

Mar

Nº 577
FEBRERO 2018



Los GALP, motor
de la economía pesquera

**Plan de Formación
del ISM 2018**

**INFORME:
Puerto de Valencia**

- Formación Básica en Seguridad Marítima
- Formación Básica en Protección Marítima
- Formación Específica Sanitaria Inicial
- Operador General SMSSM
- Operador Restringido SMSSM
- Patrón Portuario
- Avanzado Contra Incendios
- Buques de Pasaje (Ro-Ro)

TU CENTRO DE FORMACIÓN MARÍTIMA PROFESIONAL

TITULACIONES HOMOLOGADAS

ACTUALIZACIÓN DE CERTIFICADOS

952 219 518
SAIL AND FUN FORMACIÓN S.L.U.

WWW.SAILANDFUN.ES



Puertos del Estado



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

Suscríbase

a la revista de referencia en el sector

SOLO 8,25 €
AL AÑO
(6 números)

INFORMACIÓN:
<http://revista.dgt.es>



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

...Y MUCHO MÁS...

► SUSCRIPCIONES

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

GALP, un proyecto integrador

Desde que se iniciara la apuesta por un nuevo proyecto en el que se aúna la cooperación y el compromiso, para dar respuesta a los retos más importantes a los que se enfrentan las comunidades costeras locales, los denominados como Grupos de Acción Local de la Pesca (GALP) no han dejado de crecer. Poco a poco se van asentando y consolidando, potenciados por la Comisión Europea, subvencionando en gran parte sus actuaciones desde el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP).

A su última convocatoria, que cubre el periodo 2014-2020, concurrieron 41 GALP con sus estrategias. En la anterior, convocada por el entonces Fondo Europeo de la Pesca, lo hicieron 31. Entonces, representaban a seis comunidades costeras, mientras que en esta última participan las diez CC.AA. costeras españolas. Poco a poco, el número de participantes se va incrementando. Las principales actuaciones, lógicamente, parten de los grupos más consolidados, que no por casualidad radican en comunidades como Galicia, Andalucía y País Vasco.

Estamos, sin duda alguna, ante un proyecto innovador e integrador, en el que, por primera vez, trabajan de la mano el propio sector pesquero y entidades públicas y privadas del ámbito social y económico. Las propuestas de actuación, que responden a las estrategias diseñadas por los propios GALP, persiguen aumentar el empleo, fomentar el crecimiento económico sostenible y la inclusión social, así como propiciar el relevo generacional y la incorporación de las mujeres, mejorar la innovación y la diversificación para el sector pesquero, dotando de valor añadido a sus productos a través de la venta directa, mejora del etiquetado, o con el lanzamiento de nuevos productos. En definitiva: dar respuesta a los retos más im-

portantes a los que se enfrentan sus comunidades a través de los que mejor conocen sus problemas y las posibles soluciones.

Grupos de Acción Local de la Pesca con una estructura y un funcionamiento democráticos, plasmados en su concepción y en su funcionamiento, donde ninguno de sus integrantes tiene mayoría de votos.

Una actuación sin duda atractiva, además de participativa, que pretende dar respuesta a los problemas por los que atraviesa el sector pesquero y a su imbricación social. Algo que va más allá de la mera actividad



Raúl Gutiérrez

económica, como es el mantenimiento de una forma de vida, una cultura, que venía decreciendo en las últimas décadas por muy diversos motivos, y sobre la que la crisis económica se ha cebado también. Estamos ante un proyecto de futuro y esperanzador.

A cómo están funcionando los GALP dedicamos un amplio espacio en este número. Conocer las posibilidades de actuación, por parte de todos, es el mejor arma para poder participar y revertir la actual situación de deterioro de las comunidades costeras. ■

Cetáceos: los mamíferos más salaos

Informe sobre las interacciones entre cetáceos y actividades humanas

Autora: Lucía López López

Edita: Ecologistas en Acción

Una ochenta especies de mamíferos conforman el grupo de los cetáceos. Animales esencialmente sociales, evolucionaron a partir de ejemplares terrestres hasta adaptarse plenamente a la vida en el mar. Existen dos órdenes de cetáceos: los odontocetos (delfines y otros cetáceos con dientes) y los misticetos (ballenas y rorcuales), debido a su evolución a partir de ramas distintas.

Apenas cuentan con depredadores naturales, salvo el ser humano, claro está, principal causante de que muchas de sus especies estén en situaciones delicadas e incluso críticas. Y es que, uno de los rasgos comunes de los cetáceos es que se reproducen muy poco —como corresponde a las especies que se sitúan en la parte más alta de la cadena trófica—, cada dos años o más, y la madre los amamanta durante uno o dos años. Por ello, son tan vulnerables a la acción del ser humano y a su medio.

Desde Ecologistas en Acción han analizado la distribución de estos mamíferos en los mares y aguas españolas, en las que se dan cita 33 especies de cetáceos, aunque la mayoría lo hace sólo ocasionalmente, como es el caso de la ballena azul o del delfín de hocico blanco. Otros, tienen una amplia distribución por nuestras costas, unos diez; y otros tienen una localización más específica, principalmente en aguas canarias, como el rorcual aliblanco y el cachalote.

Lucía López, autora de este informe —coordinado por Ana Isabel Aldarias y Cecilia del Castillo, del Área Marítima de Ecologistas en Acción—, profundiza en la descripción de las principales actividades de los seres humanos —su principal enemigo, como se señaló anteriormente— y su

impacto sobre ellos, como la pesca, la acuicultura, el ruido submarino, las basuras, el turismo de avistamiento o el peligro de colisión con embarcaciones.

Las personas interesadas en conocer más acerca de los cetáceos que pueden verse en nuestras aguas tienen la posibilidad de descargarse este informe, de forma gratuita, en www.ecologistasenaccion.org/article35006.html. ■





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 Vallecillo 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.

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

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

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

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

Valencia: Casa del Mar. Avinguda del Port, 300. Tel. 96 331 99 00.

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

Vilagarcía de Arousa: C/ Alejandro Cerecedo, 8. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004 Madrid.

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 700 67 17
Jesús M. Salamanca: 91 700 67 19
Patricia Romero: 91 700 67 18
Ana Munguía: 94 231 95 08

revista.marism@seg-social.es www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 273-15-001-7

NIPO Web: 273-15-002-2

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

Descárgate la revista en tu smartphone



Tragsatoc



Autoridad Portuaria de Valencia



Juan Lanzat Lucena / DP Málaga

26

FORMACIÓN DEL ISM

Oferta de cursos para 2018 del Instituto Social de la Marina, cofinanciados por el Fondo Social Europeo.

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

6

GALP

La actuación de estos Grupos de Acción Local de la Pesca está sirviendo de revitalizador de la economía pesquera, a través de un proyecto innovador e integrador.

20

PUERTO DE VALENCIA

Con mejores datos tanto en tráfico como en pasajeros, afianza su segunda plaza en el sistema portuario.

- 6 Grupos de Acción Local de la Pesca
- 16 Tribuna
- 18 Plan de gestión de la xarda
- 22 Informe: Puerto de Valencia
- 28 30ª Asamblea General de la OMI
- 32 Panga, un cultivo insostenible
- 36 Bruselas cierra el laboratorio de bivalvos
- 38 Madurar el vino bajo el agua
- 42 Oferta formativa del ISM
- 46 Cotizaciones del REM 2018
- 50 Actuaciones del Plan Segumar
- 56 Mujeres en el sector pesquero
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página



Grupos de Acción Local de la Pesca

JUNTOS, más fuertes



El Grupo de Acción Costera de Gran Canaria trabajando en la creación de proyectos para la próxima convocatoria. Jornada "Navegando juntos por el desarrollo costero".

GALP Gran Canaria

La unión hace la fuerza. Y esta máxima es aún más cierta cuando se comparte el objetivo de mantener equilibradamente un modo de vida —el de la pesca— que, en muchos casos, ha pasado de unas generaciones a otras y se encuentra en declive. Una tarea donde la experiencia y el conocimiento del medio pueden asegurar resultados “a medida” más que satisfactorios. Así se lo planteó la Comisión Europea, potenciando un Fondo que, entre sus prioridades, contempla la constitución de Grupos de Acción Local de la Pesca (GALP), en los que los agentes locales se implican en el desarrollo de sus zonas y proponen y ejecutan soluciones a los retos más importantes a que se enfrentan sus comunidades. En el siguiente reportaje contamos cómo funcionan y citamos algunos ejemplos de los programas puestos en marcha en los últimos años en zonas costeras de nuestro país. Una experiencia nueva, pero con gran potencial.

Los pescadores de Motril no solo descargan sus capturas, también mantienen limpias sus aguas y su puerto de todos los tipos de basura que van encontrando. Solo en un mes llegaron a extraer del fondo del mar unas dos mil botellas y unas mil bolsas de plásticos, que han depositado

siguiendo las normas internacionales, pero registrando la información sobre dónde se recogieron, a fin de facilitar el posterior estudio de la cantidad de residuos, localización y su posible origen. Esta iniciativa, uno de los ejemplos de programa puesto en marcha por un GALP, cuenta con la participación de la Cofradía de Pescadores, la Autoridad

Portuaria y la Universidad de Cádiz, bajo la coordinación de una estrategia del Grupo de Acción Local de la Pesca Granada Motril, está concebida para la puesta en marcha de un Sistema Integral de Recogida de Residuos y desarrollo socio ambiental. El objetivo de este programa es gestionar de forma eficiente el 100% de los residuos generados en el puerto recogidos por los pescadores, quienes también, prácticamente a diario, donan cierta cantidad de sus capturas al Banco de Alimentos de Granada. 19.600 kilogramos de media se han repartido, entre alrededor de 147 instituciones, en más de 50 poblaciones de la provincia de Granada. Unas actuaciones que están siendo utilizadas ya como ejemplo en el Puerto de Almería y que han sido reconocidas, en su dimensión medioambiental, tanto por la Junta de Andalucía como por la Autoridad Portuaria de Granada y, en su vertiente social, por el Banco de Alimentos. *Existe el compromiso de otros puertos del Mediterráneo andaluz de poner en marcha el proyecto, en un futuro para, con datos sobre la mesa, poner de manifiesto el problema medioambiental que existe y que las Administraciones tomen medidas*, añade el patrón mayor de Motril y uno de los impulsores del proyecto.

Y es que, el Fondo Marítimo y de la Pesca, en su “prioridad 4”, financia en nuestro país gran variedad de programas que también abarcan la comercialización y transformación de productos pesqueros, en los que se apoya la creación de patentes o marcas; restaurantes marineros que divulgan todo el proceso de la pesca, desde la captura hasta la elaboración; la rehabilitación de edificios para acoger actos para la difusión de la cultura y tradición pesquera; o la modernización de plantas de cultivo acuícola, todos ellos partiendo de las propuestas que elaboran los Grupos de Acción Local de Pesca (GALP).

Estos grupos, cuyo principal objetivo es potenciar el desarrollo de las comunidades pesqueras fomentando la co-

Se trata de una forma de trabajar concebida de abajo a arriba en la que ninguno de sus integrantes tiene mayoría de voto

operación de los agentes implicados, se constituyen a tenor de un proyecto europeo que, por primera vez, deja en manos de los protagonistas el diseño de las estrategias a financiar, así como los programas que mejor dan cumplimiento a las mismas. Y es que se puede decir que esta iniciativa, que como decimos financia en gran parte el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP), es un programa que se organiza de abajo a arriba. Es decir, que el embrión de las estrategias se gesta a nivel local, considerando las peculiaridades y necesidades de cada zona; luego, a nivel regional (en el caso español), las comunidades autónomas participan, aunque en menor medida —entre un 25% y un 50%—, en la financiación de los proyectos en función de las estrategias o programas o de si la iniciativa es pública o privada y, por último, a nivel nacional, puesto que la Administración Central es la encargada de coordinar las estrategias, así como de la posterior justificación de los fondos ante la UE.

Los GALP cuentan con la participación, sin ánimo de lucro, de agentes de las comunidades pesqueras loca-

PESCADO DE AQUÍ
pescalonja
 Pídelo en estas pescaderías y restaurantes:
gaccantabriaoriental.es/pescalonja

pescalonja
 tradición marinera

GRUPO DE ACCIÓN COSTERA ORIENTAL DE CANTABRIA

GALP Cantabria Oriental

El GALP de Cantabria oriental ha promovido esta marca en la que se pone en valor el producto desembarcado en sus puertos y asegura las buenas prácticas pesqueras.

les —tanto del ámbito público como privado— comprometidos en el diseño de acciones orientadas a mejorar el desarrollo local, estimular la innovación y la diversificación para los profesionales del mar, buscando su continuidad en la actividad de forma sostenible, así como en reforzar la capacidad organizativa del sector. Unas asociaciones que parten con la ventaja añadida de que tienen un conocimiento concreto de cada área, de cuáles son sus problemas y cuáles las mejores soluciones. Estos colectivos agrupan al sector privado, las autoridades locales y las organizaciones de la sociedad civil y financian proyectos locales pertenecientes a una estrategia diseñada por ellos mismos. Ninguno de sus integrantes tiene mayoría de votos, lo que asegura el equilibrio a la hora de tomar decisiones.

