

Mar

Nº 562
OCTUBRE 2016

Costera
del bonito
**Balance
desigual**

Inspección
y trazabilidad
en la UE

**Prácticas
de embarque**

Agencia Tributaria

Suministros Navales e Industriales
PUERTO Y BAHÍA
 General Ship Supplier

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

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

90%
in stock

easy | fast | efficient



OFICINAS EN ESPAÑA Y GIBRALTAR

CÁDIZ Tel: +34 956 202 007 - spain@puertoybahia.com
 LAS PALMAS Tel: +34 920 464 629 - laspalmas@puertoybahia.com
 BILBAO Tel: +34 944 544 443 - bilbao@puertoybahia.com
 FERROL Tel: +34 981 397 733 - ferrol@puertoybahia.com
 ALGECIRAS Tel: +34 956 202 007 - algeciras@puertoybahia.com
 GIBRALTAR Tel: +34 956 202 007 - gibraltar@puertoybahia.com



VALENCIA Tel: +34 960 649 657 - valencia@puertoybahia.com
 PASAJES Tel: +34 943 107 540 - pasajes@puertoybahia.com
 A CORUÑA Tel: +34 981 060 430 - coruna@puertoybahia.com
 VIGO Tel: +34 886 096 960 - vigo@puertoybahia.com
 BARCELONA Tel: +34 936 113 157 - barcelona@puertoybahia.com
 HUELVA Tel: +34 902 196 070 - huelva@puertoybahia.com

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

www.puertoybahia.com



Editorial MIC
902 271 902
www.editorialmic.com



Exceso de celo

En un afán por proteger, en este caso, a caladeros y ecosistemas de la pesca excesiva y dañina, el legislador puede acabar provocando el efecto contrario o, en el mejor de los casos, un caos burocrático y poca efectividad. Le complican la vida al usuario y resulta difícil de aplicar para las administraciones. Y eso es, en síntesis, lo que le ha ocurrido a la Unión Europea. Ha caído en una “sobre-regulación”, como reconocen fuentes comunitarias. Varios estudios e informes, incluido uno de la Eurocámara, así como las quejas de los que sufren esa “sobre-regulación” -el sector pesquero, entre otros-, lo confirman.

Los responsables de esta situación entonan el *mea culpa* y reconocen este exceso de celo al tratar de gestionar hasta el más mínimo detalle técnico. La reforma de la Política Pesquera Comunitaria tiende a remediarlo mediante una racionalización y modernización, así como la iniciativa de la Comisión de otorgar más protagonismo a las administraciones nacionales y regionales a la hora de aplicar las medidas técnicas oportunas. El proceso está ahí, pero como desvela un informe de la Eurocámara, aún queda mucho por hacer.

Pero debería irse más allá. Y ese *mea culpa* debería extenderse a las administraciones nacionales y regionales donde, en ocasiones, el caos normativo puede dar lugar a distintas interpretaciones o que no se aplique con el mismo rasero y exista la misma presión inspectora. En cada país y en el ámbito europeo, como reclama el citado informe.

Un ejemplo lo encontramos en España. Aquí, hasta cuatro administraciones distintas ejercen las labores de inspección sobre el trabajo y las capturas de los pescadores. El sector puede sufrir este exceso de celo hasta en más de una ocasión en el mismo día, como ponen de manifiesto los afectados.

Además, la prolija red normativa tampoco significa que se refuerce la protección de los consumidores.



Raúl Gutiérrez

Muchas leyes no significa más eficacia, algo que resulta obvio tras distintos estudios sobre la trazabilidad de los alimentos y el control del etiquetado, como se desprende de la información del presente número de MAR. Hay datos al respecto, sobre la fiabilidad de lo que llega a la mesa del consumidor o lo que se sirve en los restaurantes, que merecen una profunda reflexión.

Y de todo ello, por acción u omisión, uno de los principales perjudicados es el sector pesquero. Esperemos, en beneficio de todos, que se gane en eficacia con la simplificación y descentralización puestas ya en marcha en la UE. ■

Estiba y trincaje de mercancías en contenedor

Autor: Francisco Fernández Sasiáin

El transporte intermodal de mercancías contenerizadas ha experimentado un crecimiento exponencial en los últimos 25 años. En la actualidad existen en el mundo alrededor de 38 millones de contenedores (TEU), que realizan anualmente 180 millones de viajes y suponen 700 millones de manipulaciones portuarias. Un tráfico de tal magnitud requiere unas estrictas condiciones de seguridad, dentro de las cuales la correcta estiba y sujeción de la carga (trincaje) juegan un papel fundamental.

La búsqueda de la mejora continua en la seguridad del transporte de mercancías en contenedor llevó a tres organizaciones internacionales, la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) al desarrollo del Código CTU. Este código fue publicado por primera vez en 1997 y ha sido recientemente modificado en 2014.

El libro “Estiba y trincaje de mercancías en contenedor” ha sido concebido como una herramienta para optimizar la estiba y practicar una correcta sujeción o trincaje de las mercancías en los contenedores, tomando como referencia no solo el Código CTU en sus dos versiones (1997 y 2014) sino también otras normas y publicaciones internacionales como el Código CSS, Norma EN 12915-1:2010, Container Handbook, entre otras.

La obra trata en profundidad el transporte contenerizado en los modos carretera, ferrocarril y marítimo. También define principios y buenas prácticas que pueden ser aplicados en otros tipos de UTC (unidades de transporte de carga) como semirremolques de carretera, vagones de ferrocarril y contenedores de carga aérea, entre otras.

El autor, ingeniero industrial con 20 años de experiencia en el transporte marítimo de contenedores, comienza su exposición analizando los diferentes tipos de mercancías y UTC, continúa con su embalaje, los medios de transporte, los tipos de contenedor y los principios de estiba y sujeción de la carga, para concluir con un capítulo de casos prácticos basados

en su experiencia profesional en el sector. Su objetivo con esta obra es que cualquier persona involucrada en la cadena logística del transporte de contenedores adquiera la capacidad de estibar y trincar correctamente la mercancía, reduciendo los costes logísticos, evitando los siniestros y aumentando la seguridad en el transporte.

El libro “Estiba y trincaje de mercancías en contenedor” tiene 320 páginas y se puede adquirir en formato papel por 29 euros desde la página web y en librerías especializadas. La versión digital está disponible por 18’89 euros en la página web de Marge Books. <http://www.margebooks.com/es/246072/estiba-trincaje-mercancias-contenedor-digital.htm>. ■





Director del ISM:
Luis Casqueiro Barreiro.

Director:
Raúl Gutiérrez

Redacción:
Ana Díaz, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

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

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

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

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

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

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

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

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza,
s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Redacción y Administración: Churruca, 2. 28004 Madrid.
Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 591 99 17
Jesús M. Salamanca: 91 591 99 21
Ana Munguía: 94 231 95 08
Fax: 91 591 99 19. revista.marism@seg-social.es
www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963
NIPO Papel: 273-15-001-7
NIPO Web: 273-15-002-2

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

Descárgate la revista en tu smartphone



36

UNA APUESTA POR LA INNOVACIÓN

El salón náutico confirmó el buen momento del alquiler.

6

DE LA INSPECCIÓN A LA TRAZABILIDAD

Diversos estudios alertan de deficiencias en la inspección y la trazabilidad en la UE, así como del exceso de regulación para combatir la sobrepesca.

14

BALANCE DEL CANTÁBRICO

Buenos resultados de las tres costeras.

- 6 Inspección y trazabilidad
- 14 Balance de las costeras
- 22 Foro de acuicultura
- 28 Alta participación en Conxemar
- 32 Operación Paso del Estrecho
- 36 Salón Náutico de Barcelona
- 40 OMI: aguas de lastre
- 42 Tribuna: Océanos de plástico
- 44 III Conferencia "Nuestro Océano"
- 47 Cambios en la norma para la Inspección
- 48 Nuevos procedimientos administrativos
- 50 El ISM en jornadas de la pesca
- 54 "Bolsa de embarque"
- 56 Historias de la Marina Mercante
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

Mar

Mucha regulación, poco control

De la inspección a la

TRAZABILIDAD



Establecer unos debidos controles de vigilancia, adecuados y proporcionales, resulta complicado. Y no hay más que ver el panorama al que nos enfrentamos, según revelan los resultados de diversos informes, para tener una constatación de la dificultad y urgencia ante las que se enfrentan las autoridades europeas. Concretamente, un informe de la Eurocámara, sobre la grave situación motivada por las diferentes presiones inspectoras en la UE, pasando por la sobrerregulación para combatir la sobrepesca, y acabando en deficiencias graves en la trazabilidad del pescado en el sector de la restauración, alertado por un estudio realizado por Oceana, y que ha servido a los parlamentarios europeos para adoptar medidas para su solución. La Comisión Europea ha tomado cartas en el asunto para simplificar y hacer más eficaz la gestión.



Adolfo Ortigueira

Los pescadores se quejan de la falta de coordinación de los servicios de inspección que, en España, son llevados a cabo hasta por cuatro administraciones diferentes, y cuyas consecuencias paga el sector pesquero

Adolfo Ortigueira

Simplificación y descentralización, como solución a la “sobre-regulación” en la que ha caído la Unión Europea en su afán de combatir la sobrepesca. Un afán que le ha llevado a ir añadiendo norma tras norma hasta organizar un complejo entramado de requisitos poco efectivo: complicado de seguir para los usuarios y de difícil aplicación para las administraciones. Una realidad que no es exclusiva de las pesquerías, como veremos, y que hace algún tiempo ya puso en

guardia a la Comisión Europea, que ha venido realizando un esfuerzo de simplificación generalizado en diversos sectores. En algunos de ellos, tras estudios que revelan incluso la imposibilidad de aplicar determinadas normas.

Para hacer frente a esta situación desde la Comisión Europea se ha optado por otorgar un mayor margen de actuación a los responsables nacionales y regionales. Un margen de actuación que permitirá agilizar la toma de decisiones y hacerla, al mismo tiempo, más eficaz. La Unión Europea seguirá estableciendo los principios y objetivos de la actividad pesquera. Es decir, seguirá aplicando las normas básicas, como la prohibición de determinadas artes de pesca, la obligación de desembarcar todo lo que se pesque, etc. Las medidas de conservación, por su parte, dependerán de los gobiernos nacionales y regionales, así como de los operadores, que serán quienes determinen cuáles son las mejores soluciones técnicas en el contexto local para cumplir con las normas y objetivos generales. Eso sí, precisan desde la Comisión, “siempre que cuenten con el respaldo de la ciencia”.

En este sentido, hay expertos que apuntan a la necesidad de darle un enfoque local a la gestión de pesquerías (excepto para las que afecten a especies altamente migratorias), lo cual implicaría una regionalización en la gestión por zonas marítimas, habida cuenta de que la problemática pesquera y especies son diferentes de unas áreas a otras.

Al mismo tiempo, como se incide desde fuentes comunitarias, resulta de enorme importancia facilitar la interpretación de las normas de la UE, y nada mejor para ello que su simplificación. En este sentido, la Comisión Europea refunde seis reglamentos existentes en un solo texto, subsana las incoherencias y deroga las normas que se han quedado desfasadas del



proceso; lo que implica, por consiguiente, la simplificación del conjunto y lo hace más fácil de entender.

NORMATIVA “INAPLICABLE”

Se trata de un paso de gran importancia. Y es que la normativa europea llegaba, en algunos puntos, a ser tremendamente farragosa, hasta el extremo de que incluso la hacía inaplicable en algunos de los aspectos de la misma, como así se hizo constar en un informe del Parlamento Europeo. Inaplicable tanto por la falta de adaptación de las normas a la realidad como por “contradicciones” entre ellas.

Dicho documento, elaborado por la eurodiputada francesa Isabelle Thomas, miembro de la Comisión de Pesca, advertía de la gran desigualdad existente entre los distintos Estados miembros a la hora de realizar los controles, lo que podía llevar “a una situación en la que el sector pesquero deje de cumplir la normativa”.

La eurodiputada destaca en su informe la disparidad que se está produciendo en la aplicación de la normativa sobre infracciones, el solapamiento de controles debido a la existencia de diversos niveles

de inspección, la falta de coordinación entre países e incluso el “carácter inaplicable” en la práctica de algunos aspectos del reglamento comunitario. Ante esta situación, Isabelle Thomas propone la aplicación de medidas que reviertan este galimatías, como simplificar la legislación, reducir la burocracia, crear un curso europeo de formación de inspectores e introducir incentivos para los pescadores más allá de las sanciones.

Parece que en cuanto a la normativa, la propia Comisión Europea empieza a

dar pasos coincidentes con lo apuntado en este informe -aún en fase preliminar-, como se apunta al comienzo de este artículo. Sin embargo hay otros aspectos sobre los que cabe profundizar, como en las “diferentes presiones inspectoras” detectadas en este informe. Tras diversos encuentros mantenidos con el sector pesquero y el de la inspección (la euro parlamentaria visitó Vigo, así como localidades de Alemania, Francia, Italia y Bélgica), constatando la desigualdad “real” y “percibida” por los pescadores.

La diferente presión inspectora, entre los distintos Estados miembros de la UE, es algo sobre lo que ya se había apuntado desde estas páginas en anteriores ocasiones. Unas diferencias provenientes de una normativa poco clara o farragosa -como ahora se reconoce incluso por las propias autoridades comunitarias-, pero en otros casos, quizás, más motivados por una falta de “interés” en su aplicación.

Un buen ejemplo de este extremo es la “seriedad” en la aplicación de los controles de las descargas que se vienen realizando en los puertos europeos con la pesca sospechosa de ser ilegal. Las restricciones y



estricto cumplimiento en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en España deja, sin embargo, bastante que desear en otros puertos europeos. La mayor relajación en la aplicación de la normativa en otros Estados miembros provoca un cambio de destino a la hora de realizar estas descargas y el quebranto económico, por consiguiente, para los que aplican la ley. Una situación que, presumiblemente, se verá corregida gracias a la aplicación del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto, de FAO, que entró en vigor el pasado mes de junio.

PRESIÓN INSPECTORA

Respecto a las deficiencias que tienen su origen en las características de la normativa, el informe achaca notables diferencias de aplicación del reglamento de control a que cada Estado dispone de estructuras administrativas y judiciales diferentes. Es decir, las provenientes de la burocracia. “En algunos casos, los servicios de inspección están segmentados en distintas administraciones mientras que, en otros, son realizados por un único organismo”. El informe del Parlamento Europeo recomienda concentrar el control pesquero en un solo organismo y así evitar solapamientos

La eurodiputada francesa Isabelle Thomas advierte de la gran desigualdad existente entre los distintos Estados miembros a la hora de realizar los controles e inspecciones

que generan “presión innecesaria”.

En el caso español, algunos pescadores se quejan de que actualmente existen cuatro administraciones que de alguna manera realizan actividades de control e inspección de la pesca marítima. Una queja que comparten algunos inspectores de Pesca consultados por esta revista. Por un lado, los Servicios de Inspección Pesquera pertenecientes al Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (Magrama); por otro lado, el Servicio Marítimo y el Seprona de la Guardia Civil, dependientes del Ministerio de Interior; y, en tercer lugar, los Servicios de Inspección Pesquera correspondientes a las Comunidades Autónomas con litoral.

A estas tres Administraciones habría que sumar a la Armada que, a través del Ministerio de Defensa mediante convenio con el Magrama, realiza también labores de Inspección y vigilancia pesquera. La falta de coordinación entre las distintas administraciones, a menudo repercute sobre el propio sector pesquero que sufre esta carga administrativa, no tanto por el número de medios, sino por la falta de esa coordinación entre los mismos.

Respecto a los controles, la eurodiputada destaca que mientras algunos Estados miembros realizan inspecciones que comienzan por las propias artes de pesca y continúan hasta que el producto llega al consumidor, otros apenas supervisan determinadas partes del proceso. Y no sólo



Adolfo Ortigueira

se detecta esta gran diferencia, sino que también se percibe gran disparidad en el enfoque entre los controles “aleatorios” y los basados en el cálculo de “riesgo”. Las que se efectúan en el mar, en función del riesgo, reportan una tasa de infracción más elevada. Las irregularidades más habituales detectadas en las inspecciones pesqueras son las de declarar menos capturas de las reales; incumplimiento de las medidas técnicas, incluso utilizando aparejos ilegales; y la vulneración de la prohibición de arrojar al mar las capturas accidentales que no se pueden comercializar.

La adaptación de la normativa, a la que se ha hecho referencia anteriormente (al carácter inaplicable de algunas normas y/o las contradicciones entre ellas), da lugar a una crítica en el informe a las distintas interpretaciones de las normas por parte de los inspectores (incluso dentro de un mismo país, produciéndose quejas de que no se aplican las normas con el mismo rase-

El Parlamento Europeo denuncia que los restaurantes son el punto débil de la trazabilidad de los productos pesqueros, tras los resultados del proyecto Labelfish llevado a cabo por Oceana

ro en unas comunidades que en otras). Aquí volvemos a la necesidad de la “simplificación” de la legislación, para evitar caer en esas disparidades, “teniendo en cuenta la opinión del sector a la hora de elaborarla”.

Otro aspecto a tener en cuenta es el de la armonización de las sanciones, destacando que son preferibles las económicas a las penales. En el informe redactado por la europarlamentaria francesa, se insiste en introducir el “incentivo” para que los pescadores cumplan la normativa, además de destacar que “la desigualdad en el sistema de multas por puntos -ya vigente en España- agravaría una situación injusta”.

Por último, Isabelle Thomas se refiere a la existencia de planes de formación distintos para inspectores, y defiende la creación de un curso europeo de formación en función de un plan de estudios troncales de la Agencia Europea del Control de Pesca (AECOP), sugiriendo la posibilidad de intercambio de inspectores entre los Estados miembros. “Si no mejoramos el sistema, es de temer que se llegará a una situación en la que no se cumpla la norma, por no ser la misma para todos”, concluye la parlamentaria en su informe.

ESTUDIO EN RESTAURANTES

Y del cumplimiento de normativas e inspecciones en el mar nos vamos a tierra, punto de gran importancia en este control, y en el que los eurodiputados reclamaron la aplicación de un sistema de trazabilidad más consistente, especialmente para los productos de la pesca que se venden en los restaurantes y tiendas de la UE. Y es que varios

estudios muestran niveles significativos de etiquetado incorrecto de los productos pesqueros. Los parlamentarios solicitan que se refuercen los controles nacionales, espe-



Abelto Ortigueira

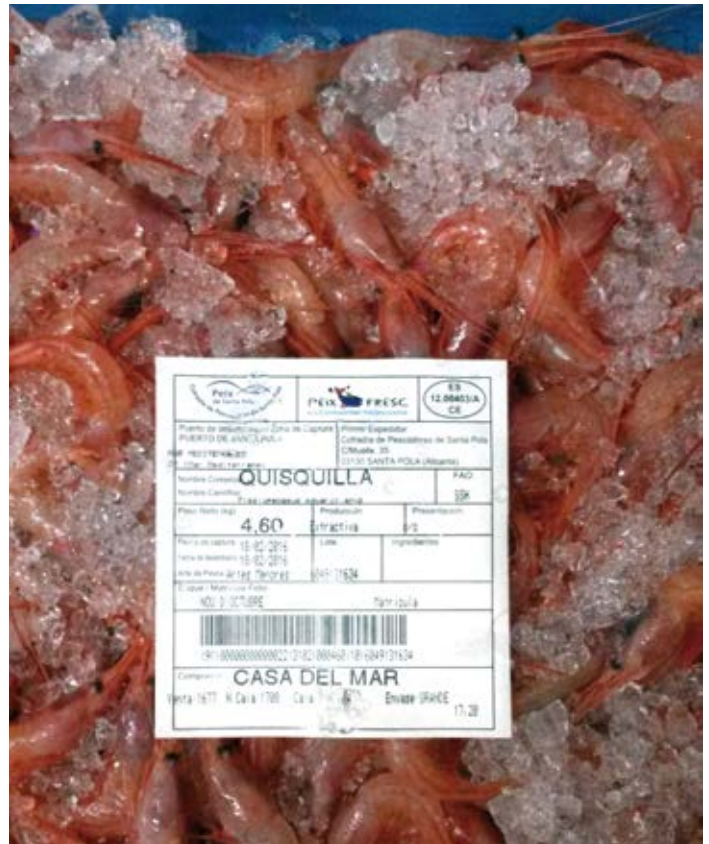


cialmente del pescado no procesado suministrado a restaurantes.

