

Mar

Nº 567
MARZO 2017

Balance puertos 2016

Descartes y **AVES MARINAS**

8 de Marzo
La igualdad,
tarea pendiente



#CIERRA UNICEF

No más hambre.
No más discriminaciones.
No más injusticias.
No más enfermedades.
Ayúdanos a construir un mundo
en el que no seamos necesarios.

DONA AHORA
cierraunicef.es
900 907 133

unicef 

Las mujeres y la mar

Bateleras, sirgueras, neskatillas, empacadoras, mariscadoras, rederas, acuicultoras... Las mujeres también han aportado, a lo largo de los tiempos, su esfuerzo y su capacidad organizativa en la economía marítima desde los más diversos trabajos. Baste repasar el sinfín de labores desarrolladas por ellas para confirmarlo. A ello hay que sumar una aportación imprescindible en áreas de carácter social en las comunidades pesqueras y marineras. Labor tan imprescindible como poco valorada y reconocida.

También a bordo de barcos, como en los que en el siglo XVI ponían rumbo a América, o simplemente como corsarias, que también las hubo. Sin embargo, y al igual que ocurre en el resto de la sociedad, o no se ha valorado su participación, considerándola complementaria a la del hombre, o sencillamente se les vetaba, se les cerraban las puertas, a pesar de que su aportación a los negocios del mar, a la construcción naval o a la pesca queda fuera de toda duda.

Prejuicios, más que razones. Los cambios sociales apenas se vislumbran en el cerrado mundo que gira alrededor del mar. Las mujeres constituyen apenas un 2% de la plantilla marítima mundial. La pesca es un sector tremendamente masculinizado, lo que ha servido como freno a la participación de las mujeres. Su incorporación a la pesca de altura no pasa del 5% en España, aunque apenas participan en la propia actividad pesquera. Las más son científicas, embarcadas en campañas de investigación, que han demostrado que los tabúes sobre que las mujeres no pueden realizar faenas de pesca son eso, tabúes. Unos tabúes que impidieron que hasta 1979, en España, no se permitiera el acceso de las mujeres a la formación náutica. Y a día de hoy, muy pocas de las que obtienen el título desarrollan su carrera profesional a bordo.

Ante este panorama, huelga hablar de igualdad entre hombres y mujeres en el mar. Más bien cabría



hacerlo sobre el anacronismo, como es el caso de algunos sectores donde se sigue vetando la contratación de mujeres.

Armadoras, estibadoras, capitanas, mujeres al frente de Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo eran algo impensable hace unos pocos años. Aunque hoy, en pleno siglo XXI, sigan siendo casi heroínas, por la cantidad de trabas que deben superar. Y una vez superadas, tienen que enfrentarse a más discriminaciones, como la social, laboral, salarial... La "igualdad" continúa siendo una tarea pendiente a día de hoy.

Avanzamos, pero demasiado lentamente. Por ello, días como el 8 de marzo, que sirven para recordar esa injusta e injustificable discriminación, son más que necesarios. ■

Situación de partida y perspectivas de la actividad acuícola en la Red Natura 2000 en España

Autor: Mónica Campillo

Edita: Fundación Biodiversidad

El Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, a través de la Fundación Biodiversidad, acaba de publicar el informe “Situación de partida y perspectivas de la actividad acuícola en la Red Natura 2000 en España”, cuya información ha sido elaborada por Mónica Campillo. A través de este trabajo se ha pretendido caracterizar las actividades acuícolas que se llevan a cabo en esos espacios protegidos, que constituyen más del 5% de la Red en la UE. En muchos de estos lugares, según se señala en el informe, es la propia

actividad acuícola la que permite mantener o conservar los hábitat o especies de interés comunitario por los cuales fueron declarados.

Según la Secretaría General de Pesca, se han identificado en España 803 establecimientos de acuicultura, de los que 357 desarrollan su actividad en 127 espacios de la Red Natura 2000. De ese total, la mayor parte, 271 instalaciones (75,9%), se encuentran en el área marina, mientras que 86 (24,1%) se ubican en tierra.

Tal y como destaca el Mapama, las bateas y parques de cultivo (lugares destinados a la cría de mejillón, ostra, almeja y berberecho, principalmente) no se encuentran referenciados de manera individual, sino dentro de las Zonas de Protección de Moluscos declaradas por las Comunidades Autónomas. De las 205 declaradas, 145 tienen relación con 242 espacios de la Red Natura.

Este estudio ha sido elaborado por la Fundación Biodiversidad en colaboración con la Secretaría General de Pesca, las Comunidades Autónomas, los agentes del sector acuícola y ambiental y las unidades del Departamento implicadas en la gestión de la Red Natura 2000 y la actividad pesquera. Se puede descargar en la página web www.observatorio-acuicultura.es/recursos/publicaciones/situacion-de-partida-y-perspectivas-de-la-actividad-acuicola-en-la-red-natura. ■





Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Raúl Gutiérrez

Redacción:

Ana Díaz, Patricia Romero, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:

Jesús Navarro, J.M. González Vallejo y Adolfo Ortigueira

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2.

Tel. 881 90 98 00.

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2.

Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1.

Tel. 950 62 02 11.

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15.

Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

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

Bizkaia: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32.

Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 473 90 00.

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8.

Santander. Tel. 942 21 46 00.

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

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

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris

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

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

Tel. 956 50 02 40.

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

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

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

Sebastián (Guipuzkoa) Tel. 943 40 40 00.

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

Tel. 959 25 74 11.

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

Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo.

Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/Churruga, 2.

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4

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

Meiella: Casa del Mar. Avda. de la Marina

Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda.

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

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

Tel. 95 428 60 28.

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

Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300.

Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51.

Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23.

Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 50 17 81.

Redacción y Administración: Churruga, 2. 28004 Madrid.

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 591 99 17

Jesús M. Salamanca: 91 591 99 21

Patricia Romero: 91 591 99 18

Ana Munguía: 94 231 95 08

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

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 273-15-001-7

NIPO Web: 273-15-002-2



MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Solo 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



26

INFORME PUERTOS

Balance del tráfico portuario en 2016.

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

8

PESCA INDNR A TRAVÉS DE CONTENEDORES

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada ha encontrado una nueva vía para introducirse en Europa: a través de los contenedores.

14

AVES MARINAS Y DESCARTES

La incidencia de la prohibición de los descartes va a afectar a la relación de las aves marinas y la pesca.

- 6 Buscando soluciones al conflicto en la estiba
- 8 La pesca INDNR viene en contenedores
- 14 La prohibición de los descartes y las aves
- 22 Tribuna
- 24 Igualdad laboral de la mujer, tarea pendiente
- 28 Balance puertos 2016
- 36 Semana europea del transporte marítimo
- 38 V Congreso náutico
- 40 Guía de vigilancia de la salud en la pesca
- 44 Plan anual de la inspección
- 48 Debate sobre el Plan Estratégico I+D
- 52 Cultura marinera: El legado de El Rompido
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

Mar

Conflicto en la estiba

Siguen las **LINEAS ROJAS**

Después de un mes de negociaciones y de un intento fallido de aprobación por Decreto Ley en el Congreso de los Diputados, la reforma de la estiba sigue pendiente. Los actores implicados -trabajadores, empresas y Administración- siguen enzarzados en un arduo proceso de negociación que, de momento, parece no tener salida. Mientras tanto, hay una sentencia del Tribunal de Justicia Europeo instando a la reforma urgente del sector, que ya nos ha supuesto una multa y que, como indicó el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, de no abordarse en breve, acarreará otra más, de alrededor de 134 mil euros diarios, al Estado.



Adolfo Ortiueira

Se trata de un conflicto con importantes repercusiones económicas que ha provocado la retirada de un Real Decreto Ley del Congreso, algo que sólo ha sucedido en tres ocasiones desde la restauración de la democracia. Un conflicto que arranca de tiempo atrás, ya que la liberalización del sector de la carga y descarga de mercancías en los puertos lleva negociándose dos años y ahora, después de recibir sanciones de la Unión Europea, amenaza con explotarnos en las manos.

Tras la fallida propuesta del ministro de Fo-

mento y del anuncio de varias convocatorias de huelga, finalmente desconvocadas, la reforma del sector de la estiba ha vuelto a la negociación entre los agentes implicados con tres propuestas sobre la mesa. La primera, la que presentó el Gobierno la víspera de la votación de su decreto en el Congreso en un último intento de acercar posturas, en la que proponía mantener el 100% de los puestos de trabajo mediante la subrogación de los empleos, la constitución de una comisión de seguimiento permanente para supervisar el cumplimiento de los acuerdos y un plan de prejubilaciones para apoyar la

liberalización del régimen laboral de la estiba, medida que exige la UE, con un plan de prejubilaciones a partir de los 50 años con el 70% del salario.

Por su parte, los sindicatos (la gremial Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, CC.OO, UGT, CIG y USO) presentaron una contrapropuesta, en la que proponen, por un lado, flexibilizar las condiciones por las que los trabajadores pueden acogerse a los retiros anticipados (prejubilaciones), en las que, no solo se tenga en cuenta la edad, sino también los años de cotización y, por otro, ofrecen bajarse el sueldo, de media, alrededor del 6%.

De este recorte, tal y como explicaron, se destinaría un 1% a contribuir en el pago de los retiros anticipados, que se añadiría al 1% adicional que deberían desembolsar las empresas estibadoras, mientras que el otro 5% restante se dedicaría a mejorar la productividad en los puertos, tal y como demandan la patronal y el Gobierno. En opinión de los sindicatos, la propuesta hecha por el Ejecutivo sólo permitiría acogerse a la jubilación anticipada a, más o menos, un centenar de trabajadores de todos los puertos españoles.

SUBROGACIÓN DE TRABAJADORES

No obstante, los representantes de los trabajadores se mantienen inamovibles en que el nuevo texto recoja la subrogación de los más de 6.100 puestos de trabajo o, de no poder ser en el mismo, en otro de igual rango.

Esta es una posibilidad que, en principio, rechazan los negociadores nombrados por el Gobierno por considerar que así se seguiría vulnerando la legislación de la Unión Europea. *Imponer una subrogación por ley a las empresas es contrario a la legislación y a la normativa europea*, ha asegurado el secretario de Estado de Infraestructuras, Julio Gómez-Pomar. A pesar de ello, el ministro se comprometió a poner en marcha "instrumentos normativos" que recojan estas garantías de empleo y las ayudas a la prejubilación, eso sí, después de que patronal y sindicatos se pongan de acuerdo en el marco de la negociación colectiva.

Un acuerdo que al cierre de esta revista tampoco había sido posible, después de que la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques



En la imagen, el último encuentro mantenido entre patronal y sindicatos.

ANESCO plantea jubilaciones forzosas para los que puedan cobrar el 100% de la pensión y bajas voluntarias para mayores de 50 años

(ANESCO) -la única que quedaba- exhibiera sus propuestas: disponibilidad plena de los trabajadores, posibilidad de que cambien o compartan tareas y cambios en los regímenes de descanso establecidos. En opinión de los sindicatos, *un cambio de arriba abajo en el convenio colectivo*.

Desde la patronal se defienden apelando a la *potestad de las compañías para organizar su producción convenientemente, nombrando retenes, guardias y estableciendo los turnos que estimen necesarios* conforme a su *libre criterio*. Además, la patronal insta al Ejecutivo a asumir en solitario la concesión de ayudas públicas a los trabajadores, tras la liberalización del sector que solicita Bruselas.

Las compañías, en contra de lo que pretenden Gobierno y sindicatos, asumen que habrá recorte de plantillas, aunque no han concretado de cuánto. Plantean jubilaciones forzosas para aquellos que pudieran cobrar el 100% de la pensión y bajas voluntarias para mayores de 50 años, en las que el Estado siga pagando el 70% del salario hasta la edad de jubilación. De la subrogación de trabajadores, de momento, no han dicho nada, pero sí que para ello sería necesario primero hacer ajustes, entre ellos reducir en un 30% los costes de las operaciones.

Con todo esto, habrán de seguir las negociaciones cuando ya ha vencido el último plazo dado por Bruselas para la aprobación de la reforma sin saber qué consecuencias deparará el incumplimiento de la sentencia. ■

A. MUNGUÍA

La UE y la pesca en África Occidental

“TALÓN DE AGUILES” contra la pesca INDNR

La importante batalla que se está librando contra la sobreexplotación pesquera y las actividades de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), y que tantos éxitos ha cosechado en los últimos años -tanto a nivel legislativo como de actuaciones contra esta actividad-, presenta una “vía de agua” de grandes proporciones. Así lo denuncia un informe publicado por el Instituto de Desarrollo de Ultramar (ODI), en colaboración con una organización española de investigación y periodismo, la Fundación PorCausa, sobre la pesca pirata en aguas de África Occidental. Dos prácticas constituyen el “talón de Aquiles” de la política europea contra esta actividad: una, los buques frigoríficos y los transbordos en alta mar; la otra, el modo de transportar las exportaciones de pescado -los contenedores-, por el que llega a Europa el 84% del pescado desde esas aguas.



Greenpeace/Pierre Gleizes

Hace años que las iniciativas internacionales empezaron a acorralar a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Desde estas páginas se ha dado cuenta de esos esfuerzos, comenzando por la Unión Europea y

siguiendo por actuaciones contundentes contra esta actividad en España, al igual que desde organismos y organizaciones internacionales como FAO, Interpol, ONGs... Si se quiere acabar con la sobreexplotación de los recursos pesqueros, hay que erradicar la pesca ilegal. Una actividad que sigue



Greenpeace/Pierre Gleizes

encontrando en los caladeros de África Occidental uno de sus principales objetivos para el saqueo pesquero, ya que allí se aúna la formidable riqueza de sus aguas con la enorme pobreza y falta de medios de los países de la zona para vigilarlas.

Los avances en el mundo contra esta actividad delictiva han sido notables, especialmente por la toma de conciencia del daño al medio marino y a los pescadores que cumplen con la ley, además del saqueo de una vital fuente de alimentación para esos pueblos costeros africanos que lleva aparejada la pesca INDNR. Pero un reciente informe denuncia un importante agujero (aunque hay otras deficiencias a subsanar, como se analiza en el siguiente artículo) en estas actuaciones, especialmente con respecto a Europa y sus importaciones de pescado. Un agujero que posibilita la entrada de capturas ilegales provenientes del saqueo de flotas piratas que siguen actuando en aguas de África Occidental, y cuyo valor es estimado en unos mil millones de euros al año por la organización Greenpeace.

Las cuatro quintas partes de lo que allí se pescó en 2013 fueron exportadas a la UE en buques contenedores, una vía de entrada menos controlada, ya que no está sometida a medidas tan estrictas como los pesqueros y los buques frigoríficos. Es decir, los delincuentes encontraron cómo burlar los procedimientos de vigilancia y las actuaciones y protocolos que se habían puesto en marcha.

El panorama que se viene produciendo en estas aguas no es nuevo. De hecho, ahora se cumplen 10 años desde que en MAR se publicara un informe elaborado por Green-

El 16% de las importaciones de pescado a Europa desde África Occidental llega a través de buques frigoríficos, mientras que el 84% lo hace mediante contenedores, sometidos a medidas de control menos estrictas

peace y la Fundación para la Justicia y el Medio Ambiente (EJF) sobre el saqueo al que estaban siendo sometidas las aguas occidentales africanas (ver MAR 459. Abril 2007) y la impunidad con que era introducido en Europa. En él se denunciaba cómo, ante la falta de medios de los países de la zona, las flotas piratas, fundamentalmente chinas y surcoreanas, campaban a sus anchas. La investigación y seguimiento realizado sobre 92 de los barcos que faenaban en aguas de Guinea Conakry, en los meses de marzo y abril de 2006, reveló que casi la mitad lo hacía de forma ilegal. Sus capturas, denunciaba el citado informe, acababan prácticamente en su totalidad en los mercados europeos, siendo una de sus principales puertas de entrada el puerto de Las Palmas.

La Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) estimó en 2011 que más de la mitad de los caladeros existentes entre Senegal y Nigeria han sido objeto de sobreexplotación, y de lo allí capturado, entre un tercio y la mitad se debe a la pesca INDNR.

NUEVAS VÍAS DE ACCESO

Desde aquél momento hasta nuestros días se han producido importantes actuaciones para atajar esa situación. Entre algu-



Greenpeace/Morgan



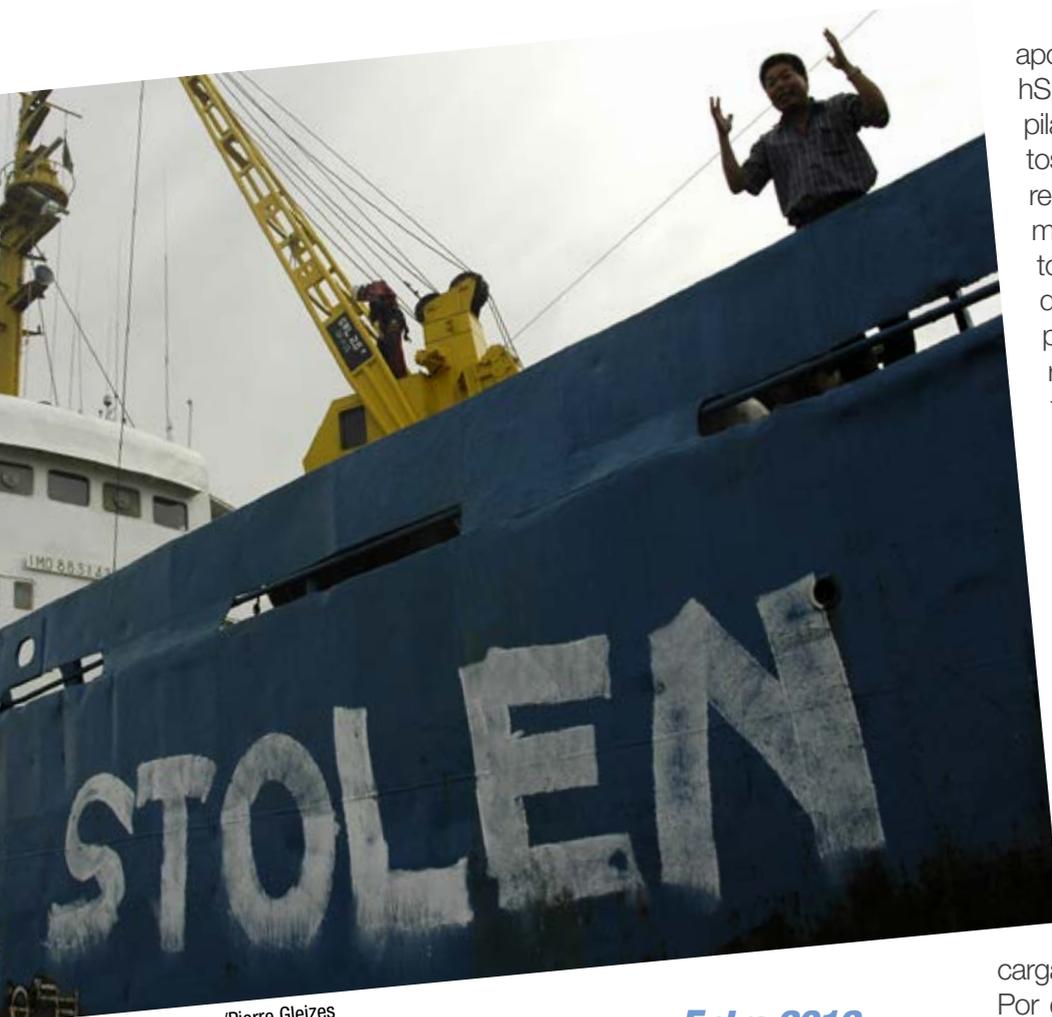
nas de las medidas adoptadas reseñar que la Unión Europea presentó, en octubre de 2007, una propuesta de Reglamento para combatir la pesca INDNR (entró en vigor el 1 de enero de 2010). Por parte española, no sólo se cerró el puerto de Las Palmas a estas capturas, sino que España se puso a la cabeza, entre los países de la Unión Europea, en la lucha contra la pesca pirata. De estas actuaciones, baste recordar las operaciones Sparrow y Sparrow 2, como consecuencia de las intervenciones de Nueva Zelanda y Australia, con la colaboración del grupo ecologista Sea Shepherd, en la persecución de los buques que estaban capturando merluza negra en aguas antárticas. Y es que varios de los barcos que ejercían la pesca INDNR allí dependían de capital gallego.

A estas actuaciones habría que agregar a la Interpol, y países como Noruega y Estados Unidos, entre otros. La colaboración mundial empezó a incrementarse con una eficaz política de sanciones comerciales por parte de la UE a los países que no cooperaban en la lucha contra la pesca ilegal, no

declarada y no reglamentada. A todo ello se sumó la entrada en vigor, el pasado mes de junio, del Acuerdo del Estado rector del puerto, de la FAO.

Todas estas actuaciones han empezado a dar sus frutos. Sin embargo, y como se señalaba al comienzo, los autores del informe “La pesca perdida en África Occidental” han descubierto un resquicio por el que esta actividad ilegal sigue alimentándose. Y es que al extremarse las medidas de control sobre los barcos que llegan a puerto, lo mejor era cambiar el modo de introducir la mercancía ilegal, y encontraron ese “modo” a través de los contenedores frigoríficos, donde la legislación europea es más lasa. Resulta revelador que tan sólo un 16% del pescado de aquella zona llegue a Europa a través de buques frigoríficos, mientras que el 84% lo hace mediante contenedores.

Los datos aportados en este estudio permiten determinar las vías de salida del pescado capturado ilegalmente en aguas afri-



Greenpeace/Pierre Gleizes

canas y cómo llega a puertos europeos y de todo el mundo, además de efectuar un cálculo respecto al impacto económico y humano de esta actividad sobre las comunidades locales.

