (-1,83%).

Desde la primera dotación aprobada en el año 2000 por el Consejo de Ministros, las in-

En los dos primeros meses de este año ha registrado una rentabilidad de 525 millones de euros.



versiones del Fondo han sido sólidas y rentables.

Fundamentalmente se han adquirido activos financieros de España, Países Bajos, Francia y Alemania.

El 97,07% se ha invertido en nuestro país y el 2,93% restante en países extranjeros. De ellos el 43,69% corresponden a Alemania, el 45,46% a Francia y el 10,85% a Países Bajos.

AUMENTA LA RECAUDACIÓN

El Secretario de Estado de Seguridad Social, Tomás Burgos, afirmó en el Congreso de los Diputados que el balance de los principales datos del sistema apunta a la recuperación “paso a paso” del equilibrio en el sistema de pensiones.

Según datos provisionales del mes de abril, la recaudación ingresada por la Seguridad Social alcanzó los 7.730 millones de euros, lo que sitúa la tasa de ingreso en entidades financieras en el 2,85%. “Es el cuarto mes en que esta tasa presenta valores positivos y de intensidad creciente”.

Cabe señalar la importante mejora en la tasa de morosidad que alcanza el 2,33%, “la más baja desde el inicio de la crisis económica”. En este sentido hay que valorar la importancia para las arcas de la Seguridad Social de la medida que situó el recargo por dejar de abonar las cuotas, en el 20% desde el primer día. Y es que el impago se había convertido en un mecanismo de financiación barato para muchas empresas e instituciones.

Por otra parte la evolución de los aplazamientos también constituye un signo avanzado de mejoría, pues han descendido tanto en número como en importe, si bien los criterios para su concesión no han variado. Según Tomás Burgos, este mecanismo permite a las empresas hacer frente a las cuotas sociales con un elemento de flexibilidad en los momentos complicados por lo que es imprescindible una gestión eficaz de los mismos. “Los aplazamientos bien gestionados son buenos tanto para el tejido empresarial como para la Seguridad Social”.

Hasta el pasado mes de marzo, el número de aplazamientos, concedidos fue de 26.979, un 14,8% menos que en el mismo mes del ejercicio anterior. De ellos, una cuarta parte, concretamente el 24,6% se otorgó a autóno-

El año pasado fue necesario disponer de 11.648 millones de euros para pagar las pensiones.



mos.

MÁS AFILIADOS

Los datos de afiliación a la Seguridad Social y de creación de empresas en los últimos meses se traducen en una tendencia positiva, ya firme y consolidada. Como ejemplo Tomás

Burgos citó la recuperación de 145.542 afiliados hasta marzo de este año desde el punto más bajo de ocupación, 16.150.747, “aunque ahora hay que atender a la intensidad de la recuperación”, subrayó.

Otro dato significativo: en lo que va de año el número de empresas ha aumentado en 16.663.

Desde esta perspectiva, se refirió a la necesidad de recuperar el vigor de la afiliación para fortalecer los ingresos por cotizaciones “motor principal de nuestro sistema”, ya que financian el 78,02% del gasto total en 2014.

Para terminar, aludió al déficit del sistema que en 2013 cerró con un 17,15% de reducción sobre el objetivo previsto.

PENSIONES

La nómina mensual de pensiones contributivas de la Seguridad Social alcanzó el pasado 1 de marzo los 7.946,37 millones de

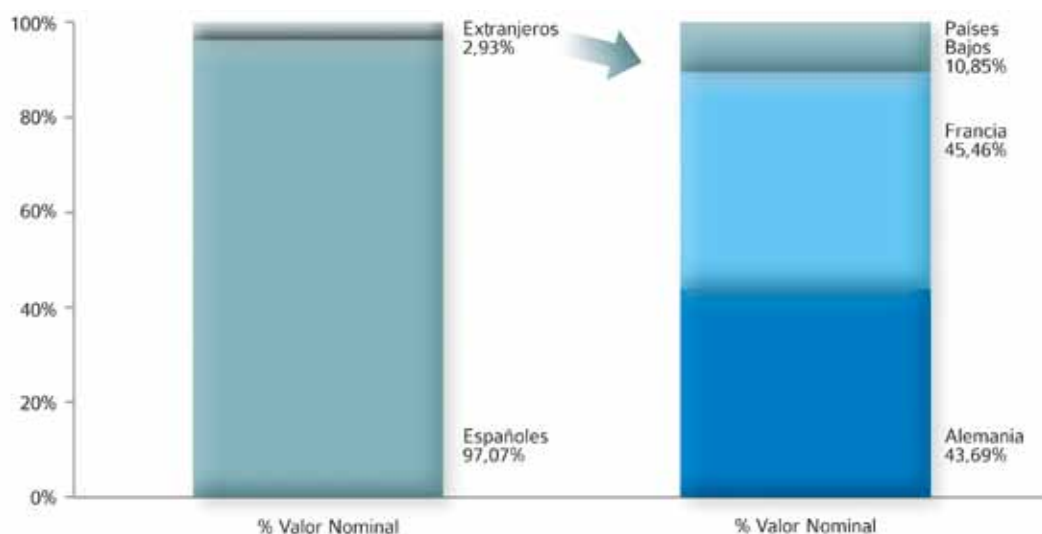
euros, lo que supone un crecimiento interanual del 3,4%.