Y esta preocupación no es casual. El propio Plan de Control de la UE de 2015, con el que la Comisión evalúa el pescado blanco mal etiquetado con respecto a sus especies declaradas, reflejó que el 94% de las muestras analizadas estaban mal etiquetadas. Este es uno de los motivos por los que desde el Parlamento Europeo se defiende la creación de una trazabilidad fuerte, que se inicie desde el momento mismo del desembarco y llegue hasta el consumo, con lo que se reforzaría la confianza de los consumidores. Asimismo, esto supondría un impulso al desarrollo económico de las comunidades costeras, el reconocimiento de las mejores prácticas de los pescadores y realzar la calidad de sus productos.

Y el apartado del etiquetado tampoco se libra de lagunas y malas interpretaciones. Una confusión que tiene su origen en los requisitos de etiquetado actuales en la UE, basados en las áreas y subáreas establecidas por la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO). Como ejemplo del resultado no sólo poco clarificador del etiquetado, sino que lleva a más confusión y equívoco, los parlamentarios ponían como ejemplo el que pescados capturados frente a Galicia y en el golfo de Cádiz se identifican como procedentes de “aguas portuguesas”; las pesquerías realizadas frente a Gales se etiquetan como provenientes del “mar de Irlanda”; y los que se pescan frente a las costas de Gran Bretaña aparecen como “golfo de Vizcaya”. En esas estamos.

La organización Oceana -al igual que otras ONGs- lleva tiempo dedicando su atención a la trazabilidad del pescado, especialmente en los restaurantes y en la comida para llevar. Para analizar más en profundidad las deficiencias de la trazabilidad en el sector de la restauración, el pasado año llevó a cabo el proyecto *Labelfish*. La situación que detectaron, tras analizar los resultados, les ha llevado a solicitar a



la Comisión Europea que establezca la obligatoriedad de identificar el pescado que se sirve en los restaurantes. “Nuestra investigación sobre el fraude en el pescado llega a una conclusión clara: las normas sobre trazabilidad fallan en los restaurantes”, señala como conclusión de este estudio el director ejecutivo de Oceana Europea, Lasse Gustavsson.

El propio Parlamento Europeo, a raíz del citado informe de Oceana, ha señalado a los restaurantes “como punto débil en la trazabilidad de los productos pesqueros”, y ha emprendido actuaciones como las señaladas anteriormente. Acciones que fueron aplaudidas por Oceana, que pide a la Comisión Europea que desarrolle un estudio en toda la UE sobre la mala identificación del pescado exclusivamente en restaurantes, para así entender mejor la magnitud del problema. Identificar en qué punto de la cadena de suministro se produce, cuáles son los motivos y razones y cuál es el mejor modo de atajarlo. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Según un informe de Oceana

FRAUDE MUNDIAL

en el etiquetado del pescado



Un nuevo informe de la organización Oceana señala al fraude en el etiquetado del pescado como un problema a nivel mundial. De la investigación realizada se desprende que una de cada cinco muestras estaba mal etiquetada. En España, el porcentaje del fraude roza el 5%, siendo el atún el que concentra las mayores cotas de falsificación en su etiquetado.

Kimberly Warner, científica y autora del informe que acaba de hacerse público por Oceana, destaca que aunque el fraude en el etiquetado se concentra en el pescado fresco y congelado, y especialmente en el atún, “los consumidores de marisco son los más afectados por esta falsificación desde el punto de vista de la salud”. Perjuicio que también se extiende a la cadena de suministro, “en la que pagan justos por pecadores”. Aunque en el anterior artículo se ponía el acento en el fraude que se está produciendo en los restaurantes -basado en datos de un informe también realizado por la organización Oceana-, en este nuevo trabajo extienden el problema del mal etiquetado a toda la cadena del sector, desde el minorista, comercio mayorista, distribución, importación-exportación, envasado y desembarque. Uno de cada cinco pescados, entre más de

25.000 muestras analizadas, resultó que estaba mal etiquetado. La organización Oceana trabajó sobre un total de 200 estudios realizados en 55 países para elaborar el citado informe.

LLAMADA DE ATENCIÓN

La denuncia de este problema de ámbito mundial no ha pasado desapercibida. Desde que se iniciaron las primeras investigaciones sobre la falsificación en el etiquetado del pescado, hace doce años, se ha provocado una importante llamada de atención sobre este grave problema de fraude sanitario, ecológico (al incluir especies que están en peligro de extinción y, por lo tanto, que tienen prohibida su captura) y económico. Una llamada de atención que provocó que las autoridades comunitarias tomaran cartas en el asunto, consiguiendo que el fraude en la Unión Europea decreciera del 23%, que



alcanzaba en 2011, a un 8% en 2015. Una sensible e importante rebaja.

El fraude registrado en el etiquetado del pescado en los Estados Unidos de América -donde se realizó la presentación de este último informe con motivo de la celebración de la Conferencia “Nuestro Océano”- alcanzó de media en 2014 un 28%. De este voluminoso fraude, se constató que más de la mitad, un 58% del pescado, era en realidad otra especie potencialmente peligrosa para la salud de los consumidores. El 65% de los estudios realizados demuestran la clara motivación económica de estos fraudes, como resulta lógico suponer. El propio presidente de los Estados Unidos, Barack Obama, se comprometió en su intervención en la conferencia a abordar este asunto.

En algunos países, los datos de fraude son apabullantes. Este es el caso de Italia, donde de las 200 muestras de mero, perca y pez espada analizadas, el 82% estaba mal etiquetada. De este total, en más de la mitad de los casos, el mero había sido sustituido por peces que podían ser dañinos para la salud. Otro dato que viene a reflejar el volumen de este fraude es el registrado en Bélgica, donde el 98% de los 69 platos de atún rojo servidos en restaurantes no era lo que decían ser. En Brasil, el 55% de las muestras que

El 32,5% de las muestras de bonito del norte analizadas en España eran en realidad de rabil, bacoreta, melva y patudo, entre otros.

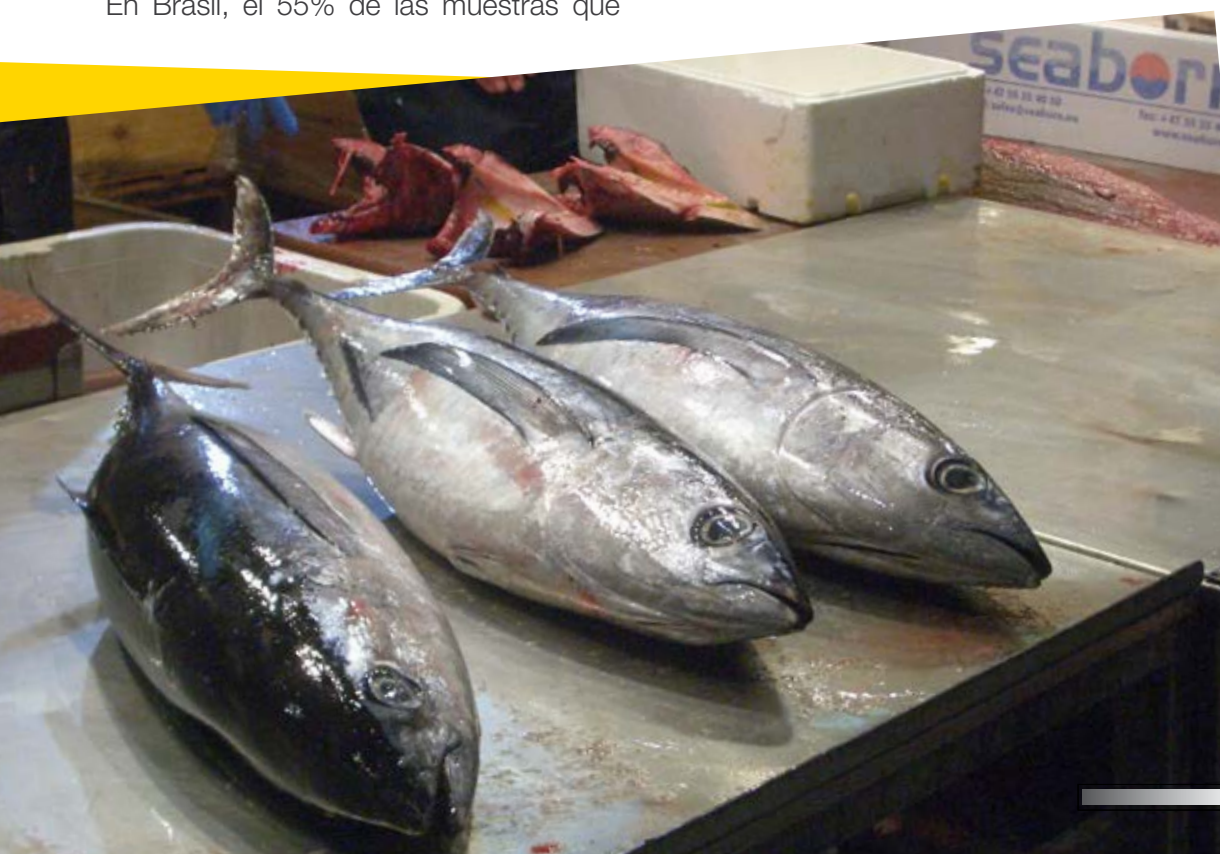
supuestamente eran de tiburón, correspondían a pez sierra, especie en peligro crítico y cuyo comercio está prohibido en este país.

España, como se señaló anteriormente, tampoco se libra de estas falsificaciones. Así lo confirma un estudio realizado por la Universidad CEU San Pablo de Madrid en el que se comprobó cómo el 32,5% del bonito del norte analizado no era auténtico, ya que en realidad se había sustituido por rabil, bacoreta, listado, melva o patudo. Todas las muestras incorrectamente etiquetadas correspondían a piezas congeladas. Tampoco se escapa la merluza a este fraude en el etiquetado, donde un estudio realizado en 2011 revelaba que el 40% de este pescado vendido en España y Grecia tiene una procedencia “trucada”, ya que no se trataba de merluza americana o europea, como anunciaba su etiqueta, sino que en realidad era merluza africana.

En otra parte de este estudio se recogen los trabajos realizados desde el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), en los que se detectaron irregularidades en el 25% de productos elaborados con atún congelado o fresco; el 11,3% en conservas de atún; el 12,2% en semiconservas de anchoa; y el 6,5% en bacalao seco salado.

Como señala en su informe Oceana “el camino del pescado desde el barco hasta el plato es largo, complejo y poco transparente, lo que favorece las oportunidades de cometer fraude y mal etiquetado”. Hay, pues, que redoblar los esfuerzos en la trazabilidad. La inspección, sólo en el mar, deja muchos resquicios al fraude. ■

R.G.



Balance desigual de **LA COSTERA DEL BONITO**

La última costera del año ha cerrado con un balance desigual para las flotas y con enfado de los pescadores por el cierre precautorio decretado por Pesca, sin aviso previo, y la inmediata apertura días después. La medida, que no se recuerda en la pesquería del atún blanco, se tomó ante la posibilidad de haber agotado la cuota que la ICCAT acuerda para España. El balance final depende de a quién se pregunte: vascos, cántabros y asturianos están satisfechos; pero los gallegos están disgustados por las escasas capturas y la competencia “desleal” del arrastre pelágico. Con independencia de cómo se califique la campaña, los barcos de las distintas flotas han capturado cerca de las 14.000 toneladas asignadas.



El pasado 18 de febrero el ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente publicaba el plan de gestión de la caballa con las cuotas de los buques de cerco para la presente campaña. La cuota de caballa, por acuerdo de los ministros de pesca de la UE, se había reducido el pasado diciembre en un 15%. Esta reducción auguraba estrecheces para la mayoría de los 272 barcos que se reparten las 9.547 toneladas disponibles. Esta cantidad supone el 34,3% de la cuota. Los arrastreros de fondo del Cantábrico Noroeste cuentan con el 28,7% y el 36,97% restante se reparte entre las demás artes de pesca.



A la reducción de cuota se sumaba la tensión acumulada durante la acampada de parte del cerco gallego frente a la sede del Gobierno regional para protestar por un plan de gestión que consideran injusto, y las demandas presentadas por el Principado de Asturias contra la orden ministerial, que regula el reparto de cuotas. Como resultado, en dos casos la Audiencia Nacional ha anulado el reparto. Aunque desde la secretaria de Pesca se recuerda que el presente plan de gestión incluye todas las modificaciones que pedían las sentencias, excepto el reparto en sí, que se ha negociado con el sector.

La primera campaña en importancia para los pescadores del Cantábrico-Noroeste se presentaba tensa, por las circunstancias ya descritas, pero las capturas y el precio obtenido en primera venta calmaron los ánimos en los puertos. Así, para la flota asturiana la costera de la xarda ha sido positiva como lo muestran las cifras de venta en la lonja gijonesa. El Musel ha subastado cerca de 2.000 toneladas de xarda. El precio medio pagado en primera venta ha sido de 0,9 euros el kilo. Por lo que la lonja ha facturado casi 1,8 millones de euros por esta pesquería.

Para la flota gallega la primera costera tampoco ha ido mal, ya que el precio pagado por caja de caballa por las empresas congeladoras casi se ha doblado desde 2014. Esta circunstancia ha permitido a pescadores y armadores aguantar con la escasa cuota que tienen. Todo apunta a que el fin de la denominada "pesca olímpica" ha sido beneficioso para las flotas al mantener el precio de la caballa estable. Debido, en parte, a que las distintas flotas pueden mantener sus cuotas. Habrá que ver si la tensión generada por el reparto de cuotas por flotas y comunidades se va reduciendo mediante el diálogo.

LA ANCHOA GANA RELEVANCIA

El balance de la segunda campaña estacional del año en el Cantábrico, que transcurre principalmente de marzo a junio, ha sido positivo también. Las capturas de anchoa han sido buenas, tal y como auguraban las evaluaciones que los científicos hicieron de la biomasa a finales de 2015. Además, en

la presente costera el trabajo de la comisión de seguimiento de la anchoa del Cantábrico, compuesta por un representante de las cuatro comunidades (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco), ha permitido mejorar los resultados de la primera venta gestionando las posibilidades de capturas de los barcos dependiendo del tamaño de los ejemplares—reduciéndolas si eran pequeños y aumentándolas cuando los ejemplares han sido más grandes—.

En las cofradías vascas, según datos del gobierno vasco, se han descargado más de 12.650 toneladas de anchoa. Esta cantidad supera en casi el 7% al volumen descargado en 2015. El precio medio pagado en las lonjas vascas por la anchoa ha estado por debajo del pagado la campaña pasada (1,6 euros por kilo). Por ello, el aumento del volumen de capturas ha dejado sólo un 1% de incremento en el valor del producto en primera venta, que ha alcanzado los 20,3 millones de euros.

A lo largo de la campaña, el precio ha fluctuado dependiendo del volumen de capturas. Así, el precio de la anchoa en la primera parte, finales de marzo, superaba los dos euros. El kilo de anchoa para fresco de las de algo más de 25 gramos (40 piezas el kilo) se pagó sobre 2 euros. Los ejemplares más grandes (25 piezas el kilo), se vendieron a más de 5 euros el kilo.

A principios de mayo la abundancia de anchoa frente a las costas vascas reunió a cerca de un centenar de embarcaciones que en un solo día descargaron 1 millón de kilos presionando el precio de venta a la baja. A finales de la campaña, en junio, el precio medio cayó a 1 euro el kilo.

La abundancia y el buen precio de la anchoa animó a medio centenar de cerqueiros gallegos a desplazarse al País Vasco y Cantabria. Aunque algunos se volvieron al no encontrar ejemplares de buen tamaño que permitieran rentabilizar los gastos del desplazamiento.

Para las lonjas asturianas la costera de la anchoa, o bocarte, también ha dejado buen sabor de boca. Las cerca de 2.500 toneladas alijadas en sus puertos han paliado el escaso volumen de sardina pescada en esos meses frente a las costas del Principado.

Según se ha ido recuperando el recurso, desde que se abrió la veda en 2009, y se incrementan las capturas, el precio en primera venta se ha ido ajustando. Todo indica que el recurso se ha recuperado y poco a poco va cobrando la importancia que tradicionalmente ha tenido para las flotas del Cantábrico-Noroeste a la hora de cuadrar sus cuentas a final de año.

LA CAMPAÑA DE BONITO

La campaña de bonito se abrió con la partida de un pequeño número de barcos rumbo a las Azores para conseguir los primeros ejemplares que se pagan a buen precio justificando el tiempo y el combustible empleado. La lonja de Avilés destaca desde hace unos años por alcanzar cifras de tres dígitos el kilo por el primer cajón de la temporada. Tras la foto y el acto publicitario para la cadena de supermercados que paga la abultada cifra por unos pocos ejemplares, el precio de las casi 4 toneladas de bonito subastadas fue cayendo hasta situarse en los 30 euros para los ejemplares grandes, sobre los 12 euros el kilo para los medianos y 8 para los bonitos pequeños o monos. A parte de esta anécdota, el precio medio pa-





gado en la lonja ha sido de 5,2 euros el kilo.

La primera parte de la costera no se prodigó en capturas en las lonjas del Cantábrico-Noroeste. Pero mientras las flotas y las lonjas de Asturias, Cantabria y País Vasco han ido mejorando sus capturas y ventas, los barcos gallegos y las tres lonjas más importantes en esta pesquería en la comunidad han cerrado la costera con un balance malo.

GALICIA

El inicio de la tercera costera en el Cantábrico no fue bueno para la flota gallega. Ni los patrones con más pericia en esta costera ni los de los volanteros, que se sumaron a la pesca del túnido por falta de cuota de merluza, encontraron los bancos de bonito que, en esta ocasión, se había concentrado en el golfo de Vizcaya. Los bancos de este túnido no aparecieron por las costas gallegas hasta mediados de septiembre.

A principios de octubre Burela, la principal plaza gallega para esta pesquería, había vendido 812 toneladas. Muy lejos de las 1.596 vendidas en 2015 o de las 2.234 toneladas vendidas en 2014 (una de las mejores campañas que se recuerdan). Por otro lado, el precio medio en primera venta ha sido de 4,13 euros. Algo por debajo de los 4,21 euros pagados la campaña pasada. De esta manera, se ha pasado de una facturación cercana a los 7 y 8 millones de euros que se obtuvieron en las costeras de 2015 y 2014 a los poco más de 3,3 millones facturados en la presente por las ventas de atún blanco.

Las pérdidas de Burela no han ido a parar a otras lonjas gallegas. En la lonja de Celeiro, más especializada en merluza, también ha sufrido un descenso notable en las descargas de bonito al pasar de las 287 toneladas de la pasada costera a las 112 toneladas de la presente. El precio de venta, como en el caso de sus vecinos lucenses, tampoco ha compensado la caída de las descargas. A Coruña, que en las últimas campañas había ganado relevancia ha sufrido también una reducción de descargas notable al pasar de las 822 toneladas de 2015 a las 400 de esta campaña. El precio en primera venta ha sido similar al de las otras lonjas gallegas (3,7 euros), lo que no ha servido para pa-

liar el escaso volumen de descargas. Así las cosas, la venta de bonito en las lonjas gallegas ha sido de 1.487 toneladas que se han pagado a 4 euros de media el kilo dejando casi 6 millones de euros. Esta cifra supone un mal balance.

MISMAS REGLAS DEL JUEGO

Cuando en septiembre los bancos de bonito aparecieron frente a las costas gallegas, los barcos de bajura de esta comunidad se han encontrado con la competencia de los arrastreros pelágicos de Francia e Irlanda. Estos barcos comunitarios pueden faenar fuera de las 12 millas de forma legal al contar sus países de abanderamiento con 4.500 y con 2.500 toneladas de cuota de atún blanco respectivamente. Además, el arrastre pelágico está permitido en sus países de pabellón. Por tanto, hay poco que objetar; pero la presencia de estas parejas de arrastreros lleva generando malestar varias campañas por emplear un sistema de captura prohibido por Pesca en aguas territoriales para barcos con bandera nacional.

Los tripulantes de los barcos de cerco gallego piden a los responsables de Pesca que defiendan en Bruselas la forma de pesca selectiva que se utiliza en el Cantábrico frente a los arrastres pelágicos que además de generar muchos descartes utilizan el posicionamiento de los barcos de artes menores para localizar los bancos de pescado. Aparte de utilizar este sistema de pesca, no tienen restricciones horarias pudiendo faenar los fines de semana cuando la flota gallega tiene que amarrar dejándoles el caladero libre. Aunque la presencia de estos barcos—algunos de capital gallego—no es nueva en la costera del bonito, ha sido esta campaña, con escasas capturas para la flota gallega, cuando la desigualdad de condiciones en la pesca ha generado más tensión.