Este nuevo trabajo de investigación sobre la pesca en África Occidental se realizó sobre los barcos que faenaban en esas aguas en 2013, mayoritariamente de China, Corea del Sur y Países Bajos. Sobre todo se centraron en analizar el comportamiento de esas flotas, poniéndose de relieve la falta de transparencia de sus operaciones. Y los principales mercados europeos por los que están entrando estas capturas son los europeos de Reino Unido, España y Países Bajos.

LAGUNA LEGISLATIVA

El seguimiento realizado a las flotas se basó, fundamentalmente, sobre buques frigoríficos y procesadores, utilizando información obtenida por satélite y seguimiento

Entre 2012 y 2014 sólo 135 partidas de contenedores de pescado de todo el mundo fueron bloqueadas por sospechas de INDNR, una cifra ínfima del pescado que entra en la UE

aportados por la empresa española FishSpektrum (centrada en la creación, compilación y mantenimiento de bases de datos de información técnica y estadísticas relacionadas con la actividad pesquera y marina mundial). Tras analizar estos datos, los realizadores del presente estudio concluyeron que “las cuatro quintas partes del pescado exportado desde la región en 2013 lo fue en buques contenedores (conocidos como refeers), y no en buques congeladores ni procesadores industriales (frigoríficos), como era lo usual anteriormente”.

Al endurecerse la legislación europea y las inspecciones que se llevan a cabo, buscaron otro resquicio legal, como se señalaba anteriormente. Así, destacan en su informe, que “una de las principales lagunas de la normativa de la UE en lo relativo a la pesca INDNR implica que los contenedores no están sujetos a normas tan estrictas como los pesqueros y frigoríficos. Por ejemplo, no se exigen inspecciones en puerto del cargamento de los buques contenedores. Por esta vía, según Alfonso Daniels, autor principal de este trabajo, sale el 84% del pescado ilegal a los mercados del mundo.

Esta es una de las grandes aportaciones de este estudio, desterrar la idea de que la pesca ilegal es introducida a través de buques factoría en Europa, demostrando que la vía utilizada preferentemente es a través de contenedores fletados desde los puertos africanos.

Según hacen constar sus autores en “La pesca perdida en África Occidental”, “los datos de seguimiento -de los 35 buques frigoríficos que faenaban en 2013 en esta zona- muestran itinerarios que coinciden con el traspaso en alta mar de las capturas desde pesqueros a buques frigoríficos, incluso dentro de las zonas pesqueras exclusivas de Senegal y Costa de Marfil, algo prohibido por las legislaciones nacionales de ambos países”. Desde estos buques, donde se ha procesado y congelado el pescado, se desembarcan estas capturas ilegales en puertos africanos para introducir las en contenedores, a través de los cuales lle-

gan más fácilmente a Europa y al resto del mundo.

Entre 2012 y 2014 la Unión Europea, según funcionarios europeos consultados por los autores de este informe, tan sólo bloqueó las cargas de 135 buques contenedores de pescado, de todo el mundo, por sospecha de pesca ilegal. Una cantidad insignificante dentro del total de las importaciones de la UE (el mayor del mundo), ya que las cuatro quintas partes del pescado exportado desde África lo fue a través de buques contenedores.

Los países de la zona no disponen de los recursos necesarios para vigilar sus aguas y supervisar las actividades de las flotas que faenan allí. Así, por ejemplo, Sierra Leona, en ese año de 2013 sólo disponía de dos guardacostas para patrullar todas sus aguas territoriales. Un paso previo sería prestar colaboración en labores de vigilancia o contribuir a que estos países dispongan de los recursos necesarios. Otro paso, entre las medidas sugeridas para poner fin a esta situación, es que los contenedores sean sometidos a las mismas inspecciones que los pesqueros y buques frigoríficos, así como la prohibición de los trasposos en alta mar.

Greenpeace/Jeremy Sutton Hibbert



ESTADO RECTOR DE LOS PUERTOS

Por su parte, los gobiernos regionales, según los autores del informe, deberían encaminar sus pasos al refuerzo de los controles portuarios. Para empezar, se apunta a que todos estos países ratifiquen de inmediato el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto. Hasta la fecha, los únicos países africanos que han ratificado dicho Acuerdo son Gabón, Guinea-Bissau y Sudáfrica. También recuerdan que faltan otros importantes países pesqueros por firmar, como son China, Corea del Sur y Rusia.

Y si importante es el impacto de esta actividad sobre los recursos pesqueros y económicos (también para los pescadores que sufren esa competencia ilegal a la hora de vender sus productos obtenidos de forma legal), no menos destacable y sangrante es el social y humano que atañe a las comunidades costeras. Los autores señalan que acabar con la pesca INDNR en estas aguas y ayudar al sector pesquero en los países de esta región podría con-



Greenpeace/Jeremy Sutton Hibbert



Acabar con la pesca INDNR y ayudar al sector pesquero en los países de esta región podría conllevar ventajas en materia de desarrollo, incluyendo la creación de más de 300.000 nuevos puestos de trabajo

llevar importantes ventajas en materia de desarrollo, incluyendo la creación de más de 300.000 nuevos puestos de trabajo. El exsecretario general de Naciones Unidas, Kofi Annan, destacó en el informe “Cereales, pescado, dinero”, en 2014, que “la sobreexplotación de los recursos pesqueros de África Occidental estaba causando “devastadoras consecuencias sociales, económicas y humanas. Se está destruyendo el sustento de los pescadores artesanales, se está perdiendo una fuente vital de proteínas y están desapareciendo oportunidades para el desarrollo de la producción y el comercio regionales. Y la pesca INDNR está muy involucrada”.

VACÍO JURÍDICO

Como es lógico, una de las medidas indispensables para seguir luchando contra esta lacra es subsanar de inmediato el vacío jurídico existente en la UE respecto a los contenedores, teniendo que estar sujetos a los mismos requisitos de inspección y declaración que los buques frigoríficos y pesqueros. También, entre otras actuaciones, figuraría la de establecer una base de datos global y centralizada de buques dedicados a actividades de pesca INDNR bajo los auspicios de la FAO, y con plena accesibilidad para las autoridades nacionales. También reclaman que se otorguen “amplias facultades” a Interpol para perseguir e investigar actividades de pesca pirata. “Definir la pesca INDNR como delito transnacional, como propone Noruega, pondría estas actividades bajo la competencia de Interpol”.

Soluciones no faltan, ahora hay que ver la celeridad con la que se “tapan” los actuales agujeros denunciados, aunque respecto a esas actuaciones, a juicio de los autores de “La pesca perdida de África Occidental”, tienen mucho que decir los gobiernos de los países africanos afectados. ■

RAÚL GUTIÉRREZ.

Nota. - El Instituto de Desarrollo de Ultramar (ODI, según sus siglas en inglés) es el mayor centro de estudios sobre desarrollo del Reino Unido. El trabajo que publica el ODI bajo el título “La pesca perdida de África Occidental” fue elaborado por Alfonso Daniels, Miren Gutiérrez, Gonzalo Fanjul, Arantxa Guereña, Ishbel Matheson y Kevin Watkins, de la Fundación española de periodistas de investigación PorCausa.

Descartes pesqueros, A VISTA DE PÁJARO



El 1 de enero de 2015 se empezó a aplicar, de forma progresiva, la normativa de la Unión Europea que obliga a desembarcar todas las capturas en puerto. Un proceso integrado en la Política Pesquera Común (PPC) que culminará en 2019 con la eliminación de todos los descartes. Las dudas, quejas, valoraciones diversas de cómo afecta esta medida al sector y al medio marino han proliferado desde entonces. Hoy traemos a estas páginas un análisis desde una nueva perspectiva: ¿cómo afectará esta medida a las aves marinas y si ello puede incidir en las capturas accidentales de aves por el palangre? Sobre la relación de los descartes y las aves marinas versa el siguiente trabajo elaborado por José Manuel Arcos, experto en aves marinas y responsable del programa marino de la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).



Una de las medidas estrella de la nueva Política Pesquera Comunitaria (PPC) es la “prohibición” de los descartes, la llamada obligación de desembarque. La razón de esta medida es fácil de entender: ingentes cantidades de pescado se capturan para ser devueltos al mar (por exceder la cuota, por no alcanzar la talla mínima, o por carecer de valor comercial), representando un fuerte impacto (no cuantificado) sobre los recursos pesqueros y el resto del ecosistema marino. Además, es un despilfarro de alimento. Así, una reducción de descartes debería ser muy bienvenida, siempre y cuando esté basada en una mejor gestión de las cuotas de pesca y en una mayor selectividad.

Pero el tema es complejo, y la completa eliminación de los descartes sin más matices podría tener consecuencias perjudiciales para el medio marino, en lugar de los esperados beneficios. Por ejemplo, la creación de nuevos mercados para productos derivados del pescado antes descartado (que no puede comercializarse para consumo humano directo, pero sí como producto derivado –piensos, harinas) irá de perlas a la acuicultura, pero también puede incentivar una mayor presión pesquera sobre recursos antes no valorados. Son muchas las variables en juego, y daría para escribir muchas páginas, pero el objetivo de este escrito es valorar la medida bajo el prisma de las aves marinas.

Las aves han sabido aprovechar los



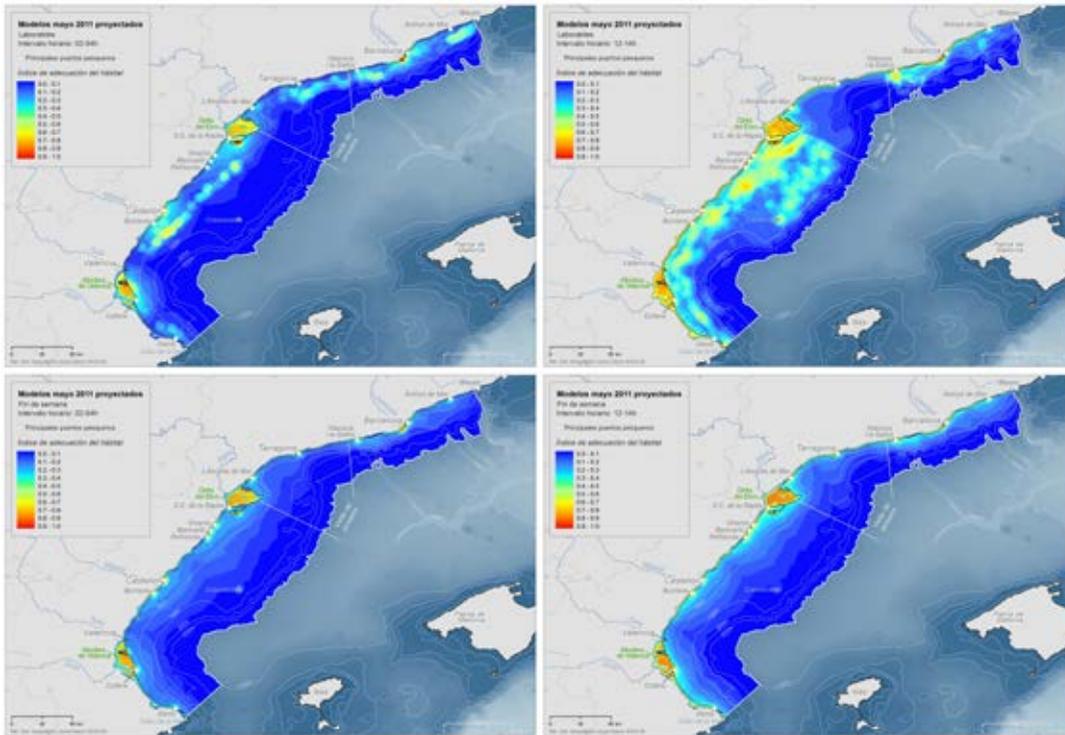
Las aves han sabido aprovechar los descartes de la pesca de forma eficaz. Eliminar este recurso puede tener consecuencias notables sobre las poblaciones de aves marinas

descartes de la pesca de forma eficaz y muy visible. A todos nos es familiar la típica estampa de un pesquero regresando a puerto (o en alta mar) rodeado de aves marinas, atraídas por el pescado devuelto al mar. Esta relación “de conveniencia” podría romperse si las barcas dejan de descartar, y a menudo las consecuencias de este supuesto se han esgrimido en contra de la obligación de desembarque.

¿Y QUÉ PASA CON LAS AVES?

El asunto, cómo no, es complejo, y merece un análisis algo más detallado. En primer lugar, ¿cuáles son las ventajas de consumir descartes? ¿Hay también desventajas?

La ventaja principal es evidente: comida en abundancia, predecible y de fácil acceso, a menudo formada por especies que de forma natural no son accesibles a las aves. Así, el consumo de descartes ha ido en aumento en las últimas décadas, en paralelo a una creciente oferta. Cada vez son más las especies que aprovechan este recurso, y se cree



Modelos de distribución de gaviotas de Audouin en época reproductora en torno al Delta del Ebro, a partir de datos de aves marcadas con GPS. En días laborables (arriba) las aves salen al mar tanto de noche (izquierda) como de día (derecha), asociándose con barcas de cerco y con arrastreros, respectivamente. Pero evitan la zona de veda de arrastre durante el día (zona marcada entre la desembocadura del Ebro y Vilanova i la Geltrú). En fin de semana (abajo), la actividad está más concentrada en la costa. Adaptado de Bécares et al. 2015. PLoS ONE 10(4): e0120799. doi:10.1371/journal.pone.0120799.

que ello ha propiciado el crecimiento de numerosas poblaciones, por lo menos en el caso de las especies más oportunistas, como algunas gaviotas.

En efecto, para algunas especies de aves marinas los descartes han pasado a alterar substancialmente su ecología

en aspectos muy diversos. Son varios los estudios científicos que tratan de este tema, pero cabe destacar los realizados en el Delta del Ebro aprovechando las vedas de pesca de arrastre, que coinciden con la época reproductora de las aves. Así, se ha podido comprobar que especies como la gaviota de Audouin adaptan sus horarios de alimentación para hacerlos coincidir con la actividad de las barcas de arrastre, cuando éstas operan, y viajan más de un centenar de kilómetros para encontrar

arrastreros cuando la veda afecta al entorno de su colonia de cría. También incrementan su actividad nocturna (a menudo asociándose con barcas de cerco), y en fines de semana (cuando no hay pesca de arrastre o cerco) suelen alimentarse en arrozales en lugar de hacerlo en alta mar (ver figura). Se estima que los descartes pueden representar hasta un 70% de la dieta de estas aves cuando no hay veda.

La veda afecta también al éxito reproductor, de forma que las gaviotas ponen menos huevos (si la veda coincide con





la puesta) o sacan menos pollos adelante (si coincide con el periodo de incubación y crecimiento de los pollos). Por otro lado, en el caso de especies estrictamente marinas (que podemos llamar “especialistas”), como las pardelas, la relación parece menos intensa: las aves salen a alimentarse al mar haya o no haya barcas de pesca, pero su comportamiento de búsqueda de alimento cambia según el caso, lo que sugiere que aprovechan los descartes como fuente secundaria de alimento. Finalmente, especies como los paños, que se alimentan principalmente de plancton, pueden aprovechar los descartes pero tienden a evitar las zonas donde operan los arrastreros, tal vez para evitar posibles ataques por parte de especies más grandes y agresivas.

Pero en efecto, también hay desventajas. Como se acaba de ver, mientras algunas especies oportunistas han hecho el agosto con los descartes, otras mejor adaptadas al mar, como pardelas, paños y alcas, se han limitado a usar este recurso de forma complementaria,

Es deseable una reducción de los descartes basada en una mejor gestión de las cuotas y de la selectividad. A la larga, las aves se adaptarán al nuevo escenario, pero es esencial que se minimicen los posibles impactos negativos a corto plazo

subsannando solo en parte el declive de sus presas naturales (debido a múltiples causas, entre las que se incluye la presión pesquera). Esto ha llevado a una alteración en las comunidades de aves marinas, favoreciendo a las especies más oportunistas en detrimento de las más especialistas. Además, los descartes suelen estar formados por especies de peces de fondo, generalmente menos energéticas y con mayor acumulación de contaminantes que las presas naturales por excelencia de las aves (principalmente pequeños pelágicos como la sardina y el boquerón), lo que puede repercutir en su salud.

Así, podríamos equiparar los descartes a la “comida basura” o “comida rápida”, por buscar un símil con nuestra sociedad. Otro problema, las aves se han acostumbrado a capturar lo que les ofrecen los pescadores, y en ocasiones en lugar de descartes capturan anzuelos cebados (palangre), quedando enganchadas de forma accidental, lo que generalmente les acarrea la muerte. Este tipo de incidencia representa una



de las mayores amenazas para muchas especies de aves marinas, al tiempo que es, cuando menos, una molestia para los pescadores.

IMPLICACIÓN DE LA PROHIBICIÓN

Dada la estrecha relación entre descartes y aves, eliminar este recurso puede tener consecuencias notorias sobre las poblaciones de aves marinas. Algunas especies, las más oportunistas,

Se puede incrementar el riesgo de capturas accidentales en palangres, pues los anzuelos cebados pasarían a ser la única oferta disponible por parte de los pesqueros

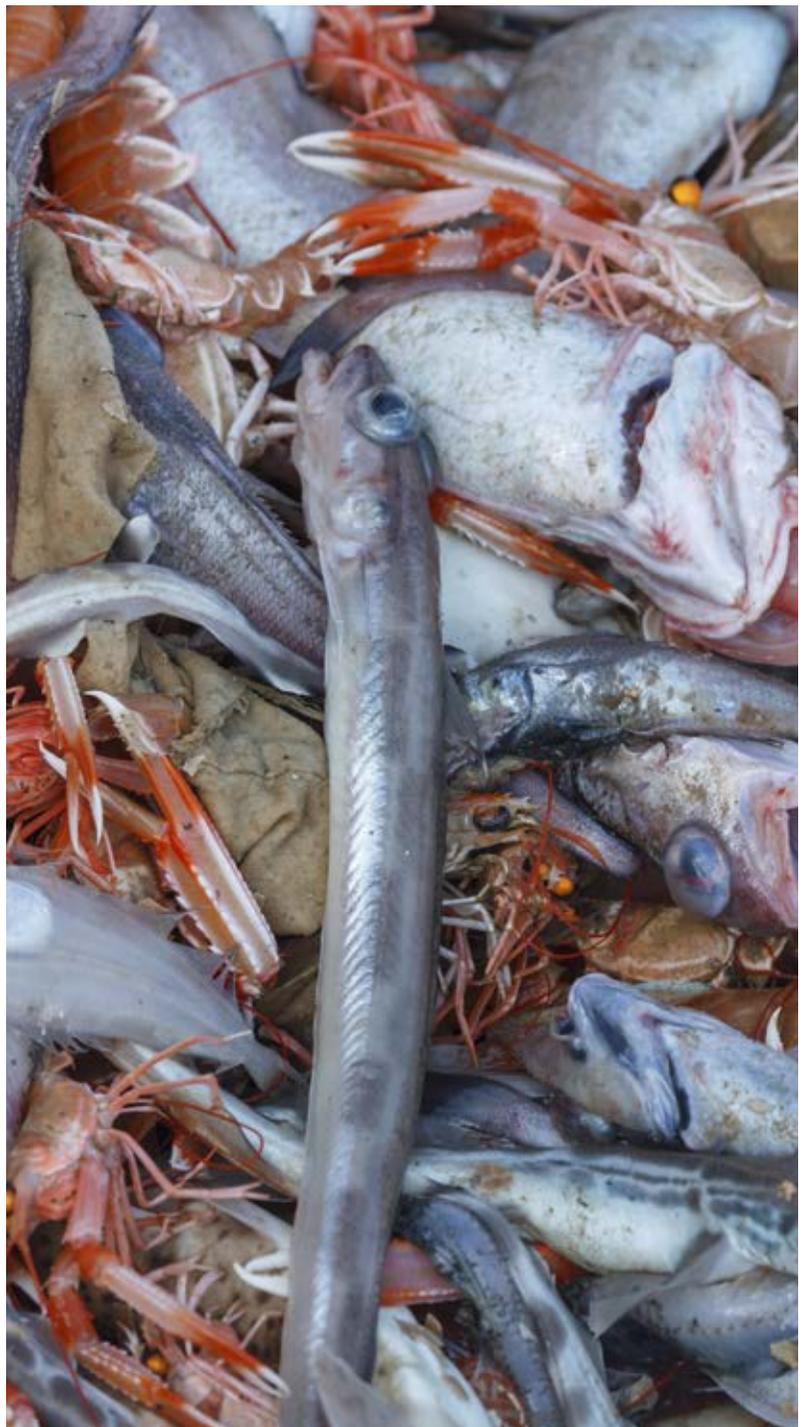
probablemente se enfrenten a un declive considerable, y tal vez aceptable, aunque en el camino pueden causar daños inesperados al buscar fuentes de alimento alternativas (atacando a otras especies de aves, causando molestias en zonas habitadas, etc.). Otras, las más especialistas, tal vez sepan encajar mejor la falta de descartes, pero existen problemas colaterales que merecen nuestra atención:



1. las aves más oportunistas pueden incrementar la presión sobre las más especialistas, compitiendo de forma más agresiva por las presas naturales, o depredando directamente sobre huevos, pollos e incluso adultos de las especies más vulnerables;
2. la mala situación de numerosos *stocks* de pesca podría hacer que las presas “naturales” no compensen ya la falta de descartes; y
3. se puede incrementar el riesgo de capturas accidentales en palangres, pues los anzuelos cebados pasarían a ser la única oferta disponible por parte de los pesqueros. Así lo insinúan estudios recientes, que han demostrado una mayor incidencia de capturas en palangre cuando la ausencia de barcas de arrastre limita la disponibilidad de descartes.