La pensión media de jubilación fue de 994,85 euros, un 2,1% más respecto al mismo periodo del pasado ejercicio.

En cuanto a la pensión media del Sistema, que comprende las distintas clases de pensión (jubilación, incapacidad permanente, viudedad, orfandad y a favor de familiares), se situó en 867,53 euros al mes, lo que supone un aumento interanual del 1,7%.

El número de pensiones contributivas registró en marzo un total de 9.159.750 lo que equivale a un incremento interanual del 1,6%. Más de la mitad de estas prestaciones son por jubilación (5.528.216), viudedad (2.344.069), incapacidad permanente (929.766), orfandad (319.696) y 38.003 a favor de familiares. ■

ACTIVOS FINANCIEROS SEGÚN PAÍS EMISOR. AÑO 2013



**En 2013
obtuvo una
rentabilidad
del 9,14%.**



Prestación por desempleo

Pago ÚNICO del 100%

La ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, anunció que el Gobierno ampliará a los mayores de 30 años la posibilidad de capitalizar hasta el 100% de la prestación por desempleo para la inversión inicial de una actividad emprendedora. La medida se incluirá en el desarrollo del Estatuto Del Trabajo Autónomo que el ministerio de Empleo está ultimando con las organizaciones que representan a este colectivo.

Durante su intervención en la inauguración del IV Congreso de la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA), la ministra destacó la buena acogida que ha tenido la ampliación de las posibilidades de la capitalización, es decir, un abono acumulado y anticipado de la prestación contributiva por desempleo a los emprendedores.

Este sistema permite capitalizar los derechos de prestación por desempleo a través de un pago único o fraccionado, como medida para fomentar, fundamentalmente, el empleo autónomo y la Economía Social.

El año pasado, casi 152.000 personas capitalizaron su prestación por desempleo, casi un 4% más que el año anterior. “Una cifra que va a seguir creciendo sin duda”, manifestó la ministra.

PORTAL DE AUTOEMPLEO

Fátima Báñez anunció también que su Departamento está muy cerca de poner en marcha el Portal del Autoempleo que, según explicó, supondrá la creación, por primera vez en nuestro país, de un gran espacio público que servirá a los autónomos, a los profesionales y a todos los emprendedores para dar a conocer su oferta de productos y servicios, tener acceso a un punto de encuentro con posibles inversores y también a distintas herramientas de utilidad para crear o hacer crecer sus proyectos.

En su intervención la ministra agradeció el esfuerzo de los autónomos en estos años de crisis y destacó el trabajo por cuenta propia como “una de las principales fortalezas” en el



Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social.

“Desde el primer día hemos trabajado para poner una alfombra roja a los autónomos y a los emprendedores”

(Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social)

camino de la recuperación. “Desde el primer día –subrayó– hemos tenido la certeza de que los trabajadores autónomos y los emprendedores sois una de las principales fortalezas con las que contábamos para recuperar la senda de la recuperación que hemos iniciado”, señaló.

RECUPERACIÓN ECONÓMICA

Sobre el inicio de la recuperación económica, Báñez dijo que cada vez son más los indicadores económicos que se encuentran en positivo y destacó el hecho de que todas las instituciones públicas y privadas, entre ellas el Fondo Monetario Internacional (FMI), revisan al alza sus expectativas de crecimiento para España.

También destacó que en el ámbito del trabajo autónomo se observa el cambio de tenden-



cia y explicó que mientras que en este país, durante los seis años de crisis económica, se perdían alrededor de 220 autónomos de forma diaria, en el último año se han puesto en marcha cada día 150 nuevas iniciativas de trabajadores por cuenta propia. “Estas iniciativas han supuesto un total de 53.500 proyectos, que son fuente de riqueza y empleo y que con-



Ara Díaz

tribuirán, sin duda, a afianzar la recuperación que tanto tiempo hemos esperado”.

TRABAJO AUTÓNOMO

La titular de Empleo y Seguridad Social hizo repaso de las iniciativas puestas en marcha por el Gobierno para impulsar y favorecer el trabajo autónomo y la actividad emprendedora, entre las que destacó la puesta en marcha de la Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven, la ley de Emprendedores y la tarifa plana para autónomos, de la que destacó que se ha convertido en “una de las medidas estrella en materia de autoempleo”, ya que, en poco más de un año, cerca de 184.000 autónomos de todas las edades se benefician de una senda de cotización a la Seguridad Social más reducida, comenzando por tan sólo 50 euros mensuales.