El cruce de acusaciones ha generado, tanto por parte francesa como española, más inspecciones, controles y detenciones que validaran las acusaciones.

La tensión en los puertos llevó finalmente a la responsable de Pesca gallega, Rosa Quintana, a solicitar al Gobierno que solicite a la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (ICCAT) un evaluación de los descartes que efectúa esta

La flota gallega sufre la peor costera del bonito de los últimos años

El buque hospital en la costera del bonito



Una campaña más el buque hospital del Instituto Social de la Marina (ISM) “Juan de la Cosa” ha asistido a la flota del Cantábrico desde que a principios de junio aparecieron los primeros ejemplares. Aunque, la campaña ha sido, en esta ocasión, más corta de lo habitual, ya que desde el 25 de agosto el buque inició la revisión de mantenimiento programada a los 10 años de actividad en las instalaciones del astillero Zamakona, en Pasajes, que se alargará hasta octubre.

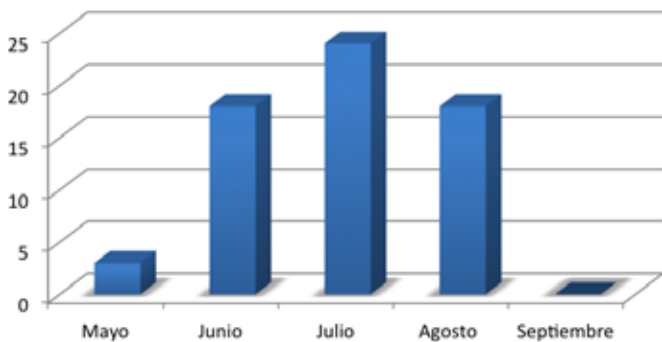
Así, entre finales de mayo y agosto, el “Juan de la Cosa” ha asistido a 63 tripulantes. Como en otras campañas, hay una pequeña diferencia entre el número de casos atendidos con el de tripulantes atendidos debido a que alguno de los pescadores atendidos ha requerido atención médica en dos ocasiones. El número de consultas atendidas desde el buque hospital ha sido de 108. El mes de julio destaca por ser el período con más asistencias y consultas debido a que es el momento álgido de la campaña y cuando más pesqueros están faenando.

La comparativa de las cifras de la actividad del barco entre la presente campaña y las pasadas muestra una tendencia a la baja en los distintos ámbitos de la actividad sanitaria. Incluso teniendo en cuenta que “Juan de la Cosa” no ha tenido actividad desde finales de agosto. Un descenso que podría estar relacionado con la mejora de las condiciones a bordo de los pesqueros y las propias de los tripulantes, que señalaba el doctor González Vallecillo (ver Mar 561). ■

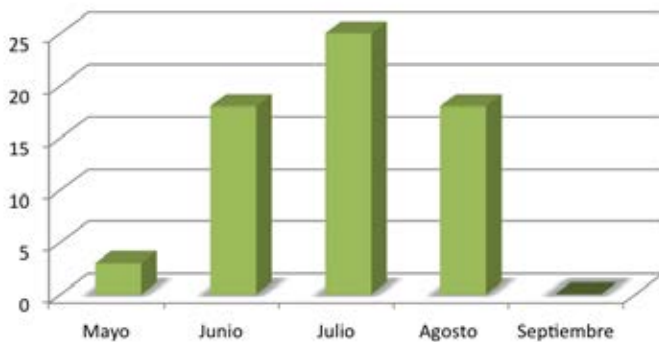
J.M.S.

Actividad sanitaria campaña 2016 buque Juan de la Cosa

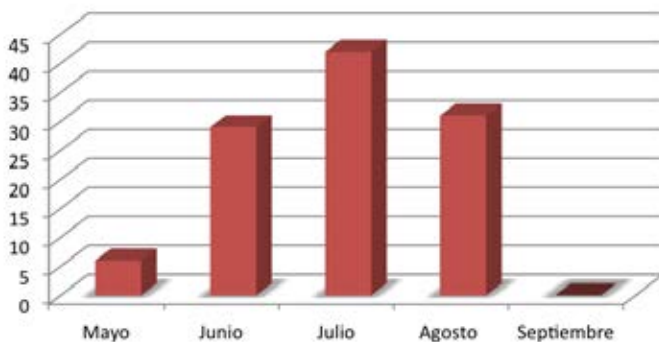
Trabajadores del mar atendidos



Casos atendidos



Consultas atendidas



flota en la captura de bonito y que se establezcan las mismas reglas de juego para todos los barcos europeos que faenan en el caladero. Asimismo, se ha planteado un incremento de las capturas (TAC) ante la recuperación de esta pesquería.

PAÍS VASCO

La flota vasca, al contrario que la gallega, ha tenido una buena costera del bonito. Los bancos de túnidos se han adentrado en el Cantábrico acercándose a la costa, lo que ha permitido a las distintas flotas capturar buen volumen de bonito sin tener que realizar largos desplazamientos hacia las costas Irlandesas como en las campañas de 2013 y 2014.

De nuevo los barcos de cebo vivo han tenido mejor suerte que los de menor porte que utilizan cacea. Si los cambios migratorios de los bancos de túnido habían perjudicado a la flota de cebo vivo, este verano, como el pasado, el bonito ha entrado al Golfo de Vizcaya facilitando la pesca de estos barcos de mayor porte.

Las descargas en las cofradías vascas han superado las 4.500 toneladas de bonito. La cotización media en primera venta ha rondado los 3,7 euros el kilo, por lo que el balance final de las ventas ha sido de 16,7 millones de euros. El puerto de Getaria sigue siendo el principal en esta pesquería con cerca de 2.500 toneladas vendidas con cerca de 9 millones de euros. Otros puertos vascos como Hondarribia y Ondarroa también han tenido una buena campaña.

El puerto de Bermeo, por el contrario, es la excepción. Este puerto con una flota mayoritaria de cacea no ha tenido la misma suerte que sus vecinos, como lamenta, el presidente de la Cofradía de Pescadores de Bizkaia, Iñaki Zabaleta, *los meses de julio y agosto han sido malos para los barcos de cacea, porque los bancos de túnidos no han hecho la migración normal hacia la zona irlandesa, sino que han entrado directamente al Cantábrico*. Al no encontrar el bonito en la "zona habitual" han tenido que alargar las mareas reduciendo la rentabilidad de las capturas.

Así, una campaña más, parece que estos barcos, con puertos base principalmente en Bizkaia, hayan cambiado los papeles con los 40 barcos de la flota tanquera, con puertos

base en Gipuzkoa. De acuerdo con los científicos del Instituto Tecnológico AZTI, esta especie sigue dos rutas en su búsqueda de alimento: el itinerario que sigue la cornisa cantábrica y el que pasa por las Azores y hacia el suroeste de Irlanda. Parece que las dos últimas campañas el cardumen haya optado por el primer itinerario en su migración. Las causas de estas modificaciones de conducta, según los científicos, se deben a cambios medioambientales. Aunque los investigadores tienen también en consideración otros factores como el cambio de corrientes o el cambio de rutas de las especies que sirven de alimento base a estos grandes migradores.

CANTABRIA

Para las 82 embarcaciones cántabras la costera de bonito ha sido fructífera tanto para los 17 barcos que utilizan cebo vivo como para las 65 embarcaciones de menor porte que van a la cacea. A la espera de los últimos barcos, las descargas en los puertos cántabros habían superado 2.485 toneladas, que suponen más del 65% de incremento de las capturas de la pasada costera (1.600 toneladas), que, a su vez supuso un notable incremento con la de 2014. El precio medio de venta también se ha incrementado pasando de los 3,1 euros a los 3,8 euros por kilo. La campaña ha dejado más de 9,5 millones de euros vendidos en las lonjas de la comunidad.

ASTURIAS

La costera de bonito ha sido positiva para las lonjas asturianas. Tras un comienzo flojo, las descargas durante agosto han compensado. La lonja de Gijón superaba a finales de septiembre las 624 toneladas (un 10% más que la campaña pasada). Los barcos han alijado ejemplares de buen tamaño (sobre los 10 kilos), lo que ha impulsado el precio de venta hasta los 5,2 euros. Tanto el aumento del volumen de capturas como de precio de venta se



ha reflejado en la facturación que se ha incrementado de casi 2,6 millones de euros de 2015 a los 2,85 de este ejercicio. Como en costeras anteriores, un buen número de las descargas en las lonjas asturianas se debe a la presencia de los barcos vascos y cántabros de cebo vivo (tanqueros) que consiguieron buen volumen de capturas.

La lonja de Avilés es la otra cara de la moneda. Las descargas de bonito en esta lonja han caído más del 17 por ciento respecto a 2015. Esta caída se debe, en parte, a que esta lonja subasta pescado procedente de barcos de cacea, que han obtenido menos capturas que los tanqueros, que alijan en la lonja de El Musel. Así, Avilés ha cerrado la campaña de bonito con cerca de 750 toneladas que se han vendido por casi 3,3 millones de euros.

Todo parece indicar que las dos últimas pesquerías estacionales del Cantábrico Noroeste —bonito y anchoa— han calmado la tensión generada en puertos y despachos por el reparto de la caballa. El precio de venta en lonja permite mantener las empresas a flote. ■

J.M.S.

www.empleo.gob.es/cartaespana

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

CARTA DE ESPAÑA
online



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA GENERAL
DE INMIGRACIÓN
Y EMIGRACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL
DE MIGRACIONES

Foro de los Recursos Marinos y de la Acuicultura de las Rías Gallegas

La CAÍDA de la producción de BIVALVOS A DEBATE

Científicos y expertos examinaron en O Grove la situación por la que atraviesa el marisqueo, tras la caída de la producción en las últimas campañas. En la presente edición de este foro, centrado en los recursos marinos y acuícolas de las rías gallegas, se ha analizado, entre otros temas, la actividad vinculada a los moluscos bivalvos desde tres ámbitos: investigación, producción y comercialización, en busca de soluciones a los problemas que aqueja este sub-sector tan determinante para la economía de numerosos municipios costeros de la comunidad.

El marisqueo gallego no pasa por su mejor momento. Esta circunstancia se debe a los distintos trastornos que afectan a la producción de las cinco especies principales —almeja babosa, fina, japónica, rubia y berberecho— y la del mejillón. Entre los principales responsables de estos trastornos están las biotoxinas, los agentes patógenos, el volumen de lluvia, la temperatura y la calidad de las aguas, que han debilitado la calidad de los bivalvos reduciendo su producción y forzando a la baja su precio en primera venta.



Para devolver a este subsector la fortaleza de otras campañas y recuperar la importancia económica y social que tiene en la comunidad, el Foro de los Recursos Marinos y de la Acuicultura de las Rías Gallegas (ForoAcui) realizó en su décimo novena edición una mesa de trabajo sobre el marisqueo y la pesca de bajura para abordar esta actividad económica desde los ámbitos de la investigación, producción y comercialización.

TEMPERATURA, SALINIDAD Y ALMEJAS

Cada vez parecen más evidentes las consecuencias del cambio climático. Un cam-



bio que, según señaló Gonzalo Macho, investigador del departamento de Ecología y Biología Animal de la Universidad de Vigo, puede afectar negativamente a la almeja babosa haciéndola desaparecer de las playas.

De acuerdo con los resultados de los datos recogidos en el Proyecto Marisco, la almeja babosa, al ser más sensible a la bajada de la salinidad, desaparecería de la franja intermareal debido al impacto de cambios extremos de la salinidad y la temperatura del agua. Este espacio será el que sufra mayor impacto. También se vería afectada la almeja fina por estos cambios, aunque en menor grado. Por el contrario, la japónica—más resistente— se convertiría en el bivalvo dominante de los bancos de marisqueo. La producción de mejillón, el bivalvo estrella de la acuicultura extensiva gallega, también se verá afectado al aumentar las mareas rojas.

El agua del mar se acidifica a consecuencia del aumento de las emisiones de CO₂. A esto, se suma el aumento de la temperatura del mar y la concentración de lluvias en determinadas épocas -otoño y primavera-. Estos factores, provocados por el cambio climático, causan que los bivalvos tengan un mayor gasto energético, debilitando el recurso.

Para buscar soluciones a esta situación el grupo de Ecología Costera de la Universidad de Vigo, dirigido por Elsa Vázquez, desarrolla el Proyecto Marisco, en el que desde 2015 trabaja Macho en colaboración con las asistencias técnicas de las cofradías de Cambados, Campelo, Carril y Redondela. El proyecto, que combina experimentos de campo y laboratorio con modelos meteorológicos y oceanográficos, cuenta con la colaboración de los investigadores David Wethey y Sarah Woodin de Universidad de Carolina del Sur y de Meteogalicia con el fin de predecir la mortalidad y los efectos subletales de los eventos de bajas salinidades y las ondas de calor sobre las poblaciones comerciales de almejas en los bancos marisqueros de Galicia. Los profesores estadounidenses han incluido al grupo de la profesora de la Facultad de Ciencias del Mar Elsa Vázquez en el estudio internacional financiado por la NASA y la National Science Foundation sobre los efectos del cambio climático en especies de interés comercial.



El modelo, que busca predecir las variables meteorológicas en los bancos—temperatura, salinidad, etc.— con una anticipación de una semana, permitirá, según Macho, *alertar sobre la mortalidad de los bivalvos en los bancos con un sistema sencillo parecido al de alerta de temporal*. Esta predicción permitiría a los responsables —administración y agrupaciones de mariscadores— tomar decisiones sobre cómo gestionar el impacto que tendrá la bajada de salinidad por exceso de lluvias o la subida de la temperatura del agua ante una ola intensa de calor. Las medidas de gestión, señala Macho, *dependerán de cada banco en concreto. No todas las cofradías contarán con las mismas alternativas*. Habrá pósitos que, ante alertas de alta mortandad, puedan trasladar el marismo a otros bancos o colocarlo en bateas. En otros casos, que no cuenten con estas alternativas, la Administración podrá incrementar el cupo de recogida de cada productor ante la predicción de elevada mortandad.

Lo primordial de este modelo, para el equipo que trabaja en su puesta en marcha, es que sea una herramienta de uso sencillo —con tres colores como los semáforos: verde, naranja y rojo—, que encaje en las necesidades de las agrupaciones

La lluvia extrema y el aumento de la temperatura del agua podrían hacer desaparecer la almeja babosa.

de marisqueo; ya que su colaboración, a través de las asistencias técnicas y de la información que aportan las propias mariscadoras, es importante.

La implementación de este modelo en Galicia es totalmente viable, ya que como subraya Macho, *burocráticamente es posible al ser la Administración flexible y rápida en la toma de medidas ante este tipo de problemáticas si son avaladas por información científica*. Además, Mar

cuenta con las Asistencias Técnicas en las cofradías para valorar y tomar decisiones que ayuden a los productores en cada momento.

DE LA MADERA DEL EUCALIPTO AL PVC

Sobre la evolución de la tecnología en el marisqueo, tanto a pie como a flote, habló José Luís Escalante. La extracción intensiva de marisco, que —según recordó este especialista en artes de pesca— como actividad data de la época de los romanos, ha experimentado una evolución notable a partir de la profesionalización de la actividad en las últimas décadas. También han evolucionado, de forma paralela, los útiles para el marisqueo y los materiales empleados en ellos.

Ya en las “ordenanzas de la ría de Pontevedra”, que datan del siglo XVI, se mencionan distintos útiles como rastros y raños sancionando a los que utilicen rastros con dientes de hierro. El fomento de los dientes de madera en los rastros, como subrayó Escalante, *era para no deteriorar los arenales*. Este aspecto de la ordenanza podría leerse como ecologismo embrionario o una forma de proteger el medio para que siga produciendo de forma sostenible.

Para Escalante, la llegada de los motores fueraborda *supuso un cambio importante en el marisqueo a flote ya que permitió faenar en bancos alejados a los que anteriormente no compensaba ir remando o a vela*.

En el ámbito de la ropa también se ha producido un gran cambio al pasar mariscadores y mariscadoras de la vestimenta de algodón untada con aceite de linaza a los actuales trajes de neopreno. Una evolución que ha supuesto la reducción de enfermedades derivadas de su actividad y la mejora del movimiento durante la actividad extractiva acortando el tiempo requerido en el agua para obtener el cupo de molusco.

La innovación no ha sido ajena a las varas utilizadas por el marisqueo a flote. De las varas de eucalipto iniciales encaladas con cordeles, para cuyo manejo eran necesaria la participación de dos hombres, se ha pasado a las varas de policloruro de vinilo. El imprescindible y omnipresente PVC, que permite, conectando unas varas a otras, alcanzar molusco a más profundidad con menos esfuerzo. Esta reducción del esfuerzo supone menos problemas de espalda y hombro para los profesionales. Pero el interés por abarcar más espacio y profundizar más requiere mucha fuerza para subir el raño y estas largas varas, lo que ha llevado, como señala Escalante, *al último artilugio en el marisqueo: el molinete*. Este aparato de entre 10 y 15 centímetros de diámetro cuenta con unos dientes de goma que permiten subir a la embarcación las varas de pvc prácticamente sin esfuerzo.

Los motores fueraborda transformaron el marisqueo a flote al permitir faenar en bancos alejados a los que no compensaba ir remando o a vela.

Asimismo, de los rastros de hierro remachado se ha evolucionado al raño de acero inoxidable al que se le añade una rejilla que al subir a la embarcación tamiza el molusco. En la actualidad, como subraya Escalante, *se añade en la base una chapa que al lanzar la vara al agua permite al raño planear llegando más lejos y abarcando más espacio*.

A pesar de que los avances en los distintos ámbitos facilitan la extracción de marisco, concluyó este experto, *la producción de moluscos continúa afectada tanto por la contaminación de las rías como por la intensa presión que hay sobre el recurso*. Por tanto, parece esencial realizar una gestión sostenible de las distintas especies.

OFERTA, DEMANDA Y OTRAS VARIABLES

El biólogo del Cetmar, José Alberto de Santiago, analizó algunos aspectos de la comercialización en primera venta de los moluscos bivalvos sacados de encuestas realizadas a los compradores en las lonjas. Destacó que *el precio de los bivalvos no está ligado necesariamente a la oferta, sino que hay otros factores que determinan el precio final en lonjas*. Unos factores que denominó “dinámicos”.

Inició su intervención señalando la situación de la oferta de moluscos, que ha sufrido una caída del 40%, entre 2008 y 2014, des-



pués de un período de incremento constante entre 2001-2007. Esta caída de la oferta no ha causado una subida del precio en primera venta del producto. Esta anómala circunstancia se debe a que, como subrayó de Santiago, *cuando se trata de abastecer el mercado, si no hay producto gallego los compradores lo sustituyen con molusco de otro origen.*

Se refirió también a por qué hay que vender en lonjas y qué clase de comprador acude a las subastas para centrarse en lo que denominó “factores dinámicos de comercialización ligados al producto”. De entre éstos, el biólogo de Cetmar, distinguió los elementos que, en el ámbito de la comercialización, tienen que ver con el producto en sí: tamaño, color, brillo, líneas de crecimiento, resistencia del bivalvo ante un proceso de depuración, etc., y los factores relacionados con la propia lonja: cantidad de marisco, diversidad de especies, cómo ajustan las lonjas el precio ante mermas, etc., a la hora de establecer el precio que se paga por el producto en primera venta.

En cuanto al producto en sí, para los compradores es esencial el aspecto exterior del producto—tamaño, color, brillo—. Sin embargo, el aspecto interior (la carne), no es tan esencial.

Los factores dinámicos relacionados con la lonja explicarían el por qué en dos lonjas limítrofes, con especies que proceden de una zona marisquera próxima y con características similares, que además subastan cantidades parecidas, el precio pagado por el marisco puede ser un 30 o un 40% más en una que en la lonja vecina. Así, según este experto, *la cantidad y variedad de marisco que se subasta en una lonja determina el número de compradores y, éstos, el precio del producto en primera venta.* La explicación se encuentra en el volumen de producto diario que necesita una depuradora (entre 300 y 400 kilos de almeja). Otros factores, tales como la variedad de bivalvos que saldrán a subasta, el trato que se da en la lonja al producto o la flexibilidad de los responsables de la cofradía a la hora de negociar el porcentaje de merma de producto que asume cada parte, juegan también un papel importante en la cantidad de compradores que acuden a la subasta y, por tanto,

El precio final de los bivalvos en lonja no está ligado necesariamente a la oferta.

en el precio que se paga por el marisco en primera venta.