Estos efectos son previsible a corto plazo, pero si la reducción de descartes fuera realmente acompañada de una buena gestión pesquera, que permita la recuperación de los *stocks*, a la larga es esperable que todo vuelva a su lugar, las aves se olviden de las barcas y vuelvan a pescar por su cuenta. Mientras tanto, lo esencial es hacer un buen seguimiento para entender lo que pasa, y tomar las medidas necesarias para minimizar los efectos negativos derivados de la

obligación de desembarque, especialmente en el caso de las capturas accidentales, que representan la principal amenaza para numerosas especies de aves marinas. Esto no es inabordable, pues existen numerosos ejemplos en los que el trabajo conjunto entre pescadores, científicos, conservacionistas y administraciones han logrado desarrollar e implementar medidas de mitigación sencillas y a la vez muy eficaces, que han reducido las capturas accidentales



en más de un 90%. Se trata de estudiar cada caso con toda la atención que merece, y no olvidar a ninguno de los actores imprescindibles, empezando por los pescadores.

Como contrapunto, es posible que la tan aclamada prohibición de descartes acabe en algo muy distinto a lo que podría esperarse (es decir, a una eliminación total de los descartes). Esto es especialmente cierto para el caso del Mediterráneo, donde la gestión por cuotas es la excepción, y los descartes se deben principalmente a la baja selectividad de algunas artes, que actualmente capturan y desechan diversas especies de escaso valor comercial o sujetas a control de tallas mínimas.

La obligación de desembarque sólo afectaría a estas últimas, unas 20 especies de las más de 60 que se devuelven regularmente al mar, representando menos del 50% de los descartes (apenas un 25% si se traduce en términos energéticos, que es lo que en definitiva importa a las aves). Además, a ello cabe añadir que la PPC permite descartar una pequeña fracción de las capturas cuando su gestión a bordo es complicada (exención de *minimis*), y exime de la obligación de desembarque a las especies cuya probabilidad de supervivencia al ser devueltas al mar es elevada. Asimismo, se permite descartar aquellas capturas dañadas por los depredadores.

En definitiva, al hablar de “descarte cero” en realidad distamos de una completa eliminación de los descartes. Lo que sí puede pasar es que, de crearse infraestructuras para gestionar los descartes en puerto (para elaborar productos derivados), resulte más práctico desembarcarlo todo, sean especies obligadas o no. En tal caso se podría contemplar un panorama real de “descarte cero”, si bien vuelvo a la duda inicial de si esto favorecería realmente al medio marino, o por el contrario se convertiría en una nueva presión. La ruleta ha empezado a girar, pero por ahora no sabemos dónde parará... ■

**TEXTO Y FOTOS:
JOSÉ MANUEL ARCOS**

¿Por qué preocuparnos por las aves?

Las aves marinas representan un importante componente del ecosistema marino, y es el grupo de aves más amenazado del planeta. En los últimos 60 años se estima que las poblaciones de aves marinas han disminuido en un 70%, y cerca de un tercio de las más de 350 especies conocidas están amenazadas a nivel mundial. Entre ellas, especies características de nuestras aguas, como el cormorán moñudo, el frailecillo atlántico, o la críticamente amenazada pardela balear, entre otros.

El caso de la pardela balear merece especial atención, pues es una especie que sólo se reproduce en Baleares, donde apenas quedan unos pocos miles de parejas que, de seguir la tendencia actual, desaparecerían en poco más de medio siglo. Sus amenazas son varias, pero sobresale la depredación ejercida por mamíferos introducidos en sus colonias (gatos, ratas y otros), y sobre todo las capturas accidentales en alta mar. Éstas no son intencionadas, y debería ser objetivo común de pescadores, científicos, gestores y conservacionistas lograr que se reduzcan al mínimo. Por otro lado, aunque la especie prioriza la captura de sus presas naturales, especialmente pequeños pelágicos, también hace buen uso de los descartes, y la desaparición de éstos debería tenerse en cuenta para prever y minimizar impactos. ■

J.M.A.





Editorial MIC
902 271 902
www.editorialmic.com



Otra forma de pescar es posible

Las flotas artesanales han estado ignoradas durante años por las políticas de pesca, sin apenas haberse visto afectadas por ellas, ni recibir atención de la administración pesquera europea o nacional. Como resultado, apenas tenemos información científica sobre el estado de las poblaciones de las que dependen y, cuando ha habido gestión, ha estado sujeta a medidas de carácter interno fruto del conocimiento tradicional de los pescadores.

La actual Política Pesquera Común (PPC) tiene como meta la recuperación de las poblaciones de peces objeto de explotación pesquera hasta niveles de Rendimiento Máximo Sostenible, antes de 2020. Además, aporta la base legal para que también las pesquerías artesanales dispongan de planes multianuales de gestión, con objetivos claros, se refuerce el seguimiento y el control, minimice los descartes y se integre en la conservación de ecosistemas y especies. Todos estos elementos han sido ampliamente demandados por WWF y otras ONG para conseguir una recuperación de nuestros océanos.

Según WWF, estos planes deberían ser la pieza clave para una mejor gestión de las pesquerías, más adaptada a la realidad y a las características de la flota que opera. Otro pilar fundamental es la participación directa de todos los actores interesados en la pesquería para la búsqueda de soluciones a los problemas planteados, lo que permitiría una mejor gobernanza y que la gestión fuese más dinámica y adaptativa a las situaciones cambiantes.

Desde 2012, WWF lleva promoviendo iniciativas con la flota artesanal y costera a lo largo de la costa española, con el apoyo

de la Fundación MAVA y Environmental Defense Fund (EDF), buscando una integración de la actividad con la conservación de los hábitats y especies marinas. El objetivo es minimizar los impactos de la actividad y asegurar la sostenibilidad económica y social de la pesquería, con una gestión basada en las recomendaciones

científicas y promover un diálogo entre, al menos, cuatro actores claves (pescadores, investigadores, administración y ONG).

Una de las iniciativas más destacadas es la que tiene lugar en la isla de Fuerteventura. En la isla opera una flota de pequeña escala, compuesta por unas 100 embarcaciones artesanales de



WWF.

pequeño porte y carácter polivalente y cerca de 150 pescadores. Sus volúmenes de captura varían según los años, llegando a 1.000 toneladas anuales de media y una facturación anual de 2,5 millones de euros.

Los pescadores de Fuerteventura poseen una amplia experiencia en acciones colectivas de preservación de los recursos (algunas de las cuales han sido recogidas en la norma, como la prohibición de artes de enmalle y del uso de palangre) y la voluntad manifiesta de seguir preservándolos en el futuro, apostando por una actividad sostenible que asegure el buen estado de conservación del ecosistema marino. Sin embargo,

muchas de estas buenas prácticas han sido adoptadas únicamente como acuerdos internos de las Cofradías, por lo que no se encuentran amparadas por un marco legislativo que garantice su cumplimiento por parte de todos los pescadores que ejerzan su actividad en el ámbito insular.

En este contexto, WWF puso en marcha en 2014 un proceso, que buscaba el acuerdo con los pescadores mayoreros, administraciones, investigadores del ámbito local y ONG ambientales interesadas, para elaborar un plan de gestión integral de multipesquería para la isla de Fuerteventura. Todo ello a través de un proceso participativo en el que todas las partes estén implicadas activamente y se responsabilicen de los resultados obtenidos. Este tipo de procesos fomenta el diálogo y la confianza entre todos los actores, facilita el acuerdo y el cumplimiento y, por último, permite una mejor adaptación de la gestión pesquera a la realidad existente sin perder de vista los objetivos marcados.

A través de entrevistas, encuestas y reuniones con la mayoría de los pescadores de Fuerteventura y con el resto de actores implicados, se elaboró un diagnóstico preliminar. Entre los problemas más destacados estaban la falta de medios y de coordinación en las labores de vigilancia y control

de la pesca furtiva, la ausencia de canales estables de diálogo entre sector pesquero, científicos, ONG y administraciones, un marco legislativo inadecuado, la falta de información y de seguimiento de las pesquerías para su gestión con base científica o la carencia de una estrategia de gestión pesquera y de regeneración de los recursos. Estos problemas, comunes a otras regiones, reflejan bien muchos de los retos que enfrenta la pesca artesanal en España.

A finales del año pasado, celebramos un taller en Puerto del Rosario (Fuerteventura) en el que todos los sectores estaban reunidos por primera vez. El taller contó con la presencia de 20 pescadores de las cofradías de Corralejo, Gran Tarajal y Morro Jable, junto a representantes del resto de actores implicados. Durante el mismo se completó el diagnóstico preliminar y se alcanzó el acuerdo para constituir un grupo de trabajo estable que elaborase un plan de gestión que diera respuesta a todos los desafíos planteados en el diagnóstico.

La particular concienciación de los pescadores mayoreros, y la complejidad de usos vinculados al medio marino que se dan en la isla de Fuerteventura, conforman el marco idóneo para desarrollar con éxito esta iniciativa, a modo de experiencia piloto exportable a otros lugares. ■



BEATRIZ AYALA
DEL EQUIPO MARINO DE WWF



Día de la Mujer

IGUALDAD, tarea pendiente

No está de más -especialmente ahora que el número de víctimas de violencia de género alcanza cifras preocupantes y bochornosas- insistir en la necesidad de lograr una sociedad más igualitaria entre hombres y mujeres, en reflexionar en cómo y en qué trabajar para potenciar la presencia de estas en todos los ámbitos de la sociedad, reconociendo que no podremos avanzar sin su aportación. Como no podía ser de otra manera, vamos a poner la lupa sobre el sector marítimo, donde la mujer siempre ha estado sub-representada, a pesar de que cada año se evidencia más que las mujeres también quieren, pueden y deben estar. Solo el día que podamos dejar de hablar de estos temas, podremos decir que estamos en el buen camino.



Radhika Menon es la primera capitana premiada por la OMI por su valor excepcional en la mar.

El pasado mes de julio cuando Radhika Menon, capitana del “Sampurna Swarajya” recibió el premio “al valor excepcional en la mar” de manos del secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), Kitack Lim, además de otras consideraciones, se rompía con uno de los grandes estereotipos existentes: el de que las mujeres no tienen las aptitudes necesarias para desempeñar

trabajos en la mar. Menon recibía la distinción después de haber salvado la vida de siete pescadores cuyo barco se estaba hundiendo durante una terrible tempestad en la bahía de Bengala, en junio 2015. Ella es la primera mujer capitana en India y también la primera mujer que recibe este galardón, todo un acontecimiento, y un desafío al cálculo de probabilidades, especialmente cuando solo el 2% de los marinos a nivel internacional son mujeres.

Estos prejuicios y otras muchas circunstancias son los que nos han llevado a la significativa sub-representación de las mujeres en el sector marítimo en general, y en el de la marina mercante en particular, donde solo hay 23.000 mujeres navegando, a pesar del déficit de oficiales que, según algunas fuentes, se detectan en la industria. *Las mujeres representan una fuerza de trabajo sub-explorada y desaprovechada* apuntan los profesores de la Campa, Bouza y Rodríguez de la Universidad de A Coruña en su estudio “La incorporación de la mujer en los ámbitos docente y profesional de la marina mercante española”.

HISTÓRICAMENTE MASCULINIZADO

No decimos nada nuevo cuando afirmamos que el marítimo es un sector fuertemente masculinizado, en el que durante mucho tiempo la presencia de las mujeres a bordo se ha limitado a la cocina o a tareas de hostelería y fonda, en buques de pasaje y cruceros, o en barcos con bandera de conveniencia, quizás los buques en los que los trabajadores están peor remunerados y menos protegidos.

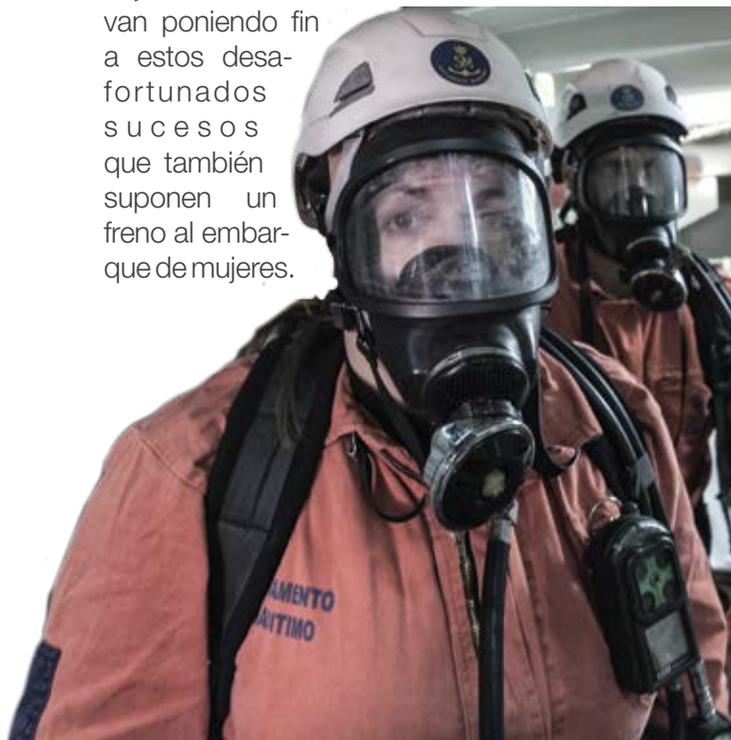
Bien es verdad que en algunos casos tampoco había muchas mujeres que se vieran a sí mismas trabajando a bordo, es decir, que durante muchos años apenas consideraron la profesión de marino como una salida profesional para ellas. La falta de modelos femeninos en los que fijarse también reafirmaba la creencia de que este era un terreno vetado a las mujeres: un trabajo duro “solo” para hombres. Afortunadamente, poco a poco han ido cambiando las cosas y cada vez es más frecuente encontrar mujeres estibando carga, ejerciendo practica en los puertos, marineras, buzos, capitanas u ocupando otros roles a bordo. Mujeres que han vencido estas ideas preestablecidas y demostrado que su condición de mujer no las inhabilita para hacer nada. *Una vez que la gente te conoce y ve que trabajas normalmente, que funcionas como cualquier otro, en ese momento te admiten bien*, señala Eulalia Pujol. *Aún hay gente que lleva muchos años en la mar y se extraña un poco cuando ven aparecer una chica: eso, aunque no me guste, lo puedo entender. Lo que me preocupa es cuan-*

La escasez de modelos femeninos no ayuda a eliminar la creencia de que este es un sector vetado a las mujeres

do gente de tu misma edad no lo tiene claro, y esos todavía los hay, remata Pujol que lleva año y medio como responsable del Centro de Coordinación del Centro de Salvamento Marítimo de Barcelona.

PROGRAMAS DE APOYO

A pesar de que aún persisten lamentables sucesos como el vivido hace un par de meses a bordo del buque escuela chileno “Esmeralda” - donde un suboficial fotografió a una compañera mientras dormía-, las situaciones de acoso sexual, violencia o abuso verbal contra mujeres marino son cada vez menos habituales. Las medidas adoptadas y el apoyo de algunas instituciones como la OMI -con su programa de integración de las mujeres- e ITF con la vigilancia de las condiciones de las mujeres a bordo, los protocolos desarrollados por algunas empresas, y la concienciación de los propios trabajadores del mar van poniendo fin a estos desafortunados sucesos que también suponen un freno al embarque de mujeres.



Ana Trueba es la capitán –como a ella la gusta que la llamen- del buque “Punta Salinas” de Salvamento.

Tampoco el acceso a la especialidad marítima es un camino fácil. En muchos países las mujeres no tienen tan siquiera la posibilidad de formarse. En el nuestro, las tituladas no llegaron hasta 1979, que fue cuando se permitió su acceso a la formación náutica y, por tanto, la primera no se incorporó al mercado laboral hasta

1984. Aún hoy, a pesar de que se matriculan muchas, sólo alcanza la titulación de capitán el 12% de las licenciadas, y eso que en su mayoría se inclinan por el título de Náutica y Transporte marítimo, frente a la licenciatura en Máquinas.

Hablamos de una formación académica bastante poco conocida entre los jóvenes y, especialmente, entre las mujeres. En general hay escasa información sobre estos estudios, su contenido y salidas profesionales, por lo que desde diferentes ámbitos del sector se reclama más difusión y el desarrollo de cauces para potenciar y orientar a los jóvenes sobre las perspectivas que ofrece la profesión. De forma específica, desde instituciones como la OMI se trabaja en medidas para acercar a más mujeres a la carrera de marino. Medidas que pasan por el incremento de la presencia femenina en los claustros de profesores de las escuelas, entre otras.

La promoción de talleres y seminarios, y el fortalecimiento de organizaciones y redes regionales de trabajo son otras de las propuestas que se consideran interesantes para lograr fortalecer y favorecer la presencia de las mujeres en el sector marítimo. Puntos de encuentro en los que facilitar la “mentorización” o “sponsorización” de jóvenes profesionales, tal y como ya se propuso en la “Maritime Women: Global Leadership” celebrada en la Universidad Marítima Internacional en 2014.

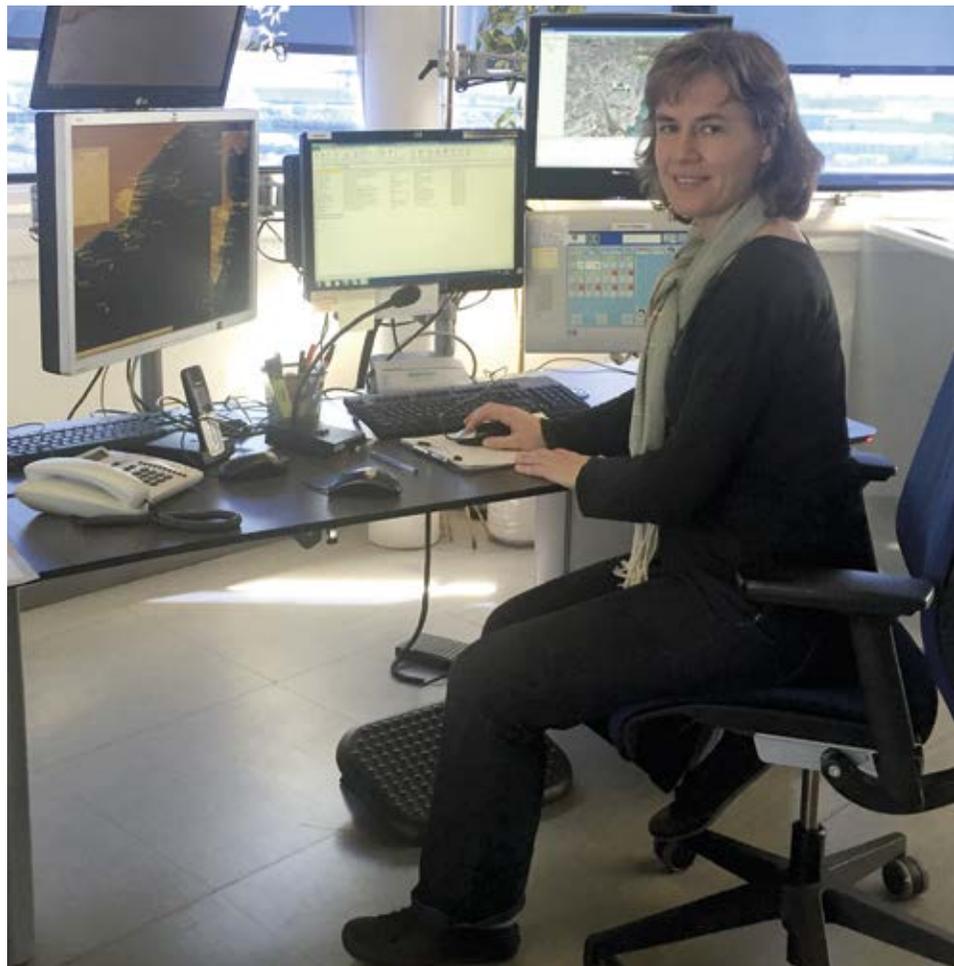
PROBLEMAS PARA CONCILIAR

Pero quizás el mayor obstáculo para la incorporación de las mujeres al sector marítimo es la complicada conciliación de la vida profesional y personal que implica sus propias peculiaridades. Una dificultad que conecta con la naturaleza misma del sector y que entra de lleno en el rol de cuidadoras que las mujeres han asumido a lo largo de la historia, papel que las lleva a tener que decantarse entre su amor al mar o a formar una familia y ser madres.

Estar lejos de la familia y de los amigos no es fácil ni para mujeres ni para hombres. A ello se suma la arraigada creencia de que son las mujeres las que deben

de criar a los hijos. *Estuve navegando pero cuando tuve que decidir, después de mucho intentarlo, opte por trabajar en tierra como hacemos la mayoría,* confiesa Eulalia Pujol. En algunos casos, hay mujeres que tienen que renunciar a la maternidad para seguir a bordo, algo a lo que muchas no están dispuestas. Y tampoco algunos hombres, que no quieren comprometerse con mujeres que deban pasar varios meses a bordo o que pretendan promocionar dentro de esta industria.

Por tanto, incrementar la presencia de las mujeres en el sector es una asignatura que requiere de un cambio de mentalidad de los dos miembros de la pareja. Por una parte, para atenuar el que las mujeres se autoexcluyan: a nivel general, el 51% de las mujeres profesionales españolas que aún no han tenido un hijo asume que, si los tuviera, debería renunciar a su carrera profesional, mientras que solo el 11%



Eulalia Pujol es una de las dos mujeres al frente de un Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo.

de los hombre se planeta algo así. Y, por otra parte, porque, aunque se ha avanzado en la corresponsabilidad de las tareas domésticas, todavía son el 54% de las mujeres las que asumen las tareas del hogar, frente al 17% de los hombres que lo hace. De hecho, un porcentaje muy alto de ellas considera que, por ejemplo, aceptar un puesto directivo supondría un sobre esfuerzo incompatible con la familia, una dualidad que los hombres mayoritariamente no muestran.

Generalmente, las mujeres profesionales del sector marítimo buscan puestos donde el desarrollo profesional sea compatible con su vida familiar y un porcentaje muy alto de ellas termina trabajando en tierra. *La mayoría no se jubila en el mar*, apunta Pujol. A pesar de que en los últimos años la incorporación de mujeres ha sido muy importante, *en determinados niveles aún seguimos siendo minoría* prueba de ello es que todavía a mucha gente se le hace raro que haya una mujer joven como responsable de un Centro de Salvamento.