“Desde el primer día, hemos trabajado para poner una alfombra roja a los autónomos y a los emprendedores. Y lo hemos hecho a través de la puesta en marcha de actuaciones dirigidas a que los autónomos puedan realizar su actividad con más facilidad, con más seguridad, con nuevas posibilidades de acceso a la financiación y con mayor protección”.

El 100% de la prestación por desempleo podrá cobrarse de una sola vez para trabajar como autónomo

RETORNO EXTRANJEROS

Cuando un trabajador extranjero regresa a su país, y desea emprender un proyecto empresarial se encuentra con los mismos problemas que se registran en nuestro país: la financiación necesaria para desarrollar su proyecto como trabajador por cuenta propia.

En España tiene la posibilidad de recibir un abono acumulado y anticipado de la prestación contributiva por desempleo a trabajadores extranjeros que retornan a su país de origen.

Por otro lado, en el marco de sus competencias, la Secretaría General de Inmigración y Emigración tiene asignada la gestión de programas vinculados al retorno voluntario asistido, consistente fundamentalmente en ayudas de viaje y reintegración concedidas a extranjeros en situación de vulnerabilidad que desean retornar a sus países de procedencia.

Desde el mes de noviembre de 2008 a septiembre de 2013, la citada medida se ha aplicado a 27.113 trabajadores desempleados y beneficiados de la prestación por desempleo de nivel contributivo, que eran extranjeros extracomunitarios y que han retornado a sus países de origen.

Los trabajadores han salido, principalmente, de las comunidades de Madrid (7.488), de Cataluña (5.243), y de la Comunidad Valenciana (2.459).

Estos han retornado, mayoritariamente a Ecuador (10.451), Colombia (4.306) y Perú (3.237). El importe total de las prestaciones por desempleo abonadas para facilitar el retorno asciende a 294,7 millones de euros. La cuantía media abonada a cada trabajador es de 10.853 euros.

PROGRAMAS

Los programas de retorno voluntario, asistidos por la Secretaría General de Inmigración y Emigración, se articulan a través de convocatorias anuales de subvenciones públicas y dirigidas a entidades sociales sin ánimo de lucro y organizaciones internacionales, que son las que reciben las solicitudes de los extranjeros interesados en retornar a sus países de origen. En estas convocatorias pueden ser objeto de subvención tres tipos de programas:

- Retorno Voluntario de Atención Social, dirigidos a extranjeros nacionales de terceros países que se encuentren en situación



OCEANA / María José Cornax

El año pasado casi 152.000 personas capitalizaron su prestación por desempleo, casi un 4% más que en 2012



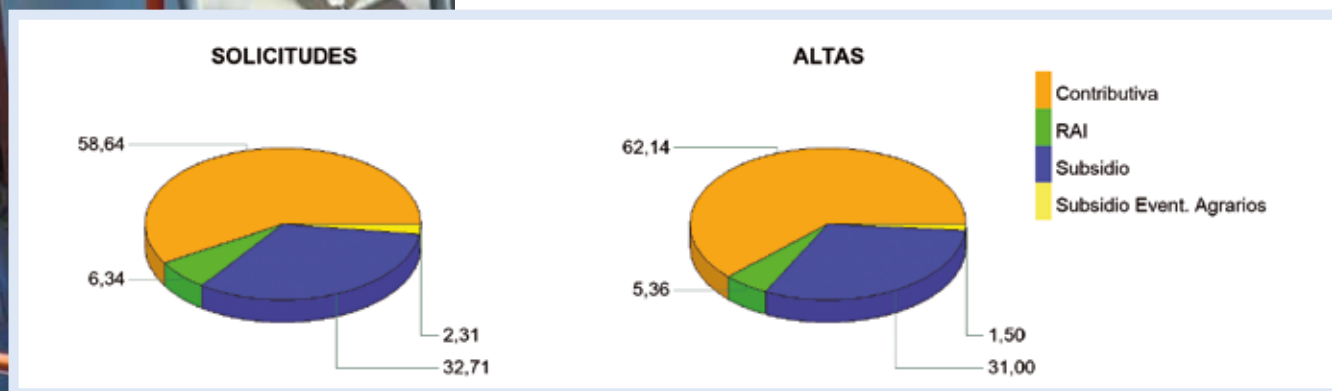
**Fátima Báñez
señaló que en el
último año se han
puesto en marcha
cada día 150
nuevos proyectos
de autónomos**

De las prestaciones y servicios cabe destacar, entre otros, los siguientes:

- Información y orientación general.
- Información sobre la situación del país de origen.
- Apoyo individual y familiar en el itinerario de retorno.
- Apoyo psicológico, en caso necesario.
- Pago de los billetes de retorno a su país.
- Abono de los gastos de desplazamiento en España desde el lugar donde vive el extranjero en nuestro país hasta el aeropuerto internacional más cercano.
- Gastos imprevistos de medicamentos.