Terminó planteando la necesidad de que productores, comercializadores, distribuidores y administración reflexionen sobre qué modelo se quiere implantar en el marisqueo una vez examinada la evolución de los datos económicos y biológicos. El modelo debería responder a preguntas como: ¿estamos produciendo la cantidad de moluscos infaunales que deberíamos?, ¿producimos la calidad que realmente demanda el mercado?, ¿somos competitivos frente a nuestros competidores más directos?, ¿qué se debería cambiar del sistema actual?, ¿sería adecuado avanzar en técnicas de acuicultura o mantener el marisqueo como una actividad puramente extractiva?

A estas y otras cuestiones debería dar respuesta el modelo de gestión, que para su implementación, como concluyó de Santiago, necesitaría el acuerdo de las partes implicadas y, especialmente, el de los distintos partidos políticos ya que llevaría varias legislaturas. ■

J.M.S.





ESTRATEGIA DE EMPRENDIMIENTO 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)

CONXEMAR

celebra con éxito su mayoría de edad

El presidente de la Xunta en funciones, Alberto Núñez Feijóo, inauguró el pasado 4 de octubre la XVIII edición de Conxemar. La Feria Internacional de Productos del Mar Congelados, que alcanza en esta ocasión su mayoría de edad, viene experimentando un crecimiento continuo en los últimos años. Ante la necesidad de mayor espacio expositivo, Feijóo anunció la ampliación del IFEVI para que Vigo continúe siendo el punto de encuentro de la industria transformadora de productos del mar. Según los organizadores, un total de 588 expositores, procedentes de 43 países, han participado en la Feria, casi un 7 por ciento más que en la edición anterior. Entre los nuevos asistentes, delegaciones de Costa de Marfil y de las Islas Feroe.

Dos meses antes de abrir sus puertas, la Feria Internacional de Productos del Mar Congelados de Vigo (CONXEMAR) se anunciaba ya como un éxito. Un total de 588 expositores procedentes de 43 países, frente a los 547 del año 2015, se acercaron a la ciudad viguesa para mostrar sus productos del 4 al 6 de octubre. En la inauguración del certamen, el presidente de la Xunta en funciones, Alberto Núñez Feijóo, destacó que el evento ha alcanzado "su mayoría de edad con enorme éxito y con la perspectiva de



CONXEMAR refleja lo que Galicia y Vigo son en el mundo. Además, es un instrumento de unión del sector del congelado en nuestro país

consolidación, mejora y ampliación". El aumento de casi un 7% en el número de expositores y de casi un 20% en el de países representados "es una buena prueba de la fuerza y reconocimiento de la Feria", declaró Feijóo.

Sin duda son buenos datos para un certamen que, a lo largo de su historia, se ha consolidado como referente del sector, tanto a nivel nacional como internacional. En esta ocasión, se ha ampliado el espacio ferial en 1.000 metros cuadrados, ocupando 32.000 metros cuadrados. Pese a ello, se han quedado fuera 90 expositores.

El jefe del Ejecutivo gallego avanzó el compromiso de la Xunta para ampliar el recinto ferial con el objetivo de que Vigo siga siendo el punto de encuentro de la industria transformadora de los productos del mar. "La Xunta cumplirá el compromiso que asumí con IFEVI" dijo.

Feijóo se mostró convencido de que en el proyecto también participará el Ayunta-

miento de Vigo, ya que CONXEMAR es “una de nuestras ferias estrella, un reflejo de lo que la ciudad y Galicia son para el mundo” declaró.

El presidente de CONXEMAR, José Luis Freire, que se ha venido quejando al respecto a lo largo del tiempo, puede sentirse aliviado de cara a próximas ediciones. Freire quiere que el espacio del IFEVI se amplíe otros 5.000 metros porque, “si no se satisface la demanda, lo fácil es que los clientes busquen otras alternativas”. Mucho más ahora que otros certámenes internacionales, como la Seafood de Bruselas, están perdiendo apoyos; por lo que se presentan unas oportunidades excelentes de cara al futuro.

SECTOR PRÓSPERO

El presidente en funciones de la Xunta se refirió a la investigación, a la innovación y al intercambio de conocimiento como las claves del desarrollo de la industria transformadora, un sector al que calificó de “vital” para la región y “garante del apoyo de la Xunta para sus retos futuros”, dijo.

Núñez Feijóo abogó por seguir fomentando las inversiones que vinculen Galicia con todas las fases del ciclo de explotación del mar; por ejemplo, reforzando la flota de buques. “Seguiremos apostando por la calidad y las estrategias de mercado que permitan diferenciar los productos de la industria transformadora gallegos así como la optimización de los recursos del marisqueo”, añadió

Feijóo declaró que el esfuerzo conjunto hace posible que el sector sea hoy más eficiente y competitivo, capaz de ampliar sus mercados y reforzar su presencia en el exterior. “Hablamos de una industria transformadora cuya producción supera los 4.000 millones de euros de valor económico y que está ayudando a alimentar la locomotora de las exportaciones”. En este sentido, resaltó que España vendió al exterior más de 650 millones de euros, gracias a este sector.

Desde 2009 el Gobierno gallego ha dispuesto para la industria transformadora gallega 290 millones de euros con el fin

La Xunta, a través del Fondo Europeo Marítimo de la Pesca, canalizará hasta el año 2020 una ayuda de 100 millones de euros para el sector

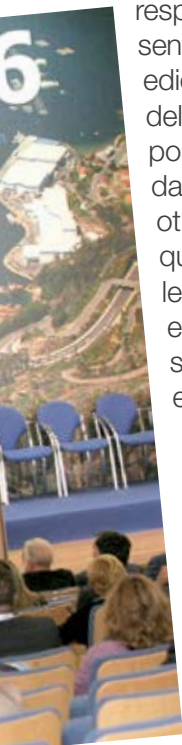
de impulsar su modernización y la aplicación de tecnologías innovadoras. Feijóo aseguró que se va a seguir en esta misma línea y adelantó que, hasta el año 2020, “la Xunta canalizará, a través del Fondo Europeo Marítimo de la Pesca, una nueva partida de 100 millones para la industria”.

Por su parte, el secretario general de pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA), Andrés Hermida, manifestó que CONXEMAR acoge “un extenso abanico de empresas y organismos que llegan con sus mejores productos y la tecnología más avanzada”. Destacó, además, que la Feria “se encuentra entre las 10 más importantes del sector en el mundo”

PRESENCIA INTERNACIONAL

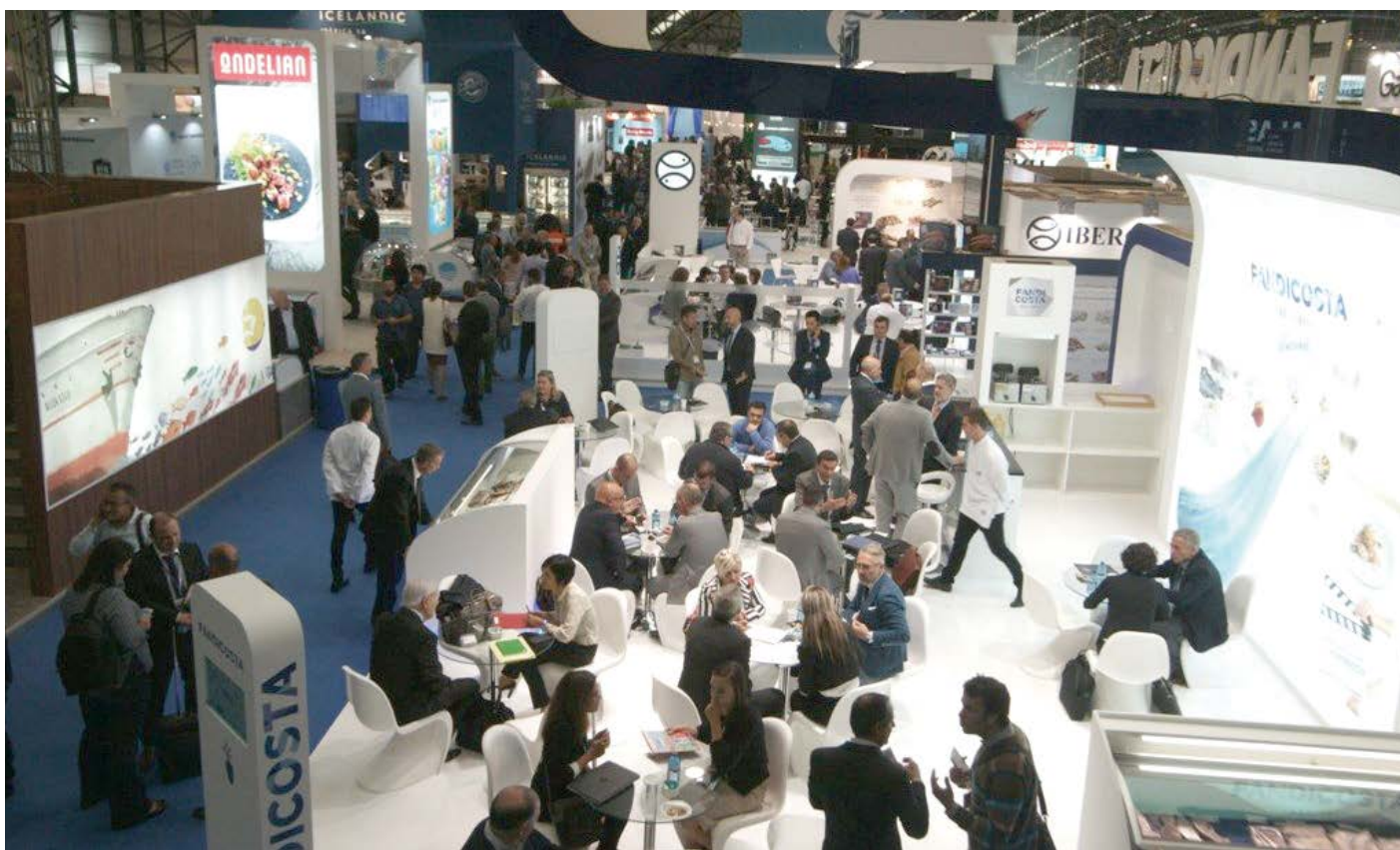
Más de 580 delegaciones, procedentes de 43 países, se dieron cita en Vigo. Los representantes de las Islas Feroe, la Isla de Man y Costa de Marfil acudían por primera vez al certamen.

Sobresalió la presencia del Consejo Regulador de los Productos del Mar de Noruega (NORGE), organizador de un in-



terezante seminario sobre tendencias de consumo de pescado en nuestro país. El acto sirvió para presentar al nuevo embajador noruego en España, Helge Skara, así como para degustar pescados y mariscos noruegos en un showcooking a cargo del chef Hung Fei.

Por otra parte, el ministro de Pesca de Namibia, Bernhard Esau, acudió al certamen en compañía de Rosa Quintana,



consellera del Mar en funciones, quien le explicó el funcionamiento del sector milticultor gallego. La visita del ministro era respuesta a la que la consellera gallega realizó hace unos meses al país africano y en la que, como informamos en la revista MAR, visitó instalaciones del Instituto Social de la Marina.

Paralelamente, y como ya ha sucedido en anteriores encuentros, la Organización para la Agricultura y la Alimentación de Naciones Unidas (FAO) celebró el Congreso Mundial sobre Cefalópodos en el Centro AFundación donde 300 expertos internacionales debatieron sobre la explotación de los recursos del mar, el estado de los stocks y la evolución de la demanda.

“VIGO FISH WEEK”

Durante los días que duró la Feria, Vigo se volcó con CONXEMAR y sus cientos de visitantes. Tantos que incluso se ven obligados a alojarse en localidades cercanas. Para hacer más agradable su estancia, 25 restaurantes participaron en una iniciativa gastronómica y cultural, de excelencia. El centro de la ciudad se llenó de conciertos y los restaurantes ofre-

El presidente de la Xunta se comprometió a aumentar el IFEVI para que la Feria siga creciendo

cieron platos marineros a precios muy asequibles.

Se trata de la “Vigo Fish Week” cuyos organizadores han querido generar “valor turístico” en torno a CONXEMAR, convirtiendo el centro de Vigo en “polo de atracción” no sólo para los participantes en el certamen sino también para el público general. Para Rubén Pérez, de la Asociación de Comerciantes y Hosteleros de la zona náutica ha sido una “oportunidad única para enseñar nuestra gastronomía e integrar CONXEMAR en la ciudad”

Con la Feria de los Productos del Mar Congelados, Vigo se convierte cada año por unos días en la capital mundial del congelado. La organización del certamen tiene planes ambiciosos para el futuro. Se quiere abarcar a todo el sector de la industria pesquera y generar sinergias para que los visitantes, una vez conozcan la industria pesquera y conservera que ofrece Vigo y Galicia, cierren fructíferos negocios. Para lograrlo, la colaboración institucional de la que habló el presidente de la Xunta en funciones será fundamental. ■

ANA DÍAZ

Centro Nacional de Formación Marítima

Isla Cristina

Dirección Provincial de Huelva

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n

21412 Isla Cristina (Huelva)

Tel. 959 331 345



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Paso del Estrecho 2016

Un flujo que **NO DECLINA**



El Puerto de Algeciras sigue siendo el más elegido por los viajeros que van o vuelven del Norte de África.

El desplazamiento de vehículos y de personas que anualmente cruzan la Península con destino o de regreso del norte de África, concretamente entre el 15 de junio y el 15 de septiembre en lo que se conoce como Operación Paso del Estrecho, sigue creciendo verano tras verano. De hecho, este año, 2.864.211 pasajeros y 655.498 vehículos, tomaron el barco para realizar el trayecto, lo que supone un 1,9% y un 4,3% respectivamente más, de los que lo hicieron en 2015, año en el que ya se contabilizaron incrementos importantes en comparación a temporadas anteriores.

Los casi 30 años de experiencia en el desarrollo del Operativo Especial Paso del Estrecho aportan a este desplazamiento -el más concurrido de Europa en un espacio de tiempo tan corto- una seguridad, fluidez y una sólida capacidad de reacción, y así quedó patente este año con la inmediata puesta en marcha de medidas especiales para evitar que el temporal que dejó fuera de servicio durante 9 días el Puerto de Tarifa, afectara a los usuarios. Todo un éxito de previsión y organizativo, especialmente si tenemos en cuenta que durante este año se alcanzó récord de pasajeros y también se transportaron más vehículos que el año pasado.

Tal y como señala el balance de la Operación de 2016 elaborado por Protección Civil, que es la entidad que coordina todo el operativo en el que participan otras muchas organizaciones, las 10.412 rotaciones realizadas permitieron que, tanto las salidas de la Península como las realizadas desde los puertos implicados del norte de África, se desarrollaran con total normalidad y fluidez, llegándose incluso a reducir los tiempos de espera, lo que constata el correcto dimensionamiento del plan de flota previsto para dar respuesta a la demanda que se repite año tras año.

Concretamente, en los tráficlos del Estrecho controlados por la Autori-

dad Portuaria de Bahía de Algeciras -que gestiona los puertos de Algeciras y de Tarifa, y su conexión con Ceuta, Tánger-Med y Tánger ciudad- contando tanto las salidas como las llegadas de clientes, se organizó el paso fluido de 2'5 millones de pasajeros y 537.002 turismos, un 3% y un 6,7% más, respectivamente, que en 2015, además de 5.028 autobuses y 20.557 motos y remolques.

Estas estadísticas, recogidas entre el 15 de junio al 15 de septiembre, reflejan lo que se considera el período oficial de la Operación pero, a diferencia de lo que sucede con los datos que ofrece Protección Civil, se considera el monto total de personas y vehículos desplazados (embarques y desembarques) por el Operativo organizado en Algeciras que, de hecho, ha seguido recibiendo viajeros con posterioridad al cierre de la campaña, dado que este año la "fiesta del cordero" en Marruecos fue a mediados de septiembre y muchos viajeros retrasaron su regreso a la Península por esta causa.

**46.734
pasajeros en
14.460 vehículos
eligieron el Puerto
de Valencia para
embarcar o
desembarcar en
la OPE de este
año, el primer
operativo en
que participa la
dársena**

Uno de los datos importantes a destacar en la Operación 2016 es el importante incremento de los tráficos del Puerto de Almería. De hecho, recibió un 24,6% pasajeros y un 22,9% vehículos más que en la pasada campaña, hasta llegar a los 213.179 pasajeros y 46.225 vehículos. No en vano, el puerto se sitúa en la segunda posición en cuanto a movimiento de vehículos y personas a nivel peninsular, después del puerto de Algeciras.

VALENCIA RESTA A ALICANTE

Otra de las novedades de la campaña de 2016 fue la incorporación al dispositivo, podríamos decir casi en el último momento, del Puerto de Valencia. Una exitosa adhesión si tenemos en cuenta que la dársena en su primera campaña, ya se ha puesto por delante de puertos clásicos del Operativo como son Málaga y Alicante. La nueva ruta de la capital del Turia estuvo a un nivel similar a la existente desde Alicante, que también ofrece conexión con Argelia, y atrajo a pasajeros que tradicionalmente viaja-



El buque "Almariya" de Trasmediterránea cubre la ruta Almería-Nador

ban desde Almería, o de otros puertos europeos como Marsella. Con solo una ruta y dos terminales, Baleária y la naviera argelina, Entreprise Nationale Transport Maritime de Voyageurs (Entmv), esta última operando desde la terminal de Trasmediterránea, han gestionado el embarque y desembarque de 46.734 pasajeros y 14.460 vehículos.

En cambio, el Puerto de Alicante recibió un -13% pasajeros y un -11,4% vehículos menos que durante 2015, confirmando así la amenaza que suponía para esta ruta, considerada "estrella" en el puerto levantino, la incorporación de la vía valenciana. Según la Dirección General de Protección Civil, 32.945 pasajeros y 8.785 vehículos se embarcaron desde Alicante a Argelia, un registro que no incluye los desembarcos.

En cuanto a los otros dos puertos andaluces implicados en el Operativo: el de Motril y el de Málaga, el primero, con conexiones con Melilla, Alhucemas, Nador y Tánger Med, aunque también tuvo menor afluencia que el año pasado, facilitó el paso de 28.282 vehículos y 115.300 pasajeros en dirección al norte de África. Algo similar sucedió con el Puerto de Málaga, que recibió un -6% menos vehículos aunque incrementó el número de viajeros en medio punto, sumando 5.217 coches y 115.300 pasajeros.

SEGUNDO EN EL RÁNKING

Pero, no solo hay puertos españoles peninsulares implicados en el Operativo, también los puertos de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla son dos dársenas con gran peso específico dentro de las campañas organizadas para el desplazamiento de emigrantes norteafricanos residentes en Europa, en la vuelta de sus vacaciones estivales. De hecho, el puerto de Ceuta es la segunda

dársena española en cuanto al volumen de personas y vehículos que se gestionan durante el operativo: 260.226 pasajeros y 55.529 coches cruzaron hasta la Península desde Ceuta, unas cifras que suponen una pérdida de afluencia de -6,1% y -4,9%, respectivamente, respecto al año pasado.

Melilla, el otro puerto español implicado en la operación de regreso, aunque registra cifras inferiores: 177.465 pasajeros y 37.560 vehículos, perdió menos clientes que Ceuta en el mismo período: un -0,5% y un -0,3%, respectivamente.

En lo que se refiere al resto de puertos que participan en la Operación en el norte de África, concretamente los ubicados en Marruecos: Tánger Med, Tánger ciudad, Nador y Alhucemas, y los argelinos, Grazaouet, Argel y Orán, destaca por su afluencia el de Tánger-Med, el segundo más importante de todo el operativo, que movió 553.203 pasajeros y 143.816 vehículos, un 2,5% y un 7,1% más que en 2015, y es que, además de otros muchos servicios que ofrece este puerto -uno de los proyectos estrella del amplio plan de creación de estaciones portuarias desarrollado en el país veci-

El segundo puerto español más importante de la Operación es el de Ceuta, con 260.266 pasajeros transportados esta temporada



Imagen aérea del Estrecho, en la parte inferior la costa Ceutí y al fondo la Pensinsula.

no- las compañías navieras que cubren la línea entre Tánger-Med y Algeciras o Tarifa también ofrecen a los viajeros que no transitan con sus vehículos, la posibilidad de viajar con autobuses gratuitos hasta la ciudad de Tánger. De esta manera, el tránsito hacia Tánger-Med ha hecho disminuir mucho los tránsitos hacia Tánger-Ciudad, que desplazó 249.116 pasajeros y 41.320 vehículos

La dársena que también registró un incremento significativo en esta pasa-

da campaña fue Nador, que recibió un 14,8% de pasajeros y un 21,9% vehículos más que el año pasado.