RETICENCIA EMPRESARIAL

Tampoco el acceso al empleo resulta fácil. La reticencia a contratar mujeres aún persiste en el mar. Así, a 1 de enero de 2017, el grupo I de cotización al Régimen Especial del Mar (donde se incluyen profesionales de la marina mercante, estibadores, prácticos y buceadores profesionales, los armadores de buques pequeños y personal administrativo de las navieras) contaba con cerca de un 25% de mujeres, aunque casi todas ellas ocupaban puestos burocráticos y administrativos en tierra.

En lo que se refiere al sector marítimo en general, hay mujeres en todos los grupos pero, como ya es sabido, participan de forma casi testimonial, excepto en las tareas pesqueras en las que tradicionalmente han estado (rederas, mariscadoras a pie y neskatillas). Sí que es cierto que de forma lenta se van encontrando mujeres realizando tareas que hace años era impensable. Por ejemplo, las 3 mujeres afiliadas al REM en actividades subacuáticas por cuenta ajena, frente a 96 hombres; las 2 embarcadas como personal



Carmen Santano fue la primera mujer nombrada capitana marítima en nuestro país.

Hace falta un cambio de mentalidad para poder ver a más mujeres trabajando en barcos (Carmen Santano, capitana marítima de Palamós)

de seguridad, frente a 150 hombres, y la armadora de pesca embarcada, frente a 43 varones: pocas sí, pero ahí están.

En el grupo II, donde están registradas las personas que trabajan en buques de 10 T a 150 T, hay 7.950 hombres cotizando por cuenta ajena y 22 mujeres, mientras que, como armadores, o sea, por cuenta propia, están registrados 1.476 hombres y 46 mujeres.

Carmen Santano, capitana marítima de Palamós y primera mujer en llegar a este puesto –ahora mismo, 2 de las 30 Capitanías marítimas que hay en nuestro país están dirigidas por mujeres– confirma que en su Capitanía –donde fundamentalmente se despachan pesqueros– las mujeres son lo que menos abunda. *Los armadores intentan buscar hombres más que mujeres. Es como que no damos la talla... Todavía veo que esta idea no ha cambiado. Hace falta un cambio de mentalidad en la sociedad para poder de ver más mujeres trabajar en barcos. De hecho, aún hay muchos armadores que ni se plantean contratar a mujeres, asegura la Capitana.* ■

A. MUNGUÍA

Balance 2016

La actividad portuaria **EN ASCENSO**

Los puertos españoles movieron 509 millones de toneladas de mercancías en 2016. Esta cifra representa un incremento del 1,3 por ciento respecto de 2015, que junto a 2014 han sido ejercicios muy positivos para las veintiocho Autoridades Portuarias del Organismo Público Puertos del Estado (OPPE). El movimiento de mercancías destaca con un incremento del 5,1 por ciento. Dentro de este segmento, es el tráfico de mercancías en contenedores—el más beneficioso para la cuenta de resultados de las dársenas—el que sube con más fuerza (5,73%). Por autoridades portuarias destaca, un ejercicio más, Algeciras que, con casi 103 MT, entra en el exclusivo club de puertos con tráficos superiores a 100 millones de toneladas.



Los 46 puertos que forman el sistema portuario español han vuelto a establecer un nuevo récord al cerrar 2016 con 509 millones de toneladas (MT) superando la marca histórica de 502 MT alcanzada en 2015. El incremento, aunque no tan notable como los de los dos ejer-

cicios anteriores, consolida la tendencia al alza asentándose en los buenos resultados obtenidos por las tres autoridades portuarias que lideran los tráficos: Bahía de Algeciras, Valencia y Barcelona.

Por segmentos destaca el tráfico de mercancías con un incremento superior al 5,1 por ciento respecto de 2015 alcan-

zando cerca de 236 MT. El tráfico de mercancía convencional ha mejorado respecto a 2015, pero ha sido el subsegmento de mercancía en contenedores el que ha tenido un incremento más notable (5,7%). El tráfico de automóviles en régimen de pasaje; es decir, los coches fabricados en España por las distintas multinacionales del sector embarcados para ser vendidos en otros mercados, casi alcanzó los 4,8 millones de unidades, que suponen un incremento del 6,1 por ciento respecto de 2015.

El movimiento tanto de graneles líquidos como sólidos ha sufrido un retroceso. En el caso de los primeros, la caída ha sido de unas décimas respecto al ejercicio anterior al pasar de los 168 MT de 2015 a los 167,8



El tráfico portuario alcanzó 509 millones de toneladas

de 2016. Por su parte, los graneles sólidos han sufrido un retroceso más apreciable: 4,4% cayendo de las casi 96 MT de 2015 a las 91,8 de 2016.

AUTORIDADES PORTUARIAS

El Puerto de Algeciras lidera la actividad en el sistema portuario alcanzando

en 2016, por primera vez los 100 MT de tráfico en sus instalaciones. Bahía de Algeciras superó los 102'8 MT. Esta cifra representa un crecimiento del 4,7% respecto al ejercicio anterior e incluye a la dársena andaluza en el grupo de puertos europeos con una actividad anual superior a los 100 millones de toneladas. Un exclusivo grupo formado por Róterdam (Holanda), Amberes (Bélgica) y Hamburgo (Alemania).

Para contextualizar este logro, cabe señalar que este volumen de tráfico duplica la cifra alcanzada en 2001 por el puerto del Estrecho, cuando superó por primera vez los 50 MT. Este récord ha sido posible gracias al buen comportamiento del tráfico de contenedores tanto en APMT Algeciras como en TTI Algeciras, así como al Tráfico ro-ro en las líneas del Estrecho. Las terminales movieron 4,76 millones de TEUs (unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores de 6 metros), un 5,4% más que el año anterior. Por su parte, el Tráfico ro-ro sumó 313.327 camiones (+7,8%), absorbiendo la línea Algeciras-Tánger Med 263.394 unidades (+9,9%). Todo ello, junto a los 27,3 millones de toneladas de graneles líquidos, que se mantuvieron en niveles similares a los del ejercicio anterior (-0,1%), suponen más del 92% del volumen de mercancía que mueve el Puerto de Algeciras.

El puerto de Valencia ha incrementado sus tráficos llegando a 71,3 MT, que suponen un aumento del 1,7% respecto del ejercicio anterior. Las exportaciones del área de influencia de la Comunidad Valenciana se han ralentizado en el segundo semestre y, a pesar de obtener el mejor registro histórico en tráfico de contenedores, la dársena ha cedido el liderazgo, que consiguió el ejercicio pasado, a la andaluza que la supera por unas decenas de miles de TEUs. Valencia sigue liderando el tráfico automovilístico en el país con un crecimiento del 11% lo que también ha hecho que aumentara su tráfico ro-ro en un 8%.

El Port de Barcelona cerró 2016 con cerca de 49 MT, que suponen un incremento del 3,8% respecto del ejercicio

anterior. El aumento se asentó en los buenos registros de sus tres segmentos estratégicos: mercancía en contenedores para el comercio exterior (1.202.007 TEU), vehículos (916.834 unidades), y movimiento de pasajeros (3.958.960 viajeros sumando ferris y cruceros). La dársena catalana mantiene la tercera posición en el ranking por tráfico portuario y, como en ejercicios anteriores, es el puerto más rentable del sistema portuario con unos beneficios de 33,2 millones de euros. A pesar de que esta cifra desciende un 16% respecto de 2015.

Tanto el tráfico de contenedores como el movimiento de vehículos son buenos indicadores para medir la evolución de la economía del entorno. El movimiento de vehículos creció un 4%, para alcanzar un récord histórico. Buena parte del total (778.109 automóviles) tienen como destino el comercio exterior: las exportaciones siguen creciendo (+3%, superando las 465.000 unidades), mientras que las importaciones avanzan a un ritmo del 20% (aunque en términos absolutos suman menos unidades: 206.000).

TRÁFICO POR SEGMENTOS

El comportamiento de los distintos segmentos ha sido dispar. Como ya se ha mencionado, el movimiento de mercancía convencional o en contenedor ha cerrado el ejercicio con subidas. La otra cara de la moneda ha sido el tráfico de sólidos a granel, tales como áridos, carbón, cemento, cereales, clínker, forrajes y mineral de hierro principalmente, que tras el aumento de más del 7% de 2015



La cifra de negocio del sistema portuario en 2014 fue de 1.002 millones de euros

ha caído en 2016 un 4,4 quedándose en poco más de 91,7 MT. Este retroceso se da tras dos ejercicios con aumentos notables en este segmento.

El primer puerto granelero del sistema portuario, El Musel, cerró el ejercicio con poco más de 16 MT. Esta cifra supone una caída del 15,3% en relación con las casi 19 MT de 2015. El movimiento de graneles de la dársena asturiana se ha visto reducido por la adaptación de las centrales térmicas de la región a las nuevas normativas medioambientales para producir electricidad. Por ello, la caída del tráfico del carbón térmico se ha dejado notar. El puerto, que se mantiene en un volumen de movimientos similar al de hace una década, no ha conseguido rentabilizar una ampliación cuya obra esta siendo investigada en la Audiencia Nacional. A pesar de todo, el puerto de Gijón tuvo un beneficio de 1 millón de euros al cierre de sus cuentas de 2016.

El puerto de Ferrol, el segundo en el ranking de tráficos de graneles sólidos,

TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL		
	"Tráfico total (millones de toneladas)"	"Crecimiento (%)"
2008	473	-2,2
2009	412	-12,9
2010	431	4,4
2011	457	5,9
2012	475	3,9
2013	458	-3,5
2014	482	5,1
2015	501	4,1
2016	509	1,3

TRÁFICO PORTUARIO (Toneladas)					
Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2015	2016	2015	2016	Var (%)
Algeciras	8.081.651	8.278.705	98.224.216	102.852.944	4,71
Valencia	5.642.095	5.789.713	70.083.977	71.289.484	1,72
Barcelona	4.034.062	4.046.799	47.049.743	48.836.368	3,8
Bilbao	2.624.855	3.411.751	32.874.742	32.069.207	-2,45
Cartagena	2.917.340	2.895.815	32.670.388	31.902.733	-2,35
Tarragona	2.674.260	3.081.885	33.034.593	31.351.542	-5,09

también cerró con caídas en el volumen de tráfico. Esta circunstancia ha permitido al puerto de Tarragona, que ocupa el tercer puesto entre las dársenas graneleras, acercarse a Ferrol al cerrar con más de 9 MT. Una subida superior al 8%. El otro puerto catalán, cierra con un volumen de tráfico de graneles sólidos similares a 2015 destacando por un lado el cemento y el clínker, y por otro, los cereales y harinas que han subido un 9%.

Las caídas más notables en este segmento se las anota la dársena vasca de Pasaia (-35%) y Bahía de Algeciras (-24%) que, aunque no sean puertos graneleros propiamente, lideran los descensos.

El tráfico de graneles líquidos, tales como productos químicos, petróleo, biocombustibles, vino y bebidas, ha caído unas décimas pasando de los 168 MT de 2015 a los 167,8 MT de 2016. Un año más, Bahía de Algeciras lidera este segmento con 27,4 MT que representan un incremento del 0,5% respecto de 2015. Cartagena, que ha perdido un 2,8%, quedándose en 25 MT, está en la segunda posición seguida por Huelva. Esta dársena andaluza creció en 2015 un 12% hasta situarse en 24,1 MT.

Los tres puertos que ocupan la cuarta, quinta y sexta posición en este segmento —Tarragona, Bilbao y Barcelona respectivamente— cerraron 2015 con números rojos. El Port de Barcelona ha transportado 11,5 MT de líquidos a granel, un 5% menos que el año anterior. Sin embargo, el gasóleo (principal hidrocarburo que pasa por la instalación catalana), ha crecido un

16,4% hasta alcanzar los 2,7 millones de toneladas.

CONTENEDORES

Por primera vez el sistema portuario ha movido más de 15 millones de unidades. El movimiento de contenedores medidos en TEUs es una de las grandes apuestas de los puertos españoles dada la excelente posición de algunas dársenas en las rutas transoceánicas. Esta circunstancia hace que una de cada cuatro toneladas manipuladas en el sistema portuario sea de mercancía en tránsito. En el caso de los contenedores asciende al 52%; es decir, cerca de 7,9 millones de unidades de los 15,08 millones de TEUs movidos en las terminales fueron en tránsito.

Al cierre de 2016 Bahía de Algeciras ganaba en su particular carrera a Valen-



GRANELES SÓLIDOS (Toneladas)					
Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2015	2016	2015	2016	Var (%)
Gijón	1.669.924	933.833	18.905.283	16.013.551	-15,3
Ferrol	997.560	1.020.474	9.839.879	9.406.033	-4,41
Tarragona	663.047	855.484	8.391.029	9.065.462	8,04
Huelva	523.073	456.710	5.137.350	5.759.390	12,11
Cartagena	580.744	390.986	5.554.193	5.323.687	-4,15
Castellón	410.025	501.263	4.636.911	5.198.983	12,12

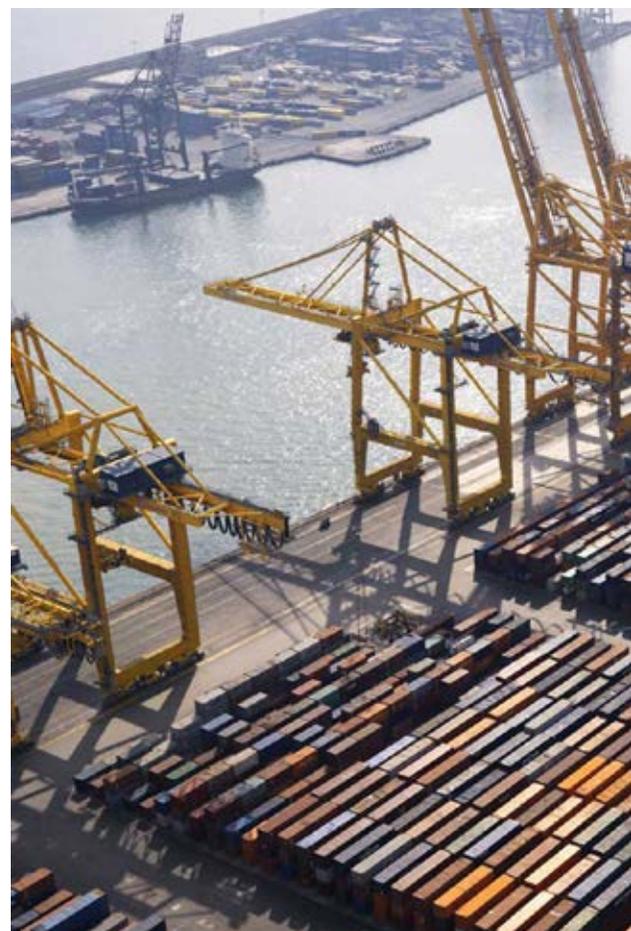
GRANELES LÍQUIDOS (Toneladas)					
Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2015	2016	2015	2016	Var (%)
Algeciras	1.963.204	2.160.760	27.344.044	27.470.041	0,46
Cartagena	2.215.741	2.407.327	25.741.107	25.025.669	-2,78
Huelva	1.911.451	1.716.455	21.598.676	24.136.076	11,75
Tarragona	1.821.618	2.074.967	22.306.303	20.265.105	-9,15
Bilbao	1.335.793	1.828.258	18.199.807	18.087.209	-0,62
Barcelona	1.114.062	902.323	12.055.321	11.482.205	-4,75

cia en este sub-segmento al subir un 5,4% llegando a los 4,76 millones de unidades. El puerto andaluz está acelerando las obras en Isla Verde Exterior de la que será su tercera terminal de contenedores que podría estar lista a finales de 2017. Las navieras interesadas dispondrán de 30 hectáreas y una línea de atraque de 680 metros con 18,5 metros de calado. Cuando esta terminal funcione a plena actividad podrá sumar 1,2 millones de unidades colocando a la dársena andaluza por encima de los 6 millones.

Las cifras de tráfico muestran que la quiebra de la naviera coreana Hanjin con participación en la terminal semiautomatizada TTIA no ha tenido un impacto negativo ni en volumen de tráfico ni en puestos de trabajo.

Valencia con 4,72 millones de TEUs (+2,3%) queda relegado a la segunda posición, pero según un informe del Banco Mundial de 2015 la dársena valenciana logra los costes más bajos del sistema portuario en tráficos de importación. De esta forma, traer un contenedor a Valencia supone 1.437 dólares en gastos de documentación, manipulación, despacho de aduanas y transporte por carretera. Bilbao, con 1.920, y Algeciras, con 2.163, se sitúan en segunda y tercera posición respectivamente. Para contextualizar estos datos valga apuntar que el puerto de Singapur con 440 dólares es el más barato del mundo seguido por Rotterdam con 975.

Barcelona, el tercero en el ranking, superó los 2,2 millones de TEU. Este registro supone un incremento del 14,5% con comportamiento muy positivo en todos los apartados que integran este



Los puertos mueven 15 millones de TEUs

tráfico: contenedores de comercio exterior (import y export), cabotaje con las islas Baleares y Canarias y transbordo (contenedores que son descargados en el puerto para volver a embarcarse hacia su destino final).

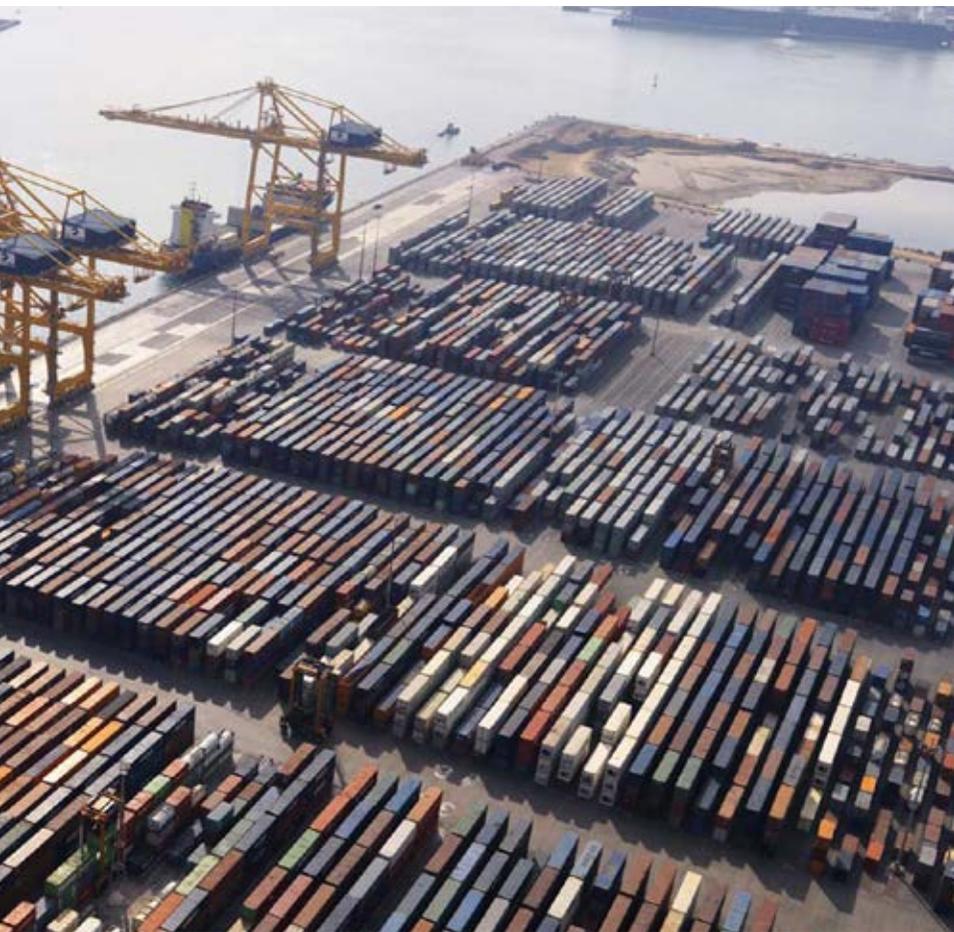
Los contenedores de exportación han crecido un 3,8% (hasta alcanzar los 683.527 TEUs) y los de importación han avanzado a un ritmo del 8,7% (con un total de 518.480 TEUs). Por su parte, la carga contenerizada de cabotaje con las islas ha avanzado un 10% (hasta los 124.455 TEUs) y los contenedores de transbordo han crecido un 47% (431.750 TEUs). Esta última cifra indica

CONTENEDORES (TEUS)

Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2015	2016	2015	2016	Var (%)
Algeciras	389.206	373.769	4.515.768	4.759.571	5,4
Valencia	361.470	367.291	4.615.196	4.722.273	2,32
Barcelona	164.983	197.191	1.965.241	2.237.818	13,87
Las Palmas	71.846	86.325	901.101	916.597	1,72
Bilbao	58.650	60.206	627.302	596.688	-4,88
Tenerife	30.829	31.744	345.457	370.617	7,28

PESCA FRESCA (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2015	2016	2015	2016	Var (%)
Vigo	10.341	11.267	77.863	83.366	7,07
A Coruña	1.483	3.399	43.739	43.690	-0,11
Pasaia	2.204	2.700	23.216	27.551	18,67
Cádiz	977	926	12.926	17.333	34,09
Avilés	728	651	16.673	12.557	-24,69
Gijón	255	309	6.781	8.284	22,16



segmento, ha registrado máximos históricos, con casi 4 millones de viajeros (3.958.960 personas, +6,7%), cifra que incluye tanto usuarios de ferris como de cruceros. Los viajeros de ferris (1,27 millones), que se desplazan a las Islas Baleares, Italia o al norte de África, han crecido un 9%. Por su parte, los cruceristas han sumado 2,69 millones (+5,8%). Hay que destacar que los pasajeros de puerto base (aquellos que inician y finalizan su crucero en Barcelona y, por lo tanto, hacen una mayor aportación a la economía local) son el 58% del total de cruceristas del Port y aumentaron un +14% en el 2016. En cambio, los pasajeros de escala (que sólo visitan la ciudad durante unas horas) se han reducido un 4%.