PRESTACIONES EN ESPAÑA

El número de solicitudes de prestaciones a nivel nacional registradas en el mes de febrero de este año ascendió a 719.675, lo que representa una disminución del 12,3 % respecto al mismo mes del año anterior. El plazo medio del reconocimiento de la prestación ha sido de 1,8 días y los beneficiarios existentes a final de mes fueron 2.750.074, cifra que refleja un descenso del 9,4 por ciento respecto a febrero del año 2013.



de especial vulnerabilidad social, contrastable a través de los Servicios Sociales de la zona donde vive o de una entidad no gubernamental especializada.

- Retorno Voluntario Productivo, dirigidos a extranjeros nacionales de terceros países que deseen emprender un proyecto empresarial en su país de origen, asociado al retorno.

Los gastos totales en prestaciones fueron 2.290 millones de euros, y el gasto medio mensual por beneficiario, sin incluir el subsidio agrario de Andalucía y Extremadura, ha sido de 852 euros.

El número de beneficiarios extranjeros del pasado mes de febrero fue de 275.530 lo que representa un 17,1% menos que el mismo mes del año anterior. El descenso se produce más en trabajadores procedentes de países no comunitarios (-21,8%) que en los comunitarios (-8,8%). En relación con el total de los beneficiarios de prestaciones por desempleo, los extranjeros representan el 10%. ■

El Musel, con viento en contra



La finalización de la ampliación del puerto de El Musel dejó dos importantes cabos sueltos: la última parte de las subvenciones europeas y las reclamaciones judiciales de las constructoras. Ambos reaparecieron la primera semana de abril. El primero, en forma de informe de la Oficina Europea de Lucha Contra el Fraude (Olaf) y, el segundo, como demanda presentada contra la Autoridad Portuaria por la Unión Temporal de Empresas (UTE) Dique Torres por no estar conforme con la liquidación de las obras volviendo a poner de manifiesto los problemas de esta obra.

La disputa entre la Autoridad Portuaria de Gijón y la UTE Dique Torres se centra en la reclamación de las adjudicatarias de 329,9 millones de euros correspondientes a un modificación de la obra una vez ésta estaba en su ecuador. El sobrecoste, basado en la imposibilidad de utilizar una cantera cercana al puerto obligando a extraer los áridos de otras más lejanas, ponía a la entonces dirección del puerto, presidida por Fernando Menéndez Rexach, en la tesitura de no terminar la obra a tiempo y perder posiblemente los fondos europeos concedidos bajo el compromiso de ejecución en tiempo delimitado. Además de los perjuicios que el mar pudiera causar a las obras ya hechas. Por ello se firmó un sobre coste de 215 millones.

El otro cabo suelto, el informe de la Olaf pone paradójicamente a la UTE

en su punto de mira al resaltar opacidad de sus registros contables de las obras y la dificultad que las empresas han puesto a los técnicos europeos para obtener los datos del informe, que señala poca transparencia en la adjudicación de las obras, problemas sobre la obligatoriedad de la utilización de una cantera copropiedad de Hidrocantábrico —una de las empresas de la UTE—, irregularidad de pesajes de camiones, etc., para recomendar sanciones económicas e intervenciones judiciales.

La primera consecuencia sería cancelar el envío de 49,4 millones de euros (20% de la subvención pendiente) del fondo de cohesión y pedir los 197 ya invertidos en la cofinanciación de este proyecto. La segunda, la delicada situación en que la cancelación de estos fondos pondría a todo el tejido portuario y a esta Autoridad Portuaria, ya intervenida por Puertos del Estado. ■

La cofradía de Cariño entra en concurso de acreedores

GALICIA

La caída del volumen de ventas en lonja por la marcha de los armadores a otros puertos para vender sus capturas, el pago de las hipotecas de los nuevos edificios y el gasto de la fábrica de hielo están hundiendo al pósito coruñés cuyos dirigentes ven como única salida el concurso de acreedores.

La cofradía de pescadores de Cariño, A Coruña, ha presentado un precurso de acreedores, paso previo al concurso, debido a no poder hacer frente a los pagos. Los acreedores principales de la deuda, que ronda el medio millón de euros, son Portos de Galicia (300.000 euros) y una entidad financiera que tiene el préstamo hipotecario (150.000 euros) del local social.

La situación por la que atraviesa el pósito, que cuenta 47 barcos—33 de artes menores, 5 volanteros, 5 palanqueros y 4 cerqueros— y 12 mariscadoras, se debe a la caída del volumen de producto vendido en lonja, que ha pasado de generar una facturación cercana a los 2 millones de euros en 2010 a los poco más de 1 en 2013.