Después del Puerto de Tánger Med y del de Ceuta se sitúa el puerto de Tánger ciudad, seguido de Melilla y Nador. El resto de los puertos implicados en el Operativo: Orán, Alhucemas, Argel y Mostaganem presentan cifras muy inferiores a las del resto dársenas citadas. ■

A. MUNGUÍA

Baleària mantendrá tres conexiones semanales desde Valencia a Argelia

Los más de 37.000 pasajeros y 12.000 vehículos transportados por Baleària durante la OPE de este año, han decidido a la compañía a apostar por afianzar su presencia en el norte de África y mantener este servicio regular entre Valencia y Argelia. Según el director general de negocio de la compañía, Víctor Terricabras, la línea con Argelia presenta oportunidades interesantes de crecimiento, tanto en pasajeros como en transporte de mercancías.

Así, a partir de este mes de octubre, la naviera ofrecerá tres servicios semanales entre el puerto valenciano y Mostaganem: mientras que las salidas desde la capital del Turia se realizarán los martes, viernes y domingos, desde Mostaganem, serán los lunes, miércoles y sábados.

Para este servicio la compañía ha habilitado el ferry Dénia Ciutat Creativa, con capacidad para 399 per-

sonas y 1.850 metros lineales de carga rodada, en sustitución del Nissos Chios, que hacía la ruta hasta esta fecha.

La línea se añade a las otras tres conexiones marítimas de la Península con que cuenta Baleària desde la Península con el norte de África, como los puertos de Tánger, Ceuta y Melilla.

Algo similar ha sucedido con Trasmediterránea que también ha decidido establecer una línea regular desde el Puerto de Valencia con Mostaganem, en este caso con frecuencia mensual.

Prueba de la rentabilidad que estas líneas suponen es, que en el tiempo transcurrido entre el final de la Operación Paso del Estrecho y el 4 de octubre (último dato disponible hasta la fecha,) entre las dos navieras transportaron 4680 pasajeros y 2003 vehículos. ■

A. MUNGUÍA



Salón Náutico 2016

EL ALQUILER

tira del recreo

De crecimiento moderado y lento, pero en positivo ha definido Carlos Sanlorenzo, secretario general de Anen, la situación del sector de la náutica de recreo en el último año en nuestro país. Un contexto optimista que se ha dejado sentir en la 55 edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona, celebrado entre el 12 y el 16 de octubre, que también mejoró sus cifras un 7% respecto al año pasado. Un "overbooking", tal y como lo definió el presidente del Salón, Luis Conde, de embarcaciones, visitantes y actividades han conformado este año la muestra, que llegaba con la vista puesta en las nuevas tecnologías y el emprendimiento, y con el alquiler como principal motor de la industria.



A pesar de que las boyantes cifras de 2007 aún están lejos, el sector de la náutica de recreo va sumando enteros, y así lo atestiguan las subidas, aunque tímidas, del número de matriculaciones en los últimos dos años. Un incremento que, hasta septiembre, fue un 4,4% superior al registrado en el mismo período del año pasado, alcanzando las 4.322 nuevas inscripciones tal y como recoge el último informe presentado por la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen), coorganizadora del Salón Náutico Internacional de Barcelona.

Buenas cifras de las que en parte es responsable el mercado de alquiler, que es el único que mejora cifras respecto a 2007 —cuando comenzó la pérdida de mercado en el sector de la náutica deportiva—. De hecho, el

28,4% del total de las matriculaciones en lo que llevamos de 2016 son adquisiciones para el mercado de alquiler, cerca de un 14% más que en 2015, cuando se registró un espectacular incremento: un 56,72% más que en 2014. Y es que esta opción brilla con luz propia dentro de esta industria y es cada vez mejor vista en el sector, consciente de que en cierta forma es la opción que mejor está funcionando, por ser la que más eligen los aficionados a la náutica de recreo. *Hay empresas que antes se dedicaban a vender y ahora viven de ofrecer charters*, apuntaba Sanlorenzo sobre este pujante negocio.

MÁS EXPOSITORES Y VISITANTES

Esta sencilla recuperación experimentada en los primeros nueve meses de 2016, impregnó de un moderado optimismo el Salón Náutico Internacional del Barcelona -el punto de encuentro más importante para la industria y los amantes de la náutica de recreo de nuestro país-, que también contó con un 7% más expositores que en la edición pasada, mientras que los visitantes superaron los 56.000, en su mayoría nacionales, aunque también procedentes de países vecinos, principalmente de Francia, Italia, Portugal, Alemania y Reino Unido.

Más de 260 expositores nacionales e internacionales, algunos nuevos, como los de Argentina, con un stand institucional donde estaban representados media docena de astilleros del país sudamericano, y otros, como Estados Unidos, que repetían experiencia; 670 embarcaciones, de las que cerca de 70 se presentaban en primicia, así como las áreas con que tradicionalmente cuenta el Salón: Fun Beach, en la que los visitantes pudieron practicar vela ligera, canoa, Kayak o surf de remo; el espacio "Marina Tradicional", centrado en la difusión de la cultura marinera que este año, coincidiendo con la celebración de su décimo aniversario, exhibió el centenario barco de pesca tradicional "Rafael"; y, por último, el Espai del Mar, donde se realizaron la presentación de regatas, la entrega de trofeos y la celebración de debates, conferencias y mesas redondas, conformaron la muestra.

Por mencionar alguna de las novedades presentadas durante estos días,



El 28,4% del total de las matriculaciones de este año son adquisiciones para el mercado de alquiler

destacar las producciones nacionales como el *De Antonio D28*, el *Quer 32 Eco Fast*, el *Minorchino*, así como la nueva *Rodman 890 Ventura*, en versión pesca y crucero. Pero, no solo de embarcaciones vive el Salón, y en esta cita también se dieron a conocer más de 30 novedades en accesorios electrónicos y motores de última generación -con predilección por aquellas que aportan mayor confortabilidad, seguridad y facilidad en la navegación-, además de una gran variedad de servicios, productos y tendencias enfocadas a la náutica de recreo.

Entre los 165 barcos a flote que se pudo visitar había, desde barcos de 8 metros de eslora -las embarcaciones de menos de 8 metros son las más demandadas en el mercado español y representan más del 90% de las matriculaciones registradas este año-, hasta otros valorados en más de seis millones de euros, todos ellos expuestos en los muelles de España y la Fusta del Port Vell.

PREMIOS A LA INNOVACIÓN

Una de nuevas propuestas que incluía esta última edición del Salón fue la fuerte apuesta por el desarrollo de la innovación y el emprendimiento en el mundo de la náutica. De hecho, por primera vez los organizadores de la Feria habilitaron una zona expositiva para que emprendedores y startups (empresas de reciente creación y base tecnológica) pudieran dar a conocer sus proyectos de negocio a potenciales



inversores, compañías y expositores del sector, y fomentar así la búsqueda de financiación, nuevos negocios y contactos comerciales.

La iniciativa se enmarca dentro de la I Jornada dedicada al emprendimiento, organizada por Anen y una importante red de inversión española, e incluyó diversas actividades, que iban desde reuniones sectoriales de trabajo hasta sesiones para formar a las startups en la promoción de sus novedades. Quizás la propuesta más atrayente de la Jornada fue la selección de un proyecto innovador, de entre 10 pre-seleccionados, para recibir una financiación de inversores privados, cifrada de entre 50.000 y 500.000 euros. De los proyectos de estas diez startups, los inversores eligieron la "La Tarifa Plana del Deporte", una aplicación para móvil que facilita a los aficionados la compra, transporte, mantenimiento, almacenamiento y renovación continua de sus equipos deportivos, a cambio de una cuota fija mensual. Según el presidente del Salón, Luis Conde, *esta propuesta ha superado todas nuestras expectativas, ya que ha suscitado un gran interés por parte de empresarios, muchos de ellos expositores, pero también de inversores.*

Una aplicación para móvil que facilita las gestiones relacionadas con la náutica deportiva, proyecto innovador seleccionado por los inversores

De hecho, tal y como reconoció Conde, *el impulso a la innovación es crucial para el crecimiento de un sector de gran importancia y trayectoria histórica en España. En este sentido, las startups pueden aportar nuevas ideas, soluciones y beneficios a muchas firmas expositoras y viceversa, si se potencia la colaboración entre ellas.*

INTERCAMBIO DE EXPERIENCIAS

Como viene siendo habitual, la 55 edición del Salón ha seguido potenciando su papel como principal foro de debate de los profesionales del sector, prueba de ello es el completo programa de debates, conferencias y mesas redondas programadas dentro del área del *Espai de Mar*.

Previo a la inauguración oficial del Salón, Anen realizó, en el stand de la Asociación, su ya tradicional rueda de prensa junto al director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez, quien resaltó la gran labor desarrollada de acuerdo con las empresas del sector náutico en los últimos años, gracias a la que se han conseguido la habilitación de nuevas titulaciones y la inclusión de la náutica en la Ley de Navegación, entre otras. Pero, Rodríguez Valero en su enésima despedida, enumeró también los cambios que aún quedan pendientes, sobre todo en lo que se refiere a las atribuciones profesionales para algunas titulaciones náuticas.

Por su parte, el secretario general de Anen, además de coincidir en el análisis hecho por el director general, aprovechó para seguir reclamando cambios en la fiscalidad aplicada a la náutica deportiva, a la vez que anunció la ubicación y fechas de celebración del V Congreso Náutico -otra de las citas imprescindibles para el sector náutico-, que se celebrará los días 9 y 10 de marzo de 2017, en Palma de Mallorca. Un encuentro en el que, tal y como anunció Carlos Sanlorenzo, se debatirá sobre la formación para la náutica de recreo, el chárter, las últimas tendencias en embarcaciones y otros productos que están irrumpiendo con fuerza en el sector náutico, así como sobre las distintas estrategias a aplicar en operaciones de posventa en la náutica.

La mesa redonda dedicada a la náutica deportiva, en el marco del 55 Congreso de Ingeniería Naval e Industrial, la presentación del informe sobre el sector del

chárter, elaborado por Nautal, y el estudio económico sobre el sector presentado por ADIN (Asociación de Industrias, Comercio y Servicios Nauticos) son algunos de los encuentros profesionales más relevantes que acogió durante esos días el Salón.

También es interesante destacar la presentación del proyecto piloto Marviva que están desarrollando los pescadores de arrastre de Barcelona con la intención de extenderlo a otros puertos pesqueros de Cataluña. Se trata de una experiencia innovadora que consiste en la recogida y clasificación de las basuras marinas, que ha sido impulsada por la Agencia de Residuos de Cataluña, la Cofradía de Pescadores de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona, y persigue estudiar el origen, tipo y características de las basuras que se encuentren en el mar, a la vez que sensibilizar al público en general sobre este problema. Una experiencia que se está desarrollando entre los pesqueros pero que sería interesante extender a otros usuarios y amantes del mar. ■

TEXTO: A. MUNGUÍA

FOTOS: FIRA DE BARCELONA



Cifras para el optimismo (Enero-septiembre 2016)

- Contexto económico: El impacto económico, tanto directo como indirecto, del sector de la náutica de recreo en España es de 17.192 millones de euros, con una producción efectiva de 4.763 millones de euros. Así, genera 16.000 puestos de trabajo directos y 107.434 indirectos.
- 4.332 fue el número de matriculaciones registradas en los 9 primeros meses del año, un 4,4% más que en 2015, de ellas la mayoría se produjeron en Cataluña, Andalucía y Baleares.
- Las embarcaciones de menos de 8 m siguen siendo las más demandadas y representan el 90,3% de las matriculaciones.
- El segmento de esloras entre 12 y 16 m registra el mayor incremento de matriculaciones, con un 9,6% . También sube el tramo hasta 8 m. con un 5%.
- Según tipologías, los barcos a motor continúan dominando el mercado, con una cuota del 44% del total nacional y un crecimiento de matriculaciones del 7,3%, respecto a 2015.
- El mercado de alquiler de embarcaciones se incrementó un 13,8% y alcanzó las 1.180 unidades. El segmento de hasta 8 m de eslora concentró el 87% de las embarcaciones de alquiler. Tras el histórico crecimiento logrado en 2014 (56,72%), en 2015 y lo que va de 2016 se mantiene como una de las opciones preferidas por los aficionados a la náutica.
- Instalaciones náuticas: el número de puertos deportivos en España era 375, en 2015 (7 puertos más que los 368 de 2014). El número total de amarres se situó en 134.725 en el mismo año (un aumento de 1.795 amarres respecto a los que había a diciembre de 2014). El 23% de los amarres se ubican en Cataluña, el 17% en Baleares y el 15% en Andalucía.
- Los títulos náuticos emitidos para embarcaciones de recreo fueron 30.846 en 2014 (últimos datos disponibles). El 63% corresponden al título P.E.R (Patrón de Embarcación de Recreo). Los títulos de Capitán de Yate emitidos fueron 1.520 emitidos en 2014. (no se incluye la actividad de Pesca).

Convenio de Aguas de lastre

STOP, especies acuáticas INVASIVAS

La reciente adhesión de Panamá al Convenio Internacional para el control y la gestión de aguas de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio BWM) supone un salto cualitativo en la aplicación y eficacia de esta norma, que entrará en vigor el 8 de septiembre de 2017, con la que la Organización Marítima Internacional (OMI) pretende poner freno a la propagación de especies acuáticas invasoras que se transportan en las aguas de lastre de los buques, y proteger así los ecosistemas marinos.

La adhesión del país centroamericano al Tratado implica que la cobertura del mismo y, por tanto la asunción de sus principios, alcance ya al 53,28% del arqueo bruto mundial que navega adscrito a 53 banderas. A pesar de que la ratificación de Finlandia el mes pasado dio el pistoletazo de salida para la entrada en vigor del Convenio, al alcanzar el 35% de la flota mercante mundial que estipulaba el acuerdo, la incorporación ahora de Panamá supone un impulso muy importante, especialmente porque es el Estado que más buques abanderados tiene, un 18,02% del arqueo bruto mundial.

Me alienta saber que, a día de hoy, más de la mitad del arqueo bruto de la flota mercante mundial ha suscrito este Tratado que, no solo reducirá al mínimo el riesgo de invasiones de especies foráneas a través de las aguas de lastre, sino que también facilitará unas condiciones equitativas para el transporte marítimo internacional, con normas claras y só-



lidas, apuntó el secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), Kitack Lim.

La entrada en vigor del Convenio, adoptado por la OMI en 2004, obligará a los barcos a tratar su agua de lastre antes de ser vertida al mar, desechando así todas aquellas especies invasivas, por microscópicas que sean, que puedan dañar el ecosistema y la diversidad biológica del lugar donde se descarguen, y evitar así también las considerables pérdidas económicas que esto supone.

El agua del mar que se utiliza como lastre para dar estabilidad a los buques es recogido muchas veces en el extremo opuesto al lugar donde posteriormente se descarga. Esto puede hacer que el agua contenga especies –microorganismos, peces o algas– que en su lugar de origen son inofensivas, al estar integradas en su ecosistema concreto pero que, en cambio, en donde se depositan, resultan letales para las especies nativas, que se encuentran in-

defensas ante especies foráneas para las que, con mucha frecuencia, en su hábitat no cuentan con depredadores.

La pujanza del transporte marítimo mundial ha facilitado que estas situaciones sean cada vez más habituales y que la propagación de especies invasivas haya sido reconocida como una de las



grandes amenazas para los océanos del mundo, y un problema fundamental para el bienestar ecológico y económico del planeta ya que causa enormes daños a la biodiversidad que pueden incluso llegar a tener efectos directos e indirectos sobre la salud humana. Un problema que, de no ponerle freno, es posible que aún no ha llegado a su punto máximo, según reconoce la propia OMI,

LIBRO DE REGISTRO

Por consiguiente, el Convenio establece que todos los buques dedicados al transporte marítimo internacional deben llevar a cabo una gestión de su agua de lastre y sedimentos que se ajuste a una norma determinada y de conformidad con un plan elaborado para cada buque. Además, todos los barcos tendrán que llevar un libro registro y un certificado internacional de gestión del agua de lastre. No obstante, las normas para la gestión de estas aguas se irán introduciendo gra-

Los buques dedicados al transporte marítimo internacional deben llevar a cabo una gestión de su agua de lastre y sedimentos que se ajuste a un plan elaborado para cada buque

dualmente durante un período de tiempo determinado y suficiente para ir puliendo y despejando algunas de las incertidumbres que existen, por ejemplo, entre las flotas que ya han incorporado sistemas de tratamiento de estas aguas, distintos de los que ahora se aconsejan.

Como solución intermedia, los buques deberán cambiar el agua de lastre en alta mar. Aunque, tarde o temprano la mayoría de los barcos tendrán que instalar un sistema de tratamiento de agua de lastre a bordo.

Por su parte, los puertos también deberán de contar con terminales en las que se efectúen trabajos de reparación o de limpieza de tanques de lastre, así como de instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos. Los buques serán objeto de reconocimiento y certificación y, por tanto, podrán ser inspeccionados por funcionarios de supervisión del Estado Rector del Puerto, quienes deberán verificar que el buque cuenta con un certificado válido, inspeccionar el Libro registro del agua de lastre, y/o realizar un muestreo del agua de lastre del buque.

Cómo ejemplos de las nocivas consecuencias, tanto biológicas como ecológicas, de la presencia de estas especies invasivas podemos citar tres: la medusa americana, transportada en el agua de lastre desde la costa oriental de América hasta el mar Negro y el Caspio, fue un factor determinante en el colapso de la pesca en el mar Negro y en el de Azov en 1990. Este animal marino consume ingentes cantidades de zooplancton, alterando la cadena alimentaria; el mejillón cebra que viajó como larva desde el mar Negro a Europa occidental y septentrional y Norteamérica. En los ecosistemas de acogida, el molusco coloniza las superficies que encuentra, produciendo elevados costes en la limpieza de esclusas, presas, conducciones de agua, canales de riego, etc. Y, por último, la estrella de mar del Pacífico septentrional que ha llegado hasta el sur de Australia, donde se ha convertido en una plaga que, además, se alimenta de especies de alto valor comercial como almejas, vieiras y ostras. ■

A. MUNGUÍA

OCÉANOS DE PLÁSTICO

Ocho millones de toneladas de plástico entran en los océanos cada año. La denuncia sobre los efectos de esta contaminación no es nueva. La novedad, si cabe decirlo así, en la campaña emprendida por la organización Greenpeace, es el enfoque sobre el impacto que tienen los “microplásticos”.

El plástico ha inundado nuestra vida diaria. En tan solo unas décadas ha pasado a ser omnipresente en todo tipo de objetos y materiales por sus características (flexibilidad, durabilidad y ligereza) y bajo precio. Podemos encontrarlo en todo tipo de envases, en los ingredientes de cosméticos, en el textil de la ropa, en materiales de construcción y en multitud de utensilios y objetos.

Si los residuos plásticos no son correctamente gestionados o directamente se abandonan pasan a contaminar el medio terrestre y muchos llegan a los océanos a través de las vías fluviales. Con el aumento constante de su producción, la presencia de plásticos en los océanos es un problema que crece a gran velocidad. La producción global de plásticos se ha disparado en los últimos 50 años, y en especial en las últimas décadas. Se estima que en 2020 se superarán los 500 millones de toneladas anuales, lo que supondría un 900% más que los niveles de 1980. La mitad de este aumento se producirá tan solo en la última década.

Como resultado de este uso desmedido del plástico, unos 8 millones de toneladas de plás-

ticos llegan a los océanos cada año, lo que supondría una cantidad equivalente a 800 veces el peso de la Torre Eiffel. Debido a que es un material muy persistente y se dispersa fácilmente, se pueden encontrar plásticos en todos los océanos del mundo, desde el Ártico hasta la Antártida.

Sobre esta temática gira la campaña ‘Mejor sin plásticos’ de Greenpeace, con el objetivo de visibilizar la problemática de los plásticos en mares y océanos y demandar soluciones a este grave problema.

Cada objeto o pieza de plástico que entra en el océano permanecerá por mucho tiempo degradándose en trozos más pequeños. Se estima que hay unos 5-50 billones de fragmentos de plástico en los océanos, sin incluir los trozos que hay en el fondo marino o en las playas, y que pueden tardar en degra-



Greenpeace

darse hasta varios cientos de años.