ESPAÑA, POTENCIA PESQUERA

Es innegable la gran tradición marítima de nuestro país. Los 8.000 kilómetros de costa con que contamos suponen



Ruta dos faros de Galicia ofrece una oferta turística, gastronómica y de actividades maríneas a lo largo de toda la costa gallega.



Estos son algunos ejemplos de proyectos que se presentaron, y fueron aprobados, a la primera convocatoria de las ayudas FEMP en 2017.

GALP 1: MARIÑA-ORTEGAL

MARISCO DEL MAR A LA MESA: DEPURACIÓN Y PUNTO DE VENTA

- **Coste total del proyecto:** 96.287,15 euros.
- **Importe subvencionado:** 83.659,85 euros.

Proyecto promovido por la Cofradía de pescadores de Cedeira con el objetivo de dotar al territorio de una infraestructura pionera que permita con la depuración, etiquetado y venta directa de los moluscos bivalvos de la zona, incrementar el valor añadido de los mismos y posicionar el producto en el mercado asegurando su trazabilidad y las mejores condiciones higiénicas.

INNOVACIONES TECNOLÓGICAS Y MEJORAS EN EL SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN EN LA PESCA ARTESANAL

- **Coste total del proyecto:** 31.568,90 euros.
- **Importe subvencionado:** 20.872 euros.

Proyecto promovido por un pescador y que tiene dos vertientes. Una, para mejorar la conservación de los productos pesqueros procedentes de la pesca artesanal durante su distribución; y otra, dirigida al aprovechamiento sostenible del patrimonio medioambiental para lo cual instalará en su embarcación un equipo de protección catódica que permite evitar la contaminación marina por residuos procedentes de la corrosión de los metales.



Proyecto de instalación de una granja invernadero para reproducir y criar corales en cautividad con el objeto de preservar el entorno marino donde viven

España tiene asignado un tercio del total del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP)

el 7,4% del total litoral del continente. Pero no es solo cosa de extensión. Nuestro país, el segundo en consumo de pescado después de Portugal (41 kg por persona al año), cuenta con más de 200 puertos pesqueros —el Puerto de Vigo mueve más pescado para el consumo humano que ningún otro en el mundo— y 60 tipos de embarcaciones diferentes: desde pequeños barcos de bajura a grandes buques de altura.

La flota pesquera —compuesta por 9.294 barcos y una capacidad conjunta de almacenaje de 339.200 toneladas— es la tercera más numerosa y la de mayor tonelaje de la UE, lo que no quita que en producción (más de un millón de toneladas al año) ocupe el primer lugar. Esto significa, según los últimos datos de *Eurostat* (la oficina estadística de la Unión Europea), que España captura el 15.48% del total extraído por la Unión, 2,8 millones de toneladas al año. Además, la actividad pesquera en términos económicos supone el empleo de 70.000 personas, de las que 30.000 están en el sector extractivo, 19.000 en acuicultura y 18.000 en procesamiento y transformación de productos pesqueros.

GALP 3: COSTA DA MORTE

TALLER DE SENSIBILIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE LA COSTA DA MORTE

- **Coste total del proyecto:** 3.718,98 euros.
- **Importe subvencionado:** 3.347,08 euros.

Se trata de un proyecto promovido por la Asociación de Redeiras Artesanas Isla de la Estrella, pionero en este sector. Su objetivo es el reciclaje de las redes y residuos del mar. Para eso, la asociación pondrá en marcha un taller con el equipamiento y maquinaria necesarios para desarrollar la actividad y llevará a cabo jornadas de divulgación de carácter medioambiental.

PLANTA DE PRODUCCIÓN DE ACEITE DE MICROALGAS

- **Coste total del proyecto:** 480.966,99 euros.
- **Importe subvencionado:** 200.000 euros.

La empresa promotora de este proyecto (Carbio-tech, S.L.U.) tiene como objetivo la puesta en funcionamiento de una empresa para la obtención de concentrado vegetal marino con alto contenido en omega 3 a partir de microalgas, basándose en el empleo de una tecnología innovadora y con un impacto medioambientalmente más sostenible que las alternativas actuales, basadas en fuentes de origen animal.

No obstante, muchas zonas tradicionalmente dependientes de la pesca han experimentado un importante proceso de cambio, tanto social como económico y medioambiental en los últimos años. La actual crisis económica ha tenido importantes repercusiones en las áreas costeras, con muchos trabajadores de la construcción tratando de volver al sector. Además, la caída del consumo y el incremento de los precios, que también está afectando al lucrativo mercado del marisco, junto con la pérdida de población y la dificultad para el desarrollo empresarial a nivel local, agravado por la dificultad de acceder al crédito, están determinando que muchas comunidades de pesca artesanal vayan perdiendo peso específico en la generación de empleo.

REACTIVACIÓN DEL SECTOR

Es por eso que el Fondo comunitario se centra, principalmente, en la creación de empleo y en el apoyo a nuevas actividades económicas como una forma de mejorar la calidad de vida de las áreas afectadas por el declive de las actividades pesqueras y, de esta

forma, colaborar en que se superen los obstáculos que las condicionan. En consecuencia, España es un país con gran peso específico en el reparto que se hace del FEMP —un tercio del total asignado—; de hecho, de los 6.400 millones de euros que lo conforman, nuestro país recibe 1.161 millones, de los que 107,67 millones se adjudican al desarrollo de la “prioridad 4”, que es la



Marca de calidad de la concha de la costa. Proyecto de puesta en marcha de un plan de adaptación, seguimiento-control y puesta en valor de la concha fina malagueña.

GALP 4: SENO DE FISTERRA RÍA DE MUROS-NOIA. COSTA SOSTENIBLE

DISEÑO Y DESARROLLO DE UN PROTOCOLO DE COGESTIÓN ENTRE LAS COFRADÍAS DE LA RÍA MUROS-NOIA

- **Coste total del proyecto:**
13.000 euros.
- **Importe subvencionado:**
12.025 euros.

Promovido por las cofradías de Muros y Noia, este proyecto tiene como objetivo la mejora de la gobernanza y de la gestión de las zonas de libre marisqueo, buscando el equilibrio entre la capacidad marisquera y los recursos disponibles a través del análisis y puesta en común de los intereses, visiones y estrategias del marisqueo en la ría de Muros y Noia.

CENTRO DE OBSERVACIÓN E INTERPRETACIÓN ORNITOLÓGICO COSTA DA MORTE

- **Coste total del proyecto:**
345.515,20 euros.
- **Importe subvencionado:**
147.274,35 euros.

Este proyecto está promovido por un autónomo y consiste en la puesta en marcha de un centro de interpretación ornitológico y de un campamento turístico en Carnota. Las instalaciones contarán con siete cabañas en forma de nido dotadas cada una de ellas de un mirador en la parte superior que permitirá el avistamiento de aves en Caldebarcos; un sistema de marismas y dunas fijadas por la vegetación, que conservan una rica flora y fauna; y una importante área de invernada de aves acuáticas.

CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL

ESCOLAPORT

- FORMACIÓN BÁSICA EN SEGURIDAD · STCW
- OPERADOR RESTRINGIDO SMSSM
- FORMACIÓN BÁSICA EN PROTECCIÓN MARÍTIMA
- BUQUES DE PASAJE
- FORMACIÓN SANITARIA ESPECÍFICA INICIAL
- BOTES DE RESCATE NO RÁPIDOS
- AVANZADO CONTRA INCENDIOS
- OPERADOR GENERAL SMSSM
- PATRÓN PORTUARIO
- MARINERO DE PUENTE

932 21 03 80 | www.escolaport.barcelona

Govern de Catalunya
 Departament d'Agricultura, Ramaderia,
 Pesca, Alimentació i Medi Natural

GOBIERNO DE ESPAÑA
 MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

 INSTITUTO SOCIAL DE LA FAMILIA

GOBIERNO DE ESPAÑA
 MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

 INSTITUTO SOCIAL DE LA FAMILIA

GOBIERNO DE ESPAÑA
 MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

 INSTITUTO SOCIAL DE LA FAMILIA

LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)

@administración electrónica

Govern de Catalunya
 Departament d'Agricultura, Ramaderia,
 Pesca, Alimentació i Medi Natural

GOBIERNO DE ESPAÑA
 MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

 INSTITUTO SOCIAL DE LA FAMILIA

GOBIERNO DE ESPAÑA
 MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

 INSTITUTO SOCIAL DE LA FAMILIA

que contempla la actividad de los Grupos de Acción Local Pesquero.

Un eje estratégico que contempla para nuestro país objetivos como la creación de empleo, con especial énfasis entre los jóvenes; el apoyo a la innovación y el aprendizaje permanente; la diversificación y el aprovechamiento del patrimonio ambiental; el fomento del bienestar social y del patrimonio cultural y, con todo esto, el refuerzo de las comunidades pesqueras, una tarea que precisa de la constitución de Grupos de Acción Local Pesqueros. Por tanto, la contribución pública total asignada a esta prioridad son 126,67 millones de euros, de los que 107,67 provienen del FEMP y 19 del Estado español

Partiendo de estos retos, los 41 Grupos de Desarrollo Local Pesquero constituidos en nuestro país han de diseñar sus estrategias que, para el periodo 2014-2020 (aún en fase de elaboración), se deben centrar en potenciar la diversificación dentro y fuera del sector; en dotar de valor añadido a los productos pesqueros, a través de ventas directas, el lanzamiento de nuevos productos, mejora del etiquetado...; en mejorar la calidad de la ofer-

Los Grupos de Acción Local de Pesca en nuestro país han pasado de 31, en la anterior convocatoria, a 41, en esta

ta de turismo pesquero (por ejemplo, visibilizando la artesanía tradicional, la gastronomía, los alojamientos de calidad o las rutas por espacios protegidos); en apoyar la innovación, el espíritu emprendedor y las nuevas tecnologías así como en reforzar la cooperación entre grupos, compartiendo conocimiento, experiencias, etc.

Una vez seleccionadas las estrategias a implantar en cada zona —elaboradas después de un análisis exhaustivo de situación—, es el momento de buscar los promotores que con sus programas den cumplimiento a los retos propuestos. Estos presentarán los proyectos al Grupo para ser aprobados y, una vez pasado este filtro, es el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente quién finalmente habilita la financiación para la ejecución del programa.

INTERÉS CRECIENTE

Es evidente que, a medida que estos proyectos se dan a conocer, el número de participantes se va incrementando, como también lo ha hecho el Fondo. Así, desde que dio inicio el FEP (Fondo Europeo de Pesca, antecesor del

GALP 6: RÍA DE PONTEVEDRA

DIVERSIFICACIÓN DE ACTIVIDAD MEDIANTE ENCAUSADO DE UN NUEVO PRODUCTO DEL MAR: CANGREJO

- **Coste total del proyecto:**
515.401,76 euros.
- **Importe subvencionado:**
187.304,79 euros.

Una empresa diversifica su actividad mediante el desarrollo de este proyecto que consiste en la creación de un centro de procesado de productos del mar: crustáceos, moluscos y pescados, haciendo especial mención al cangrejo real. Estos productos serán elaborados y ofertados al consumidor en formas muy variadas: patés, croquetas, semiconservas, hamburguesas, y lasaña, entre otras.



Financiación para la elaboración de conservas con métodos artesanales y de la innovación de la imagen del envasado y etiquetado.

FEMP), el presupuesto total de los Grupos de Desarrollo Local Participativo en España ha pasado de 77,7 millones de euros, para el período 2007-2013, a los 126,7 millones de euros de 2014 a 2020. Este importe implica que el promedio de presupuesto destinado a cada grupo es de 12,6 millones de euros. Sin embargo, la realidad es que esta cifra oscila entre los más de 3 millones de euros que reciben los grupos murcianos a los más de 48 millones de los grupos gallegos. Y es que la experiencia es un grado. Los gallegos ya participaron en el FEP, y algunos de ellos están constituidos y tienen experiencia desde 2010.

De hecho, en la anterior convocatoria hubo 31 GALP de seis regiones costeras (Galicia, Andalucía, Asturias, Cataluña, Cantabria e Islas Canarias), mientras que al FEMP han concurrido 41, procedentes de las 10 regiones costeras, es decir, que se han incorporado Grupos de Murcia, País Vasco, Valencia e Islas Baleares.