Esta reducción del volumen de ventas no está relacionada con una reducción del volumen de capturas de las embar-

caciones sino, como recalca el patrón mayor Juan Manuel Fachal, *con la marcha de las embarcaciones a otros puertos, ya que a los armadores no quieren que los marineros sepan el valor de la venta y aquí, los marineros lo sabían.*

Otro factor que está lastrando la economía de la entidad es la fábrica de hielo, cuya instalación constó 800.000 euros pagados con fondos europeos, pero con un consumo de electricidad que ronda los 6.000 euros mensuales. Ahora, los representantes del pósito esperan que el juzgado y la administración autonómica hagan una quita a la deuda que permita a la cofradía seguir adelante. Para que sea viable, según su patrón, *todo el sector se tiene que involucrar, especialmente los armadores que tiene que concienciarse y vender sus capturas aquí y pagar la cuota social de 500 euros anuales para salir adelante.* ■

• Tres atuneros cambian de bandera

Una de las primeras consecuencias a las sanciones aplicadas por la UE a Guinea Conakry, Camboya y Belice, por su falta de cooperación contra la pesca ilegal, no reglamentada y no documentada (INDNR) es el cambio de bandera de tres buques atuneros españoles que actuaban bajo pabellón del país americano. Y es que las sanciones les impedirían introducir sus capturas en la UE. Estas actuaciones eran previsibles, debido a las sanciones, y han optado por el rebanderamiento en Cabo Verde, ya que se presenta como una alternativa debido a la seguridad jurídica que representa, por el acuerdo con la Unión Europea del que se beneficia la flota atunera y las ventajas operativas y estratégicas del país africano.

• Trasmediterránea, en las líneas de interés público

La naviera Trasmediterránea será la encargada de prestar los servicios de navegación entre las Península y las Islas Canarias, tanto de pasajeros como de vehículos, según acaba de publicar el Boletín Oficial del Estado. El contrato, por valor de tres millones de euros, supone el compromiso de prestar el servicio hasta 2016. Es decir, la naviera mantendrá la ruta que cubre el ferry "Albayzin", entre Cádiz y las islas de Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife, La Palma y Fuerteventura, y vuelta. Este buque tiene una capacidad de 2.247 metros lineales de carga en sus ocho cubiertas -cuatro de ellas para vehículos y carga, que equivalen a 200 camiones y 165 vehículos. Trasmediterránea realiza otras dos conexiones semanales entre la Península y las Canarias.

• Cambio climático y bacalao

Un estudio en el que participa el IEO, junto a otras dos instituciones científicas europeas, sobre las causas del retroceso de las poblaciones de bacalao en el Mar del Norte, concluye que el calentamiento del mar registrado en la última década,



BREVES



así como sus efectos indirectos sobre el alimento de los juveniles, es el factor más determinante. Mientras que los planes de recuperación impuestos en Gran Sol han conseguido duplicar la biomasa de merluza, en el bacalao los resultados han sido prácticamente nulos. El calentamiento del agua ha provocado la reducción tanto en calidad como en cantidad del zooplancton del que se alimentan los juveniles de esta especie, provocando una mortalidad muy elevada. Los reproductores se mudan a latitudes más septentrionales en busca del frío.

● **Nadadores de rescate SAR**

Entre el 5 y el 7 de junio, el Centro de Seguridad Marítima Jovellanos de Gijón acogerá el tercer encuentro internacional de nadadores de rescate SAR. En las jornadas, dirigidas principalmente a los tripulantes de cabina de rescate, podrán asistir a conferencias sobre las misiones en las que participan impartidas por servicios SAR de los países miembros de la asociación. La entidad, con presencia en gran parte de los países de la UE, tiene representación también en Australia y EE.UU y se encuentra en conversaciones para establecerse también en Canadá y Japón.

● **Un "centinela" para el mar**

Desde primeros del mes de abril, el satélite *Sentinel-1* surca el espacio vigilando el medio ambiente y los cambios de la superficie terrestre. El aparato de la Agencia Espacial Europea (ESA) toma imágenes en cualquier momento y circunstancia meteorológica, y será de gran utilidad para dar respuesta rápida a desastres como inundaciones y terremotos. Además, mantiene bajo vigilancia rutinaria las rutas marítimas, cartografía el hielo y aporta información sobre vientos y olas, lo que será de gran utilidad para el tráfico marítimo. Ofrecerá diariamente 2,5 terabytes de información libre y gratuita, y cubrirá la superficie de Europa, Canadá y las principales rutas marítimas cada tres días.



CATALUÑA

Aplicación de móvil para el control de especies invasoras

En la localidad de Cadaqués, Girona, se realizó la presentación de una nueva aplicación de móvil a cargo del Centro de Cooperación del Mediterráneo de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), que está pensada para ayudar a identificar especies marinas invasoras y fomentar programas de vigilancia para su control y erradicación.