Baleares, ha perdido un 7,7% de sus pasajeros de crucero en 2016 cerrando el ejercicio con 1,8 millones. También cayeron los registros de Las Palmas (11,7%) y de Tenerife (5,3%).

una tendencia a la recuperación de un tráfico que durante los años de crisis se vio muy perjudicado.

De los puertos con peso en este subsegmento, Bilbao es el único que ha sufrido una caída cercana al 5% al cerrar con poco menos de 597 mil unidades. Vigo, aunque no es un puerto clave en contenedores, ha perdido un 17,6% de sus tráficos tras la decisión de Maerks de trasladar su operativa a Marín tras el conflicto abierto entre la Autoridad Portuaria y los trabajadores por el expediente por la contratación de estibadores.

PASAJEROS

El movimiento de pasajeros alcanzó en 2016 el récord histórico de 32,6 millones que supone una subida del 4,6% respecto del ejercicio anterior. Pero el tráfico de cruceristas no ha seguido los pasos de este tráfico desde la península a las islas o entre ellas al caer el 1,15% de cruceristas que en 2016 cerró con 8,5 millones.

Barcelona, el puerto líder en este

PESCA FRESCA

El tráfico de pesca fresca cerró 2016 en positivo (5,5%) tras retroceso sufrido en 2015. Las lonjas gallegas están un año más en la primera y segunda posición de la lista. Vigo sube más de un 7% hasta superar los 83,3 millones de kilos. Por su parte A Coruña cae sólo una décima cerrando con 43,7 millones de kilos. Pero este pequeño descenso se suma a la caída del 22% que tuvo en 2015 respecto de 2014. Con todo su posición no corre peligro ya que la lonja de Pasaia —tercera en el ranking—, aunque ha subido cerca del 19%, ha movido un volumen claramente inferior (27,5 millones de kilos). Los puertos asturianos de Avilés y Gijón que el ejercicio pasado sufrieron caídas en el volumen de tráfico pesquero ha tenido distinta suerte. Avilés, quinto en la lista, ha perdido casi un cuarto de su volumen (-24,7%); mientras que Gijón El Musel ha recuperado un 22,2% cerrando con 8,2 millones de kilos.

En 2016 hay que destacar el notable incremento del puerto de Tenerife que subió más de un 40% el tráfico de pesca fresca en sus lonjas. ■

J.M.S.

Los beneficios del sistema portuario



El sistema portuario español cerró 2016 con un buen balance al registrar un beneficio neto de 217 millones de euros pese a la rebaja de las tasas portuarias acordada. Esta cifra representa un incremento del 8% respecto a 2015.

El conjunto del sistema portuario tuvo unos ingresos de 1.060 millones de euros, un 1,5% más que en 2015. Este incremento mantiene la cuenta de resultados de los puertos españoles en los sucesivos ejercicios con beneficios que rondan los 200 millones de euros. Para el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) estas cifras positivas *se deben a la reducción tanto de gastos de explotación como de personal*. Unas medidas puestas en práctica en 2012 para reducir la deuda total del organismo desde los 2.600 millones de euros de 2011 a los menos de 1.900 contabilizados en 2016.

El titular del ministerio, Iñigo de la Serna, anunció un plan de inversiones en la red de puertos de 1.418 millones de euros para mejorar la conexión de sus instalaciones centrándose en el ferrocarril. De esta cantidad, 514 millones se ejecutaran dentro de las instalaciones portuarias, y los 904 restantes, fuera de ellas. En este capítulo las inversiones se extenderán desde 2017 a 2021 realizándose a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria,

un órgano constituido en 2015 que cuenta con las aportaciones que las autoridades portuarias realizan en función de sus beneficios. Los puertos de Barcelona (4,14 millones de euros), Valencia (3,31), Algeciras (2,37), Bilbao (1,16), y Cartagena (1,1) son los que hacen las mayores aportaciones netas al FCI.

Entre las obras a realizar en el marco de este plan inversor destaca el nuevo acceso ferroviario sur al puerto de Barcelona presupuestado en 149,8 millones (77,2 millones a cargo de Adif y el resto aportado por la Autoridad Portuaria de Barcelona).

Entre los puertos destaca el liderazgo de Barcelona que, aunque en 2016 ha reducido sus beneficios un 16%, continúa siendo la dárseña más rentable del sistema portuario con 33,2 millones de euros. El importe neto de la cifra de negocio se ha mantenido parecida a la de 2015, con 155,3 millones de euros, a pesar de la menor recaudación por la notable reducción de las tasas aplicadas a las concesiones debida a la nueva valoración de los terrenos. Tras el Port de Barcelona, los puertos con mejores resultados han sido Baleares, Algeciras, Las Palmas y Cartagena. Es destacable que los cinco primeros puestos en ventas (Barcelona, Valencia, Algeciras, Baleares y Las Palmas) concentraran el 48% de los beneficios del sistema portuario. ■

J.M.S.

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

BAMIO

La gran escuela del Mar



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Semana marítima en Bruselas

Navieras y marinos **A DEBATE**

Entre los últimos días de febrero y principios de marzo, Bruselas fue el epicentro del sector marítimo europeo. Por un lado, acogió la segunda edición de la European Shipping Week (ESW), organizada por la Asociación de Europea de Navieros (ECSA), en la que, entre otras cuestiones, se puso en cifras el sector: 57 billones de euros de contribución a la economía europea en 2015 y, por otro lado, porque albergó la conferencia organizada por ITF “Seafares Matters”, donde se analizaron los derechos laborales de los marinos europeos y las condiciones de trabajo en las banderas de conveniencia. En definitiva, dos foros de debate paralelos sobre un mismo sector que sin duda funcionará mejor cuanto más entendimiento se produzca entre ambas partes.



La Comisaria Europea de Transportes, Violeta Bulc, durante su intervención en la ESW.

Los encuentros se han celebrado el mismo año en el que la Comisión Europea va a revisar su Estrategia Marítima, lo que les ha otorgado una expectación añadida, en lo que la comisaria de Transportes, Violeta Bulc, calificó como “año marítimo”. La ESW aborda los principales problemas que se plantean actualmente en la navegación europea y mundial: la inversión, la innovación, la sostenibilidad y la digitalización del sector marítimo, confesó

la comisaria en su intervención ante los navieros.

Efectivamente, en este foro de discusión -en el que, en los más de 30 actos programados, han participado 350 representantes del sector marítimo internacional y de las administraciones europeas- se presentó una declaración conjunta con la que se avalaba la revisión que prepara la Comisión, a la vez que se insistía en la necesaria mejora de la reglamentación, en concreto, de la Directiva sobre formalidades informativas exigibles a los buques.

Para sustentar su postura ante esta revisión que prepara Europa, ECSA presentó el informe encargado meses atrás a la consultora Deloitte sobre la situación del sector. En este, además de reconocer que en la Unión existe un marco legal que ha permitido mantener una posición sólida frente a los competidores internacionales, se identificaron lo que se calificó como las tres carencias y deficiencias más sobresalientes detectadas dentro de la actual política marítima europea, a lo que también acompañaba las consiguientes recomendaciones.

Concretamente, en lo que se refiere a las deficiencias, el estudio pone el foco en los contraproducentes criterios establecidos por la Comisión en la aplicación del impuesto de tonelaje, y en la compartimentación de las actividades complementarias al transporte maríti-

mo propiamente dicho; en la falta de flexibilidad de la Comisión a la hora de interpretar las Directivas comunitarias y, por último, en lo que consideran la inapropiada coexistencia de legislación comunitaria específica sobre el transporte marítimo, como ha sucedido recientemente con la propuesta sobre plazos y limitaciones a las emisiones contaminantes.

Como soluciones, el informe sugiere formular una política marítima integral, es decir, que se tengan en cuenta todos los factores que inciden en la competitividad del sector (transporte, la fiscalidad, el medio ambiente...) en un entorno global, y mejorar la seguridad jurídica en la aplicación de las Directivas sobre ayudas de Estado, aclarando los principios y objetivos de las directrices de la Unión y manteniendo una cierta flexibilidad en su aplicación, así como establecer horizontes a medio y largo plazo para la aplicabilidad de las mismas. Como última propuesta se apuntó a la revisión de los requisitos de la bandera europea, de forma que esta se base en aplicar el régimen fiscal teniendo en cuenta el tonelaje.

ASUNTOS DE MARINOS

No cabe duda que los buenos resultados del sector -57 billones de contribución económica en 2015- no serían posibles sin los profesionales que los integran. Una puesta en valor que quedó patente en la Conferencia Seafares Matters, organizada por ITF, en la que participaron sindicatos del sector marítimo europeo, representantes de armadores, asociaciones, académicos, políticos y miembros de organismos de la Comisión Europea.

Aunque, según el informe de Oxford Economics, el 40% de los empleos en el sector marítimo europeo lo ocupan nacionales, en su intervención en la Conferencia, el director de Asuntos Marítimos del Ministerio de Ambiente, Energía y Mar de Francia, Thierry Coquil, instó a los marinos a no permanecer callados ante el *dumping* social que se viene produciendo a bordo de algunos buques de capital europeo.

Así, en la primera parte del encuentro se proyectó una breve película de denun-



En la imagen, Fátima Aguado (CCOO), Philippe Alfonso (ITF), Santiago Ordás (FNB), Omar Rodríguez (APMM), Eduardo Chapas (ITF) y Cristian Castaño (CCOO).

cia de lo que suponen las banderas de conveniencia y sus consecuencias, y se presentó un estudio sobre la realidad del trabajo en el sector del transporte marítimo en el Reino Unido. No obstante, el contenido central de la Conferencia fueron dos mesas de debate, una de ellas sobre la importancia de proteger el empleo de los marinos europeos y, la otra, de análisis de la mejora de los derechos laborales y la inversión en la formación.

Posteriormente se abrió un turno de preguntas que el responsable de marina mercante español de CC.OO, Cristian Castaño, aprovechó para denunciar *el abanderamiento de la flota europea bajo banderas de conveniencia y la necesidad de poner fin a una Europa construida con ciudadanos de primera y tercera clase*, mientras que el presidente de la Asociación de Profesionales de la Marina Mercante, Omar Rodríguez, evidenció las grandes dificultades de los alumnos españoles a la hora de embarcar.

La conferencia terminó con la intervención de la europarlamentaria Isabelle Thomas, quien también quiso llamar la atención en la necesidad de acabar con los *pavillons de complaisance*, lo que en su opinión incurre en una práctica contraria al Derecho marítimo. *Europa necesita preservar su flota, sus marinos y sus astilleros*, apostilló. ■

A. MUNGUÍA

V Congreso Náutico

EL ALQUILER tira del sector

Como venimos informando en los últimos meses, y diría años, el mercado del alquiler sigue siendo el motor del sector de la náutica de recreo español, un segmento que no deja de crecer -el último dato del mes de febrero, un 13%- frente a los tímidos incrementos e incluso algún descenso, como el (-11,70%) contabilizado el mes pasado en el mercado de embarcaciones de recreo en general. A pesar de ello, el sector sigue creyendo en sus grandes posibilidades y confiando en que lleguen tiempos mejores. Mientras tanto, trabaja en todo lo que está a su alcance para revertir la situación, y con esta idea Anen (Asociación Nacional de Empresas Náuticas) organizó a primeros de marzo el V Congreso Náutico, uno de los encuentros más importantes del sector en nuestro país.

Los datos de febrero no son buenos para una industria que lleva peleando unos cuantos años por no dejarse engullir por las circunstancias. A pesar de ello, en el V Congreso Náutico, celebrado en esta ocasión en Palma de Mallorca, participaron fabricantes y distribuidores de embarcaciones y material náutico, directivos de

puertos deportivos y turísticos, abogados y, entre otros responsables políticos, el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez y la presidenta de Baleares, Francina Armengol, quién aprovechó su intervención para apoyar a la náutica por su potencial para el crecimiento económico. De hecho, se trata de un sector emergente en la Islas, no solo por su aportación pro-

ductiva sino también por los 3.000 puestos de trabajo directo que allí genera.

El V Congreso Náutico escogió como slogan “Los cambios que llegan. La náutica en 5 claves” y, quizás, uno de los más llamativos sea el cambio en la percepción de la náutica que se ha experimentado en nuestro país en los últimos años. El trabajo realizado ha sacado del anonimato al sector, acercado a muchos ciudadanos a su práctica y permitido también que los grupos políticos conozcan sus necesidades y reivindicaciones.

Una política fiscal homóloga a la que se aplica en países competidores en el Mediterráneo, es la demanda más enérgica que plantea la náutica deportiva española desde que se tomara conciencia de las posibilidades que encierra, frenadas por la “penalización fiscal” que soporta. *Si el sector no cuenta con la actuación de nuestros gobernantes, especialmente para disminuir su presión fiscal equiparándola a la situación de la náutica en los países europeos de nuestro entorno (Francia, Italia, Croacia, Grecia...), este potencial se perderá en beneficio de un afán recaudatorio que no está dando resultados positivos,* aseguró Carlos Sanlorenzo, secretario general de ANEN durante la celebración del Congreso.

La capacidad del sector náutico para generar empleo y productividad a nuestra economía es evidente: hoy por hoy su producción efectiva directa es de 4.763 millones €, y genera 16.000 puestos de trabajo directos aunque, en ambos casos, su repercusión económica es bastante mayor si tenemos en cuenta su gran vinculación con el turismo y el crecimiento tan espectacular que está registrando en los últimos años.

CENTRO INTEGRAL DE FORMACIÓN

Por otro lado, la formación profesional dual está demostrando ser una vía de formación eficiente para alcanzar empleo de calidad, a la vez que mejora la competitividad de las empresas. Partiendo de

El Centro Integral de Formación Náutica unirá formación y tecnología

esta premisa, el Consorcio Valencia 2007 presentó lo que será el Centro Integral de Formación Náutica, un proyecto pionero que aunará formación y tecnología. Según Anen, colaboradora del proyecto, se *potenciará la competitividad mediante la cualificación de los trabajadores y el perfeccionamiento e innovación tecnológicos, todo ello sin olvidar el apoyo al emprendimiento en el sector de la náutica.*

En lo que se refiere a otras reformas que aún tiene pendiente el sector, Rafael Rodríguez se refirió a los temas en los que actualmente trabaja la Dirección General de Marina Mercante, entre ellos, la actualización de la normativa de las motos acuáticas, y la regulación de las atribuciones profesionales para determinados títulos náuticos, a fin de dar cobertura legal a aquellas actividades profesionales que tienen carácter náutico y que se realizan de forma discontinua, como son las pruebas de mar, fondeos, atraques en clubes náuticos, etc. Ambos proyectos, tal y como anunció Rodríguez Valero, *está previsto que vean la luz en el corto plazo.*

Esta industria lleva también años en busca de dar solución al abandono de barcos, que además de sus repercusiones medioambientales ofrece una pésima imagen de la náutica de recreo. En esta ocasión, las propuestas de solución se centraron en el desarrollo de una nueva certificación de Derecho marítimo, que se realice a través de notario, y que permita a los clubes náuticos y a los puertos deportivos acudir a estos profesionales directamente, de forma que las embarcaciones abandonadas se puedan adjudicar mediante subasta pública notarial o, si esto no es viable, habilitar una especie de arbitraje institucional.

Además, la creación de nuevas empresas, muchas de ellas vinculadas al ámbito tecnológico, y el desarrollo de los servicios post venta son algunos de los proyectos en los que también trabaja la industria que cada año cuenta con un lobby más grande y fuerte: el motor que les lleva hacia adelante, tal y como afirmó Juanma López Iturrriaga en su actuación en la inauguración del evento. ■

A. MUNGUÍA



Salud y prevención

VIGILANCIA de la salud a MEDIDA

El pasado 27 de enero, los Institutos de Seguridad y Salud laboral de Asturias, Cantabria, Galicia y País Vasco -Comunidades que concentran el 62% de los trabajadores del sector pesquero nacional- presentaron la última entrega, de una serie de cuatro, de la “Guía para la vigilancia de la salud en el sector pesquero”, que han ido elaborando conjuntamente desde 2010. Unos trabajos preparados por un equipo multidisciplinar de profesionales, en los que se analiza de forma muy exhaustiva, tanto los riesgos a los que se enfrentan los trabajadores y trabajadoras de la pesca, teniendo en cuenta cada modalidad de pesca y tipo de tareas que realizan a bordo y en tierra, como las medidas preventivas y de seguimiento de la salud que en cada caso son pertinentes.



El 75% de los accidentes de la pesca está relacionado con el desempeño a bordo.

La idea de elaborar estas Guías se gestó en 2010 y ha ido completándose en diferentes etapas para poder cubrir correctamente el vasto y diverso sector pesquero, que solo en la Cornisa Cantábrica es responsable del 70% de la actividad extractiva española. Se trata de una herramienta de trabajo muy elaborada en la que se condensan las experiencias en materia de prevención de riesgos en los distintos tipos de pesca de estas Comunidades Autónomas que, a pesar de que cada una presenta sus peculiaridades, comparten el gran protagonismo socio-económico de la actividad en sus respectivos territorios.

Y es que cada modalidad de pesca conlleva la utilización de unas artes, la realización de una serie de maniobras específicas y el uso de diferente maquinaria, con lo que también los riesgos asociados varían de unas a otras. Tal y como señala la última de las Guías, en la que se resumen los contenidos de las tres anteriores, las contingencias relacionadas con la actividad pesquera derivan principalmente del trabajo con la maquinaria utilizada para largar y virar las artes; de la exposición a condiciones ambientales adversas; y de los sobreesfuerzos que se producen durante la manipulación de las capturas, ya sea al extraerlas de las artes, al estibarlas en cubierta o en las bodegas, o al descargarlas en puerto.

A diferencia de lo que viene siendo habitual, y siguiendo el dictado de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, la “Guía de vigilancia de la salud en el sector pesquero” centra su atención en la prevención de riesgos relacionados con la actividad laboral propiamente dicha y el tipo de trabajo que se desempeña, y propone un seguimiento específico de la salud de las personas trabajadoras en el sector. Y es que, el número de muertes atribuibles a los siniestros marítimos no llega al 25% del total, mientras que el 75% restante está relacionado con el desempeño en el barco.

TAMBIÉN LOS NO EMBARCADOS

Esta amplia interpretación de la prevención en la actividad pesquera se extiende también al análisis de los riesgos a los que se enfrentan trabajadores que, aun perteneciendo al sector, no trabajan embarcados. Concretamente, se abordan las posibles contingencias de las personas que se dedican a tareas complementarias a las que se realizan en los buques, como la descarga del pescado, su procesamiento y comercialización, la reparación y fabricación de redes, al marisqueo y la acuicultura. Unos colectivos que, a diferencia del resto, están mayoritariamente formados por mujeres.

Según las últimas estadísticas del Instituto Social de la Marina, a enero de este año había 632 rederas mujeres, frente a 78 hombres dados de alta, y 1.125 mariscadoras a pie, frente a 398 hombres afiliados en la misma actividad.

Tal y como explican los promotores de la iniciativa, *la Guía es fiel a los principios que orientan las actividades preventivas sanita-*

rias que realizan los servicios de prevención. Parte del conocimiento detallado del puesto de trabajo y de los riesgos asociados a su desempeño, orienta sobre el modo de realizar la descripción de los puestos de trabajo, y establece las bases para hacer la evaluación de riesgos, que deberá ser específica de cada arte de pesca, de cada barco y de cada puesto de trabajo, proporcionando un ejemplo concreto de cómo puede llevarse a cabo este proceso.

Junto a esto, el objetivo de la Guía es también demandar más mecanismos e instrumentos que faciliten la coordinación entre los diversos agentes involucrados en la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras del sector pesquero, tanto dentro como fuera de la estructura de cada servicio de prevención.

ARTES Y TAREAS

No es lo mismo el trabajo que se realiza con unas artes que con otras: no se utiliza la misma maquinaria, ni la misma técnica, como tampoco lo es embarcarse en un pequeño barco de bajura que en un gran congelador de altura y, como consecuencia, tampoco lo son los riesgos a los que se enfrentan, su prevención y la vigilancia de la salud que se debe de realizar a cada una de estas tripulaciones.

Para poder realizar un correcto seguimiento sanitario de estos trabajadores, el Manual considera imprescindible profundizar en los tipos de pesca, artes, tareas y sub tareas de cada tripulante en el barco, y por ello se estructuró en varias fases: la primera de ellas dirigida a las flotas de bajura litoral y artesanal así como al marisqueo a flote,

La evaluación de riesgos deberá ser específica a cada barco, arte de pesca y puesto de trabajo





A. Munguía

En su análisis, las Guías tienen en cuenta las peculiaridades de cada tipo de trabajo que se realiza en la pesca.

aparecida en 2011. La segunda, centrada en las actividades de marisqueo a pie, en la extracción de recursos específicos y en las actividades auxiliares a la pesca, que salió en 2012, y la tercera parte, en la que se abordaba la pesca de altura y gran altura, lo hizo en 2013.

Cierra el trabajo la Guía presentada el mes pasado que, como ya hemos comentado, se puede considerar de síntesis de las anteriores y en la que se incluye un ejemplo real, en el que se analiza el trabajo de un marinero o marinera en un barco de cerco de bajura, y se muestra cómo es posible planificar de forma específica la salud de las personas que ocupan estos trabajos.