Galicia cuenta con el 47% de la potencia pesquera española; seguida de Andalucía, con el 20%; del País Vasco, con el 13%; y de las Islas Canarias, con el 9%, una realidad que también

se corresponde con la clasificación de los Grupos más activos en cuanto a iniciativas y financiación para el desarrollo local pesquero. Así, Galicia tiene en marcha ocho estrategias ubicadas en: la Ría de Pontevedra, A Mariña-Ortegal, Golfo Ártabo Sur, Golfo Ártabo Norte, Costa da Morte, Seo Fisterra-Ría de Muros-Noia, ría de Arousa y Ría de Vigo. Andalucía cuenta con siete Grupos constituidos, que disponen de 23,6 millones de euros, mientras que el único GALP del País Vasco, tiene la posibilidad de proponer la financiación de proyectos por un importe superior a los 9 millones de euros.

No obstante, las estrategias y, por tanto, los tipos de programa, al igual que las zonas costeras españolas, son muy diversos. En nuestro país conviven zonas con gran presión urbanística (como es el caso de la costa Mediterránea) con otras áreas que registran graves problemas de despoblación

GALP 8: GOLFO ÁRTABRO SUR

CAMPAÑA DE PROMOCIÓN DE CONSUMO DE PESCADO Y MARISCO DE CERCANÍAS

- **Coste total del proyecto:**
65.423 euros.
- **Importe subvencionado:**
65.423 euros.

Está promovido por la asociación de minoristas del puerto de Coruña con la colaboración de la asociación de mayoristas. Tiene como objetivo promover un consumo responsable y de base local apostando por un modelo innovador y trabajando al mismo tiempo por el reconocimiento social, la igualdad y empoderamiento del sector pesquero. Las actividades del proyecto incluyen campañas de promoción de los productos de la comarca, la evaluación y prospección de las necesidades del sector minorista, la creación de una *web*, la elaboración de dípticos y carteles informativos, recetas, actividades en la calle, reuniones con el sector de la hostelería, actividades en centros educativos y prestar apoyo y asesoramiento a las personas emprendedoras del sector promoviendo el relevo generacional.



EMBUMAR. Iniciativa relacionada con el desarrollo de una nueva línea llamada "Sano Grill", una innovadora gama de pescados braseados, listos para consumir (noroeste de Cádiz).

(fundamentalmente en la costa atlántica), a la vez que contamos con muchos espacios declarados protegidos, ricos en flora y fauna, lo que sin lugar a dudas condiciona las estrategias y los proyectos a seleccionar, que pueden partir de la iniciativa pública, privada, de particulares, asociaciones e, incluso, del propio GALP.

INTERCAMBIO DE EXPERIENCIAS

Tanto la Red Española de Grupos de Pesca (REGP) como su análoga a nivel comunitario, *European Fisheries Areas Network* (FARNET), son las dos plataformas creadas para el intercambio de experiencias entre los grupos de acción local, tanto a nivel nacional como comunitario. El continuo retroceso en ingresos y del empleo dentro del sector pesquero subraya la necesidad de dar respuestas innovadoras, sostenibles e integradoras y parece necesario y enriquecedor que se genere un procedimiento de comunicación fluido como el que se propone desde estas redes.

El efecto multiplicador que está teniendo este tipo de proyectos, gracias al apoyo brindado a muchas personas, empresas e instituciones, evidencia también su gran potencial, por lo que el trabajo en cooperación resulta muy importante. *En muchos casos, se trata de iniciativas relativamente jóvenes que están creciendo exponencialmente en los últimos años*, señala Roberto Gutiérrez, gerente del GALP de Cantabria oriental.

A nivel nacional, la REGP se impulsó desde la Secretaría General de Pesca y está integrada por las CC AA que cuentan con estrategias de desarrollo local participativo en el sector pesquero y representantes de todos los Grupos de Pesca. Una plataforma que se utiliza como un instrumento para el aprendizaje e interacción entre los grupos y que sirve también como canal de información, comunicación y difusión de las actividades que se realizan.

De hecho, tal y como señala Gilles van de Walle, director de FARNET —in-

tegrada por más de 300 grupos de carácter local a nivel comunitario— en los boletines divulgativos de la Red española, *el desarrollo de la red de contactos debe de estar en el centro de todo proceso de desarrollo local ya que, en su opinión, es una forma de conectar iniciativas locales para así evitar el riesgo de localismo y tener acceso a muchos ejemplos de proyectos exitosos.*

Con este propósito, la Comisión Europea ha creado una unidad, a través de FARNET (www.ec.europa.eu), para ayudar a los grupos en la aplicación del desarrollo local participativo que contempla el FEMP. La unidad de apoyo de FARNET, en estrecha colaboración con la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca (DG MARE), las administraciones de los Estados miembros, las redes nacionales del sector pesquero, los grupos de acción local y otros interesados en la aplicación del desarrollo local participativo, está construyendo una "plataforma de aprendizaje" para compartir los conocimientos y experiencias en desarrollo local participativo de las zonas pesqueras de toda Europa, de forma que, entre todos, puedan mejorar las condiciones de vida de la gente del mar en sintonía con el respeto y el cuidado del medio.

TEXTO: A. MUNGUÍA

FOTOS: TRAGSATEC

“En muchos casos, se trata de iniciativas relativamente jóvenes que están creciendo exponencialmente en los últimos años”

(Roberto Gutiérrez)



Financiación de la construcción y acondicionamiento de un catamarán para realizar rutas a vela por el litoral malagueño.

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*

MEDTUR,

formación para un turismo sostenible

El programa Empleaverde, del Mapama, destinará 96.000 euros a financiar el proyecto “Medtur: Programa de Formación para el Turismo Sostenible”, elaborado por el Instituto de Ecología Litoral (IEL), y destinado a la formación en el ámbito de la economía verde.



El Instituto de Ecología Litoral, en colaboración con la Fundación Biodiversidad del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, ha puesto en marcha el proyecto Medtur dando así continuidad a la línea de formación ambiental creada gracias al Programa Empleaverde, financiado por el Fondo Social Europeo.

El objetivo de este proyecto es aumentar las competencias en materia medioambiental de los

trabajadores (autónomos y por cuenta ajena, incluidos empleados públicos de Andalucía, Región de Murcia y Comunidad Valenciana) que desarrollan su actividad en el litoral y cuyas actividades repercutan directa o indirectamente en el mismo, para de este modo incentivar y promover el turismo sostenible. Todo ello a través de cursos de formación a distancia que abarcan temas diversos, enfocados a fomentar la adaptación y el desarrollo de una oferta ambientalmente sostenible. También

se ofrecen asesoramientos personalizados sobre los riesgos ambientales a empresas del sector náutico-recreativo, con objeto de incentivar la implantación de planes anticontaminación y potenciar la colaboración público-privada en la lucha contra la contaminación y las basuras marinas.

La explotación de los recursos naturales y la conservación medioambiental en ocasiones comparten intereses contrapuestos. El sector turístico actualmente es conocedor de la importancia que

tiene la calidad ambiental en mercados cada vez más competitivos. En este contexto, la formación a los trabajadores constituye una de las piedras angulares para la mejora de la calidad ambiental en los destinos turísticos. Hay conceptos clave que son difíciles de trasladar a las piezas más pequeñas del entramado productivo. Es el caso, por ejemplo, de la revalorización y diversificación de los productos de turismo litoral a través de iniciativas que pongan en valor el patrimonio natural y que además colaboren en su conservación. Las prácticas de sostenibilidad ambiental pueden llegar a determinadas actividades turísticas con un proceso formativo que ayude a comprender mejor a los operadores los servicios ecosistémicos que proporciona el medio litoral mediterráneo.

El presente proyecto pone a disposición de los destinatarios nociones que pueden evitar que la explotación de los recursos litorales tenga impactos ambientales; permite la auto-evaluación de las actividades que ya están desarrollando en el medio natural y el diseño de nuevas actividades ambientalmente compatibles.

La formación a distancia se realiza a través de la plataforma edmodo, en la cual se pone a disposición de los destinatarios las unidades didácticas y el material de apoyo y el complementario para llevar a cabo su formación.

A través del proyecto Medtur se ofertan los siguientes cursos:

- **Ecoturismo mediterráneo.** Conocer el concepto de ecoturismo en el contexto del turismo sostenible, así como las posibilidades turísticas de los espacios de la Red Natura 2000, dotando a los destinatarios de las nociones básicas

para el desarrollo de productos ecoturísticos

- **Buceo recreativo responsable en el mediterráneo.** Poner en conocimiento de los destinatarios el valor ambiental que encierran las comunidades de fanerógamas del Mediterráneo; identificar los impactos que el buceo recreativo produce sobre las praderas y cómo minimizar estos impactos; conocer las redes de control de Posidonia existentes en España y su funcionamiento; fomentar la participación de las empresas en las labores de conservación de la pradera.
- **Seguridad y medioambiente en instalaciones náutico-recreativas.** Dotar a los destinatarios de los conocimientos básicos referentes a los efectos que la ejecución de su actividad produce sobre el medioambiente, las posibilidades de prevención y la respuesta en caso de riesgo ambiental.
- **El turismo pesquero o mariner: la revalorización de los recursos naturales.** Dotar a los destinatarios de los conocimientos sobre las posibilidades del turismo pesquero o mariner con objeto de revalorizar el producto pesquero y la oferta turística, promocionar el Club de Producto de Turismo Pesquero o Mariner y potenciar el turismo de experiencias sostenibles.
- **La interpretación del medio marino en las actividades turísticas.** Dotar a los destinatarios de los conocimientos básicos referentes al medio

marino y sus posibilidades como fuente de turismo; poner en valor los recursos naturales del medio marino fomentando su aprovechamiento sostenible, haciendo especial hincapié en los hábitats de la Red Natura 2000.

Independientemente de los cursos de formación, el proyecto Medtur, también cuenta con una línea de asesoramiento gratuito a trabajadores del sector náutico-recreativo.

Los asesoramientos están principalmente dirigidos a trabajadores de instalaciones portuarias y empresas que se ubican en ellas que aún no tienen desarrollados los planes anticontaminación, así como de aquellas que para mejorar la competitividad del destino turístico cuentan con banderas azules y/o sistemas de certificación medioambiental.

El objeto de esta acción es asesorar a trabajadores del sector náutico-recreativo sobre los riesgos ambientales a los que están expuestos. Informarles de sus posibles responsabilidades ante eventos de contaminación marina y de las medidas de prevención que pueden implantar para evitarlos.

Toda la información con respecto al proyecto se puede consultar en www.ecologialitoral.com. ■

GABRIEL SOLER CAPDEPÓN
DIRECTOR CIENTÍFICO DEL IEL





Primera costera en el Cantábrico

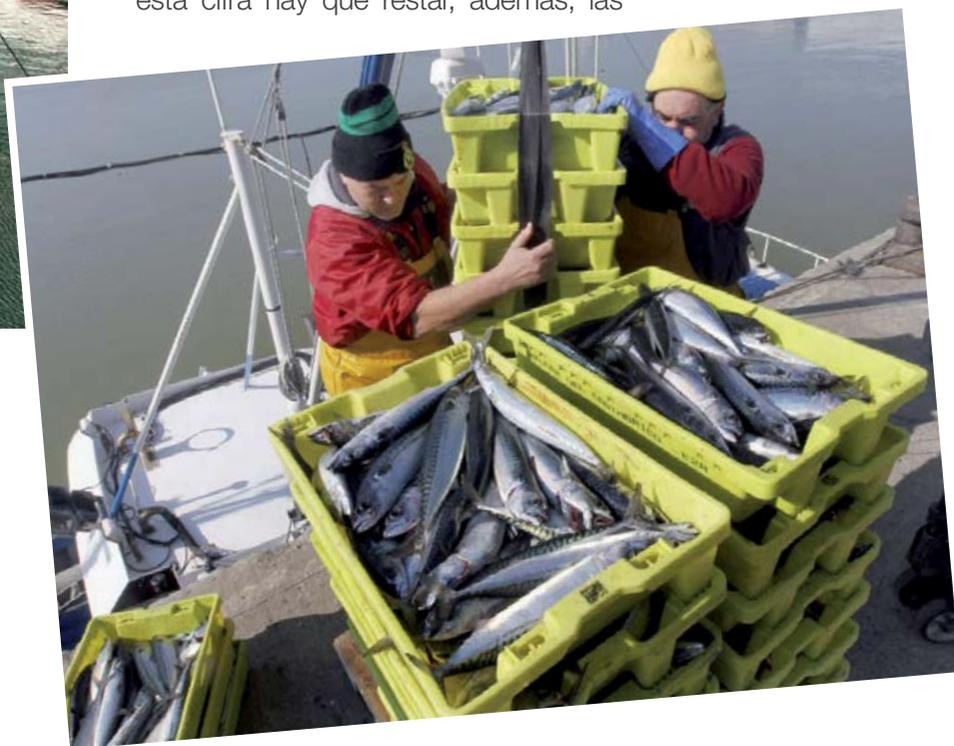
RECORTE en la cuota de caballa

La primera campaña del año en el Cantábrico se inicia una vez más con problemas derivados del reparto de las cuotas de pesca en este caladero. Este sistema de reparto, que permite derechos individuales transferibles de pesca al arrastre, cuota individual (pero no transferible) para la flota de cerco y reparto por provincias para otros artes de pesca distintos de arrastre y cerco, ha generado tensión en los puertos desde su aplicación en 2014. En la presente campaña, con los recortes establecidos por Bruselas y la llegada al Congreso de una iniciativa para pedir al Gobierno que modifique el plan de gestión, parece que se mantendrá la tensión.