S.V. Jiménez-Gutiérrez

Facilitar la identificación de las especies invasoras en áreas marinas protegidas del Mediterráneo. Ese es el objetivo de la nueva aplicación de móvil desarrollada por la UICN-Med, para que los programas de vigilancia y control puedan ponerse en marcha ante la detección de especies invasoras que puedan poner en peligro la vida marina nativa. Esta herramienta forma parte del proyecto de UICN para hacer frente a la entrada de especies invasoras en Áreas Marinas (ver MAR número 529, septiembre 2013), del que forma parte la publicación de una guía sobre el impacto de esas especies en el Mediterráneo, cuyo principal objetivo es servir de apoyo en su identificación.

El objetivo, pues, es doble. Por un lado, concienciar de la importancia de detectar estas amenazas lo antes posible y, por otro, tener un conoci-

miento de cuáles pueden ser estas especies. La prevención es primordial. Y la aplicación de móvil que ahora se ha presentado "tiene como objetivo mejorar el control de las especies invasoras solicitando a observadores marinos y submarinistas de todo el Mediterráneo que nos ayuden a encontrar y rastrear estas especies en áreas marinas protegidas", como señala María del Mar Otero, coordinadora del proyecto y miembro del Centro de Cooperación del Mediterráneo de la UICN.

A través de esta aplicación se facilita la colaboración de buceadores a la hora de identificar y alertar sobre especies potencialmente peligrosas. La aplicación para *smartphones* es gratis y está disponible en español, inglés y francés, pudiéndose descargar desde <http://www.iucn-medmis.org?c=About/popup>. ■



• Firmas contra la pesca de profundidad

La Coalición para la Conservación de las Aguas Profundas, Ecologistas en Acción, Greenpeace, Oceana y WWF han iniciado una recogida de firmas para reclamar al ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente que lidere la protección de los ecosistemas marinos de profundidad en las actuales negociaciones desarrolladas en Bruselas. La importancia de este cambio de actuación por parte del Gobierno español radica en que nuestro país realiza la mitad del volumen de las capturas de la UE, por lo que a la pesca de profundidad se refiere (entre los 200 y los 1.500 metros de profundidad).

Las especies capturadas son muy vulnerables al impacto humano, aparte de la destrucción que esta actividad provoca en los fondos marinos. Las ONG, entre las medidas que solicitan, piden que se identifiquen las áreas que contienen o puedan contener Ecosistemas Marinos Vulnerables, eliminar progresivamente el uso de artes destructivas, así como fijar las posibilidades de pesca según las recomendaciones científicas.

• Basurero oceánico

Al redactar esta información, los esfuerzos para encontrar los restos del avión malasio MH370 y las cajas negras no han dado resultado. Sin embargo, los equipos de búsqueda se han topado con grandes cantidades de basura procedentes de la actividad humana. Unos desechos que, además del impacto ambiental, están dificultando sus labores.

Los remolinos de aguas de varios kilómetros de diámetro contribuyen a estas concentraciones que están envenenando los océanos, conformando enormes basureros como la "Gran Mancha de Basura del Pacífico". En el Índico, la principal acumulación se halla entre Australia y África.

Plan de acción para el desarrollo de una acuicultura sostenible

Tras tres años de trabajo, el proyecto Aquamed presenta los resultados del estudio realizado para promover la acuicultura mediterránea, financiado con casi un millón de euros por la Unión Europea. Entre las recomendaciones, reemplazar las harinas y el aceite de pescado en los alimentos acuícolas.

Dentro de la consideración de las zonas costeras como de importancia estratégica para la Unión Europea, en la que se asientan importantes sectores económicos, se establece la necesidad de una actuación basada en el conocimiento para el desarrollo de la acuicultura mediterránea; una estrategia multifuncional para la investigación de la acuicultura sostenible en esta cuenca. Y de ahí surge Aquamed, que empieza sus estudios en junio de 2010, financiado por la Comisión Europea.

El citado proyecto, que tuvo la participación de 13 socios del Mediterráneo, recomienda la creación de un grupo de interés que incluya a la industria, científicos y responsables políticos. También se señala que el proceso de innovación podría acelerarse si las industrias "alquilan" investigadores y sistemas de ciencia y comparten los riesgos. Otro

punto en los que incide el plan de acción es en la búsqueda de fuentes de materiales nuevos y alternativos para reemplazar la harina y el aceite de pescado de la composición de los alimentos de las especies cultivadas.

Paul Blancheton, coordinador de Aquamed, destacó el éxito del proyecto y remarcó que existe optimismo de que la financiación futura será "estratégica, coordinada y orientada" hacia el cumplimiento de los mayores desafíos que enfrenta el sector. Este éxito, al que se refiere su coordinador, se basó "en el compromiso de las partes interesadas de la acuicultura mediterránea. Las actividades de los interesados ayudaron a la asociación a demostrar la importancia del trabajo conjunto de la industria, investigadores y responsables políticos para definir la agenda de investigación y de innovación estratégica para la acuicultura mediterránea". ■