BAJURA, LA MÁS NUMEROSA

Concretamente, las flotas de bajura litoral y artesanal y las dedicadas al marisqueo

a flote analizadas en la primera parte de la Guía son las que mayor número de personas emplean en la Cornisa Cantábrica y las que tienen menos sistematizado el sistema de protección de la salud. En esta zona, la flota de bajura y artesanal se dedica principalmente a la acuicultura de batea, caces, cebo vivo, cerco, enmalle, línea vertical, marisqueo a flote (distinguiendo el que se realiza con artes remolcadas y el manual), nasas y palangre y, por tanto, son las que se analizan en el estudio. Así, a partir de la información obtenida, se propone una exploración médica en función de una serie de riesgos descritos, y adaptada a cada uno de ellos en torno a cuestiones ergonómicas, higiénicas y de carácter psicosocial.

La característica más destacable del segundo volumen es que las artes extractivas y actividades relacionadas con la pesca registran una presencia femenina mayoritaria. Esta realidad condiciona también que los riesgos laborales a los que pueden estar expuestas sean diferentes a los de los hombres y, por lo tanto, los daños a la salud también. De hecho, en este volumen se contemplan fichas de exploración médica en las que se tienen en cuenta como variable a la hora de la vigilancia de la salud, el embarazo, el parto reciente y la lactancia natural.

Prueba de lo exhaustivo del estudio es que se abordan de forma diferenciada los riesgos inherentes al marisqueo a pie de especies como la almeja, el berberecho y la



EL trabajo analiza también los riesgos y la vigilancia de la salud de personas del sector que no trabajan a bordo.

coquina y, por otra parte, los vinculados a la recolección de navaja, longueiron o algas, y separadamente los del percebe. Por otro lado, se analiza la extracción de recurso con buceo, la reparación de redes de bajura, de altura, y de otro tipo de redes; la manipulación y transporte de peces pequeños (Carretadoras / Empacadoras / Evisceradores / Mozos / Compradores / Carretilleros) y lo mismo, en otro epígrafe, la manipulación y transporte de peces grandes.

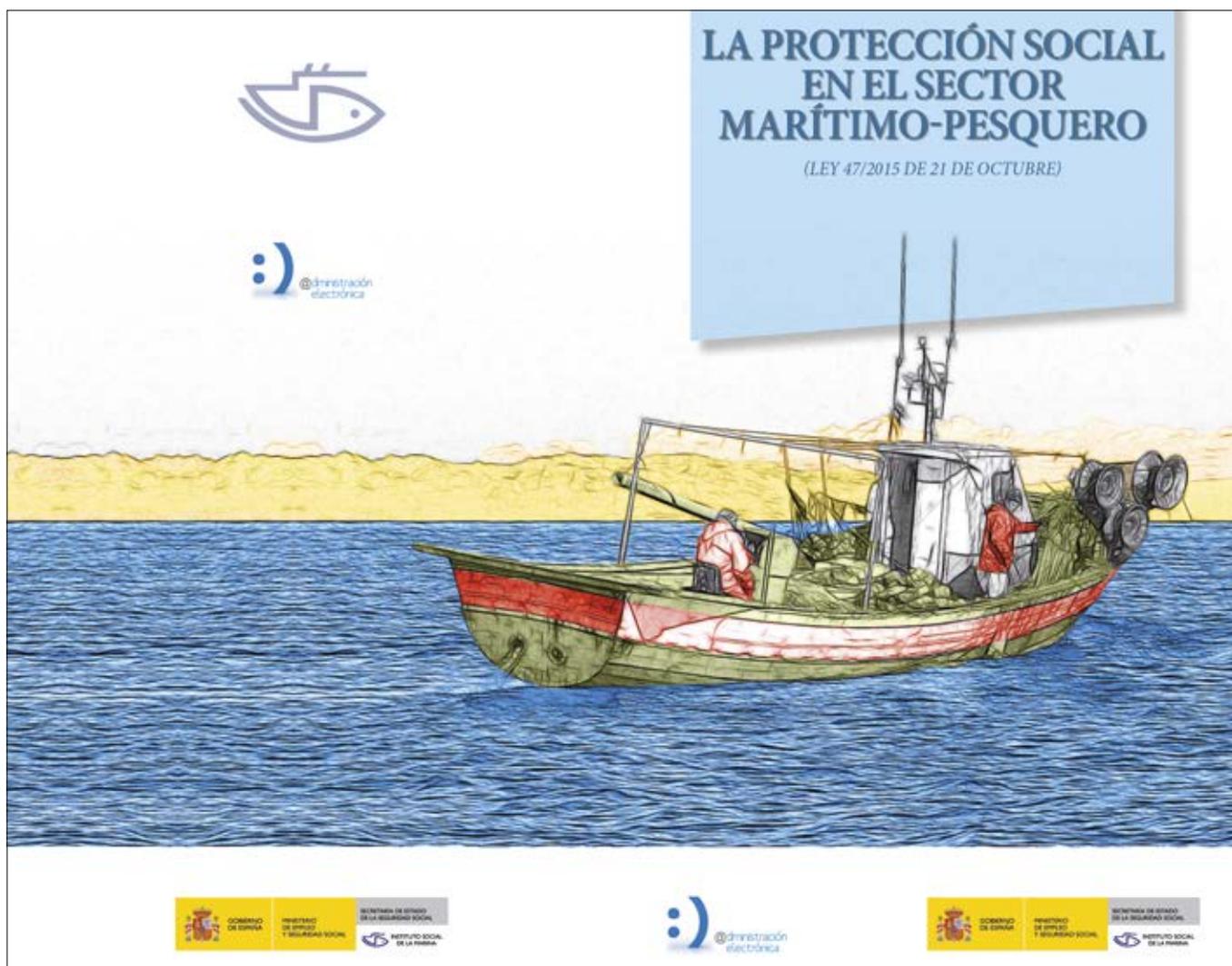
El tercer volumen de la Guía aborda el trabajo relativo a las artes de altura y gran altura, caracterizado por trabajar en buques más grandes, más tecnificados y lejos de nuestras costas. La permanencia durante largos periodos en caladeros lejanos, trabajando con personas de nacionalidades diversas, e incluso en países donde pueden existir enfermedades endémicas y con climas muy diferentes al nuestro, son cuestiones que se tienen en cuenta desde el punto

La Guía incluye la perspectiva de género en el estudio de riesgos

de vista psicosocial y médico. En este volumen se estudia la práctica del palangre de fondo, palangre de superficie, el cerco de altura, el arrastre rampero, el arrastre clásico, el arrastre pareja y el arrastre tangonero. Al igual que sucede en los manuales anteriores, se estudian los riesgos ergonómicos, higiénicos y los psicosociales específicos que se derivan de este tipo de actividad pesquera.

La Guía es gratuita y está disponible en formato papel en su versión breve y, si se quiere completa, en formato digital. En ambos casos, está escrita en castellano, euskera y gallego y se puede conseguir en los servicios de prevención de riesgos y salud en el trabajo de las Comunidades autónomas del principado de Asturias (www.ia-prl.org), Cantabria (www.icasst.es) Galicia (www.issga.xunta.es) y Euskadi (www.osa-la.euskadi.eus). ■

A. MUNGUÍA



Plan de actuaciones conjuntas entre el ISM y la Inspección de Trabajo

LUCHA contra EL FRAUDE

El director del Instituto Social de la Marina, Luis Casqueiro, y el director general de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, Gabriel Álvarez del Ejido, firmaron el pasado 23 de febrero en Madrid el XI Plan Anual de Objetivos para 2017. El acuerdo, que se renueva anualmente, persigue y sanciona las acciones insolidarias contra la Seguridad Social. Además, permite a la Inspección acceder a las bases de datos del ISM y usar su información así como la formación de los funcionarios de ambos organismos.

Cada año desde 2006, el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social renuevan un acuerdo de colaboración mutua para luchar contra el empleo irregular y las acciones fraudulentas a la Seguridad Social. Como consecuencia de la adopción de este Plan, se articulan una serie de medidas y reformas normativas que se han adoptado ya, o están a punto de hacerlo.

El Plan responde a la necesidad de intensificar acciones contra conductas insolidarias que generan efectos negativos para la sociedad, como pueden ser el deterioro de los derechos laborales y sociales de los trabajadores, la reducción de ingresos en los recursos sociales del Sistema de la Seguridad Social y la injusta competencia desleal respecto a las empresas, emprendedores y autónomos, que cumplen con sus obligaciones legales.

El Plan de Objetivos conjuntos, que cumple este año su undécima edición, está especialmente diseñado para impulsar el afloramiento de la economía sumergida; combatir los supuestos de aplicación y obtención indebida de bonificaciones o reducciones en las cotizaciones sociales empresariales a la Seguridad Social y referentes a las políticas de empleo; corregir la obtención y disfrute fraudulento de las prestaciones e identificar situaciones malintencionadas en el acce-



so y percepción de otras prestaciones, principalmente en casos de falta de alta en la Seguridad Social de trabajadores que efectivamente prestan servicios en las empresas.

Tanto el ISM como la Inspección de Trabajo y Seguridad Social despliegan a lo largo del año, un amplio abanico de actuaciones reforzando las relaciones institucionales para luchar contra el fraude.

La colaboración entre ambos organismos permite el intercambio de información y la realización de acciones conjuntas coordinadas con todos los organismos del MEYSS, especialmente con las Entidades Gestoras y Servicios Comunes de la Seguridad Social. A lo largo del 2017 se ha previsto realizar un total de 649 actuaciones en todo el territorio nacional. En concreto, 353 acciones en el bloque de compatibilidad entre las prestaciones y el trabajo; 159 en el bloque de encuadramiento, cotización y recaudación y 137 en el área de no transmisión del CRA (Conceptos Retributivos Abonados).

Por regiones, Galicia es la Comunidad Autónoma donde está previsto realizar el mayor número de actuaciones (234), seguida de Andalucía (146), Canarias (66) y País Vasco (40).

COBRO INDEBIDO DE PRESTACIONES

Las actuaciones de colaboración en la lucha contra el fraude se centran en la compatibilización indebida de prestaciones con el trabajo por cuenta ajena o propia. Por ejemplo, el control de pensionistas de incapacidad permanente total (IPT) e incapacidad permanente absoluta (IPA) que inician actividad laboral; la detección de trabajadores autónomos por cuenta propia en incapacidad temporal (IT) que declaran el cese de actividad; la vigilancia de las altas de los sustitutos designados por trabajadores por cuenta propia en IT; el control de los pensionistas de jubilación parcial y el del fraude en situaciones de IT y riesgo durante el embarazo en el trabajo por cuenta ajena; así como el

Se quieren identificar acciones formativas e impulsar el afloramiento de la economía sumergida

de los pensionistas de jubilación sobre los que existan sospechas de que simultanean el cobro de la pensión con el ejercicio de una actividad.

También se investiga a los perceptores de prestaciones o subsidios de desempleo y a los de la prestación por cese de actividad que pueden estar cobrando indebidamente la prestación.

ALTAS FICTICIAS

Hay casos en los que se producen altas ficticias de trabajadores y se suben injustificadamente las bases de cotización para obtener prestaciones indebidas o superiores a las establecidas. Estas situaciones ocurren en



ocasiones antes de la jubilación o para recibir la prestación por maternidad e incapacidad temporal. También se producen altas ficticias para cobrar prestaciones o para acceder a la jubilación anticipada.

Las actuaciones enmarcadas dentro del acuerdo también se encaminan a revisar la información que les llega de las empresas. Por ejemplo, vigilan los incumplimientos de la obligación que tienen de remitir telemáticamente, a través del sistema RED, los partes médicos de sus empleados o de si los mandan fuera del plazo establecido o de colaborar en el pago delegado de la prestación por IT.

ENCUADRAMIENTO, COTIZACIÓN Y RECAUDACIÓN

En materia de encuadramiento, cotización y recaudación se vigilará el correcto encuadramiento en el REMT de los familiares de los trabajadores del mar, atendiendo a la actividad que desarrollan. Se comprobarán las bases de cotización de los trabajadores y se harán propuestas de liquidación donde consten las bases reales de cotización. En el caso de cese de actividad, se formulará propuesta de baja de oficio de los trabajadores y de la inscripción de la empresa. La propuesta de liquidación se emitirá en el plazo máximo de tres meses desde la carga de descubierto.

Entre las novedades más destacadas de este XI Plan Anual de Objetivos sobresalen las actuaciones para detectar la no transmisión de los conceptos retribuidos abonados (CRA) ya que los empresarios están obligados por ley a comunicar, en cada período de liquidación, el importe de todas las cantidades abonadas a sus trabajadores.

Respecto a las grandes cuentas de cotización se vigilará especialmente a las que alcancen un gran volumen de deuda y a aquéllas que comiencen a endeudarse. De este modo, quiere evitarse que las empresas alcancen un endeudamiento imposible de liquidar.

El acuerdo contempla además actuaciones en materia de formación e intercambio de información mutua

El acuerdo alcanzado contempla además el intercambio de información y el acceso a la base de datos del ISM por parte de la ITSS, así como la celebración de cursos de formación para que los funcionarios conozcan las transacciones informáticas que les soliciten o cualquier materia de su competencia. Al mismo tiempo, ambos organismos se comprometen a informarse detalladamente de las actuaciones realizadas así como de los resultados obtenidos en cada una de ellas. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ

PROPUESTAS PLAN DE OBJETIVOS CONJUNTOS ITSS-ISM AÑOS 2017					
		BLOQUE 1º	BLOQUE 2º	BLOQUE 3º	TOTAL
		Compatibilidad Prestación/trabajo	Encuadramiento, cotización y recaudación	No transmisión CRA	
ANDALUCÍA	Almería	13	5	3	21
	Cádiz	20	5	7	32
	Huelva	45	20	6	71
	Málaga	8	2	5	15
	Sevilla	6	0	1	7
	TOTAL	92	32	22	146
ASTURIAS	Gijón	5	2	4	11
	TOTAL	5	2	4	11
BALEARES	Baleares	8	4	6	18
	TOTAL	8	4	6	18
CANARIAS	Las Palmas	20	10	6	36
	Sta. Cruz Tenerife15	15	10	5	30
	TOTAL	35	20	11	66
CANTABRIA	Santander	10	5	3	18
	TOTAL	10	5	3	18
CATALUÑA	Barcelona	8	3	8	19
	Girona	4	1	2	7
	Tarragona	6	2	5	13
	TOTAL	18	6	15	39
COMUNIDAD VALENCIANA	Alicante	5	3	6	14
	Castellón	3	1	4	8
	Valencia	4	2	3	9
	TOTAL	12	6	13	31
GALICIA	A Coruña	45	5	15	65
	Pontevedra-Vilagarcía	17	3	8	28
	Lugo	20	10	3	33
	Vigo	40	20	16	76
	Vilagarcía-Coruña	22	3	7	32
	TOTAL	144	41	49	234
MADRID	Madrid	5	10	3	18
	TOTAL	5	10	3	18
MURCIA	Cartagena	4	6	4	14
	TOTAL	4	6	4	14
PAIS VASCO	Guipúzkoa	2	2	2	6
	Bizkaia	10	21	3	34
	TOTAL	12	23	5	40
CEUTA	Ceuta	7	3	1	11
	TOTAL	7	3	1	11
MELILLA	Melilla	1	1	1	3
	TOTAL	1	1	1	3
TOTAL NACIONAL		353	159	137	649

Centro Nacional de Formación Marítima

Isla Cristina

Dirección:
Avda. Federico Silva Muñoz s/n
21412 Isla Cristina (Huelva)
Tel. 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Plan Estratégico de I+D, **A REVISIÓN**



La Plataforma Tecnológica de la Pesca y la Acuicultura (PTEPA) está llevando a cabo, en colaboración con la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medioambiente (MAPAMA), una serie de reuniones con los grupos de trabajo de las áreas de actividad a las que representa para actualizar el Plan Estratégico de Innovación y Desarrollo Tecnológico del sector. El documento servirá de base para la publicación de convocatorias de ayudas nacionales a la I+D+i, incluyendo las procedentes del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP).

La innovación, se configura como una de las soluciones para mejorar la competitividad de nuestras empresas frente a las de otros países. En el caso del sector pesquero y acuícola, tan arraigado en nuestra economía, es además un factor clave para su continuidad y sostenibilidad. Por ello, aprovechando las nuevas circunstancias de cambio y financiación del Programa Horizon 2020 y del Fondo

Europeo Marítimo y Pesquero (FEMP), la Secretaría General de Pesca, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medioambiente, elaboró en el año 2014 el Plan Estratégico de Innovación y Desarrollo Tecnológico para la pesca y la acuicultura, dando a conocer las prioridades y necesidades de I+D de la pesca extractiva y la acuicultura, así como la transformación y comercialización de sus productos, El Plan Estratégico, vigente hasta 2020,

se realizó con la colaboración de más de 280 opiniones de personas, instituciones y organismos públicos y privados relacionados directamente con nuestra pesca y acuicultura.

Aunque el Plan se revisa periódicamente, la Secretaría General de Pesca, a través del Grupo de Seguimiento y de la Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura (PTEPA), se ha propuesto revisar este año (justo en la mitad de su vigencia) los contenidos del mismo para analizar y comprobar si las prioridades que se fijaron hace tres años responden a las necesidades actuales de I+D del sector. De ser así, mantenerlas o incluir nuevas líneas consensuadas si las partes implicadas lo consideran necesario.

REUNIONES CON LOS GRUPOS TÉCNICOS

Para actualizar el Plan, clasificado en las seis áreas de actividad o subsectores representados en la PTEPA (recursos vivos marinos, tecnologías pesqueras, acuicultura, tecnologías de la transformación, comercialización y diversificación de la actividad pesquera y acuícola), los grupos de trabajo técnico han comenzado a reunirse. Las reuniones, en las que están representadas las Administraciones Públicas, las organizaciones patronales y sindicales y los grupos de investigación y especialistas vinculados a la pesca y la acuicultura y a la transformación y comercialización de sus productos sirven para debatir las prioridades actuales del sector en materia de I+D+i, combinando criterios como la rentabilidad, la sostenibilidad y necesidad de innovación. Se analizan además los criterios establecidos en 2014, estudiando y votando las aportaciones que quieren incluirse, considerando el informe DAFO del sector.

El resultado de estos encuentros influenciará en las próximas convocatorias de ayudas a la innovación tecnológica en la pesca y la acuicultura españolas.

La primera de estas reuniones se celebró en la sede de la Secretaría Gene-

El documento servirá de base para la convocatoria de ayudas nacionales a la I+D+i, incluyendo las procedentes del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca

ral de Pesca el pasado 28 de febrero con el grupo de trabajo de acuicultura. Posteriormente, en marzo ha tenido lugar en Madrid el encuentro con el grupo de comercialización y en Bilbao el del grupo de la pesca extractiva.

La revista MAR asistió al primero de los encuentros. Gabriel Ocaña, técnico de la subdirección general de Economía Pesquera de la Secretaría General de Pesca, informó de la vigencia de los contenidos de acuicultura en el Plan Estratégico de I+D en la pesca y la acuicultura (PEI) definidos en 2014, explicando la importancia de alcanzar un consenso porque, a su juicio, “no tiene que haber disparidad entre la Administración y los representantes del sector y los grupos de investigación en materia de innovación”. Alentó a los asistentes a participar en un debate “abierto, no tendencioso y enriquecedor para todos, especialmente para nuestra acuicultura” e hizo hincapié en que el concepto de “economía circular” estuviera claramente incorporado en el Plan.

Le acompañaron los coordinadores del



grupo de trabajo técnico de acuicultura de la PTEPA, Raúl Rodríguez (OPP) y Javier Ojeda (APROMAR) quienes agradecieron a la Secretaría General de Pesca el interés para representar los intereses de la acuicultura en materia de I+D+i. Según Raúl Rodríguez, la investigación en la acuicultura continental debe ir encaminada a “determinar la potencialidad de la producción de especies ya que, en la actualidad, no llegamos ni de lejos al 5% de la potencialidad del sector e incrementar, en paralelo, el desarrollo de la producción de especies de cibrinicultura como la carpa o la penca. También es necesario mejorar la investigación en líneas de transformación y comercialización en productos de nueva generación, dirigidos especialmente a las demandas de consumo single y homologar la investigación en el uso de vacunas a la que se lleva a cabo en especies similares en Europa y en otros sectores de producción animal”

Por su parte, Javier Ojeda considera que la acuicultura marina presenta “una urgente necesidad para mejorar el rendimiento productivo de especies como la dorada y la lubina, que tienen una eficiencia productiva incluso peor que hace 20 años. Esto incluye cuestiones de genética, nutrición y salud. También es crucial todo lo que tiene que ver con los piensos y debemos avanzar en el desarrollo de vacunas, especialmente contra virus y parásitos”.

INFORME DAFO

Los asistentes al encuentro revisaron el informe DAFO del sector. Como amenazas destacaron el deterioro de la imagen de la calidad del producto, los crecientes requisitos regulatorios no alineados con las demandas del sector, la inestabilidad y dependencia de financiación nacional y autonómica para innovación y la dificultad de abastecimiento de materias primas.

Entre las oportunidades que muestra el sector subrayaron la generación de empleo en zonas rurales, el desarrollo de la acuicultura ecológica, la creciente

La innovación favorece la competitividad. En el caso de la pesca y la acuicultura es un factor clave para la continuidad y sostenibilidad del sector

vinculación del sector con actividades de diversificación, la posibilidad de acceder a fondos europeos y las especies con gran potencial de mejora genética. Las debilidades más destacables a juicio de los expertos son la baja rentabilidad económica del sector, la desigual aceptación social de la actividad, la falta de cultura de transferencia tecnológica, el reducido uso de tecnologías TIC's y la falta de herramientas profilácticas y terapéuticas registradas para uso acuícola.