La primera campaña del año, que empezará el 20 de marzo en el Cantábrico, se inicia con las aguas revueltas. Por un lado, parte del sector pide la revisión en profundidad de un plan de gestión cuya orden ha sido anulada y recurrida amenazando la seguridad jurídica de las operaciones de compra-venta de cuotas de pesca realizadas entre 2013 y 2015; por otro, este año la cuota de caballa establecida por Bruselas se reduce un 20 por ciento respecto a la de 2017 pasando de 38.431 toneladas a 30.746.

Esta reducción se debe a que los recortes planteados por los científicos del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, por sus siglas en inglés) se han aplicado en el acuerdo firmado entre Noruega, Islas Feroe y la Unión Europea por el que los buques comunitarios disponen de 402.596 toneladas, de las que España obtiene el 7,6 por ciento o 30.746 toneladas. A esta cifra hay que restar, además, las



5.544 toneladas que Bruselas puso de multa a nuestro país debido a la sobrepesca que las distintas flotas hicieron en 2009 y 2010. Por tanto, la cifra final queda en 25.201 toneladas. (Ver cuadro).

Ante estas circunstancias, el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente promulgó a mediados de enero las limitaciones de capturas de jurel (*trachurus trachurus*) y caballa (*scomber scombrus*) para los buques del censo de cerco con puerto base en el Cantábrico y Noroeste. Según lo dispuesto por la Secretaría de Pesca los topes semanales de capturas de jurel es de 1.500 kilos por tripulante enrolado. Asimismo, se establece también un máximo de 5 piezas de jurel por kilogramo. En cuanto a los topes diarios, estos barcos podrán capturar un máximo de una tonelada por tripulante enrolado. Además, las embarcaciones limitarán sus capturas a un máximo de dos toneladas por semana por tripulante enrolado.

Ante esta situación, la flota de bajura afronta una campaña complicada, teniendo en cuenta las cuotas pesqueras disponibles. Salvo los barcos grandes de cerco, que pueden capturar anchoa y bonito en unos volúmenes que dan un margen para rentabilizar las faenas, los patrones de las embarcaciones de artes menores van a tener dificultades para cerrar el año con beneficios.

ORDEN ANULADA Y RECURRIDA

A finales de 2013, los responsables de la Secretaría General de Pesca (SGP), tras largas negociaciones, lograron el acuerdo de los representantes del sector pesquero de las cuatro comunidades del Cantábrico sobre el reparto de cuotas.

Se quería terminar con los problemas de la “pesca olímpica” planteando un sistema de reparto de cuota individual (pero no transferible) para la flota de cerco y reparto por provincias para otros artes de pesca distintos de arrastre y cerco. El arrastre, por su parte, disponía de derechos individuales transferibles de pesca. Pero, Asturias y parte del cerco gallego no estaban de acuerdo y lo recurrieron. Desde entonces, en la calle y en los juzgados se ha pedido la revisión en profundidad de la

orden, que fue anulada por la Audiencia Nacional, recurrida y denunciada nuevamente. En 2015 la Secretaría de Pesca volvió a aprobar una norma con la que, según los representantes de Acerga, Pesca se cubría las espaldas por si el Tribunal Supremo admitía el fallo de la Audiencia Nacional que anulaba la norma de 2013. Sin embargo, el nuevo plan de gestión, al contrario que el anterior, no permite la compra-venta de cuotas aunque valida los intercambios de cuota realizados entre armadores en 2014 y 2015 para que estas transacciones no queden en un limbo legal.

El último capítulo de este plan de gestión de pesca en el Cantábrico se ha escrito en el Congreso de los Diputados con la aprobación a mediados de febrero en la Comisión de Agricultura y Medio Ambiente de una proposición no de ley presentada por el PSOE para pedir la modificación del reparto en el Cantábrico-Noroeste que ha contado con el apoyo de Unidos Podemos. Desde la SGP, su responsable Alberto López-Asenjo, plantea una fórmula que permita sacar el máximo partido de los cupos identificando el margen de maniobra de las distintas flotas. Según se desprende de los datos de Pesca, no se está utilizando plenamente la cuota disponible. Para alcanzar la plena utilización se plantean mecanismos que flexibilicen los intercambios de cuotas.

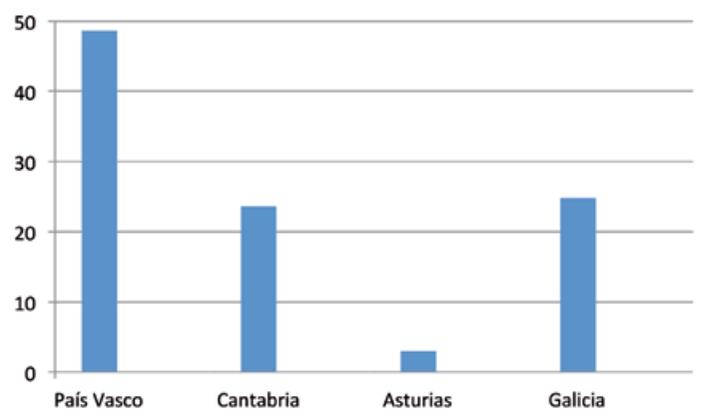


Entre estos mecanismo estarían cambiar normativas como la que impide que en este caladero se puedan hacer transferencias antes del 1 de octubre. Según López-Asenjo *habría que valorar si se pueden hacer antes transferencias entre provincias o autonomías*. Unir la flexibilidad y las herramientas telemáticas que informan de las capturas en tiempo real permitiría sacar el máximo rendimiento a esta pesquería.

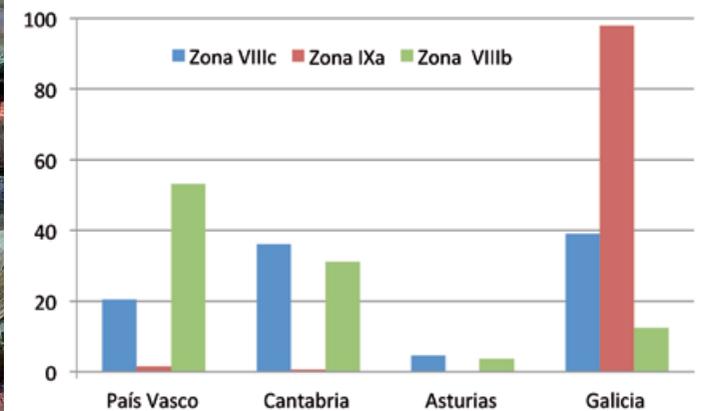
EL REPARTO DE LA DISCORDIA

¿Cómo se determinó el reparto? La distribución podía dar prioridad a los derechos históricos, aspectos sociales o a la capacidad de las embarcaciones tanto por su arqueo como eslora. La propuesta de la SGP fue finalmente que el 95% de la cuota se diera en función de los datos históricos y el 5% restante por el arqueo. Esta decisión

Pesquería de cerco de caballa en el Cantábrico-Noroeste



Pesquería de cerco de jurel en distintas zonas





benefició a País Vasco y Cantabria. Galicia y Asturias, por el contrario, apostaron por que el número de tripulantes y el arqueo de sus barcos tuvieran más peso en el reparto. Desde entonces han intentado cambiar esta decisión.

Ahora, ante el recorte de cuota de caballa para España, los pescadores gallegos de cerco han tenido que proceder al reparto de la caballa (xarda) de la forma más equitativa posible. Tras una reunión en los diferentes subsectores de artes menores se ha llegado a un reparto de un 50 por ciento de la cuota los que tienen en exclusiva los pesqueros de esta especie frente a los que la tienen como accesoria. En sus alegaciones al ministerio, Acerga confía en que esas cifras se puedan aumentar, ya que faltan por incorporar al 2018 las cuotas del 2017 que no se consumieron. Además, la asociación solicita

La cuota de caballa se queda en 25.201 toneladas

que se apliquen las mismas medidas que en el 2017 y se traspase jurel de otras zonas, como las 8D y 8B, con el fin de «proceder al aumento de cuota aprobada y no un nuevo descenso».

La suma de las cuotas de los barcos correspondientes a cada comunidad dejó la distribución siguiente: 48,6% de cuota de caballa para el País Vasco, 24,8% para Galicia, el 23,6% para Cantabria, y el 3% para Asturias. Para el jurel se establecieron porcentajes por comunidades y por zonas.

Con esta distribución se buscaba, por un lado, evitar largos desplazamientos de los cerqueros con puertos base muy alejados del caladero donde esta especie pelágica migratoria aparece —este del golfo de Vizcaya—. Y, por otro, mejorar la gestión de las posibilidades de pesca incrementando el valor del producto en el mercado.

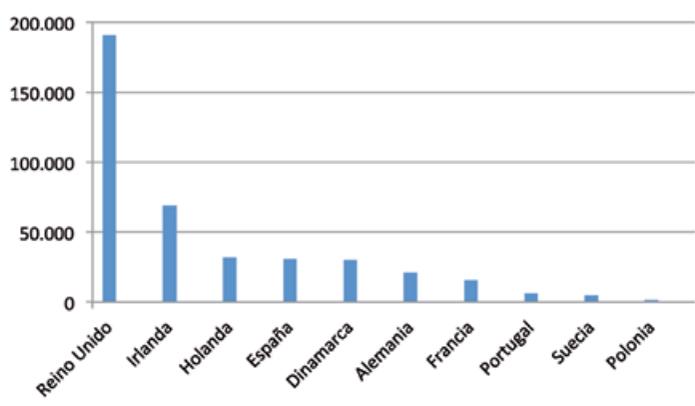
ACERCAMIENTO

La pasada campaña la Consellería do Mar negoció con representantes de la Federación Galega de Confrarías de Pescadores, la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI), la Cooperativa de Armadores de Riveira y la Organización de Productores de Lugo, Acerga y Cerqueiros Galegos para consensuar un acuerdo que poder presentar ante la Secretaría de Pesca para modificar el plan de gestión.

No se resolvió el problema, pero permitió un acercamiento entre las tres partes implicadas en el conflicto: Acerga, Cerqueiros Galegos y la Consellería. Este acercamiento posibilitó establecer un sistema que fija una cuota mínima. La propuesta planteada por Quintana otorga un cupo base de 10 toneladas para los barcos de menos de 5 GT. Para los barcos entre 5 y 10 GT la cantidad asciende a 15 toneladas. A partir de éste arqueo, cada embarcación tiene una cuota mínima garantizada de 20 toneladas. A estas cantidades se suma el porcentaje que tiene asignado en el reparto individual. ■

J.M.S.

Cuotas de caballa por países en la UE para 2018



Puerto de Valencia: récords en

TRÁFICOS y PASAJEROS



El puerto de Valencia movió 73,5 millones de toneladas de mercancías durante 2017. Esta cifra, que supone un incremento del 3,6 por ciento respecto a 2016, marca récords tanto en el tráfico total como en el número de viajeros, que por primera vez alcanza el millón. El buen comportamiento de las tres dársenas, gestionadas por la Autoridad Portuaria de Valencia, afianza su segunda posición en el sistema portuario que, además, se ve avalada por unos beneficios que han permitido reducir la deuda del puerto en un 25 por ciento en los tres últimos ejercicios.

El Puerto de Valencia alcanzó el ejercicio de 2017 los 73,5 millones de toneladas de mercancías. Una cifra positiva que se asienta en el buen comportamiento de segmentos como el de viajeros o en el tráfico de contenedores que superó los 4,8 millones de TEUs (contenedores estandarizados de 6 metros). Esta cifra muestra la aceleración del crecimiento de este tráfico en el segundo semestre del ejercicio, tras un primer semestre determinado por el conflicto de la estiba que tuvo claras repercusiones en el tráfico portuario.

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) ha cerrado el ejercicio con una facturación de 140 millones de euros, que han generado cerca de 34 millones de euros. Este buen resultado ha permitido cerrar 2017 con una deuda a largo plazo de 393 millones de euros. Esta cantidad supone una reducción del 25 por ciento respecto a los 522 millones de deuda existente en 2014.

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS

Por segmentos, el tráfico de mercancía general—material de construcción elaborados, productos químicos, aparatos y herramientas, productos de alimentación, piezas para automóviles, etc.— llegó hasta las 67,7 millones de toneladas. Este tipo de tráfico, que se ha incrementado en un 3,3%, sigue siendo el principal activo de las dársenas valencianas.