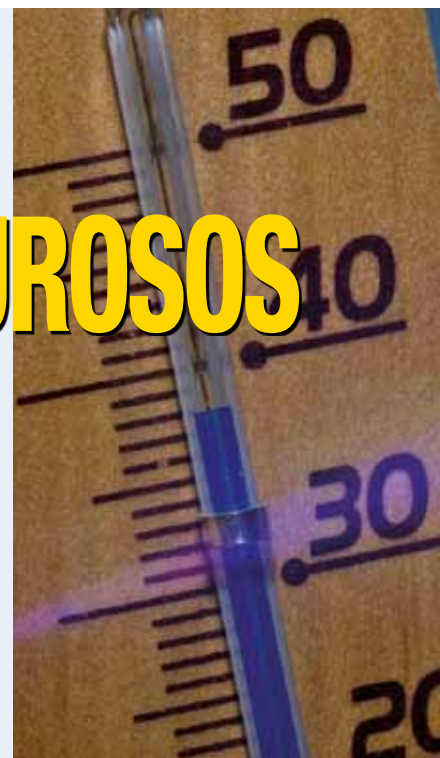


SANIDAD MARÍTIMA

Efectos del calor sobre las personas (II)

LOS AMBIENTES CALUROSOS

Como decíamos al hablar de las quemaduras, los efectos negativos del calor varían según las circunstancias. Un calor ambiental intenso y/o duradero puede provocar importantes trastornos en nuestra salud. Y aunque el sol es una de las causas más comunes para que suba la temperatura en el ambiente, de sus consecuencias hablaremos próximamente.



Las personas desprendemos calor al medio ambiente con procesos como la radiación, la conducción, la convección o la evaporación. Pero cuando la temperatura del ambiente es muy elevada y/o cuando permanecemos mucho tiempo en un entorno muy caluroso, estos mecanismos pueden no ser suficientes y provocarnos problemas de salud. Los ambientes calurosos pueden producir lesiones en la piel como:

- **Urticaria por calor:** produce habones y ampollas con bordes enrojecidos
- **Intertrigo:** la piel de los pliegues se pone roja y macerada. Suele ser frecuente en personas obesas, al sudar más.
- **Miliaria:** aparecen pequeñas ampollas transparentes o rojizas, debido a la retención del sudor en el interior de la piel.

- **Eritema ígneo o “cabrillas”:** son unas manchitas en la parte anterior de las piernas, por el calor procedente del uso excesivo de braseros o estufas.

ALTERACIONES DE SALUD GENERALIZADAS

Los ambientes calurosos distintos al sol también pueden afectar de forma general a nuestro cuerpo dando lugar a:

- **Calambres musculares:** son unos espasmos sobre todo de piernas, brazos y abdomen, al perder líquidos y minerales en exceso.
- **Agotamiento por calor:** Cuando esa pérdida es más intensa y aparecen además calambres, mareo, desmayo, debilidad, sudoración abundante, piel pálida, dolor de cabeza, visión borrosa, náuseas y vómitos, diarrea o espasmos digestivos,





se puede producir un golpe de calor. Debemos actuar con rapidez para evitar su progresión.

- **Golpe de calor:** por permanecer en ambientes con temperatura muy alta, alterando la regulación térmica del cuerpo, afectando al cerebro, al estado mental y a los signos vitales (tensión arterial, frecuencia cardíaca...). Hay fiebre muy alta, piel seca y caliente. Es un estado de salud muy grave que requiere una actuación urgente.

INTERVENCIÓN

En las lesiones cutáneas: si se trata de **urticaria**, cuando hay mucho picor, se pueden aplicar pomadas antihistamínicas como *polaramine pomada*®, o *caladryl crema*®. En el **intertrigo** leve, se debe evitar la humedad en los pliegues de la piel y el roce entre los dedos implicados, siendo útil secar bien la zona y colocar una gasa pequeña entre los dedos para mantenerlos separados y secos.

La **miliaria**, aunque no suele ser grave, puede requerir un tratamiento más específico por parte del médico.

Finalmente, el **eritema ígneo** o “**cabrillas**”, puede mejorar con crema hidratante, aunque suelen quedar unas pequeñas manchas de difícil eliminación.

Los **calambres musculares** se mejoran con masajes en la zona, además hay que situar al paciente en un lugar con menos calor.

En el **agotamiento por calor**, además de llevar al afectado a una zona con menos temperatura, se le

debe levantar los pies y administrar líquidos en abundancia. Si tiene calambres, los líquidos aportados deben contener sal y, si no mejora, trasladarle a un centro hospitalario lo antes posible.

En el caso de **golpe de calor** hay que conseguir reducir rápidamente la temperatura corporal y controlar las constantes vitales. Se aplican gasas mojadas o cualquier otro remedio que tengamos a mano para lograr una temperatura por debajo de 39°C, y evitar un shock hipovolémico (por pérdida de líquidos) o cardiogénico (por afectar al corazón). Se aplicará el masaje cardíaco, si es necesario, y se trasladará al enfermo rápidamente a un hospital.