Los impactos de las piezas de plástico de mayor tamaño sobre la vida marina se vienen documentando desde hace tiempo: enredos, asfixia, estrangulación o desnutrición (tras ser ingeridos y bloquear el estómago o intestino del animal). Reciente-

mente, se ha puesto un foco en la problemática particular de los microplásticos (fragmentos inferiores a 5 mm). Ya sea porque provienen de la rotura de piezas más grandes, o porque se fabrican directamente en ese tamaño (como por ejemplo para la industria cosmética), en nuestros océanos hay billones de estos



microplásticos flotando. Greenpeace, en el informe *Plásticos en el pescado y el marisco*, expone cómo se ha observado que los microplásticos pueden ser ingeridos por la vida marina, y sus impactos incluso en las especies más pequeñas que son la base de la red trófica marina, tanto por su presencia física en

el intestino como a causa de los contaminantes químicos que llevan. Incluso pueden llegar a ser pasados a lo largo de la cadena alimentaria hasta llegar a nuestros platos. Se desconocen las implicaciones para la salud humana dado a que existen muchas lagunas de conocimiento y por lo tanto se requiere más investigación en este aspecto, tal y como apunta Naciones Unidas.

Además de los impactos ambientales y el potencial riesgo para la salud, los plásticos tienen impactos económicos en distintos sectores, como por ejemplo en el sector pesquero. La pesca fantasma derivada de los aparejos perdidos o abandonados constituye el mayor impacto de los macroplásticos en las pesquerías. Estas redes y trampas abandonadas continúan capturando peces y crustáceos, provocando niveles significativos de mortalidad de stocks comerciales. Igualmente, la presencia de plásticos en las capturas puede contaminar o dañar el pescado, disminuyendo su valor. También

incrementan los costes de reparación de las redes cuando quedan residuos atrapados en éstas.

Para frenar la contaminación por plásticos en los océanos es esencial tomar medidas en tierra, donde se originan los plásticos. En España, más del 50% del plástico termina en vertederos sin ser reciclado, cifra que no considera el plástico que no se deposita en ningún tipo de contenedor y queda abandonado.

La reducción en el consumo de plástico es responsabilidad de todos, tanto de quienes fabrican el producto, quienes lo consumen, como las administraciones que gestionan los residuos.

Greenpeace anima a los consumidores a que se unan a la campaña cambiando sus hábitos individuales para reducir el consumo de plástico, como por ejemplo optar por productos a granel, usar bolsas de tela y evitar los utensilios de un solo uso. Pero es imprescindible que desde las administraciones también se actúe. Al igual que ya está sucediendo en otros países, Greenpeace pide al gobierno español que tome simples medidas como prohibir las bolsas de un solo uso o volver a vender con depósitos los envases de bebidas y que tendrían efectos positivos inmediatos para los océanos y sus recursos. ■



ELVIRA JIMÉNEZ

RESPONSABLE DE LA CAMPAÑA
DE OCEANOS DE GREENPEACE

III Conferencia Internacional “Nuestro Océano”

Frente a las

NUEVAS AMENAZAS

El pasado mes de septiembre tuvo lugar en Washington, EE.UU., la III Conferencia Internacional “Our Ocean” (Nuestro Océano), en la que participó por vez primera España. Se presentaron importantes medidas para la conservación de los mares, como la creación de 40 áreas marinas protegidas y un programa en línea gratuito para seguir las actividades de los pesqueros industriales casi en tiempo real.



Washington albergó la III Conferencia Internacional “Nuestro Océano” que, poco a poco, va adquiriendo mayor importancia en la tarea de dar una respuesta a las amenazas a las que se enfrenta. Una respuesta “imperiosa, firme y rápida”, como señaló el presidente de los Estados Unidos de América, Barak Obama, en su intervención. En la reunión se dieron cita científicos, empresarios, ONGs y representantes políticos de 90 países.

La idea imperante es que hay que movilizar para conseguir que los océanos sean más resistentes al cambio climático.

Y uno de estos caminos es la protección de grandes áreas, un 10% según el objetivo de Naciones Unidas para 2020, aunque en estos momentos apenas llegamos al 3%. El presidente estadounidense quiso predicar con el ejemplo y anunció la próxima creación de la primera reserva de EE.UU. en aguas atlánticas, con una extensión de casi 13.000 kilómetros cuadrados frente a las costas de Nueva Inglaterra. Una veintena de países se sumó a este trabajo por incrementar las zonas protegidas comunicando la creación de 40 nuevas zonas que abarcarán una extensión conjunta de 1,2 millones de kilómetros cuadrados.

Ese es el camino, como explicó en la conferencia el investigador español Enric Sala, que está realizando estudios de los océanos para National Geographic: “Tenemos que mirar más allá de las aguas de los países, y tenemos una gran oportunidad con las aguas profundas de alta mar, una zona que sólo genera el 10% de la pesca total del mundo”. Y añadió que “crear reservas gigantes en alta mar tendría beneficios globales. La ciencia lo deja claro, lo que necesitamos ahora es liderazgo político”.

La pesca ilegal es otro de los puntos negros para lograr frenar el deterioro de nuestros mares. La Comisión Oceánica Mundial señaló que la pesca ilegal representa la quinta parte del tonelaje total obtenido. España, que acude por vez primera a esta Conferencia, anunció a través del secretario general de Pesca, Andrés Hermida, que nuestro país “mantendrá un control integral de la actividad pesquera para asegurar una gestión sostenible de los recursos oceánicos”, para lo que está previsto una inversión anual de siete millones de euros desde 2017 hasta 2020. Este control integral se sustenta, según sus palabras, en tres pilares básicos: sistema de control y seguimiento de buques, la unidad de control de importaciones y la unidad de inteligencia.

GLOBAL FISHING WATCH

Y en el control y seguimiento de buques se anunció, en la intervención del actor y militante ecologista Leonardo di Caprio, un programa en línea gratuito propues-



to por las ONGs Oceana y Sky Truth, en colaboración con Google, que permitirá seguir las actividades de los pesqueros industriales en el mar casi en tiempo real. Esta herramienta en Internet se denomina Global Fishing Watch y a ella podrá acceder “cualquier persona en cualquier lugar del mundo” para hacer un seguimiento de las actividades de las mayores embarcaciones pesqueras del mundo en tiempo casi real, ya que la plataforma se actualiza regularmente para mostrar los recorridos de los barcos y la actividad pesquera desde el 1 de enero de 2012 hasta tres días antes del momento en que se realiza la consulta. A día de hoy se podrá realizar el seguimiento sobre 35.000 embarcaciones comerciales (de un total de 1,3 millones en el mundo). Gracias a esta observación, los administradores de las pesquerías podrán tener un mejor conocimiento y capacidad de gestión de la actividad pesquera en sus aguas, hasta ayudar a las autoridades competentes a impedir la pesca ilegal.

Sin duda, una herramienta de gran interés para fomentar la recuperación de

Barak Obama, presidente de los Estados Unidos, hizo un llamamiento a la “movilización internacional firme y rápida en favor de los océanos”

nuestros mares que, con planteamientos como los expuestos en esta conferencia, parece cobrar peso y urgencia. Una urgencia que, si años atrás, era privativa de científicos y ecologistas, ahora están tomando cartas cada vez más sectores, incluyendo a los estados, como se ha corroborado en esta Conferencia. El secretario de Estado de EEUU, John Kerry, destacó otro de los puntos a combatir de forma urgente: la contaminación de los océanos mediante la promoción de una pesca sostenible, la creación de reservas marinas y una mejor gestión de los desechos. Si se sigue contaminando el océano a este ritmo, “para mediados de este siglo habrá más plásticos que peces”, señaló John Kerry.

La Unión Europea se va a implicar de forma más activa en las actuaciones que se están llevando a cabo desde la Conferencia “Our Ocean” para salvar los océanos. Muestra de ello es que se encargará de organizar el próximo encuentro, en Malta, del 5 al 6 de octubre de 2017. ■

R.G.

FOTOS GREENPEACE



Nueva Orden reguladora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social

MENOS CARGAS

para las empresas

El BOE del pasado 12 de septiembre publicó la Orden que regula el nuevo modelo de diligencias que realicen los funcionarios de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en sus actuaciones o en las comparecencias de las empresas en las oficinas de la Inspección. La nueva norma suprime documentos anteriormente obligatorios, al tiempo que ahorra a las empresas alrededor de 700 millones de euros.

La nueva normativa elimina la obligación de las empresas de disponer de un “Libro de Visitas de la Inspección de Trabajo”, tanto en formato papel como en formato electrónico. Este documento estaba ligado al mismo origen de la Inspección hace 110 años ya que en el primer Reglamento para el Servicio de la Inspección de Trabajo, aprobado por el Ministerio de la Gobernación en 1906, se obligaba a que, en todos los establecimientos sujetos a inspección, existiera dicho Libro de Visitas.

Esta obligación empresarial, que sirve para dejar constancia de las actuaciones inspectoras, ya fue modificada en el año 2013 debido a la modernización de la actuación de la Inspección de Trabajo impuesta por el uso de nuevas tecnologías en las relaciones laborales y en las relaciones de las empresas con la Administración. También en dicho año, la Ley de apoyo a los emprendedores y su internacionalización nació para reducir esta



Se suprimen documentos anteriormente obligatorios, lo que ahorrará a las empresas unos 700 millones de euros

carga empresarial, sustituyendo el tradicional Libro de Visitas, en formato papel, por otro en versión electrónica.

Ahora, la nueva Orden traslada de las empresas a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social las obligaciones relacionadas con la necesidad de documentar las actuaciones de los inspectores en sus visitas a las empresas o de las comparecencias que éstas realizan ante la Inspección.

AHORRO

La medida, que reduce las cargas administrativas para las empresas, supondrá además un ahorro a las mismas cercano a 700 millones de euros.

A partir de ahora, los inspectores de Trabajo y Seguridad Social y los subinspectores laborales extenderán diligencias de sus actuaciones en las empresas, según el modelo previsto en la nueva Orden y podrán utilizar medios electrónicos.

Se extenderá una diligencia por cada visita que se conservará durante ocho años. En la misma se reflejarán las materias y aspectos examinados así como las incidencias detectadas, si las hubiera. ■

ANA DIAZ

En el registro electrónico de la Seguridad Social

Nuevos PROCEDIMIENTOS

administrativos

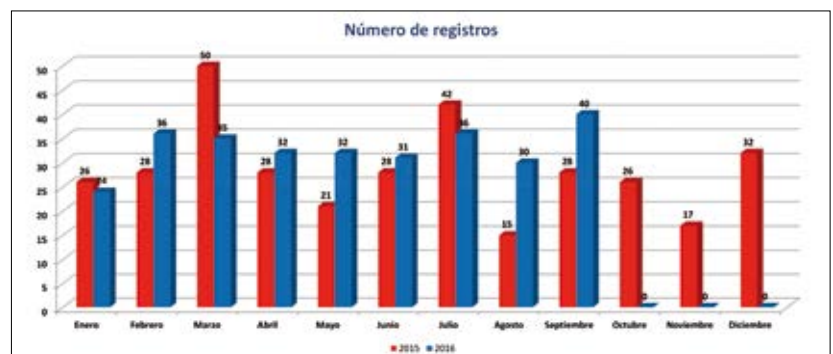


El registro electrónico de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social mejora la relación de los ciudadanos con la Administración. Nació en 2009 para agilizar y facilitar la presentación de solicitudes y comunicaciones. La Orden TIN/3518/2009, de 29 de diciembre, por la que se crea dicho registro, establece en su articulado que puede modificarse para incluir nuevos procedimientos. El pasado septiembre se incluyeron 17 nuevos procedimientos referentes a la gestión del ISM. El Secretario de Estado de la Seguridad Social es el responsable de modificar y actualizar dichos procedimientos.

Desde su creación, a finales de 2009, el Instituto Social de la Marina ha trabajado intensamente en el desarrollo de sistemas electrónicos de solicitud y comunicación de datos relativos a las prestaciones que gestiona a través del registro electrónico de la Seguridad Social. No sólo para mejorar la relación con sus beneficiarios sino también para cumplir lo dispuesto en la Ley 11/2007, de 22 de junio, que consagra el derecho de los ciudadanos a comunicarse con las Administraciones Públicas a través de medios electrónicos.

Resultado de esos trabajos es la Resolución de 15 de septiembre de 2016 de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social por la que se modifican los procedimientos administrativos susceptibles de tramitación a través del registro electrónico. El texto normativo da cuenta en su articulado de 17 nuevos procedimientos que se pueden solicitar a través del registro electrónico de la Seguridad Social en el ámbito de gestión del ISM. Éstos se suman a los que existían hasta ahora y que han cambiado su denominación para su correcta

identificación así como para diferenciarse de otros gestionados por el resto de entidades de la Seguridad Social. Todos los procedimientos susceptibles de tramitación a través del registro electrónico se incluyen en el cuadro que ilustra este artículo. Desde la Dirección del Instituto Social de la Marina se quiere fomentar el uso del registro electrónico. Poco a poco, los beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar van utilizando cada vez más este modo de relacionarse con la Entidad. Así, mien-



tras que en el año 2015 se presentaron un total de 341 solicitudes a través del registro electrónico, hasta septiembre del 2016 (última estadística disponible al cierre de esta edición) el número de accesos ascendía a 296 (30 más que en el mismo período de tiempo del año pasado).

Cádiz (49), A Coruña (47) y Vigo (41) son las Direcciones Provinciales donde más solicitudes se han presentado electrónicamente desde comienzos de año. Durante este tiempo, las solicitudes presentadas afectan a distintas materias, destacando la pensión de jubilación (71 de las 296 presentadas hasta septiembre), la pensión de viudedad (64 del total) y el alta de trabajadores del REM por cuenta propia (54).

El ISM ha desarrollado varios sistemas de solicitud de datos por vía telemática relativos a las prestaciones que gestiona

Por otra parte, a través del buzón de quejas y sugerencias del registro electrónico del ISM se presentaron en 2015 un total de ocho quejas y sugerencias de los usuarios (seis hasta septiembre). En lo que va de este año, se han presentado cinco quejas y sugerencias a través del registro electrónico.

Los interesados en utilizar este servicio pueden hacerlo en la sede electrónica de la Seguridad Social (<https://sede.seg-social.gob.es>) eligiendo posteriormente “Ciudadanos” y, a continuación, “Régimen Especial del Mar” donde se mostrarán todos los procedimientos administrativos disponibles. ■

ANA DIAZ

Procedimientos Administrativos del ISM susceptibles de tramitación a través del registro electrónico

- Cursos de Formación profesional marítima y sanitaria del ISM
- Pensión de jubilación (REM)
- Pensión de incapacidad permanente (REM)
- Pensión de viudedad (REM)
- Pensión de orfandad (REM)
- Subsidio por incapacidad temporal de pago directo (REM)
- Prestación por maternidad (REM)
- Auxilio por defunción (REM)
- Ayudas económicas paralización flota
- Prestación por paternidad (REM)
- Alta de trabajadores del Régimen Especial del Mar por cuenta propia
- Pensión en favor de familiares (REM)
- Subsidio en favor de familiares (REM)
- Prestación de riesgo durante el embarazo (REM)
- Prestación de riesgo durante la lactancia natural (REM)
- Denominación de ingresos a efectos del complemento por mínimos (REM)
- Declaración de ingresos de pensionistas de orfandad y en favor de familiares (REM)
- Mínimos por cargas familiares y declaración de ingresos (REM)
- Prestaciones devengadas y no percibidas por fallecimiento (REM)
- Modificación de datos bancarios y domicilio del pensionista (REM)
- Prestación económica para el cuidado de menores afectados por cáncer u otra enfermedad grave (REM)
- Revisión de los botiquines a bordo (REM)
- Ayuda económica para los botiquines a bordo (REM)
- Homologación de certificados Formación Sanitaria Específica Inicial y Avanzada (REM)
- Reintegro de gastos de asistencia sanitaria en el extranjero (Acción Social REM)
- Modificación del tipo voluntario del IRPF (REM)
- Reembolso de gastos por asistencia a Cursos de Formación Profesional Marítima y Sanitaria realizados en el ISM
- Expedición de duplicado de diploma acreditativo de la formación marítima y sanitaria realizada en el ISM
- Pensión de jubilación. Reglamentos Comunitarios y Convenios Bilaterales (REM)
- Pensión de viudedad. Reglamentos Comunitarios y Convenios Bilaterales (REM)
- Pensión de orfandad. Reglamentos Comunitarios y Convenios Bilaterales (REM)
- Asistencia Sanitaria. Solicitud de reconocimiento del derecho (REM)
- Declaración personal de hijos a cargo del solicitante de la prestación de incapacidad temporal (REM)
- Traslado de pensiones a otra provincia (REM)
- Corrección de datos identificativos del pensionista o de su representante legal (REM)
- Rehabilitación de prestación (REM)
- Incremento del porcentaje de viudedad (Declaración de ingresos REM)
- Revisión de la última revalorización y paga única (REM)
- Comunicación de datos a efectos de IRPF (REM)
- Comunicación de datos del cónyuge de pensionistas (REM)
- Comunicación inicio/fin de la actividad laboral de pensionistas (REM)
- Revisión de la incapacidad permanente (REM)
- Incremento de la incapacidad total con 55 años (REM)
- Mantenimiento de la pensión de viudedad por nuevo matrimonio (REM)
- Certificado de prestaciones (REM)

Con la participación en distintas Jornadas dedicadas a la pesca

EL ISM CERCA DEL SECTOR

Consciente de la importancia de estar cerca del sector, la dirección del Instituto Social de la Marina participa con frecuencia en los actos a los que se invita a la Entidad. Tal es el caso de la jornada de “Sensibilización del papel de la mujer en las organizaciones del sector pesquero”, que la Asociación Nacional de las Mujeres de la Pesca (ANMUPESCA) celebró el pasado 22 de septiembre en Santiago de Compostela o la que la Federación Galega de Confradías de Pescadores organizó días más tarde bajo el título “La pesca y su entorno sociolaboral”. A ellas acudieron como ponentes la subdirectora general de Seguridad Social, Elena Martínez Carqués, y el subdirector general de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio.

La jornada que la Asociación Nacional de las Mujeres de la Pesca (ANMUPESCA) celebró junto a la Consellería do Mar de la Xunta de Galicia y la Obra Social de La Caixa es, según sus organizadores, “un hito histórico” al ser el primer foro de debate que integra a las mujeres que trabajan en los distintos ámbitos del sector pesquero. A su entender, el acto constituye “la semilla patente de la unión de las mujeres de la pesca, que trabajan por la problemática del sector y la defensa del importante papel que desempeñan en el mismo”, dijeron. El encuentro sobre “Sensibilización del papel de la mujer en las organizaciones sectoriales del sector pesquero” fue todo un éxito de convocatoria al asistir la mayoría de las asociaciones vinculadas a la pesca y a sus empresas; lo que corrobora que la integración y presencia femenina preocupan al sector. El asociacionismo y la incorporación de la mujer al sector pesquero fueron los principales temas de los que se debatieron durante la jornada.



Prudencia Santamaría y M^a do Carme García-Negro repasaron el camino andado, las luchas y sacrificios hasta llegar a la defensa global de la mujer y su incuestionable papel en la pesca. En sus intervenciones dejaron claro el enorme potencial que las mujeres tienen en el sector y en la creación de puestos de trabajo, favoreciendo el desarrollo económico y social del entorno.

Laura Lema, de la Obra Social de La Caixa, explicó por su parte la necesidad de apoyo financiero. “Apoyar a una mujer del mundo de la pesca es fomentar proyectos y multiplicar puestos de trabajo”, dijo.

Fue unánime la opinión de que la mujer es “motor de crecimiento” del sector y de que su trabajo y presencia en la pesca deben ser reconocidos como “valor añadido para seguir avanzando”.

Según los participantes, el sector pesquero se ha vinculado a los hombres. Sin embargo, el papel de la mujer ha sido vital para su desarrollo. Prueba de ello son los numerosos casos donde las mujeres aprovechan las sinergias de la pesca y las nuevas tecnologías patentando proyectos innovadores. Los asistentes afirmaron que aún existe discriminación en el sector y que el asociacionismo es el mejor canal para aportar solidez a la iniciativa empresarial particular.

AFILIACIÓN FEMENINA

La subdirectora general de Seguridad Social del ISM, Elena Martínez Carqués, destacó durante su intervención en la jornada el elevado número de mujeres afiliadas al Régimen especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, en todos los segmentos de profesiones vinculadas a la pesca. Durante su intervención declaró que el 14,5% del total de trabajadores que se dedican a la pesca y a la acuicultura son mujeres. Concretamente, un total de 1.155 féminas trabajan en actividades ligadas a la pesca extractiva, 3.565 son mariscadoras y 651 son rede-ras afiliadas al RETM.