Dentro de este segmento, cabe destacar las importaciones en el comercio exterior de mercancías, que crecen cerca del 9 % llegando a 7,76 millones de toneladas. También ha sido un buen año para las exportaciones, que crecen un 8,25 por ciento, hasta un total de 13,6 millones de toneladas debido al buen comportamiento de las ventas a países como Italia (+12,7%), Estados Unidos (+18,4%) o Marruecos (+4%).

En el segmento de los graneles líquidos —biocombustibles, gas natu-

ral, petróleo, vinos y otro tipo de bebidas— las dársenas valencianas han registrado una caída cercana al 10 por ciento, cerrando con algo más de 3 millones de toneladas. El descenso se debe a la evolución de tráficos como el gas natural que, con 1,32 millones de toneladas, sufre un retroceso superior al 30 por ciento respecto a 2016. Otro granel líquido que retrocede es el gasoil que cae cerca del 19 por ciento cerrando en 350.000 toneladas.

Los graneles sólidos —carbón, pienso, cemento, áridos, minerales no metálicos, etc.—, también han cerrado con caídas de tráfico. Los poco más de 2 millones de toneladas movidas en las dársenas valencianas representan un descenso del 9,7 por ciento respecto del ejercicio anterior. A pesar del retroceso, hay tráficos, como el de cereales y sus harinas que han subido más del 20 por ciento con cerca de un millón de toneladas. También se han comportado bien los abonos, tanto naturales como artificiales, que han experimentado un incremento del 19,3 por ciento cerrando el ejercicio con 526 mil toneladas. La otra cara de la mo-

El tráfico portuario superó los 73,5 millones de toneladas



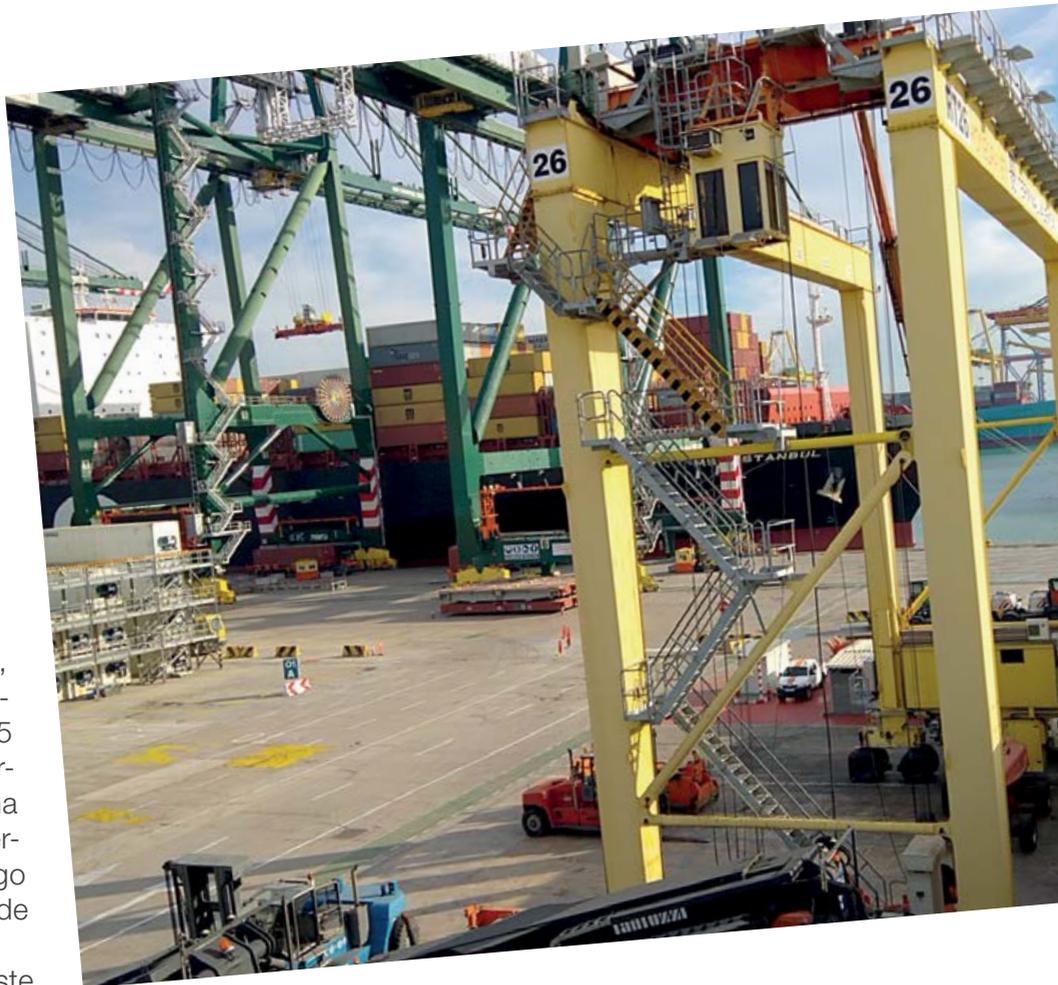
neda está representada por el cemento y clínker, cuyo tráfico se ha reducido más de la mitad con respecto a 2016.

LIDERAZGO EN CONTENEDORES

El tráfico de contenedores ha superado los 4,8 millones de TEUs, tras un primer semestre conflictivo en las terminales. Teniendo en cuenta la reducción del ritmo de trabajo debido a las jornadas de “marcha lenta” y los días de huelga que se registraron en febrero y marzo, que provocaron el desvío de buques a los puertos de Sines, Portugal, Gioia Tauro, Italia, o Tanger-Med, Marruecos, el tráfico de contenedores podría haber rondado los 5 millones de TEUs. De todas formas, los 4,8 millones suponen una subida del 2,2 por ciento, que permite a la APV mantener el liderazgo en este segmento por delante de Bahía de Algeciras.

Hay que destacar dentro de este segmento el movimiento de contenedores llenos, indicador que muestra el impacto positivo que tienen las dársenas valencianas para su área de influencia o “hinterland”. En este sentido, el comercio exterior de contenedores llenos ha crecido un 5,6 por ciento. Las exportaciones se incrementan en un 6,7 por ciento hasta los 831 mil TEUs; mientras que las importaciones ascienden un 6,25 por ciento hasta un total de 608 mil TEUs. Los contenedores en tránsito llenos también crecen hasta superar los 2 millones de TEUs. Un cifra que representa un ascenso superior al 5 por ciento.

Para mantener la tendencia ascendente, la APV agiliza la adecuación de la terminal de Noatum. En esta terminal de contenedores, recientemente comprada por Cosco, se quiere aumentar el calado de sus muelles para permitir el atraque de megabuques como el MSC Eloane. Este portacon-

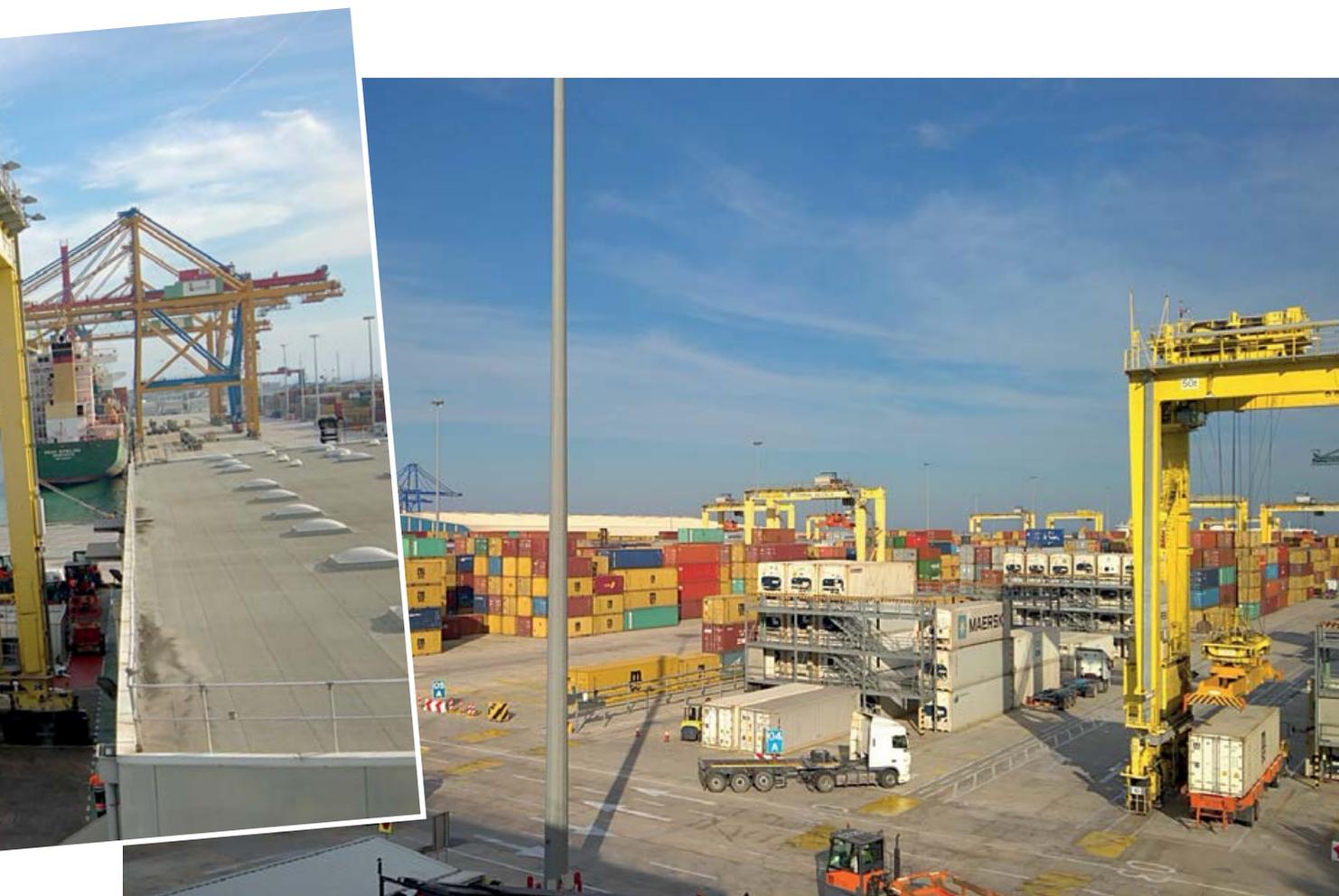


“Ha sido un ejercicio complejo para el puerto”
(A. Martínez)

tenedores, con sus 400 metros de eslora con capacidad para trasladar cerca de 20.000 TEU, es el más grande recibido en la historia del puerto.

La tendencia apunta hacia este tipo megabuques para realizar las conexiones entre oriente y occidente, por lo que las dársenas que quieran jugar un papel en este tablero comercial tendrán que adecuar sus muelles para facilitar el acceso de estos portacontenedores. Con este objetivo en la terminal de Noatum se trabaja en la construcción de una nueva playa de vías y la remodelación de la terminal, que incluye la instalación de nuevas grúas. La reforma supone una inversión en torno a los 100 millones de euros. Por su parte la APV invertirá 5,2 millones en el dragado de uno de sus muelles para aumentar el calado.

Esta mejora de estas instalaciones portuarias se enmarca en el plan del Puerto de Valencia que busca que los recintos de las principales terminales



del puerto alcancen profundidades en torno a los 18 metros de calado mejorando en 2 metros los 16 metros de calado de media actuales.

TRÁFICO DE PASAJEROS

De acuerdo con los datos publicados por la APV, hasta finales de noviembre más de un millón de personas habían utilizado los puertos de Valencia y Gandía para sus desplazamientos marítimos. Esta cantidad supone un incremento cercano al 17 por ciento respecto al mismo período de 2016. De esta forma, más de 600.000 pasajeros utilizaron los servicios de línea regular. En cuanto a los turistas que llegaron a la capital del Turia a bordo de uno de los 195 buques de crucero que realizaron escala el incremento fue del 1,6% superando los 400.000 cruceristas.

Para 2018 la APV tiene previsto atender 197 escalas de cruceros e incrementar la cifra en un 3 por ciento

de este tipo de viajeros, que tienen un impacto económico en la ciudad muy positivo. De acuerdo con las previsiones de escalas, los principales meses para este tipo de tráficos son abril, septiembre, octubre y noviembre. La APV trabaja con Turismo de Valencia para añadir recorridos a las tradicionales rutas por la Albufera, el centro histórico o la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Entre las nuevas atracciones están la ruta de Valencia y las Fallas o la ruta de la Seda.