PREVENCIÓN

Para prevenir los efectos de los ambientes calurosos podemos reducir el tiempo de permanencia y/o la temperatura en esos ambientes; sobre todo, cuando se trata de niños y ancianos. Al llevar a cabo actividades laborales, deportivas o de otro tipo, se debe procurar llevarlos a cabo en las horas del día con menos calor.

Los trabajadores expuestos a ambientes muy calurosos durante mucho tiempo, deben conocer las medidas que disminuyen sus efectos (hidratarse con agua o bebidas isotónicas, usar gorras u otras prendas que cubran la cabeza,...) así como los síntomas iniciales que aparecen por el exceso de calor, para actuar de inmediato, antes de encontrarse en situaciones más graves.

En el caso de trabajadores que se incorporan a tareas y ambientes donde hace mucho calor, se procurará que el tiempo de permanencia se haga progresivamente para permitir su adaptación paulatina al medio. ■

REMIGI SOLER ALBA
ESPECIALISTA EN MEDICINA DEL TRABAJO
SERVICIOS CENTRALES ISM

NUEVA MINISTRA DE PESCA



Isabel García Tejerina es, desde finales de abril, la nueva ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Sustituye en el cargo a Miguel Arias Cañete quien se presenta como cabeza de lista del PP a las elecciones europeas. Nacida en el 68, García Tejerina tiene un currículum excelente, tanto en su formación académica como profesional. Ingeniero Agrónomo y licenciada en Derecho es experta en Economía Agraria. Conoce de cerca Bruselas donde trabajó casi dos años como responsable de Agricultura en la Oficina de la Junta de Castilla y León y también el Ministerio del que es responsable ya que, a lo largo de su carrera, ha sido asesora de ministros como Loyola de Palacio, Jesús Posada y Miguel Arias Cañete.

Su antecesor ha destacado de ella su inmensa capacidad de trabajo, su enorme conocimiento de los temas nacionales y comunitarios y su gran habilidad como negociadora, llegando a decir que tiene “la absoluta confianza y tranquilidad de que, con Isabel García Tejerina al frente del Ministerio, cumpliremos lo que falta del programa electoral y mejoraremos los objetivos”

En el acto del traspaso de cartera, la nueva ministra de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente agradeció el “honor y la responsabilidad que se me ha encomendado que afronto con enorme ilusión”. Reiterando su voluntad de trabajar “para todos los sectores” y de que las puertas del Ministerio “sigan abiertas a todos”.

La nueva responsable de Pesca ha resaltado los trabajos realizados para colocar al sector “en la senda de la recuperación”, con una estrategia basada en tres pilares: estricto cumplimiento de las medidas de gestión y control, una gestión basada en el conocimiento científico sólido de las pesquerías y en el aprovechamiento óptimo y máximo de los recursos pesqueros”

PREMIO A LA REVISTA MAR

La Mesa Biamar -la bienal juvenil de las actividades marítimo-pesqueras, los emprendedores y el empleo- de Algeciras ha decidido conceder el premio Voz del Mar a esta publicación.

Tras varios meses de trabajo, el Comité organizador del certamen ha dado a conocer los beneficiarios del premio, que reconoce “los méritos contraídos por personas y organizaciones, tanto públicas como privadas, en el desarrollo de su actividad profesional y por difundir, proteger, investigar, informar, expresar, interpretar o divulgar la actividad marítima en cualquiera de sus facetas”, aseguran desde la organización.

Junto a la Revista Mar del Instituto Social de la Marina recibirán el premio “Voz del Mar BIAMAR 2014/15” el Instituto Español de Oceanografía, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, el programa “Españoles en la Mar” de Radio Nacional de España, la Cruz Roja del Mar y Salvamento Marítimo (SASEMAR)

El premio cuenta con el patrocinio y apoyo de la Cámara de Comercio del Campo de Gibraltar; Ubago Group; la Federación de Empresarios del Campo de Gibraltar; el Real Club Náutico de la Línea de la Concepción; el Ayuntamiento de la Línea de la Concepción; Cernaval y CTAqua, entre otras entidades.



INDUSTRIA TRANSFORMADORA, A LA BAJA

Según los resultados de una encuesta de Empresas del INE, dado a conocer por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el comercio exterior de las conservas de pesca registró un ligero descenso de las exportaciones al pasar de 695,4 millones de euros a 692,2 millones. Por su parte, las importaciones se incrementaron y pasaron de 717,5 millones de euros en 2012 a 739,2 millones en 2013.

Las ventas netas de productos transformados del pescado en 2011 fueron 4.162 millones de euros frente a los 4.107 millones de euros en 2012, cayendo 54 millones, el 1,3 por ciento.

El subsector del transformado pesquero en España es el más débil de la industria alimenticia con 655 empresas, mayoritariamente pymes. En 2013 este subsector empleó a 23.475 personas y tenía un 12,7 por ciento de desempleo.

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*



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)