Finalmente, como fortalezas del sector se señalaron las plataformas tecnológicas, la gran capacidad de investigación en centros especializados, las condiciones climatológicas de nuestro país para la cría de numerosas especies y el elevado consumo nacional de alimentos acuáticos. ■

ANA DÍAZ





PRIORIDADES Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS EN I+D+i PARA LA ACUICULTURA ESPAÑOLA

PRIORIDADES	OBJETIVOS
ALIMENTACIÓN Y NUTRICIÓN	Nuevos ingredientes para piensos
	Optimización y rentabilización de piensos y procesos de alimentación
ASPECTOS DE INGENIERÍA Y MANEJO (T&S)	Eficiencia energética e introducción de energías renovables alternativas
	Mejora de las técnicas de estimación de biomasa, modelos de crecimiento y peso medio
	Técnicas de aislamiento de cultivos (fugas, depredadores, evitación de contaminantes)
	Optimización de sistemas cerrados de agua
	Desarrollo de tecnologías innovadoras para cultivos en mar abierto
	Uso de nuevas tecnologías y equipos para la producción. Optimización de la acuicultura litoral y continental
ASPECTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES	Estrategias innovadoras para mejorar la imagen, el posicionamiento y el consumo de los productos de acuicultura
	Innovación en productos transformados
	Identificación de nuevas especies de interés comercial
	Nuevas metodologías para la evaluación técnico-* económica del sistema productivo
	Optimización de la inteligencia de Mercado. Nuevas estrategias para la apertura de mercados
CALIDAD, TRAZABILIDAD Y SEGURIDAD ALIMENTARIA	Estrategias de mejora de la valorización social de la acuicultura
	Aplicación de nuevas tecnologías para la mejora de la trazabilidad y la calidad del producto
GENÉTICA Y FISIOLÓGIA	Desarrollo de la aplicación de métodos y técnicas para mejorar la seguridad alimentaria
	Mejora genética en especies de acuicultura
	Optimización del conocimiento y la gestión de recursos genéticos
	Mejora del control de la reproducción de las especies
MEDIO AMBIENTE	Mejora del conocimiento de la biología y fisiología de las especies de cultivo
	Tratamientos y reutilización de efluentes de cultivos acuícolas y mejora y mantenimiento de la calidad del agua, incluyendo acuaponía y acuicultura multitrófica, entre otros
	Tratamientos y reutilización de subproductos de cultivos acuícolas
	Mejora del conocimiento sobre la capacidad de carga de emplazamientos acuícolas
	Efecto del cambio climático
	Mejora del conocimiento sobre la capacidad de carga de emplazamientos acuícolas
SANIDAD Y BIENESTAR ANIMAL	Impulsar la acuicultura que presta servicios medioambientales
	Mejorar el conocimiento de la sanidad animal e índices de bienestar y estrés de las especies cultivadas, incluyendo estudios epidemiológicos y de determinación de impacto del impacto económico
	Optimización de la bioseguridad y gestión sanitaria integrada
	Desarrollo y optimización de técnicas de diagnóstico eficientes
ÁREAS TRANSVERSALES	Control de enfermedades en acuicultura (profilaxis y terapéutica)
	Uso de la biotecnología para impulsar la acuicultura
	Evaluación del impacto y adaptación al cambio climático
	Evaluación del impacto y adaptación al cambio climático
	Estrategias para la integración de la acuicultura en el desarrollo sostenible del medio rural y litoral
Diversificación de actividades acuícolas	

Cultura marinera

El legado de **EL ROMPIDO**

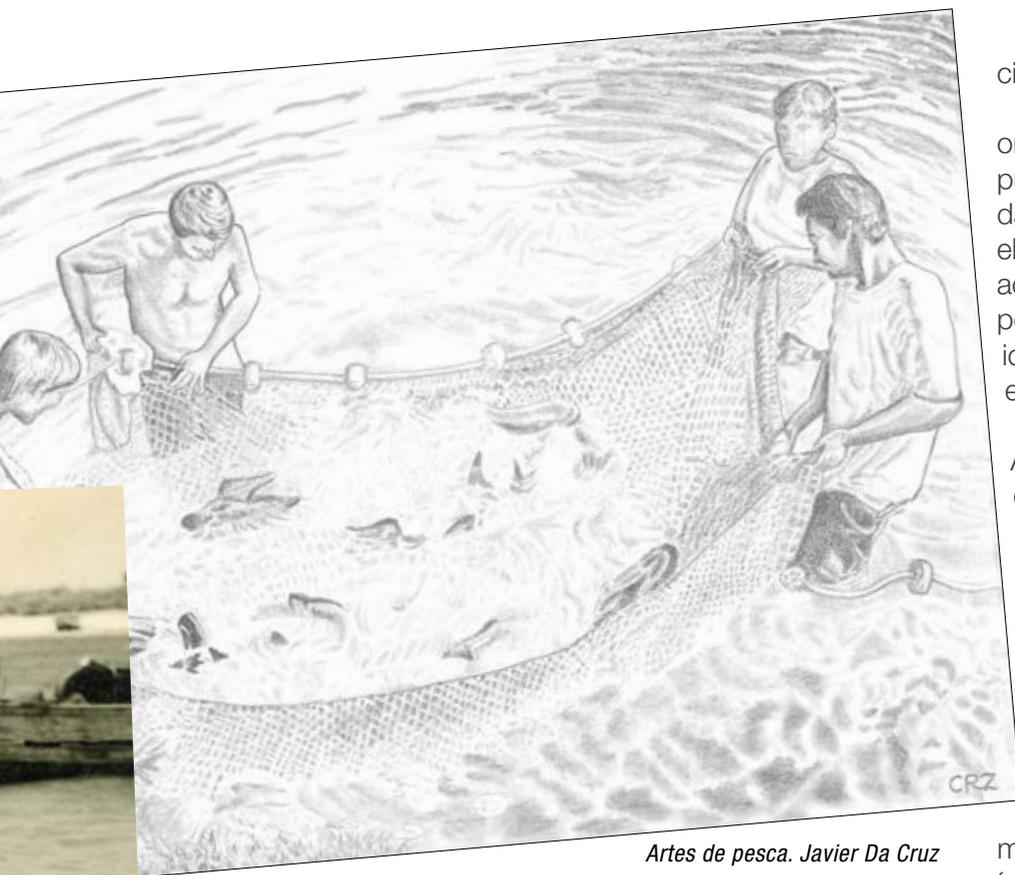
La costa occidental de Huelva, un enclave privilegiado para la pesca desde tiempos inmemoriales, a día de hoy sigue teniendo los mismos caladeros aunque mucho ha cambiado el panorama: las artes, las técnicas, la flota, los recursos marinos, los puertos, sus pescadores y también sus costumbres. La cultura marinera no implica solo un oficio sino una manera de entender la vida, de relacionarse unos con otros, una forma de interactuar con el medioambiente que está cayendo en el olvido.



Pescadores embarcando. Juan Ruiz

La costa occidental de Huelva difiere de otras zonas pesqueras del sur por su localización geográfica a orillas atlánticas muy próxima al mar Mediterráneo, así como por el añadido que supone el aprovechamiento de sus ricas aguas interiores, muchas de las cuales se han con-

vertido en marismas lo que le confiere una biodiversidad extraordinaria y un ecosistema específico en sus fondos marinos. Su localización facilita un intercambio de aguas de diferentes características en cuanto a salinidad y temperatura, generándose corrientes superficiales frías pero ricas en nutrientes que convierten a la zona en lugar de reproducción de espe-



Artes de pesca. Javier Da Cruz

cies de gran valor comercial.

El paso del tiempo todo lo cambia y pueblos eminentemente pesqueros han ido dejando paso a otro tipo de actividades. Valga de ejemplo que de las 814 embarcaciones dedicadas a la pesca profesional que había censadas en la comarca de Huelva en 1980, en 2009 se redujeron hasta las 452, según datos ofrecidos por la Facultad de Económicas de la Universidad de Huelva. El descenso de efectivos es progresivo y con el paso del tiempo muchas cosas van cayendo en

el olvido.

El Rompido es una pedanía del municipio de Cartaya que surgió como asentamiento pesquero en la ribera y la desembocadura del río Piedras a finales del siglo XIX, donde antes estaba situada la villa de San Miguel Arca de Buey. Con el paso de los años, y principalmente gracias a la llegada del turismo, su población ha crecido hasta llegar a rondar los 1.800 habitantes,

cifra que se duplica en época estival.

Al igual que otras poblaciones costeras onubenses, hasta los años setenta este pueblo vivió exclusivamente de las actividades vinculadas al mar. Desde entonces el comercio, la construcción y el turismo acaparan la mayoría de las ocupaciones, pero la pesca sigue formando parte de la idiosincrasia de sus habitantes, que no se explican una vida sin la mar.

En El Rompido, hace 63 años, nació Antonio Burgos coincidiendo con la inesperada y gran nevada que cayó en Huelva por esa época, en el seno de una conocida familia de gran tradición marinera conocida como "Los Calentura". Toda una vida dedicada a la mar, la de este pescador al que, tras un duro diagnóstico médico, muchos amigos y familiares animaron a que plasmará en un libro. Un libro que contuviera y sirviera de legado de esa sabiduría marinera, y cuyos beneficios estuvieran íntegramente destinados a la Asociación Huelva Párkinson. Con lo que su aportación será doble.

EL PERIPLO DEL PESCADOR

Antonio no fue diferente a otros jóvenes de la época en un país que comenzaba a despertar y a abrirse al mundo, y se contagiado del espíritu que mueve a muchos emprendedores. Heredó el barco familiar que, con el paso de los años, fue sustituyendo por otros más grandes y mejores. El último, un barco de trasmayo en el que trabajaban nueve personas. Pasó de ser miembro de la Cofradía de Pescadores de Lepe a presidente de la Asociación de Armadores de El Rompido, y actualmente es miembro de la Sociedad Española de Acuicultura, así como de diversas organizaciones que agrupan a productores e investigadores del sector.

Su espíritu de superación le llevó a cambiar las redes por la acuicultura tras la crisis de los años 90, y desde entonces es copropietario de una piscifactoría que comercializa doradas y lubinas.

Su deseo de que no caigan en el olvi-

do todas las costumbres, creencias, formas de entender la vida de este pueblo de marineros, de que los jóvenes tengan puntos de referencia de la mayoría de las artes de pesca tradicionales que él y sus contemporáneos vivieron ha sido el motor de arranque de su libro, que ya va por la segunda edición y que incluso está siendo traducido al inglés.

Pese a la nostalgia que surge al recordar procedimientos que se van perdiendo, Antonio no puede evitar sincerarse al reconocer que ahora los pescadores viven mejor que antes: *“Nuestras jornadas laborales eran interminables. Nos pasábamos todo el día en el mar, de lunes a domingo. También ahora hay mejores motores, buenos materiales...nuestras barcas re-
zumaban agua por todas partes”*.

BUSCÁNDOSE LA VIDA

Los primeros recuerdos de muchos de los niños nacidos en familias de pescadores se vinculan al marisqueo, entre el juego y los inicios de sus primeras actividades comerciales. Tan solo con seis años, antes de ir a la escuela, todavía de madrugada, Antonio acudía con sus amigos a las marismas del Río Piedras o a las playas de la Flecha, singular punta arenosa que se abre al Océano Atlántico, a coger coquinas, almejas, cañailas, ostiones y longorones.

Su deseo de que no caigan en el olvido las costumbres de este pueblo marinerero, que los jóvenes tengan referencias de las artes de pesca tradicionales, ha sido el motor de arranque del libro

Al inicio de los años setenta, el sector pesquero vivió su crisis particular, como se señaló anteriormente. El cierre de las industrias conserveras provocó el dismantelamiento de muchos barcos sardineros y, como consecuencia, el desguace de parte de las embarcaciones de arrastre. Muchos marineros emigraron, otros se enrolaron en flotas de altura y los que se quedaron “se buscaron la vida”.

“Las almejas no las quería nadie a principios de los años setenta -narra Antonio en el libro-, hasta el punto de que había veces que después de haber pasado varias horas recogéndolas no teníamos más remedio que cambiarlas por un puñado de higos o por pan con aceite para comer”.

En ocasiones, cuando los chicos no mariscaban porque no era época, se dedicaban a buscar lombrices con las que cebar las cañas, *“todo era poco para ayudar en casa, en aquella época los niños jugábamos poco”*, comenta.

EL ÚLTIMO RECURSO

Hoy en día, como antaño, las personas en momentos de crisis encuentran en la mar un medio de conseguir algunos recursos que permitan su supervivencia. El marisqueo y algunas modalidades de pesca artesanales han sido prácticas habituales para los sectores más pobres del pueblo, según indican los estudios antropológi-



El Rompido. Juan Ruiz



Niños mariscando. Juan Ruiz

cos de cualquier zona pesquera. El Rompido no es diferente a otras localidades bañadas por el mar en las que los jóvenes que no encuentran trabajo recurren a la pesca, pero antes probaban incluso en la agricultura, “parece que es el último recurso y voy viendo

cómo se pierde todo aquello que hemos vivido y que somos”, se comenta en el libro, que quiere ser un homenaje a los mayores y a su sabiduría como fuente de conocimiento.

Si bien, en el siglo XXI estamos ante un panorama pesquero bien diferente y ante un perfil del “hombre de mar” completamente distinto al que se narra en el libro, merece la pena sumergirse en estas líneas que te transportan a una época de calles sin asfaltar, donde ni si quiera el agua llegaba a las casas de El Rompido, en la que los conocimientos y técnicas de la pesca se transmitían de una generación a otra.

La antropóloga de la Universidad de Huelva Celeste Jiménez de Madariaga defiende que ante la evidente merma del sector pesquero, que en los últimos treinta años ha perdido una décima parte de su importancia en el PIB, “todos los protagonistas pueden aportar ideas para evitar la pérdida progresiva de elementos fundamentales de la cultura de la pesca, debido en parte también a las transformaciones



técnicas, innovaciones, normativas y aspectos institucionales, que han hecho desaparecer modalidades de pesca, artes y oficios. Se están perdiendo tradiciones inmemoriales y, con ellas, los conocimientos y las técnicas, los útiles y las herramientas, los edificios y construcciones emblemáticas”.

TRADICIONES PERDIDAS

Cada año, con la llegada del 16 de julio, El Rompido, al igual que muchos pueblos marineros españoles, rinde tributo a la Virgen del Carmen. Las fiestas, que aquí se celebran el último fin de semana del mes, terminan con la procesión de la imagen, a la que los pescadores pasean en barco por el Río Piedras en un pesquero acompañado de nume-

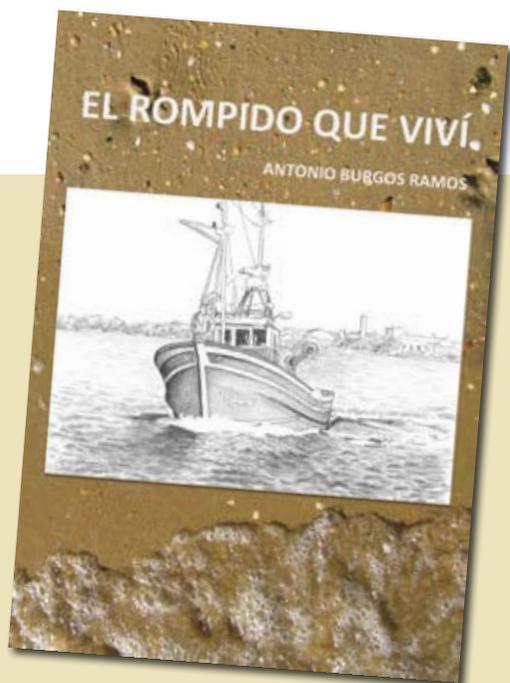
Pese a la nostalgia que surge al recordar procedimientos que se van perdiendo, Antonio no puede evitar sincerarse al reconocer que ahora los pescadores viven mejor que antes

rosas embarcaciones. Cuando regresa a tierra la procesión continúa por las calles del pueblo hasta la iglesia.

Algunas costumbres sin embargo se han ido perdiendo. Antaño las mujeres portaban velas para iluminar su paso por las calles, tradición que con el alumbramiento de las calles ha caído en el olvido.

Esas mujeres que tan presentes están en los recuerdos de cualquier pueblo mariner, su sufrimiento, la espera en el puerto, sus manos encallecidas de reparar las redes, la venta del pescado que sus maridos traían, completar los jornales con el marisqueo o la recolección en el campo... todas ellas tareas ingratas, pero que servían de sostén para la economía familiar de forma silenciosa y siempre presente. Sirva también este libro de homenaje a su legado. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



“El Rompido que viví” consta de una quinceña de capítulos donde se recopilan infinidad de anécdotas de un niño que nació en el seno de una humilde familia de trece hermanos y, desde que era bien pequeño, tuvo que aprender los trucos y secretos del mar para poder subsistir.

Muchas de sus vivencias nos ayudarán a comprender cómo ha evolucionado el arte de la pesca. Algunas técnicas están en desuso, otras han evolucionado y muchas de ellas actualmente están prohibidas, pero la memoria es frágil para estos aspectos inmateriales de la cultura.

El Rompido que viví

El libro surge para evitar que muchas de estas vivencias caigan en el olvido, como ocurrió con la luz del Faro de El Rompido, que nació en 1861 llegando a iluminar hasta 16 millas mar adentro pero que perdió su hegemonía cuando, en 1930, el Faro de Mazagón, con mucha más potencia le hizo frente. Y éste fue el comienzo de su declive hasta que en 1976 se apagó para siempre.

“El Rompido que viví” ya en su segunda edición tan solo dos meses después de su publicación, tiene bellas ilustraciones a carboncillo del pintor Javier Da Cruz que reflejan la dureza del trabajo del mariner.

La obra está autoeditada por la familia de Antonio Burgos y puede adquirirse al precio de 15€ a través de su página oficial de Facebook o del teléfono 638 59 37 64. Todos los beneficios de su venta están destinados íntegramente a la Asociación Huelva Parkinson. ■

P.R.A.



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)

Localizados los cuerpos de los dos marineros desaparecidos de “El Fairell”

El pasado día 15, el mercante ruso “MID Volga 2” arrollaba, tras dejar el puerto de Barcelona, al pesquero de arrastre “El Fairell”, resultando muertos dos de sus ocupantes mientras otros dos pescadores eran rescatados por el propio mercante. Se desconocen en este momento las causas del siniestro, aunque todo apunta a un “abordaje” al pesquero.



Adolfo Ortigueira

La embarcación “Lluerna”, del Servicio de Inspección de la Generalitat, con la colaboración de técnicos del Departamento de Geociencias Marinas de la Universidad de Barcelona, confirmó con un robot sumergible y la utilización de dos sondas acústicas, el día 22, la localización del pesquero hundido, a 3 millas al

sur de Barcelona y a 160 metros de profundidad. La misma tarde del día 22 comenzó a operar el robot Comanche de Salvamento Marítimo, instalado a bordo del buque “Clara Campoamor”, en la búsqueda de los cuerpos de los dos marineros desaparecidos.

Tras comprobar que los cuerpos de los dos marineros desaparecidos no se hallaban en el

interior del barco, se empezó a trabajar con el robot, accionado desde el “Clara Campoamor”, en los alrededores del pecio, localizándose el día 23, el cuerpo de uno de los marineros. Y, en la madrugada del 24, se halló a una treintena de metros del primero el segundo de los cuerpos.

Los dos marineros fallecidos son el marroquí Mfeddal Sarghini y el senegalés Cheikhou Mane. El propio mercante maniobró, tras el accidente para rescatar a los dos supervivientes, el patrón Xavi Huguet y el marinero Ricardo Segura.

A pesar de que se están realizando aún las investigaciones

para aclarar el desarrollo de los acontecimientos que terminaron con el hundimiento del pesquero, todo apunta a que el mercante ruso realizó una maniobra que ha sido calificada como de “abordaje” tanto por la propia Capitanía Marítima de Barcelona y

el Ministerio de Fomento, como por la Cofradía de Pescadores de Barcelona. Al cierre de esta edición, el juzgado de Inspección número 19 de Barcelona ha incoado diligencias de imprudencia en relación al suceso, citando a declarar en calidad de “imputados” al capitán y al primer oficial del mercante. ■

Campaña de investigación sobre la merluza europea

La merluza europea (*Merluccius merluccius*), cuya pesquería es una de las más importantes en el Atlántico nororiental, especialmente para España, está siendo objeto de dos campañas de investigación sobre las causas que determinan su reclutamiento. Una, desarrollada durante la segunda quincena de este mes de marzo; y otra próxima que tendrá lugar el mes de junio.

Reclutamiento de merluza europea. Las causas que la determinan, prestando una especial atención a motivos demográficos y ambientales. Este es el objetivo general de la campaña desarrollada durante la segunda quincena del mes de marzo desde el buque oceanográfico Sarmiento de Gamboa, que partió del puerto de Vigo, y en la que participan dieciséis investigadores del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), el Centro Mediterráneo de Estudios Avanzados (Imedeia) y Azti.

Los investigadores, coordinados por el CSIC, tratarán de conocer los factores más relevantes para la supervivencia desde los primeros estadios de vida de esta especie, hasta el momento en que la merluza pasa al estadio de población adulta. Estudiarán la abundancia, los patrones de distribución de las larvas, postlarvas y juveniles de esta especie en la plataforma gallega, entre las zonas de Fisterra y Estaca de Bares (stock sur).

La pesquería de merluza europea es una de las más importantes en el Atlántico nororiental, especialmente para España, que captura el 30% del total de los desembarcos, seguida de Francia y Portugal. Además de por su importancia pesquera, la merluza tiene un importante pa-

pel en el ecosistema marino por ser predador de pequeños pelágicos al tiempo que es alimento de tiburones, entre otros depredadores.

Esta campaña está financiada por el Ministerio de Economía, en el marco del proyecto Dreamer (dinámica del reclutamiento de la merluza) y apoyada por la Dirección de Pesca y Competitividad del gobierno Vasco, y tendrá una segunda parte en el mes de junio y en el mismo área. ■



Azti

BREVES

Incendiado un pesquero de Cedeira

En la tarde del pasado día 14, el helicóptero Helimer de Salvamento Marítimo rescataba a los ocho tripulantes del pesquero O Busi, incendiado a doce millas al noroeste de Cedeira, su puerto base. El propio pesquero alertó a las 17.55 horas a Salvamento Marítimo; poco más tarde, el helicóptero avistaba a los naufragos en una balsa salvavidas. Al parecer, el fuego se produjo en el cuarto de máquinas cuando estaban levantando el aparejo. El patrón y armador del volanteiro, Alejandro Torres, presentaba algunos problemas por la inhalación de humo, mientras que el resto de la tripulación no requirió de asistencia sanitaria.