GESTIÓN ECONÓMICA

Desde que Aurelio Martínez fuera nombrado presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) ha centrado su labor en la gestión de las instalaciones con el objetivo de mejorar la eficacia y reducir costes para incrementar la competitividad de las tres dársenas—Valenciaport, Puerto de Sagunto y Gandia— haciéndolas atractivas a los clientes.

La APV ha reducido su deuda casi en 130 millones de euros en los tres últimos ejercicios. Una reducción que se ha centrado en amortizar no sólo pagos ordinarios sino que también ha reducido 45 millones de deuda mediante amortizaciones extraordinarias. Esta gestión ha permitido pasar a la APV de su nivel máximo de endeudamiento alcanzado en 2011 con más de 595 millones de euros a los 393 millones de deuda al cierre del ejercicio de 2017.

LOS RETOS DE 2018

Ante el objetivo de fortalecer la posición del puerto de Valencia en el transporte marítimo interoceánico para atender las demandas y necesi-

La comercialización de la ZAL y la ampliación norte y sus accesos, asignaturas pendientes

dades de los clientes, empresas exportadoras e importadoras, navieras o gestoras de terminales, desde la APV consideran fundamental realizar el proyecto del acceso norte, finalizar los dragados de la dársena del puerto, comercializar la zona de actividad logística (ZAL), y alcanzar los 5 millones de TEUs.

Desde que Aurelio Martínez fue nombrado presidente de la APV, el segundo semestre de 2015, una de sus prioridades ha sido sacar adelante la ampliación Norte. Entonces se argumentaban tres razones: la primera, la obra de la ampliación estaba hecha y había que ponerla en marcha para que generara beneficios que amortizaran la deuda; la segunda, su explotación co-



incidiría con el aumento de los tráficos por el crecimiento de los flujos entre este y oeste evitando limitar la capacidad de crecimiento del puerto; y, la tercera, a este aumento de los tráficos se sumaría la salida de la crisis de la economía española.

Actualmente se ha replanteado el proyecto inicial que podría obligar a demoler parte de los diques construidos para facilitar las maniobras de los megabuques. Asimismo, la propuesta incluye un rediseño de la distribución de la superficie pasando de las dos terminales del proyecto inicial a construir una única gran terminal de contenedores con capacidad para entre 5 y 6 millones de TEU junto al dique de abrigo exterior. El proyecto obligaría también a variar la ubicación prevista para la futura terminal de cruceros.

El replanteamiento se debe a que las expectativas de crecimiento del recinto han disparado el interés de los grandes operadores mundiales de terminales por trabajar en Valencia. La naviera estatal china Cosco, la cuarta más grande del mundo, compró por 203 millones el pasado verano a JP Morgan el 51% de las acciones de Noatum la terminal pública de contenedores del Puerto de Valencia. Mediante esta compra tendrá el control de la terminal hasta 2031. El objetivo de la naviera es convertir València en el principal puerto de conexión en el Mediterráneo occidental para asegurarse una posición dominante en el área, ya que también controla el puerto griego de El Pireo.

Otro reto de la APV es la comercialización de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), que lleva paralizada dos décadas por problemas legales. Un proyecto mal formulado y ejecutado llevado a los tribunales por las familias expropiadas que se ha quedado pequeña para las necesidades de las empresas que buscan espacio en la zona. ■

J.M.S.

FOTOS: AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA



GreenPort Cruise & Congress llega a Valencia

La Autoridad Portuaria de Valencia recibirá la próxima edición europea del GreenPort Cruise & Congress del 17 al 19 de octubre dando el relevo al puerto de Amsterdam, que fue la sede de la décimo segunda edición de este foro de encuentro de profesionales del sector portuario en el que se analizan y comparten los últimos avances en el desarrollo sostenible y prácticas medioambientales dentro de los puertos, terminales y en los distintos eslabones de la cadena logística.

Este foro permite el intercambio de experiencias como la desarrollada por la compañía eléctrica suiza ABB que ha instalado un sistema de asesoramiento marino para la investigación de plásticos en los océanos. Un verdadero problema, ya que, según los expertos, se estima que 23,000 kg de plásticos se vierten en los océanos del mundo cada minuto.

Estos materiales se están fragmentando en partículas cada vez más pequeñas, dañando el medio ambiente marino y la vida marina, y entrando en la cadena alimentaria.

Otro proyecto es el presentado en la última edición por Hyster, el fabricante de equipos portuarios ha comenzado a probar carretillas elevadoras de alta capacidad con motores eléctricos. Además, desarrolla un proyecto para electrificar un manipulador de carga de contenedores.

Este fabricante de camiones pesados, caracterizados por altas emisiones, también trabaja en el desarrollo de una nueva generación de grandes camiones eléctricos con baterías de iones de litio. Asimismo, buscan desarrollar, a través de la relación de Hyster con Nuvera Fuel Cells, celdas de combustible de hidrógeno que permitirán un rápido repostaje, una mayor productividad y un mayor tiempo de funcionamiento entre recargas.

Sobre este tipo de proyectos que buscan la eficiencia energética y reducir las emisiones se hablará en Valencia este otoño.

Trigésima Asamblea General de la OMI

Sintonía con el

DESARROLLO SOSTENIBLE

El Plan estratégico para 2018-2023, incluida una declaración de misión revisada, una declaración de propósito —emitida por primera vez en la historia de la institución— y siete principios estratégicos, junto con otras decisiones de calado, marcaron la 30ª Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI), celebrada el pasado diciembre. Una reunión con más de 1.400 participantes —cincuenta y seis a nivel ministerial entre los que estaba el ministro de Fomento español—, procedentes de 165 Estados miembros, así como observadores y representantes de distintas organizaciones, en la que se acordó alinear las decisiones a adoptar y la estrategia a seguir por esta institución internacional con la implantación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.



En la Asamblea participaron delegaciones de 165 Estados

Continuar con su función de liderazgo como regulador mundial del transporte marítimo, fomentar un mayor reconocimien-

to de la importancia del sector, hacer frente a los retos que suponen los continuos cambios tecnológicos y en el comercio mundial, y la necesidad de cumplir con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible son los pilares de la Declaración de misión de la Organización Marítima Internacional (OMI), aprobada en 30º período de sesiones de la Asamblea general, celebrada en Londres.

Para poder cumplir con estos objetivos se acordaron siete principios estratégicos que contemplan: la mejora en la implantación de las reglas; la integración de nuevas tecnologías al marco reglamentario; el desarrollo de respuestas al cambio climático; la participación activa en la gobernanza de los océanos; y mejorar y agilizar el comercio marítimo a través de medidas relacionadas con la simplificación de las cargas administrativas a las que tienen que hacer frente los buques.

La decisión de los miembros de la Asamblea de alinear el trabajo de la Organización con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas supuso la adopción de tres resoluciones. En la primera de ellas, se insta al Comité de cooperación técnica a que conceda una alta prioridad a estas actividades, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los pequeños Estados insulares en desarrollo y de los países menos adelantados, así como las peculiaridades del transporte marítimo de África. En este sentido se establecieron los principios rectores que regirán el Programa integrado de cooperación técnica de la OMI en apoyo de la Agenda 2030, y se solicitó a los Estados que incorporen las cuestiones marítimas en sus Marcos de Asistencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo (MANUD). Por últi-

¿Cuáles son los Objetivos de Desarrollo Sostenible?

El 25 de septiembre de 2015, los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. Así nació la Agenda 2030 sobre desarrollo sostenible, que cuenta con diecisiete objetivos señalados en los que se contienen metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años. La Declaración convoca a todo el mundo a participar en su cumplimiento, desde los gobiernos, el sector privado, la sociedad civil y cada individuo particular.

Entre las medidas que se incluyen está la eliminación de la pobreza, el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de nuestras ciudades, energía, crecimiento, agua y saneamiento, reducción de desigualdades entre los países, cambio climático y océanos, entre otras medidas. ■

Garantizar la eficacia reglamentaria y organizativa entre las partes que conforman la Organización están entre los objetivos propuestos



Greenpeace

La delegación española propuso abordar la cuestión de la basura marina de plástico

mo, la Asamblea animó, tanto a los Estados miembros como a otras organizaciones, a que participen de forma activa en el apoyo de las actividades de cooperación técnica mediante donaciones voluntarias, o en especie, a través de la provisión de consultores de cooperación técnica sin cobro de honorarios, con la organización de eventos de asistencia técnica y con donaciones de equipo.

LA PLAGA DEL PLÁSTICO

Con la creciente preocupación por la contaminación de los mares y océanos generada por los plásticos, la Asamblea acordó también abordar más a fondo el problema en el marco de la gobernanza de los océanos y en consonancia con la meta marcada de prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo y, en particular, la producida por actividades realizadas en tierra en el horizonte de 2025.

A pesar de que en el anexo V del Convenio Marpol, en el que se prohíbe la descarga de plásticos desde los buques en los océanos, y de los tratados que regulan el vertimiento de desechos en el mar (donde se contempla el vertido de plástico en el océano procedente de fuentes terrestres), la Asamblea exhortó, tanto a los Estados miembros como a las organizaciones internacionales, a presentar propuestas concretas en el próximo Comité de protección del medio marino, que se celebrará en 2018.

Paralelamente, la Asamblea aprobó el presupuesto de la Organización y eligió a los 40 miembros del Consejo para el bienio 2018-2019 a la vez que dio luz verde a la segunda fase del Código Polar, de forma que buques que actualmente no se encuentran cubiertos por sus prescripciones lo estén en un futuro, entre ellos los buques pesqueros y los pequeños no regidos por el Convenio SOLAS. Una medida que se iniciará en mayo de este año.

También se acordó ampliar, de forma voluntaria, el sistema numérico de identificación a los buques pesqueros con cascos de acero y cascos de otros materiales a buques de pasaje de arqueo bruto inferior a 100, naves de pasaje de gran velocidad y unidades de perforación móviles, dedicados a viajes internacionales. También los buques pesqueros con motores intraborda, de arqueo bruto inferior a 100, y de una eslora total de 12 metros como mínimo que estén autorizados a operar fuera de las aguas bajo la jurisdicción nacional del Estado de abanderamiento tendrán la posibilidad de acogerse a esta ampliación.

Con la intención de cerrar el coto a buques deficientes, se acordó actualizar algunos de los procedimientos

La Asamblea acordó ampliar a los buques pesqueros con casco de acero y de otros materiales el sistema numérico de identificación, aunque en estos casos de forma voluntaria



tos de supervisión asignados a los Estados rectores de puerto. En concreto, se retocaron algunas de las orientaciones sobre el Código IGS, cuestiones relacionadas con la titulación de la gente de mar, las horas de descanso y la dotación; así como con los procedimientos sobre la implantación temprana voluntaria de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y los instrumentos conexos de obligado cumplimiento.

Por último, la Asamblea hizo un llamamiento a los Estados miembros para que ratifiquen el Tratado SNP (Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996), que tiene como finalidad garantizar el pago con pron-

titud de una indemnización adecuada y efectiva, y acordó permitir la delegación de la autoridad para expedir los certificados de seguro, previstos tanto en el Convenio de responsabilidad civil (1992) como del SNP (2010). No obstante, esta última resolución específica que la delegación de autoridad de ambos Convenios no repercutirá de la posible responsabilidad que el Estado que delega la autoridad pueda tener con relación a esos certificados. ■

A. MUNGUÍA

España renueva cargos

La 30ª Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) eligió también a los Estados miembros de su Consejo, integrado por 40 países, distribuidos en tres categorías, en función de sus intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales (categoría A), en el comercio marítimo internacional (categoría B) o por simple representación geográfica (categoría C).

España presentó candidatura —y fue reelegida— como miembro del Consejo en su categoría B, en la que se integran 10 países con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional. En esta categoría había surgido una fuerte competencia, con Australia y Emiratos Árabes Unidos como aspirantes a ingresar en ella.

España ingresó en el Consejo de la OMI en 1973, y desde 2001 mantiene su posición en la categoría B, que volvió a consolidar durante esta Asamblea, en la que la delegación española lanzó una propuesta sobre la necesidad de abordar la cuestión de la basura marina de plástico, en particular en el contexto del Objetivo de Desarrollo Sostenible sobre la conservación y utilización sostenible de los océanos, los mares y los recursos marinos.