Martínez Carqués explicó la nueva Ley reguladora de la protección social de los trabajadores del sector marítimo pesquero, de 21 de octubre de 2015. La Ley incorpora en un solo texto toda la protección que se dispensa a los trabajadores



Elena Martínez Carqués detalló la Ley de protección social de los trabajadores del mar.

Elena Martínez Carqués explicó en dos actos la aplicación y el contenido de la Ley 47/2015 de protección social de los trabajadores del mar

del mar de manera integral, unificando todas las prestaciones asistenciales y sociales que gestiona el ISM.

La subdirectora general de Seguridad Social destacó la modificación del campo de aplicación del RETM, al que se incorporaron nuevos colectivos de trabajadores como los autónomos dedicados a la marina mercante y a la acuicultura, los buzos profesionales, el personal de seguridad marítima, observadores y científicos embarcados, rede-ras, neskatillas y empacadoras.

Entre las novedades que introduce la Ley en relación al trabajo femenino, Martínez Carqués subrayó la supresión del requisito de que, para poder ser trabajadora autónoma, ningún otro miembro de la familia hasta el segundo grado de consanguinidad debería ser titular de un negocio mercantil o de una industria, lo que impedía en ocasiones la entrada de las mujeres en el RETM.

Los participantes se interesaron por los coeficientes correctores de cotización. La subdirectora general de Seguridad Social explicó que la Ley clasifica a los trabajadores en tres grupos de cotización y, a partir de ahí y según las particularidades de cada grupo, se calculan las distintas bases.

También llamó la atención la entrada en vigor en el año 2019 de un factor de sostenibilidad con el objetivo de añadir nuevas variables a la hora de calcular la pensión de jubilación y reajustar el sistema de previsión de las pensiones a la nueva realidad.

En la jornada se presentó también la Red de Mujeres de la Pesca como instru-



José Mª Pérez Toribio, en el acto organizado por las cofradías gallegas.

mento y plataforma para el diálogo social y para reforzar la participación de todas las entidades del sector, integrando al mayor número de mujeres vinculadas a la actividad pesquera.

COFRADÍAS GALLEGAS

No fue ésta la única jornada con el sector en la que participó la subdirectora general de Seguridad Social. Acompañada del subdirector general de Acción Social Marítima, José Mª Pérez Toribio, ambos explicaron a los pescadores asuntos de interés para el sector en la Jornada técnica que la Federación Galega de Confradías de Pescadores celebró el pasado 29 de septiembre en Santiago de Compostela.

El encuentro, titulado “La pesca y su entorno sociolaboral”, se dividió en tres bloques: la prevención de riesgos y las inspecciones en el sector y las materias de acción social y Seguridad Social que gestiona el ISM.

Juan Vázquez, técnico de MarSeguro de Galicia, y la jefa de la Unidad de Seguridad y Salud del Ministerio de Empleo en A Coruña, Elena Mancha, dieron a conocer los datos y las sanciones establecidas en las inspecciones realizadas a la flota pesquera respecto a la prevención de riesgos.

El subdirector general de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina, José Mª Pérez Toribio, habló de asistencia médica, de los reconocimientos médicos de embarque, de la normativa de botiquines y de las alternativas para el cambio de la norma europea, así como de salud laboral y de formación sanitaria.

José Mª Pérez Toribio habló del Convenio 188 de Pesca de la OIT y de la labor asistencial del ISM a los pescadores gallegos

Pérez Toribio se refirió al Convenio 188 sobre el Trabajo en la Pesca, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). El Convenio revisa y actualiza de forma integrada la mayoría de los instrumentos de la OIT sobre la pesca, ofreciendo un marco jurídico moderno y flexible que contempla, tanto a las grandes operaciones de pesca como a la pesca a pequeña escala.

El objeto del Convenio, según el subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, es garantizar que los pescadores tengan unas condiciones de trabajo decentes. Explicó que el Convenio entrará en vigor en los 12 meses posteriores a su ratificación por un total de 10 Estados miembros de la OIT (de los que ocho han de ser países ribereños). Hasta la fecha lo han ratificado ocho naciones con costa; por lo que sólo se necesitan dos más para su aprobación. El subdirector general de Acción Social marítima dijo que España está en condiciones de cumplir con las disposiciones del C188 en lo que respecta a las competencias del ISM. Sin embargo matizó que para que resulte eficaz, se necesitaría incrementar el número de inspectores, dado el volumen de nuestra flota y los recursos existentes en la actualidad.

También habló de los accidentes de trabajo en el mar y de las enfermedades profesionales. Insistió en la necesidad de invertir en protección y promoción de la salud de los trabajadores del mar. “No sólo porque es lo correcto y lo legal sino también porque se ha demostrado que las empresas que lo hacen son más competitivas. Por tanto, el fomento de la salud en el entorno laboral es un buen negocio”, dijo Pérez Toribio.

La subdirectora general de Seguridad Social, Elena Martínez Carqués, cerró la jornada detallando las novedades de la Ley 47/2015 de protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero. También habló de las prestaciones por desempleo y del cese de actividad, de la jubilación y de los coeficientes reductores.

Desde la Federación Galega de Confradías de Pescadores se destacó la alta participación y el interés de los asistentes que con sus preguntas y consultas generaron un productivo debate sobre las cuestiones que preocupan e importan al sector. ■

ANA DÍAZ

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



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Programa de la OMI y la DGMM

MÁS PRÁCTICAS profesionales

Baleària se ha adherido reciente al Programa de embarque para alumnos de puente y máquinas, que puso en marcha en abril pasado el Capitán Marítimo y Embajador de la OMI, Antonio Padrón, en colaboración con la Dirección General de la Marina Mercante. Se trata de 20 plazas para estudiantes que se incorporan a un proyecto en el que participan, o han participado ya, 196 usuarios y que pretende dar respuesta al déficit de plazas de formación a bordo a que se enfrentan los estudiantes de náutica y que, hoy por hoy, es uno de los grandes problemas de este sector.



En la imagen el ferry "Bahama Mama Baleària", uno de los buques que participan en el Programa.

Se estima que en nuestro país hay unos 600 alumnos que necesitan encontrar un barco para realizar sus prácticas a bordo, sin las que no es posible poder ejercer la profesión. Consciente de este problema, que en muchos casos desanima a los estudiantes a acercarse al sector, el Embajador marítimo de la OMI impulsó el pasado abril un Programa de embarque de alumnos, que ha facilitado que 33 estudiantes pudieran culminar su formación práctica obligatoria. Queremos transmitir entusiasmo al sector, sobre todo a aquellos jóvenes que están empezando

su carrera profesional con el fin de inspirar a nuevas generaciones de expertos marítimos, apuntó Antonio M. Padrón.

Actualmente están inscritos en la "bolsa de embarque" 138 alumnos nacionales; 117 alumnos universitarios de las facultades de náutica y 21 estudiantes en prácticas de FP y de titulaciones menores.

Ahora Baleària, que desde hace tiempo embarca estudiantes, se adhiere a este programa que facilita la realización de prácticas a bordo. La colaboración con la OMI, a través de su Embajador Marítimo para España, nos ha permitido

dar un salto cualitativo ofreciendo una formación más completa y homogénea, declaró el director de Flota de la naviera, Guillermo Alomar.

Y es que, añaden desde la compañía, el principal objetivo de estos cursos es capacitar a los futuros profesionales para poder trabajar a bordo siguiendo un modelo de aprendizaje Baleária. Una oferta especialmente interesante si se tiene en cuenta el momento de crecimiento y expansión que la naviera está realizando hacia otros mercados.

Concretamente, el programa de Baleária ofrece 20 plazas y tendrá una duración de entre seis meses y un año. Según informó la compañía, los alumnos embarcarán primero en un buque-escuela, donde se les impartirá una formación inicial y, posteriormente, se les destinará a los buques de Baleária: uno de los que opera por el Estrecho y, el otro, en Baleares. Con esta metodología, se consigue un conocimiento global, tanto de la empresa como de los diferentes puertos donde opera, indican desde la naviera, que ha elegido los ferries: “Martín i Soler”, “Abel Matutes”, “Bahama Mama” y “Poeta López Anglada” para embarcar a los futuros profesionales.

MÁS APOYO

El Embajador marítimo espera que la incorporación de Baleária anime a otras navieras e instituciones a unirse al Programa, e invita a que se haga un esfuerzo en este sentido. Aunque es evidente que todas las empresas tienen su forma de proceder, hemos conseguido que vayan poco a poco seleccionando algún alumno incluido en nuestra bolsa de embarque, apunta Padrón.

De hecho, además de Baleária, en la iniciativa participan 73 entidades, de las que 20 disponen de decisión directa sobre embarques, es decir, que son navieras y agencias de embarque o instituciones públicas con buques donde realizar las prácticas.

Tal y como explica Antonio M. Padrón, la procedencia de los patrocinadores es muy variada y, además de las corporaciones españolas, cuenta con colaboradores de diez nacionalidades diferentes,



Un estudiante realizando sus prácticas a bordo.

entre otras cosas gracias a la implicación de otros embajadores marítimos. De hecho, además de las 55 entidades españolas, el programa cuenta con la colaboración de 2 empresas argentinas; una australiana, una brasileña, dos chilenas, dos norteamericanas, una griega, 1 coreana, dos noruegas, tres británicas y tres peruanas.

Junto a las empresas y organismos participantes, la iniciativa cuenta también con la colaboración de Institutos de FP, Escuelas y Facultades de Náutica, quienes se encargan de conectar a los estudiantes con este instrumento coordinado por el Embajador, en colaboración con los Directores y Decanos de los centros de formación.

Los interesados en acceder al Programa deben remitir una solicitud cumplimentada a: apadron@fomento.es, acompañada por un Curriculum Vitae, con redacción libre en español o inglés, y una acreditación del nivel de idioma inglés del interesado.

Con esta información se elabora una base de datos baremada en la que se tiene en cuenta: los meses que le faltan al solicitante para finalizar las prácticas; el curso en el que se encuentra matriculado y su título académico, así como una acreditación del nivel de inglés u otros idiomas con que cuente. ■

A. MUNGUÍA

***En siete meses,
33 estudiantes se
han beneficiado
de la “Bolsa de
embarque”***

TRÁGICO NAUFRAGIO

con final feliz

El espantoso naufragio del “M^a Lorenza” sucedió en 1918, a menos de 100 millas de las costas españolas. Se trata de una tragedia humana de dimensiones épicas de las que solían ocurrir en la mar en la centuria anterior: un puñado de hombres se ven obligados a abandonar el buque que se hundía en un bote y, el paso de los días, la falta de víveres y de agua, junto con la desesperación, les llevan a la degradación humana, a la consideración del asesinato y del canibalismo como fuentes de supervivencia, y al encuentro de su condición animal más primitiva.



Esto, si alguien se escandaliza, nos ocurriría a cualquiera de nosotros bajo determinadas circunstancias y nos recuerda que la condición de “mono civilizado” que tenemos se limita al primer milímetro de nuestra capa cerebral. De hecho, las historias marítimas decimonónicas sobre este tipo de comportamientos en la mar son muy numerosas y están justificadas por el formidable medio hostil que representa la mar, en donde la vida humana muestra toda su fragilidad. Sin remontarse a tantos años, tragedias

recientes como la de los Andes, muestran que el instinto de supervivencia del hombre es de acero forjado. Centrándonos en la esperpéntica vida marítima del “María Lorenza” -antigua “Dorane- esta se puede organizar en dos etapas. La primera, desde su botadura en 1883 en los astilleros de Søren Abrahamsen, en Nordby, con el nombre de “Dorane” y, una segunda, a partir de 1918, cuando, después de pasar por manos de varios armadores daneses -Christian Hansen Nielsen, A/S AP Clausen, de Nordby y Jon Petur Sigurdson-, el bonito bergantín se vende a

Elorza y Lafuente, quienes, en 1918, lo matriculan en Montevideo y le ponen la contraseña uruguaya, como solían hacer muchos armadores españoles.

Si bien, bajo la contraseña danesa, su vida fue larga y no exenta de grandes peligros, como era la vida marítima de todos los tragavientos, bajo contraseña uruguaya e intereses españoles su existencia fue breve, trágica y como ya he dicho, esperpéntica.

Una dramática y efímera historia ya que vino, salió y se hundió. Pero la tra-



gedia, narrada y novelada por Rafael González Echeagaray en el libro "Naufragios en la Costa de Cantabria", quedaba también reflejada en la prensa del momento en el diario "La Acción" de Madrid (edición del 25 de enero de 1918, página 2), que, con imprecisiones en el texto, cuenta los hechos de la siguiente manera:

... "Espantosa odisea de algunos náufragos".

La goleta "María Lorenza" a merced del temporal. El naufragio. En el bote, los náufragos enloquecen y un perro se vuelve hidrófobo. Para alimentarse, devoran un perro y quieren comerse unos a otros. Un cadáver. En salvo.

Santander, 24 (11 n.).- La goleta "María Lorenza", de 500 toneladas, de esta matrícula y propiedad de los señores Elorza y Lafuente, salió de Bilbao para Avilés el día 19, con 150 toneladas de mineral, llevando once tripulantes: Rafael Venerado, capitán; Manuel Castro, Contramaestre; Felipe Glabancho, cocinero; Anastasio Erezuma, cocinero; Ángel y Saturnino Pillago, Salvador Vidal, Avelino Aruce, Agustín Ajeitos y Gerardo García, marineros.

Media hora después de haber salido del puerto, un violento huracán desarboló la embarcación, y así continuaron hasta las once del día siguiente, en que la goleta comenzó a hacer agua.

Resultando insuficientes las bombas de achique, se embarcaron en un bote de motor, llevándose gasolina, víveres, varios barriles de agua y dos perros. Navegando en busca de tierra pasaron la noche, y así se les terminó la gasolina.

Divisaron la costa, y cuando se dirigían hacia ella, el viento les arrojó mar adentro. En la lucha por salvarse, arrojaron al mar el agua y los víveres, y desde entonces perdieron toda esperanza de salvación. Rezando pasaron otra noche y, al amanecer, comenzaron a sentir una sed devoradora. En contra de lo que el capitán les prohibía, bebieron agua del mar, que les avivó la sed. El marinero Gerardo García se sintió con fiebre y bebió más



Los náufragos del "Mª Lorenza" y el armador del barco saliendo de la Parroquia donde fueron a cumplir con la promesa hecha durante los cinco días que estuvieron a merced de las olas.

Desoyendo la prohibición del capitán, los náufragos bebieron agua del mar, lo que aún les avivó más la sed

agua salada que los otros. Los compañeros hubieron de abalanzarse sobre él para impedirle que siguiera bebiendo y, poco después, la fiebre de Gerardo se elevó a muchos grados; el enfermo daba gritos espantosos y hacía gestos que horrorizaban. Poco a poco íbase volviendo loco.

El día 23, extenuados, sin fuerzas para remar, pusieron un impermeable en un palo para que sirviera de vela. El cocinero se contagió del mal de Gerardo, y la situación se hizo difícilísima. Un perro se sintió hidrófobo y hubo que arrojarle al mar. El cocinero dio una cuchillada al perro que quedaba a bordo y le devoraron crudo. Uno de los náufragos, terminada la carne del perro, propuso echar a suerte y que muriese un náufrago, para alimentarse los demás con su carne.

Ya comenzaban a luchar, cuando el capitán les pudo reducir. El día 23 vieron pasar un barco, que no les hizo caso por creerles muertos, dada la inmovilidad de todos.

Al fin la goleta "Víctor" les recogió, pero ya había muerto Gerardo. Los demás están gravísimos"...

En realidad fue el buque "María Gertrudis" quien recogió y llevó a puerto a los náufragos. ■

VICENTE L. SANAHUJA

El sector debate sobre la concienciación del consumidor y gestión sostenible

En esta ya su tercera edición, el Congreso Nacional del Atún, promovido por la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (Opagac), reunió a las principales asociaciones del sector de la distribución alimentaria en un debate sobre cómo implicar al consumidor en la sostenibilidad de esta especie. El Congreso tuvo lugar los días 19 y 20 de octubre en el Círculo de Bellas Artes de Madrid. Días más tarde, el 27 de octubre, el atún rojo volvió a ser protagonista en el debate sobre gestión sostenible de cuotas pesqueras en el marco de la IX Jornada del Atún Rojo, organizada por Balfegó en L'Ametlla de Mar, Tarragona.

inaugurado por la ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, García Tejerina, el III Congreso Nacional del Atún se centró en cómo concienciar al consumidor para adquirir productos con garantía de que proceden de la pesca sostenible, y no guiarse por el reclamo del “bajo precio”. Y es que tras ese precio, el consumidor debe de saber que hay otros factores como la sostenibilidad medioambiental, las condiciones laborales dignas de los pescadores o su dimensión social, aspectos todos ellos que tienen que ser tenidos en cuenta a la hora de valorar la compra de una conserva.

La primera actividad se centró en la pesca responsable del atún y la sostenibilidad social, sanitaria y de control pesquero. Le siguió una mesa redonda sobre el control marítimo y código de Buenas Prácticas en la pesca del atún y, a continuación, se debatió sobre el desarrollo social como seña de identidad del sector atunero español. Así, la primera jornada incidió en la importancia de que la conserva de atún no se viera únicamente como un producto elegido por su precio, sino que se atiende



OPAGAL

a otros parámetros. “Ha llegado el momento de cambiar esta situación, si realmente queremos asegurar la sostenibilidad de esta especie”, recaló Julio Morón, director gerente de Opagac.

La responsabilidad de la pesca del atún, con la que se identifica

la flota española tal y como se desprende del seguimiento de las normas y requisitos establecidos a cumplir por los buques atuneros. Un cumplimiento que sigue la primera norma publicada por la Asociación Española de Normalización y Certificación, AENOR,

que fija dichos requisitos, y son los que distinguen sus capturas como Atún de Pesca Responsable ante los operadores intermediarios y el consumidor.

Otros aspectos tratados en estas jornadas fueron el plan de mejora pesquera, las innovaciones del sector; los beneficios saludables en el consumo del atún en conserva y, por último, la percepción social de la pesca sostenible: el papel de los medios y la distribución.



GESTIÓN SOSTENIBLE

Tarragona centró su novena jornada del atún rojo en un debate sobre la gestión sostenible de la especie y cuotas pesqueras. Debate en el que estuvieron presentes representantes científicos, de los armadores y co-

fradías de pescadores, así como legisladores y agentes comerciales. Entre otros intervinientes, se contó con la presencia de Rebeca Metzger, del departamento de Pesca y Agricultura de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, FAO, cuya ponencia sobre los derechos transferibles de pesca en la gestión de las pesquerías a nivel mundial sirvió para introducir el debate de la primera de las mesas moderada por Javier Garat, presidente de la Coalición Internacional de Asociaciones Pesqueras (ICFA), y en la que participaron representantes del Magrama (Rafael Centenera, subdirector general de Acuerdos y Organizaciones Regionales de Pesca), de Cepesca y de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

Cabe destacar, asimismo, la intervención de David Die, presidente del Comité Científico de la ICCAT, que se refirió a los avances logrados en los dos últimos años en las investigaciones sobre esta especie y la determinación de la biomasa en el marco del plan de recuperación. Haritz Arrizabalaga, de AZTI, repasó los últimos progresos en el ciclo vital y conductas migratorias de esta especie,

Al igual que el Congreso Nacional del Atún, la clausura corrió a cargo de Andrés Hermida, secretario general de Pesca del Magrama. En su intervención en la jornada de Tarragona, se centró en las reclamaciones que España defenderá en Europa de cara a las negociaciones de ICCAT. ■

Peticiones de la cofradías en Bruselas

La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores defendió en la reunión en Bruselas entre la Comisión Europea y los representantes del sector interesados en la pesquerías de la ICCAT el incremento a 40.000 toneladas del TAC para el atún blanco y ha mostrado la preocupación del sector de que estando bien el stock, se haya sufrido un cierre precautorio de la pesquería.

Respecto al pez espada, los pescadores pidieron que no se establezca un TAC y, mientras el *stock* no se recupere, debería controlarse y prohibirse la captura a la pesca deportiva. Asimismo, señalaron el escaso control existente en relación a las flotas de países que siguen utilizando ilegalmente "redes de enmalle a la deriva".

En cuanto al atún rojo, desde la FNCP se reitera la situación de la flota artesanal española que cuenta con capturas históricas, pero no puede realizarlas ni siquiera de manera incidental debido a las drásticas condiciones que establecen tanto la ICCAT como la UE y el Gobierno de España.