La embarcación Salvamar Shaula de Salvamento Marítimo también fue movilizada, aunque no tuvo que intervenir en el rescate de los tripulantes. También acudieron varios pesqueros que estaban faenando cerca de la zona.

Plan Plurianual del Mediterráneo

Según la propuesta para poner en marcha el primer plan plurianual de pesquerías en el Mediterráneo, presentado por la Comisión de Pesca a los ministros de la UE dentro del Consejo del Mar, se incrementaría la biomasa de anchoa y de sardina en un 20% en 2021, si se implanta con éxito. Este primer plan regulará estas dos especies en el Adriático así como las especies accesorias, entre las que se encuentra la caballa. Este incremento de la biomasa llevaría aparejado un aumento del beneficio económico del 10%, y la subida de un 5% en los salarios.

Los expertos destacan que sin la aplicación del plan el futuro sería bastante distinto, ya que se prevé que las poblaciones de anchoa y sardina se derrumben entre 2020 y 2030. La sardina se capturó en 2015, según los científicos, por encima del doble de lo que se considera sostenible, mientras que la anchoa era pescada tres veces por encima de los niveles deseados. El comisario de Pesca Karmenu Vella quiso dejar claro que "el potencial de recuperación de las acciones previstas sigue siendo alto si

BREVES

actuamos ahora. Necesitamos revertir esta tendencia”.

20.000 inspecciones desde Vigo

La Agencia Europea de Pesca coordinó desde Vigo 20.000 inspecciones en 2016 en los distintos caladeros, en las que se identificaron 615 infracciones. Unas infracciones, según explicó el director ejecutivo, Pascal Savourent, que ahora tendrán que confirmar los diferentes Estados miembros a través de procesos judiciales y administrativos.

Al hilo de estas inspecciones, que supusieron tres mil más que en 2015, Pascal Savourent anunció que la Agencia de Vigo contará con más recursos este año, ya que su función no consiste únicamente en controlar la pesca ilegal, sino que se encarga de la coordinación con las agencias de Seguridad Marítima y de Fronteras para colaborar en el rescate de los refugiados que están arriesgando sus vidas en el mar intentando llegar a Europa.

Reparto de la cuota de boquerón

Tras la publicación en el boletín Oficial del Estado de la Resolución de la Secretaría General de Pesca por la que se establecen las cuotas de boquerón para los buques que operan en el golfo de Cádiz, el delegado del Gobierno en Andalucía quiso destacar que las posibilidades de pesca se ampliarán hasta las 5.978 toneladas, con lo que se beneficiarán los 84 buques de la flota de cerco gaditana y onubense, que dan empleo directo de unos 600 pescadores.

UE – Guinea Bissau

Representantes de la Unión Europea y de Guinea Bissau están negociando en Bruselas la renovación del acuerdo pesquero que finaliza el próximo 23 de noviembre. Se trata de la primera ronda de contactos de un acuerdo de gran relevancia para la flota cefalopodera de Marín, por lo que desde Anacef se sigue con mucha atención el inicio de estos contactos. En estos momentos hay 12 barcos cefalopoderos pescando en aguas de este país africano, a los que se sumará

PAÍS VASCO

El sector pesquero invierte en la conservación de los recursos marinos

El sector pesquero ha pedido ayudas al Gobierno vasco para invertir 750.000 euros en acciones que tienen como finalidad la conservación de los recursos biológicos marinos, contribuyendo a la eliminación gradual de los descartes y las capturas accesorias. Estas subvenciones también buscan mejorar la calidad de los productos de la pesca.



Del total de la inversión solicitada por el sector pesquero, según el Departamento vasco de Desarrollo Económico y Competitividad, 450.000 euros, serían gastados en un total de once acciones destinadas a incrementar el valor añadido, de la calidad de los productos y para la utilización de capturas no deseadas. Estas inversiones pueden recibir ayudas del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP) si su objetivo es el incremento del valor de los productos de la pesca, especialmente permitiendo que los pescadores lleven a cabo la transformación, comercialización y venta directa de sus propias capturas.

También entran, dentro de estas subvenciones, las destinadas a introducir medidas innovadoras a

bordo que mejoren la calidad de los productos de la pesca. Esta ayuda estará supeditada a la utilización de artes selectivas que reduzcan al mínimo las capturas no deseadas.

En total, el sector pesquero vasco ha pedido ayudas al Departamento para llevar a cabo 133 inversiones innovadoras, que conllevarán un gasto de 15 millones de euros. Las operaciones subvencionables deben ser llevadas a cabo por un organismo científico o técnico reconocido por el Estado, que validará los resultados de tales operaciones, o en colaboración con dicho organismo. Los buques pesqueros que participen en proyectos financiados no podrán representar más del 5% del número de buques de la flota estatal o el 5% del tonelaje bruto de la flota del Estado. ■

Las medusas llegan al Oceanogràfic

Desde el próximo 6 de abril, el Oceanogràfic de Valencia abrirá sus puertas a una exposición singular: veintiuna especies de medusas distribuidas en dieciséis tanques. Esta muestra se completará con una exposición fotográfica con este animal como protagonista.

Veintiuna especies de medusa que van desde un centímetro hasta los más de dos metros. Entre los ejemplares que figurarán en este gigantesco acuario cabe destacar a la medusa inmortal y a la más grande del mundo, la melena de león. Todo un espectáculo para la vista, con sus armoniosos movimientos y sus formas y coloridos. Pero la exposición quiere ir más allá, y se profundizará en la importancia que tienen estos animales en la cadena trófica de especies como las tortugas y, como señalan desde la organización de esta exposición, incluso cómo introducirla en nuestro menú. Ellas, por su parte, se alimentan de una forma también bastante variada, que va desde la fotosíntesis hasta la ingesta de otras medusas.

Los ejemplares estarán distribuidos por los distintos hábitats del Oceanogràfic en 40.500 litros de agua. Toda una puesta en escena para acercar al público a estos curiosos animales compuestos en un 95% de agua, y que habitan nuestros mares desde hace unos 700 millones de años.

Se espera, según los organiza-



L'Oceanogràfic

dores, que sólo en lo que respecta a este año, visiten la exposición más de un millón de personas.

La previsión es que esta muestra se mantenga en el Oceanogràfic, al menos, durante dos años. ■

BREVES

uno más próximamente, cuyas capturas suponen el 80% de las que realiza esta flota a lo largo de todo el año, además de las de otros barcos españoles.

Desde Anacef esperan que el acuerdo para la prórroga del convenio esté cerrada este verano. La siguiente reunión tendrá lugar en el país africano.

Certificación MSC para Eroski

La certificación de la cadena de custodia del pescado fresco proveniente de caladeros sostenibles recibida por Eroski es la primera lograda por una cadena de distribución minorista. Esta certificación fue concedida tras superar la auditoría de la organización internacional Marine Stewardship Council (MSC). Durante este año, la cooperativa iniciará la comercialización de bacalao, anchoa del Cantábrico y bonito del norte con sello azul de pesca sostenible de MSC e irá introduciendo paulatinamente nuevas especies. Por su parte, la organización internacional participará en la formación de sus equipos de pescadería y colaborará, junto a esta cooperativa, en la educación y concienciación del consumidor sobre la necesidad de proteger los recursos marinos a través de un consumo sostenible de los recursos del mar.

Proteger los océanos

Se reunieron en Portugal representantes de 40 países para discutir sobre un nuevo acuerdo para proteger los océanos, dentro del proceso preparatorio de la Conferencia de Naciones Unidas sobre los Océanos para implantar el Objetivo de Desarrollo Sostenible 14. Este acuerdo, que trata de encontrar soluciones para establecer áreas de interés para la protección de la biodiversidad marina en alta mar, debería formar parte de un nuevo acuerdo jurídico y vinculante en el Convenio de la ONU sobre el Derecho del Mar (UNCLOS, por sus siglas en inglés).

Con asistencia del Director General del ISM

Ha sido inaugurada en Gijón la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera

También se inauguraron la filial de Cudillero y el Ateneo del Mar de Candás

Ha sido inaugurada la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina, en acto presidido por el director general de este organismo y con asistencia de las primeras autoridades provinciales y locales, director de los Servicios Provinciales del ISM y funcionarios de este organismo. En el solemne acto inaugural, un alumno de la escuela leyó un trabajo personal sobre el concepto de libertad y su desarrollo, y otro alumno expresó, en nombre de sus compañeros, el significado que para los trabajadores del mar tiene la escuela (...). El director general del ISM, don Luis Gordon, hizo historia de la misma refiriéndose a las modestísimas instalaciones que en otro lugar de Gijón habían tenido hasta la fecha y diciendo de la presente que si bien siguen siendo modestas se ha conseguido que, por lo menos, sean dignas y en cierto modo suficientes para poder desarrollar todos los programas propios de la formación profesional y humana (...).

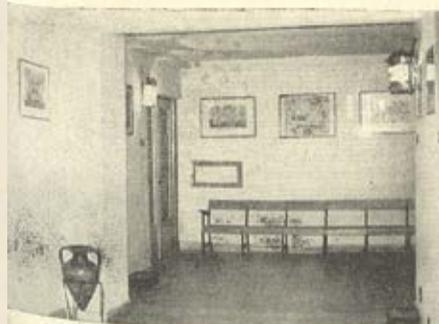
La Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera cuenta con 150 alumnos procedentes de toda la Asturias marinera. Inició sus actividades en Gijón, en un viejo edificio, durante el curso 1964-1965, siendo el actual, por lo tanto, el tercero de su historia. Las enseñanzas que se imparten son todas las correspon-



Clase de patrones



Aspecto de la Biblioteca



Detalle de los interiores



Sala de máquinas y motores (Fotos Vidal)

dientes a máquinas, y en las referentes a puente, patrón de pesca de litoral de segunda y primera clase, patrón de pesca de altura, patrón de cabotaje y patrón mayor de cabotaje. Además, las especialidades de radiotelefonista naval y especialista de electricidad.

La totalidad de las enseñanzas están divididas en tres materias principales:

- Cultura base (Gramática, Matemáticas y Geografía).
- Enseñanzas técnicas correspon-

dientes a los programas oficiales de los cursos.

- Formación humana, con sus tres especialidades: formación social, formación empresarial y formación histórica, con especial referencia a los movimientos sociales y obreros.

Por la tarde, el director general, autoridades y acompañantes se trasladaron a Cudillero, donde se inauguró la escuela filial de la de Gijón. Como acto final, el director general inauguró en Candás el ateneo del Mar.

La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, aprobada en Consejo de Ministros

El Gobierno ha establecido las normas de aplicación, con efectos a partir del próximo mes de julio.

En la reunión del Consejo de Ministros celebrada el día 10 de marzo, el Gobierno, a propuesta del ministro de Trabajo, aprobó un decreto por el que se dictan las normas de aplicación de los beneficios de la Seguridad Social a todos los trabajadores del mar.

“Yo os puedo decir, trabajadores del mar, que también vosotros tenéis derecho a una Seguridad Social que sea auténtica y que sea efectiva”

“Yo os puedo anunciar, trabajadores del mar, que no va a tardar tiempo en que las prescripciones generales establecidas en la Ley

de la Seguridad Social os tomen a vosotros también como destinatarios de sus beneficios”

“Me siento infinitamente más ministro de las zonas deprimidas que de las ricas, más ministro de los trabajadores desamparados que de los protegidos; de los salarios pequeños que de los altos; ministro de los ancianos, de los jubilados, de estos niños que todavía están pendientes de encontrar un futuro a sus vidas recién comenzadas”.

(Declaraciones de un discurso pronunciado por el ministro de Trabajo, don Jesús Romeo, en Almería).

Buenas capturas en la costera invernal de la anchoa

Bilbao.- Continúan con normalidad las capturas en la costera invernal de la anchoa, siendo considerable el volumen de capturas. Los principales bancos se encuentran a unas tres horas de la costa de San Sebastián, hacia el norte, en las cercanías de Biarritz. En estos lugares están faenando hasta cien embarcaciones vizcaínas y guipuzcoanas, acompañadas de un buen grupo de francesas y algunas montañesas.

La cifra máxima de capturas impuesta para este periodo de campaña es de 5.000 toneladas. La anchoa actual viene dedicándose al consumo en fresco, aunque algunas partidas han sido destinadas a Santoña para las fábricas de salazón.

La “guerra de la merluza”

San Sebastián.- En relación con el incidente en aguas internacionales entre unos pesqueros franceses y españoles, a unas diez millas del puerto de San Juan de la Luz, en la Comandancia Militar de Marina de Bidasoa se ha informado que incidentes de este tipo suelen producirse no con gran frecuencia pero sí con alguna reiteración en esta zona pesquera, hasta el punto de denominarse “guerra de la merluza”.

Los pescadores de Fuenterrabía y San Juan de la Luz tienen un convenio verbal, mediante el cual los pescadores de anzuelo de ambas sectores fondean en aguas francesas y proceden a las habituales faenas. Los pecadores forasteros, procedentes del norte de Francia, echaron sus redes y sus aparejos quedaron enganchados con los de San Juan de Luz. Estos fueron los primeros en incomodarse y surgió el litigio, en el que los compañeros de pesca de Fuenterrabía no intervinieron.

Botadura de costado



El fotógrafo bilbaíno ha captado con gran oportunidad el momento en que es botado, de costado, el mercante “Presidente Carlos Antonio López”, construido en astilleros vizcaínos para la flota de Paraguay.

Sanidad Marítima

Consulta radiomédica

La falta de personal sanitario en los barcos hace necesario, cuando aparece un problema de salud a bordo, el consejo de un médico desde tierra sobre la atención que debería prestarse en cada caso. Este asesoramiento facultativo se puede conseguir a través de los distintos sistemas de comunicación disponibles en las naves actuales. Esto es lo que se denomina Consulta Radiomédica.

En nuestro país, el Centro Radiomédico Español (CRME), ubicado en Madrid y dependiente del Instituto Social de la Marina, proporciona esta asistencia médica a distancia desde el 1 de mayo de 1979, en español, de forma gratuita y todos los días del año, las 24 horas del día.

El ISM ofrece también asesoramiento médico por radio desde sus barcos sanitarios, el buque “*Esperanza del Mar*” que opera en la costa occidental de África, al sur de Canarias, en diferentes caladeros de pesca, en función de la mayor concentración de buques, y el buque “*Juan de la Cosa*” que presta sus servicios en aguas del Atlántico Norte y entre las islas Azores y el Golfo de Vizcaya, dependiendo de la evolución de las campañas pesqueras. También se ofrece la consulta radiomédica desde los Centros asistenciales del ISM en el extranjero.

Otros países también disponen de centros radiomédicos propios que proporcionan asistencia permanente y gratuita. Ahora bien, aunque los avances técnicos permiten que cada día la consulta médica por radio se asemeje



cada vez más a una convencional, no puede nunca sustituir la atención sanitaria en tierra.

Este servicio garantiza la asistencia médica de urgencia a las tripulaciones de todos los buques que estén navegando por cualquier lugar del mundo.

CONSULTA MÉDICA POR RADIO

LE RECOMENDAMOS QUE SIGA LAS SIGUIENTES INSTRUCCIONES ANTES DE CONSULTAR CON EL CENTRO RADIO-MÉDICO

- Refiérase en una hoja las contestaciones al cuestionario básico o tenga preparadas las respuestas antes de comenzar la consulta.
- Tenga a mano la relación de medicamentos que tiene su botiquín.
- No dude en comunicar el curso de algunos de los medicamentos aconsejados.
- Mantenga la calma. Una buena recogida de datos es la garantía de una rápida y eficaz asistencia.

Láminas de situación de síntomas

Cuestionario básico

1. Filiación
 - D.N.I.
 - Nombre
 - Apellidos
 - Fecha y lugar de nacimiento
 - Cargo a bordo
2. Situación o caladero
3. ¿Cuál es el problema?
 - Procure indicar de forma precisa lo que preocupa al enfermo
4. ¿Desde cuándo lo presenta?
 - Minutos
 - Horas
 - Días
5. ¿Cómo comenzó?
6. ¿Dónde se localiza?
 - Use láminas adjuntas
7. ¿Es la primera vez que le ocurre?
8. ¿Respira sin dificultad?
9. ¿Se le palpa el pulso?
 - ¿Cuántas pulsaciones por minuto?
10. ¿Tiene fiebre?
 - Indique la temperatura
11. ¿Sigue algún tratamiento médico?
 - ¿Cuál, por qué?
12. ¿El enfermo es alérgico a algo?
13. ¿Ha tenido alguna enfermedad importante o ha sido operado?

Mar 64 Marzo 2017



Desde su inauguración ha atendido más de 117.000 llamadas.

¿Cuándo consultar con el CRM?

Ante cualquier emergencia de tipo sanitario a bordo, accidente o enfermedad, o siempre que surja un problema sanitario que plantee dudas, el responsable sanitario a bordo puede ponerse en contacto con el CRM.

Debe tenerse en cuenta que una consulta radiomédica nunca sustituye a una visita al médico, quien puede “ver” y “tocar” al paciente y dispone de medios diagnósticos (análisis, radiografías, etc.) que no hay en los barcos, por lo que toda consulta que pueda efectuarse antes de embarcar debe hacerse y no esperar a solucionar el problema una vez se está a bordo.

¿Cómo se realiza una consulta radio médica?

1. Antes de iniciar la comunicación

se deben recoger todos los datos y síntomas sobre el caso. Una buena recogida de datos facilita una rápida y eficaz asistencia.

2. Tener a mano papel y lápiz para escribir las anotaciones que sean necesarias durante la consulta.
3. El enfermo debe estar presente en el momento de efectuar la consulta. Si esto no fuera posible, un tripulante deberá ayudar en la recogida y transmisión de otros datos que el médico solicite.
4. Tener a mano la relación actualizada de la dotación de medicamentos del botiquín reglamentario, o de cualquier otro medicamento que lleven además de éste, así como la Guía Sanitaria a Bordo.
5. Mantener la calma, hablar despacio y claro. Seguir instrucciones del cuestionario básico adjunto.

Después de la consulta respete las instrucciones formuladas por el médico, tanto en la aplicación de las medidas que éste aconseje como en la realización de las posibles llamadas de control. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA
MADRID

Para contactar con el CRM

- Por teléfono (satélite/móvil): + 34 91 310 34 75
- Por radio, solicitando a la estación costera
- Por correo electrónico o videoconferencia, únicamente cuando se haya acordado previamente con el médico de guardia en el transcurso de una consulta radiomédica previa.

Visor Acuicultura

El Mapama ha puesto en funcionamiento el Visor Acuicultura en España (Acuivisor), una herramienta sobre la que se viene trabajando desde hace dos años dentro del Plan Estratégico Plurianual de la Acuicultura. El Visor, que puede consultarse en la página web del Departamento, estructura y unifica en un mismo formato la información acuícola en las CCAA y permite mejorar su integración en los instrumentos de planificación y gestión.

El interesado podrá visualizar y consultar información de más de cuatro mil establecimientos de acuicultura marina, más de doscientos de

acuicultura continental, doscientas zonas de producción de moluscos que se sitúan en nueve Comunidades Autónomas y 290 de acuicultura. Al Visor se puede acceder desde la página web <http://www.mapama.gob.es/es/pesca/temas/acuicultura/visor-de-instalaciones/>



El TS admite el recurso de Oceana

El pasado 23 de diciembre, el Tribunal Supremo decidió que España no podía perseguir delitos de “piratería en alta mar”, sólo pudiéndose perseguir tráfico de drogas y actos de terrorismo. La sentencia contó con la objeción de uno de los magistrados que consideró que tal decisión “equivaldría a dejar impune en alta mar delitos como tirotear inmigrantes”.

Oceana recurrió la decisión (Greenpeace también solicitó la revisión) y el Tribunal Supremo ha aceptado revisar el archivo de la causa contra la familia Vidal por pesca pirata en la Antártida.

González Serrano, director general de Ordenación Pesquera

José Luis González Serrano, licenciado en Ciencias Biológicas por la Universidad Autónoma de Madrid, es el nuevo director general de Ordenación Pesquera. Pertenece al Cuerpo Técnico Facultativo Superior de Organismos Autónomos del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y ha desempeñado diferentes puestos en la Subdirección General de Ordenación Marítimo-Pesquera y Cofradías de Pescadores, habiendo sido jefe de Servicio de Asuntos Autonómicos de la Pesca y jefe de Área de Caladeros. En la actualidad ocupaba el cargo de subdirector general de Política Estructural en la Secretaría General de Pesca.

Convocatoria de subvenciones del Mapama

El Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, a través de la Fundación Biodiversidad, ha publicado una convocatoria de subvenciones para la sostenibilidad de las actividades pesqueras y acuícolas, dirigida a proyectos que contribuyan a mejorar la gestión de la pesca y la acuicultura que se desarrollan en zonas marinas protegidas.

A esta convocatoria, dotada con 4,1 millones de euros cofinanciados por el Fondo Europeo y Marítimo de Pesca, pueden optar organismos científicos y técnicos, universidades, entidades del sector pesquero y acuícola y organizaciones no gubernamentales, entre otros. El plazo de presentación de solicitudes finaliza el próximo 5 de mayo, y se deberán realizar a través de la página www.fundacion-biodiversidad.es. Las consultas relativas a esta convocatoria podrán dirigirse al correopleamar@fundacion-biodiversidad.es.

...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



CAVIAR DE RIOFRÍO

el placer del lujo · el lujo del placer

www.caviarderiofrio.com (+34) 958 322 621

*Turismo
gastronómico*



**COMO
LLEGAR**

GPS: 37.159366, -4.208443

**RIOFRÍO
(Granada)**