La propuesta española fue copatrocinada por otros 12 países de distintas regiones del mundo preocupados también por la proliferación de la contaminación marina causada por plásticos y cuenta con el apoyo de “numerosas” delegaciones de la Asamblea que finalmente decidieron iniciar los trabajos para la elaboración de mecanismos que permitan perfeccionar la gobernanza de los océanos para los buques y las infraestructuras marinas, así como adoptar medidas urgentes para la optimización de las prácticas de gestión de basuras de plástico y la recopilación de datos relativos a la contaminación por plástico. ■

A. MUNGUÍA



En la imagen Rafael Rodríguez Valero, director general de la Marina Mercante, durante la votación para la constitución del Consejo

Panga, un sistema de producción insostenible

MORIR de éxito

El panga, una especie de pescado cultivado tradicionalmente en el Delta del Mekong, ha pasado en unos pocos años a ser la estrella del consumo en Europa, con un crecimiento del 60% anual. La presión del mercado y la necesidad de reducir precios, rápido de cocinar y fácil de comer, le llevó a presidir comedores sociales y escolares. Sin embargo, un sistema de producción insostenible, en un río con unos altos niveles de contaminantes y con un fortísimo impacto ambiental con el consiguiente riesgo para la salud, ha llevado a algunas CC. AA. a retirarlo de los comedores, y a una cadena comercial a dejarlo de vender. El propio éxito del panga le ha llevado a su cuestionamiento, lo que debería servir para preguntarnos por nuestro actual modelo de consumo, qué estamos comiendo y qué impacto tiene su obtención. De ello versa el siguiente trabajo de la bióloga especialista en pesca Lydia Chaparro, miembro de la Fundació ENT.



En poco más de 10 años, el panga (*Pangasius spp.*) ha pasado de ser un pescado casi desconocido a convertirse en uno de los productos de la pesca más comercializados en el mundo. En España, donde el consumo anual *per cápita* de pescado es de 42,4 kilos al año —muy por encima de la media europea (24,9 kg)

y mundial (18,9 kg)— siendo el tercer importador mundial y noveno exportador, el panga pronto se convirtió en el producto estrella de las importaciones. Según datos extraídos de la *web datacomex*, en 2015 las importaciones españolas de *Pangasius* fueron de 50.675 toneladas. Lo que nos convierte en uno de los países con mayor consumo de panga.

A pesar de haberse convertido en uno de los productos más demandados en nuestro país, pocos conocen los secretos que se esconden detrás de su producción. Se trata de un pescado blanco con pocas espinas que llega a nuestros comercios principalmente en forma de filetes congelados o refrigerados procedente del sureste asiático, mayoritariamente de Vietnam. Es una especie de agua dulce que ha sido tradicionalmente cultivada por campesinos del Delta del Mekong —situado entre Vietnam y China— para el autoconsumo, venta local y exportación a las regiones cercanas. Sin embargo, el desarrollo económico y el bajo coste de su producción han propiciado que el cultivo de panga pasase en pocos años a ser un comercio a es-



cala global. Hoy en día, la gran mayoría del panga que llega a nuestros mercados procede de la acuicultura intensiva, donde se cultiva en cajas flotantes en ríos, charcas o en balsas excavadas en tierra con densidades de cultivo muy elevadas.

Un metro cúbico de agua puede contener hasta 120 kg de panga. Un dato alarmante desde el punto de vista del bienestar animal, pero también

El panga es una especie de agua dulce, tradicionalmente cultivada por campesinos del Delta del Mekong para el autoconsumo, venta local y exportación a las regiones cercanas

desde el ambiental, por los impactos que produce su alimentación con piensos (que pueden contener trazas de soja o maíz transgénicos) y por la contaminación generada por la propia actividad acuícola (químicos, medicamentos, residuos y excrementos) que acaba afectando a los ecosistemas acuáticos. Si tenemos en cuenta, además, que el río Mekong —donde se cultiva la gran mayoría del panga— es uno de los más contaminados del Planeta, es obvio que surjan dudas sobre la calidad y las consecuencias sobre la salud del consumidor. Razón por la que, en España, alguna cadena de supermercados ha decidido retirar, como medida preventiva, la venta de este producto. A ello habría que sumar la prohibición de que este producto se sirva en comedores dependientes de algunas CC.AA., como las del País Vasco y Canarias.

A ello hay que añadir que, tal y como sucede con cualquier otro modelo productivo intensivo, el cultivo de panga a gran escala está ganando terreno a la agricultura, lo que está produciendo impactos en los usos del suelo y cambios sociales en las poblaciones ribereñas que han abandonado sus medios de vida tradicionales. Estos hechos, sumados a la elevada huella de carbono asociada al transporte a grandes distancias de filetes refrigerados o congelados, son algunos de los otros impactos ambientales negativos asociados a su producción.

España es un país altamente deficitario en productos pesqueros y, por consiguiente, altamente insostenible en este aspecto. De hecho, nuestra dependencia de pescado exterior es tan grande que se deben importar grandes cantidades de pescado y marisco para poder satisfacer la demanda interna. Esto crea un comercio internacional muy complejo y con una elevada huella de carbono.

Una oportunidad de oro para que, por fin, los medios de comunicación hablasen de consumo de pescado e informa-



sen de los impactos socio-ambientales que generan algunos de los sistemas de producción actuales. Sin embargo, la cuestión no se centró en estos aspectos esenciales, sino que una vez más el protagonismo se centró en los efectos sobre nuestra salud, omitiendo que muchas otras especies presentes en nuestros mercados generan tanto o más daño al medio ambiente que el panga y que nuestro modelo de consumo actual es claramente insostenible.

Otros productos como pueden ser el salmón, la perca del Nilo, o bien los langostinos producidos en Ecuador, Tailandia o Indonesia, por ejemplo, están asimismo asociados a graves impactos ambientales. También en ellos se han constatado presencia de contaminantes y, en ocasiones, su producción está asociada a la vulneración de Derechos Humanos. “Nuestra” salud volvió a ganarle el protagonismo a la salud de nuestros ecosistemas.

UNA CALIDAD PUESTA EN DUDA

Una de las razones por la que se aconseja comer pescado es porque forma parte de una dieta saludable, siendo uno de los beneficios principales su contenido en proteínas y ácidos gra-

dos Omega 3. Ahora bien, el panga es precisamente una de las especies que destaca por presentar valores bajos de proteínas y Omega 3 —algo inferiores a los que presentan otros pescados blancos como la merluza o la perca—, por lo que su ingesta no resulta particularmente nutritiva, en especial si lo comparamos con las cantidades importantes de Omega 3 que contienen, por ejemplo, muchos vegetales como los frutos secos y las semillas.

Así pues, aunque generalmente se aconseja una ingesta mínima de pescado por motivos nutritivos, las recomendaciones de ingestas máximas por razones de toxicidad son todavía muy tímidas, y aunque no es la intención alarmar, debido a los contaminantes que pueden acumularse en algunas de las especies más populares, es importante que como consumidores estemos informados. Una información que no está siempre al alcance de todos.

En este sentido, la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) ya informó en 2010 que, como medida de precaución, era preferible no consumir panga más de una vez por semana, puesto que encontró trazas de trifluralina, un herbicida prohibido en Euro-



pa, en diferentes muestras que analizó. Un hecho que propició que algunos colegios vascos retirasen del menú esta especie ya en 2011. Ahora bien, en los últimos años, han surgido numerosos estudios que muestran la presencia de trazas de mercurio, cadmio y otras sustancias nocivas en casi todos los productos pesqueros que consumimos. Y si bien no tenemos que preocuparnos —al menos aparentemente— porque no superan los niveles máximos de toxicidad marcados por la Unión Europea, quizás sí que nos deberíamos preocupar por la exposición crónica a pequeñas cantidades, puesto que está demostrado que dicha exposición crónica puede conllevar, por ejemplo, efectos negativos sobre el sistema inmune, el sistema nervioso en desarrollo o el sistema endocrino.

INFORMACIÓN MÍNIMA

A principios de 2014 entró en vigor el Reglamento sobre la información mínima obligatoria que debe mostrarse en los comercios. Esta normativa, de obligado cumplimiento, representa un gran paso en cuanto al derecho a la información se refiere, pues las personas que quieran contribuir a la sos-

Se han destapado fraudes en los que filetes puestos a la venta como gallos, lenguados o bacalao eran en realidad filetes de panga

tenibilidad de la pesca a través de un consumo responsable podrían saber, entre otra información, además de la especie y la zona de captura, el arte de pesca utilizado (más información sobre la etiqueta en Sin Mala Espina).

El problema radica en que muy pocos comercios cumplen con esta normativa, y frecuentemente la información facilitada en los mostradores no sólo es escasa, sino que en ocasiones también es fraudulenta. En el caso del panga (así como en muchas otras especies) se han destapado fraudes en los que filetes puestos a la venta como gallos, lenguados o bacalao eran en realidad filetes de panga. Por todo esto, es posible que realmente no conozcamos lo que comemos.

Es hora de replantearse seriamente la situación y dar un giro hacia la conservación de nuestros recursos naturales. Es hora de exigir que se cumpla con la información mínima al consumidor en todos los puntos de venta, apostar por el pescado fresco, local y de temporada. Es hora de diversificar al máximo el consumo de especies y apostar decididamente por la pesca responsable y de bajo impacto ambiental. ■

LYDIA CHAPARRO

Bruselas cierra

el LABORATORIO de BIVALVOS

El laboratorio europeo de referencia de biotoxinas marinas, con sede en Vigo, asumirá el control de las zonas de producción una vez que se clausure el Centre for Environment Fisheries and Aquaculture Science con sede en Weymouth, UK, al materializarse la salida de Reino Unido de la Unión Europea. Esta decisión ha dejado un sabor agrí dulce en la comunidad que se postuló para que Vilagarcía fuera la sede del laboratorio europeo de referencia para moluscos bivalvos cuando desde Bruselas ya se había decidido su cierre.

A finales de enero pasado la conselleira do Mar, Rosa Quintana, se trasladó a Bruselas para hablar con el director general de la DG Sante, Xavier Prats. En el encuentro le comunicó la importancia que tendría para Galicia ser la sede del laboratorio de bivalvos, teniendo en cuenta el peso que tienen en esta comunidad estos moluscos, su consumo y todo el entramado socio económico que rodea a estos productos.

Por su parte, Prats informó a Quintana, según fuentes de la consellería, que Galicia recibiría, a partir de enero de 2019, la clasificación de zonas de producción que será encomendada al laboratorio de biotoxinas de Vigo; pero que la Comisión Europea mantiene su decisión de clausurar el Centre for Environment Fisheries and Aquaculture Science (Cefas), con sede en Weymouth, al sur de Inglaterra, una vez que se haga efectiva su salida de la Unión Europea.

La decisión está cerrada, ya que como confirmó la Comisión Europea, a una pregunta realizada por un eurodiputado al comisario de Salud y Seguridad Alimentaria, Vytenis Andriukaitis, ningún Estado miembro solicitó la reubicación del Centro para el Medio Ambiente, Pesca y Ciencias de



la Acuicultura. Por ello, el 18 de octubre pasado se presentó ante el Comité Permanente de Vegetales, Animales, Alimentos y Piensos un proyecto

de Reglamento de la Comisión por el que se suprimía este centro científico de renombre internacional, en el que sus 120 especialistas cubren todos los aspectos de la salud e higiene de los peces y mariscos realizando servicios de investigación, consultoría y capacitación.

CRONOLOGÍA

Este viaje se enmarcó en la situación creada en Galicia después que, a finales de noviembre del pasado año, el presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijóo, postulara esta comunidad como sede del Cefas. Una candidatura anunciada durante el encuentro

el 25 aniversario del centro. Una candidatura sin recorrido ya que España no había realizado ninguna notificación oficial pidiendo el centro y la Comisión había decidido en mayo suprimirlo distribuyendo sus funciones entre otros centros de referencia.

Los antecedentes se remontan al 9 de mayo del pasado año cuando la conselleira do Mar, Rosa Quintana, señaló en el parlamento gallego la oportunidad que supondría para la comunidad contar con estas competencias científicas. En aquella fecha la Comisión Europea ya había decidido su supresión y el 17 del mismo mes el comité de Plantas, Animales y Piensos de la UE informó de la supresión del laboratorio por motivos presupuestarios y que sus actividades serían distribuidas a los laboratorios de referencia existentes para los distintos patógenos. En este reparto se encargaba al laboratorio de referencia de la Unión Europea de biotoxinas marinas de Vigo, dependiente de la Agencia Española de Consumo, Seguridad Alimentaria y Nutrición, de las actividades relacionadas con la clasificación y monitorización de las áreas de producción de moluscos bivalvos.

El interés mostrado por Galicia por el laboratorio no tuvo la trascendencia necesaria ni en Sanidad ni en Pesca, y a mediados de octubre, un representante de la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición (AE-COSAN) votó a favor de la supresión del laboratorio de Weymouth. Esta información no llegó a Galicia hasta que la Ministra de Sanidad, Dolors Montserrat, notificó por carta a Alberto Núñez Feijóo el 2 de noviembre.