Gestión del pulpo

La Federación Gallega de Cofradías organizó un encuentro entre representantes de pescadores con permex para pulpo y la administración gallega para buscar fórmulas consensuadas para mejorar la gestión del cefalópodo. Al encuentro también han asistido representantes del sector de otras comunidades. La gestión de este cefalópodo, que tiene una especial relevancia económica para la bajura gallega, ha sido una fuente de conflictos desde que se establecieron por parte de los responsables gallegos de Pesca los planes de gestión de esta pesquería. Durante el encuentro se analizaron las fortalezas y debilidades de las distintas fórmulas de gestión.

Reclutamiento de pelágicos

El buque oceanográfico Ramón Margalef sirvió de base para la reali-



BREVES

zación de una campaña de investigación pesquera en aguas del golfo de Cádiz, entre el 16 de octubre y el 3 de noviembre, en la que se evalúa por métodos acústicos el reclutamiento de pequeños pelágicos (especialmente boquerón y sardina). Esta actuación llevada a cabo por científicos del Instituto Español de Oceanografía, que se realiza tanto en aguas españolas como portuguesas, sirve para prospeccionar la plataforma continental entre los 20 y los 200 metros de profundidad entre el cabo Trafalgar y el cabo de San Vicente (en el Algarve portugués).

Estas aguas son de especial importancia para el reclutamiento de boquerón y sardina. En esta campaña, la cuarta de su serie, se hace el cartografiado de la zona, así como el estudio de las condiciones oceanográficas y biológicas.

Subsidios a la pesca

La Comisión Europea propuso, a mediados del mes de octubre, iniciar inmediatamente conversaciones en el seno de la Organización Mundial de Comercio (OMC) para alcanzar un acuerdo internacional que reduzca los subsidios a la actividad pesquera que provoca el agotamiento de los stocks. Desde Bruselas se alega que no pocos países conceden demasiados subsidios, lo que contribuye a la sobrepesca. La propuesta a la OMC va dirigida a dos tipos de subsidios: los destinados directamente a incrementar la capacidad de la flota para aumentar las capturas y los que contribuyen a la pesca ilegal, no regulada y no declarada.

Falta de normas frente a daños al sector pesquero

Los eurodiputados que componen la Comisión de Medio Ambiente han alertado de la falta de una normativa que ofrezca respuesta ante accidentes e incidentes en la industria petrolera y gasera mar adentro. Unos accidentes que pueden afectar tanto al medio marino como a las actividades que se

BRUSELAS**Mejores condiciones a bordo de los pesqueros de la Unión Europea**

La Comisión Europea aprobó a mediados de octubre una directiva que ayuda a mejorar las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de buques con bandera de algún Estado miembro. El acuerdo, fruto del diálogo social entre los representantes de los trabajadores -ETF y Cogeca- y los empresarios -Europêche- fija unos mínimos de protección social en los barcos.

La Comisión Europea y los agentes sociales de la pesca europea mejorarán las condiciones de vida a bordo de buques pesqueros que enarbolen pabellón de un Estado miembro de la Unión al establecer algo parecido a una jornada laboral.

Los ministros de Empleo de la UE acordaron la aplicación del Convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) que establece las horas de trabajo y descansos, alojamiento y alimentación, cobertura de enfermedades derivadas del trabajo, y protección en situaciones de peligro que se aplicará en los buques de pesca con esloras de más de 24 metros o que pasen más de tres días faenando sin tocar puerto. Para los buques con eslora inferior, las normas dependerán de lo que decida sobre protección laboral cada país.

La directiva acordada por los representantes de los sindicatos y los armadores europeos con la Comisión se adelanta a la entrada en vigor del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) estableciendo unos mínimos de protección social en todos los barcos de pesca.

Las especificidades de la actividad pesquera dificultan imponer una jornada laboral, pero el acuerdo establece que las horas de trabajo a bordo de un tripulante no excederán de 14 en un período de 24, o 72 en siete días. Los descansos de los marineros no podrán ser inferiores a 10 horas por cada período de 24 horas, o de 77, por siete días. El período de trabajo, en el marco general, será de 48 horas a la semana de media. La directiva también generaliza la exigencia del certificado médico para poder trabajar en un barco -algo que ya se exigía en España-. ■



Jornada de sensibilización en Sanlúcar

La flota de arrastre de Sanlúcar aprovecha su parada biológica para realizar una Jornada de Sensibilización en Seguridad y Salud en el Trabajo en la Pesca organizada por el Instituto Social de la Marina de Cádiz en colaboración con la cofradía de Pescadores de Sanlúcar de Barrameda, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y la Capitanía Marítima de Sevilla.



La jornada, encuadrada en el “Plan SEGUMAR”, ha aprovechado la parada biológica de la flota arrastrera para llevar a cabo una actualización de los conocimientos y habilidades adquiridas por los pescadores en materia de seguridad y salud en el trabajo. La jornada, que en esta ocasión contó con representantes de la Administración estatal y autonómica y de los agentes sociales, se dividió en una exposi-

ción realizada por Francisco José Moreno Reyes, jefe de la Unidad Técnica de Condiciones de Trabajo en la Pesca del INSHT en el aula de formación de la cofradía y un ejercicio práctico de simulacro de emergencia realizado a bordo por el subinspector marítimo de la Capitanía Marítima de Sevilla, José María del Pino.

En la presentación en la cofradía, Moreno, hizo hincapié en la peligrosidad de la actividad pesquera, que supera en más del doble al índice de incidencia medio del total de actividades laborales. Recordó que los accidentes mortales en la pesca son también los más altos. Para cambiar esa tendencia es determinante la concienciación del sector a través de acciones de sensibilización.

Tras la exposición en la cofradía, se realizaron prácticas de prevención y lucha contra incendios a bordo de una embarcación en el puerto. El subinspector marítimo también llevó a cabo con los pescadores prácticas de abandono del buque. Estas prácticas de prevención deben realizarse periódicamente, ya que como señalan varios informes de CIAIM sobre accidentes de pesqueros, el desconocimiento sobre qué hacer en caso de incidencias graves suele resultar trágico. ■

BREVES

realizan en él, como es el caso de la pesca. Por 58 votos a favor y siete en contra, se aprobó solicitar a la Comisión de Asuntos Jurídicos que incorpore diversas medidas que mejoren la normativa existente. El fin perseguido es que se disponga de un “marco” en el que se depuren responsabilidades e indemnizaciones en el caso de que se produzca algún percance.

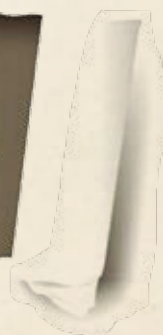
Limpieza de los fondos marinos de Murcia

El gobierno de la Región de Murcia y la Federación de Cofradías de Pescadores de la región acaban de firmar un convenio para proceder a la limpieza de los fondos marinos. Los pescadores llevarán a cabo la recogida de basura mediante embarcaciones de arrastre con puerto base en la Región. Estos residuos serán depositados en los contenedores ubicados al efecto en las diferentes zonas portuarias.

El convenio tiene una asignación de 50.000 euros, cofinanciados por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) en un 75%, y el 25% restante por la Comunidad. Se establece una asignación máxima de 500 euros por tripulante y 2.000 euros por embarcación. Se está estudiando la posibilidad de incluir en estas tareas a los pescadores de artes menores.

Museo del mar se amplía

El Museo del Mar de Galicia abrió al público a finales de octubre dos nuevos espacios con cuatro acuarios que se suman al acuario central. De esta forma, los visitantes pueden disfrutar de dos acuarios denominados “Zostera mariña” y “Zostera Noltii” dedicados a caballitos de mar y a los peces pipa procedentes del CSIC. Un tercer acuario representa un fondo de mar, compuesto mayormente por algas coraliformes. En este espacio se puede observar camarones, gobios nadadores, cangrejos y arañas de mar. El cuarto acuario albergará inicialmente especies ya presentes en el museo como la raya, a la espera de novedades.



Medicina laboral, asistencial y preventiva de los pescadores

Se requiere una especial atención a los que se desplazan a caladeros lejanos



No cabe duda de que la Medicina laboral, asistencial y preventiva del trabajador del mar en el barco, y durante todas las faenas de pesca, afecta a la totalidad del sector. Pero existe una parte del mismo, en creciente aumento, que requiere una especialísima atención: los pescadores que se despla-

zan a caladeros lejanos, como Terranova, Irlanda, La Güera, África Central y del Sur, etc.

Hace ya años que el Instituto Social de la Marina viene prestando su atención y esfuerzos a este problema y, en consecuencia, estableció servicios médicos en Freetown, Port

Etienne y Saint Pierre y Miquelon, además de diversas medidas complementarias, entre ellas el reconocimiento de todo el personal que se desplaza a dichos caladeros.

El tiempo transcurrido desde la iniciación de estas actividades ha servido, en último extremo, para conocer mejor las necesidades del personal de nuestra flota que se desplaza a los bancos del extranjero y la forma idónea de satisfacerla. Hechos los oportunos estudios y atendidos buen número de informes, parece indispensable que se lleve a cabo lo siguiente:

1. Que por la autoridad de Marina de los distintos puertos nacionales se prohíba el embarque de pescadores que no presenten la certificación médica expedida por los servicios médicos del ISM.

En estas certificaciones se haría constar la aptitud para el trabajo y la práctica de las vacunaciones que en cada caso se dispusieran.

2. Que no se despache ningún barco que no cumpla con unas condiciones mínimas tanto de habitabilidad como de higiene.

3. Que por la autoridad de Marina se compruebe que los barcos llevan equipo de protección del pescador, cuyo mínimo será: traje de agua, guantes, cascos protectoras, etcétera.

Aparte de estas medidas, que consideramos fundamentales, no deben ser desdeñadas otras, como el establecimiento de la enseñanza de socorrismo en las escuelas de Orientación Marítima y formación profesional Náutico-Pesquera; que los patrones posean el título de Socorrista; que se estudie un sistema de garantizar, hasta lo posible, un mínimo de alimentación a bordo de cinco a seis mil calorías por hombre y día; que se establezcan contactos con los CIRM u otras instituciones similares; unificación de la dotación de medicamentos de los botiquines, etcétera.

A partir del 1 de enero de 1970

Se exigirá el certificado de aptitud para marineros

El Consejo de Ministros celebrado el 10 de septiembre aprobó la implantación de la Certificación de Aptitud para Marineros, cuya vigencia empezará el día 1 de enero de 1970. La complejidad creciente de los servicios de que se van dotando los buques modernos aconseja que todos los tripulantes subalternos tengan una formación profesional más completa que la que pueda proporcionarles exclusivamente la propia experiencia.

De acuerdo con su formación profesional, los tripulantes subalternos de los buques mercantes y de pesca se clasificarán en: marineros especialistas y marineros.

El curso de Marinero lo podrán realizar los varones que hayan cumplido los catorce años de edad y estén en posesión del certificado de Estudios Primarios. Para matricularse en este curso o realizar el examen por "libre", será condición previa superar el reconocimiento médico de aptitud física que actualmente se exige para optar a los títulos o certificados profesionales marineros. Los cursos tendrán una duración mínima de cuatro semanas.

Curso de Marineros Especialistas. Los cursos serán los siguientes: Marineros Mecánicos (para los servicios de cubierta y máquinas de los buques mercantes); Marinero Pescador (para los servicios de cubierta y máquinas de los buques de pesca). Para matricularse será condición indispensable tener el título de Marino y acreditar 250 días de navegación. Los cursos tendrán una duración mínima de ocho semanas.

Breves

Flota española en África del Sur

La flota pesquera española desplazada en África del Sur se compone de sesenta barcos pertenecientes a quince compañías y varios millares de hombres, la mayoría gallegos. Estos buques, cuya construcción más antigua es de 1960, están equipados con las más modernas instalaciones pesqueras y frigoríficas.

Las remuneraciones de los pescadores son realmente importantes, pero permanecen a bordo de las embarcaciones nueve meses consecutivos, lo que repercute notablemente en su moral y en su rendimiento. Parece ser que en breve este periodo de trabajo quedará reducido a seis meses, con lo que los pescadores podrán disfrutar de permisos para visitar sus hogares dos veces al año.

Provincias de más producción de 1965

Según las últimas estadísticas, las provincias marítimas donde se han obtenido más capturas en pesca de altura litoral, crustáceos y moluscos son las siguientes:

| Pesca de altura de litoral | |
|----------------------------|-------------------|
| 1. Las Palmas | 151.912 toneladas |
| 2. Cádiz | 136.960 toneladas |
| 3. Pontevedra | 117.401 toneladas |
| 4. La Coruña | 114.512 toneladas |
| Crustáceos | |
| 1. Huelva | 6.076 toneladas |
| 2. Cádiz | 3.053 toneladas |
| 3. La Coruña | 1.802 toneladas |
| 4. Almería | 1.105 toneladas |
| Moluscos | |
| 1. Las Palmas | 47.740 toneladas |
| 2. Tenerife | 37.651 toneladas |
| 3. Huelva | 14.661 toneladas |
| 4. La Coruña | 13.464 toneladas |

(Nota.- No están incluidos la producción en almadrabas, parques y viveros, ni pesca de gran altura y cetáceos).

V Concurso Nacional de Destreza Marinera



Por primera vez era de modalidad femenina. Tomaron parte las campeonas provinciales de La Coruña, Gerona, Lugo, Asturias, Pontevedra y Valencia. La prueba consistió en confeccionar dos metros de trasmallos de veinte mallas de alto y armario en un metro. Puntuaba el tiempo. Con el nerviosismo del momento hubo hasta un desmayo. La ganadora en tiempo y perfección fue la señorita Mari Carmen Salgado, representante de Pontevedra, a la que vemos en la fotografía en plena tarea (Foto Tribaldos).

Sanidad Marítima



¿QUÉ APLICAMOS ANTE UN DOLOR, FRÍO O CALOR?

Cuando tenemos una lesión, golpe o percance. Cuando realizamos ejercicios post-traumáticos. Cuando tenemos alguna molestia muscular, articular o de ligamentos... En multitud de ocasiones se nos presenta este dilema, ¿qué aplicamos, frío o calor?

En todos los casos es preciso, como norma general, considerar el tiempo transcurrido desde que se produjo la lesión y sus características. Así, en lesiones agudas (de menos de 72 horas de evolución) sólo utilizaremos frío para calmar el dolor y reducir la inflamación de la zona. El frío lo usaremos en lesiones agudas dolorosas como golpes, esguinces o pequeñas roturas de fibras con la intención de aliviar las articulaciones tras un ejercicio intenso.

En general, una lesión nueva suele causar con inflamación en la zona afectada, por lo que el frío puede actuar reduciendo el flujo sanguíneo y, por tanto, evitando que se produzca mayor inflamación.

El calor lo aplicaremos en dolencias más crónicas; es decir, aquéllas que llevamos sufriendo durante varios días o incluso semanas y que provocan dolor, contracturas y disminución de la flexibilidad.

Las dolencias que más agradecen la aplicación de calor suelen afectar al cuello y la espalda. También las contracturas musculares y algunos procesos crónicos como la artrosis, si no cursa con inflamación.

CRIOTERAPIA

Como se ha comentado, el tratamiento con frío en lesiones agudas es beneficioso en la fase inflamatoria de la lesión (las primeras 72 horas) después de la lesión



o el agravamiento de una presente con anterioridad.

El frío se debe aplicar en lesiones agudas durante 10-20 minutos y entre 3 y 5 veces al día con fases de descanso hasta que no se tengan dolores musculares o dolor durante la noche o al despertar por la mañana. Durante este tiempo, se debe evitar el tratamiento mediante calor, alcohol y masaje en la zona lesionada, todo lo cual aumenta el flujo sanguíneo y la posterior inflamación.

La aplicación de frío puede hacerse de distintas maneras: mediante una bolsa de cubitos de hielo; con un paquete de guisantes congelados que se moldean a la zona lesionada y se pueden reutilizar -metiéndolo de nuevo en el congelador- tantas veces como sea necesario o con compresas frías de gel, disponibles en las farmacias. Hay que tener precaución al usar compresas frías o productos congelados, ya que pueden causar quemaduras con ra-

pidez y sin la protección adecuada. Por eso, conviene interponer una toalla o un textil que actúe de barrera entre la zona lesionada y el sistema de frío, siendo idóneo frotar con una pequeña cantidad de aceite el área donde se aplicará la compresa.

El uso de frío está contraindicado en pacientes con problemas o con enfermedades circulatorias (enfermedad de Raynaud) o cardiovasculares graves, hipersensibilidad al frío, inflamaciones agudas de origen desconocido y diabetes. Debemos tener cuidado con los tratamientos de frío en personas de edad avanzada, niños pequeños o personas diabéticas.

TERMOTERAPIA

Cuando una lesión lleva más de 72 horas de evolución, cuando hay rigidez crónica en las articulaciones o músculos y dolor en las articulaciones, se recomienda la aplicación de calor, que puede ser utilizado bien como forma de calor húmedo (baño o ducha de agua caliente, botella de agua caliente, gel térmico, etc.) o bien como calor seco (almohadilla caliente o una manta eléctrica).

La manera de aplicar es de entre 10 a 20 minutos, a menos que el fisioterapeuta indique más tiempo, entre tres y cinco veces al día.

No se recomienda utilizar calor cuando exista inflamación, mala circulación o diabetes, varices, úlceras o heridas abiertas o con puntos de sutura, enfermedades graves o debilitantes, sensibilidad alterada de la piel y procesos infecciosos. ■



Premio al “Esperanza del Mar”

El buque hospital “Esperanza del Mar” del Instituto Social de la Marina es uno de los condecorados en la III edición de los Premios Internacionales Voz del Mar 2016, que anualmente concede la Fundación Bimar. La ceremonia de entrega de premios se realizará en Las Palmas de Gran Canaria el próximo 2 de diciembre.

Los premios Voz del Mar reconocen a las personas e instituciones que con notable acierto dedican su esfuerzo y empeño en mejorar las relaciones con el mundo marítimo.



Condecorado el médico del ISM en Nouadhibou

Mohamed Ali Ahmed Mahamud, perteneciente al centro médico del ISM en Nouadhibou (Mauritania), ha sido condecorado con la Cruz de la Orden del Mérito de la Guardia Civil con distintivo Blanco por los servicios que presta en la zona. El General de Brigada de la Jefatura Fiscal y Fronteras, Juan Luis Pérez Marín, le comunicó la noticia en una misiva personal enviada el pasado 12 de octubre. La distinción fue publicada en el Boletín Oficial de la Guardia Civil el 4 de octubre.

Interfederativa de Cofradías del Mediterráneo

El pasado 7 de octubre, el secretario general de Pesca, Andrés Hermida, recibió a los representantes de la Interfederativa de Cofradías de Pescadores del Mediterráneo, acto con el que se presentaba oficialmente la nueva asociación que agrupa a las Federaciones de Pescadores del Mediterráneo. De momento está compuesta por las de Cataluña, Baleares y Valencia, a las que próximamente se sumarán

las de Murcia y Andalucía. La asociación tendrá su sede en Castellón y representa a más de cinco mil armadores y pescadores de una flota de 1.629 embarcaciones.

El presidente de la Interfederativa de la Comunidad Valenciana, José Ignacio Llorca, señaló que este proyecto surge “por la necesidad de defender al sector del Mediterráneo en una época en la que se avecinan tiempos difíciles”.



Cruz al Mérito Naval

La Armada ha concedido a Rafael Rodríguez Valero, actual director general de Marina Mercante, la Cruz al Mérito Naval, en reconocimiento a su trabajo a favor de las gentes del mar.

La trayectoria profesional de este doctor en Marina Civil, licenciado en Máquinas y máster en derecho de Negocio Marítimo y Gestión Portuaria siempre ha estado vinculada al mar. A los cinco años que Rodríguez Valero lleva al frente de Marina Mercante hay que añadir su paso por *Lloyds Register's of Shipping*, y su tarea como profesor titular en la Universidad de A Coruña.

...Para saberlo todo sobre tráfico y seguridad vial...

Suscríbase

a la revista de referencia en el sector

SOLO 8,25 €
AL AÑO
(6 números)

- LA MEJOR INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL
- TODO SOBRE MOVILIDAD
- LAS OPINIONES DE LOS MEJORES ESPECIALISTAS
- TODA LA ACTUALIDAD DE LA DGT

...Y MUCHO MÁS...

+ INFORMACIÓN:
<http://revista.dgt.es>



► SUSCRIPCIONES

c/ Artesiano s/n, Pol. Ind.
Trobajo del Camino 24010 León
Tel.: 987 27 27 27
Fax: 987 80 79 83
edicion@editorialmic.com



Si es lujo,
está en **Lookxury**

LOOKXURY[®]

GUÍA DEL LUJO Y LA EXCELENCIA
EN ESPAÑA 2017



Lookxury.es

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