El 30 de noviembre el Comité Permanente de Vegetales, Animales, Alimentos y Piensos, adoptaba la decisión de que la Universidad Técnica de Dinamarca albergará el laboratorio de referencia para las enfermedades de crustáceos, que tenía también el Cefas, además de los contaminantes de los bivalvos. ■

J.M.S.



del presidente gallego y su responsable de Pesca, Rosa Quintana, con la plantilla del Instituto Tecnológico para o Control do Medio Mariño (Intecmar) en

PESCANDO VINO

Que España es un país vinatero nadie lo pone en duda, disponemos de cerca de un millón de hectáreas destinadas al cultivo de uvas, nuestro país está considerado cuna de grandes caldos, y esto no es fruto de una casualidad sino de años de experiencia y una labor continua de investigación, y de ahí en algún momento alguien volvió la mirada hacia el mar.



El hecho de que el vino encontrado en barcos hundidos hace cientos de años tuviera un sabor especial, y un precio de venta en el mercado desorbitado, puso a enólogos y empresarios sobre la pista, y éste básicamente fue el origen de las primeras bodegas submarinas. Las especiales condiciones que ofrece el mar, presión, humedad, ausencia de luz y ruido, temperatura constante, salinidad y movimiento de las mareas en vez de estropear el contenido de las botellas, potencia su aroma creando sabores secundarios e incluso terciarios al original.

Cada vez más bodegas se unen a esta fórmula, normalmente con el apoyo de laboratorios, barcos pesqueros y equipos de buceo. Los vinos submari-

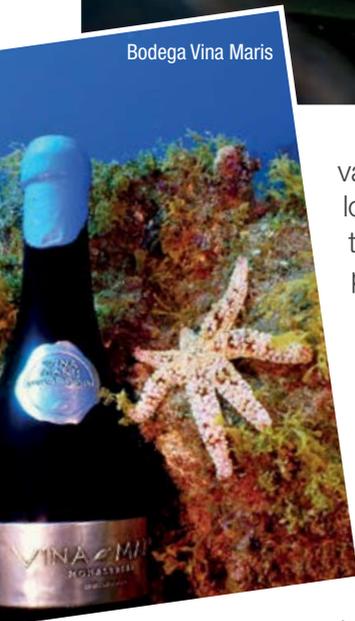
nos son una muestra más de la Economía Azul preconizada por la Unión Europea en la que distintas empresas del sector unen sus esfuerzos por diversificar y así obtener beneficios a través de nuevas ideas para una economía sostenible.

Al ser sumergido es como si se paralizase su evolución, lo que al parecer convierte un vino joven en un caldo de sabor intenso y aroma diferente que la misma variedad envejecida en tierra y además con un toque ligeramente yodado.

Las primeras cinco bodegas, aunque ya hay otras muchas que están realizando sus propias investigaciones, tuvieron que experimentar con distintos tipos de vinos para encontrar aquellos que se adecuaban más al medio marino y también jugar con las distintas



Bodega Crusoe Treasure



Bodega Vina Maris

variables, zona de colocación, cantidad de tiempo sumergidos, profundidad y tipo de envase.

La mayoría de los caldos se almacenan en envases específicamente creados para el medio marino y colocados en estructuras de acero (algunas

incluso surgen del reciclado

de antiguas bateas para mejillones y ostras adaptándolas a la forma de las botellas) para ser sumergidos.

Las botellas se fabrican con una etiqueta especial de estaño y un tapón hecho también a medida para evitar filtraciones y las jaulas se fijan con anclajes ecológicos homologados. Aunque también hay bodegas que prefieren introducir el vino en grandes barricas o en ánforas.

En muchos casos, estas estructuras metálicas son monitorizadas hasta que cumplen el periodo de maduración, y las empresas que todavía no tienen instaladas cámaras se están apresurando a incorporar estas medidas de vigilancia para evitar las visitas de los amigos de lo ajeno como le ocurrió al propietario de la Bodega Luis R. de Lantiego



Bodega Presas Ocampo

(Álava) cuando al ir a recoger las botellas sumergidas se percataron que se las habían sustraído con jaula incluida.

Cabe destacar que las bodegas marinas no perjudican al medio, ya que el método es respetuoso con el ecosistema, tratando de construirse sobre arrecifes artificiales, fabricados con materiales no contaminantes que permiten proteger las botellas y, además, favorece la creación de la vida marina a su alrededor.

El resultado también depende del tipo de uva, mientras que los tintos se suavizan; los blancos maduran a mayor velocidad. Finalmente se obtiene un vino con una graduación alcohólica más baja que la de su “gemelo” envejecido en tierra, y con cierto punto de salinidad que su “hermano” no posee. Se trata de obtener un vino gran reserva con el aroma y el color de uno joven. En el caso del vino blanco, además se reduce su tiempo de maduración a la mitad.

El precio de las botellas de vino envejecidas bajo el mar es muy dispar, pero nunca económico, puede oscilar desde los 50 euros hasta cifras de tres ceros.

BODEGAS PIONERAS

Muchas son las empresas que llevan tiempo experimentando con la aventura de la crianza de vino submarino pero aquellas que se pueden considerar pioneras han necesitado de varios en-

sayos, con sus consiguientes fracasos, para dar con la fórmula perfecta que propicie los resultados esperados.

Raúl Pérez, ganador en dos ocasiones del galardón como mejor enólogo del mundo, ha narrado en varias ocasiones que para criar Albariño bajo las aguas pontevedresas necesitaron 'enfrentarse' a los pulpos de la zona que les quitaban los tapones de corcho a las botellas, finalmente observaron que si las colocaban a menos profundidad, todos podían convivir felizmente en la zona.

Marca España asegura que las bodegas submarinas han pasado de ser experimentos peculiares a una modalidad de negocio plenamente asentada en un país con tantas hectáreas de viñedo y tantas millas de costa.

Bodegas y Viñedos Raúl Pérez, situada en El Bierzo (León) pero con cava submarina en Pontevedra; Bodega Viña Maris, en Calpe (Alicante); los gaditanos Bodegas Luis Pérez, en Jerez de la Frontera, con cava submarina en Conil de la Frontera; Bodega Espelt, en Cala Joncols (Ampurdán) y Bodegas Vallobera, de Laguardia (Álava) pero con cava submarina en Sant Carles de la Ràpita (Tarragona); son una buena muestra de un valor en alza como son los vinos submarinos.

A estas empresas pioneras les siguen a la zaga nuevas bodegas en distintas localidades que van realizando sus propias experiencias. Especialmente la idea ha calado en las Islas Canarias donde en los dos últimos años están proliferando las bodegas submarinas.

ENOTURISMO SUBMARINO

Pero además, la crianza de vinos bajo el mar puede suponer una interesante alternativa de turismo enológico, algunas de estas empresas ofrecen a sus clientes una combinación especial de navegación, buceo y gastronomía.

Crusoe Treasure, en Plentzia (Bizkaia) dispone de vinos sumergidos a 15 metros y facilita que sus clientes descendan hasta encontrarlos y para hacerlo



El enoturismo submarino es un claro ejemplo de la Economía Azul que preconiza la Unión Europea en todas las localidades marítimas

más emocionante esconden las botellas en cofres que deberán ser localizados por los propios clientes. Pero además la empresa añade un aspecto más al convertir la bodega en laboratorio para censar especies marinas y controlar los efectos del calentamiento global.

Las Bodegas Viña Tendal (Gran Canaria) depositan las botellas en cuevas submarinas situadas a 15 metros de profundidad, en el litoral oeste de la isla de La Palma, y realizan visitas submarinas al lugar, con una fascinante riqueza animal.

En Estepona (Málaga) han dado un paso más, las empresas Nilva Enoturismo y Turismo Marinerio se han asociado para crear el primer vino marinerio de la provincia tras comprobar el creciente interés de los turistas en recoger las botellas del fondo del mar, que luego degustarán con la cena a bordo.

Todas estas iniciativas son un claro ejemplo de la Economía Azul que en España trata de impulsar en todas las localidades marineras la creación de alianzas sectoriales en el ámbito marítimo para fomentar la cooperación y proporcionar crecimiento sostenible.

Se trata de un ejercicio de máxima colaboración entre el propietario del barco, la bodega y la empresa de buceadores profesionales que acompañan en todo momento a los visitantes. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

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



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Plan de FORMACIÓN 2018

Con el año llega el nuevo plan de formación, que ya puede consultarse en Internet y en todas las direcciones provinciales y locales del ISM, adaptado a las necesidades del mercado laboral, a las demandas de los trabajadores del mar y a la legislación vigente en España y Europa.



Juan Lanzat Lucena / DP Málaga

Contribuir a la formación y promoción profesional de sus afiliados, elevar el nivel de cualificación y competencia profesional son los objetivos finales que persigue año tras año el Plan de Formación del Instituto Social de la Marina, cofinanciado por el Fondo Social Europeo.

Las áreas formativas en las que se centra el Plan de Formación 2018 afectan a Seguridad marítima y lucha contra la contaminación; Certificados

profesionales; Cualificaciones para el trabajo a bordo; Electricidad y electrónica; Seguridad operacional del buque; Idiomas; Mecánica industrial; Sanidad marítima y Titulaciones profesionales.

Como cada año, la formación se impartirá en los Centros Nacionales de Formación Marítima del ISM de Bamio (Vilagarcía de Arousa) e Isla Cristina (Huelva); las direcciones provinciales del ISM y el Instituto de Formación Profesional Náutico Pesquera de las Palmas.

En el presente año lectivo como novedad se ofertan tres cursos de revalidación de aptitudes necesarios al modificarse la legislación de tal manera que es obligatoria la actualización cada cinco años de los conocimientos adquiridos.

Quedarán exentos de revalidar esta formación aquellas personas que hayan realizado periodos de embarco de, al menos, un año dentro de los últimos cinco años o de tres meses en el último año realizando funciones equivalentes al certificado que hay que revalidar.

También quedan exentos quienes hayan superado un curso de actualización reconocido por Marina Mercante superior a seis horas.

NOVEDADES

El curso de Revalidación del Certificado de Avanzado en Lucha contra Incendios capacita al asistente para controlar las operaciones de lucha contra incendios en todos sus aspectos incluyendo la organización de cuadrillas, la inspección y mantenimiento de los equipos y la investigación posterior.

Los cursos de Revalidación del Certificado de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate Rápidos y No Rápidos permitirán al alumno, una vez concluidos los cursos, estar capacitado para hacerse cargo de una embarcación de supervivencia o bote de rescate durante y después de la puesta a flote; ponerlo en funcionamiento y organizar a los supervivientes, auxiliarles en caso de necesidad y poner en marcha los dispositivos de localización.



Ana Díaz

Cabe reseñar que este tipo de formación necesaria para revalidar títulos precisa de los siguientes requerimientos:

- Documento acreditativo de la realización del primer curso
- Certificado médico de aptitud de embarque marítimo en vigor
- Certificado médico de no padecer enfermedades físicas o psíquicas que impidan desarrollar la formación
- Declaración responsable de que el solicitante sabe nadar

ADECUARSE A LA DEMANDA

El pasado año se registró una menor demanda de formación en algunos sectores, lo que ha motivado que en el presente catálogo se hayan cancelado los cursos menos demandados como Formación Básica para Operaciones de Carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado; Ingles Técnico Marítimo Nivel I; Certificado de Suficiencia de Marinero de Máquinas de Marina Mercante y Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

CUADRO DE EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA FORMATIVA

	2013	2014	2015	2016	2017
Cursos finalizados	714	775	833	891	835
Alumnos que iniciaron cursos	10.761	11.556	12.571	13.565	12.839
Alumnos que finalizaron cursos	10.591	11.456	12.400	13.378	12.598

Por el contrario, colectivos como la Guardia Civil anualmente solicitan al ISM un mayor número de plazas en los cursos de Formación Básica en Seguridad; Certificado de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate Rápidos y no Rápidos; Lucha contra Incendios; Marinero de Máquinas y Formación Sanitaria en Actividades Subacuáticas.

En marzo de 2007 el ISM firmó un protocolo de colaboración con la Dirección General de la Policía y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil para formación de sus miembros y apoyo a los equipos de inspección a buques pesqueros en alta mar.



Nuevas instalaciones en la DP de Málaga

La Dirección Provincial del ISM en Málaga inauguró el pasado 1 de febrero el arranque del plan de formación de 2018 con un curso de Formación Básica en Protección Marítima en sus nuevas instalaciones.

El edificio tuvo que ser remodelado para adaptarse al plan de riesgos laborales y adecuar las aulas a una mayor demanda de formación. Actualmente la planta baja dispone tras las obras de un aula principal, un aula de práctica, aseos y un almacén dotados de aire acondicionado, alarma y vigilancia.

Las aulas cuentan con un moderno y completo equipamiento para facilitar de forma tanto teórica como práctica el aprendizaje. El contacto directo con el material utilizado a bordo contribuye a una mejor asimilación de los conceptos. Además disponen de pizarras de grandes dimensiones, pantallas automáticas, proyector en el techo, equipo de sonido, teléfono y red informática. La parte práctica se desarrolla en el puerto, que es colindante con la Casa del Mar.

El aula principal tiene capacidad para 25 alumnos mientras que el aula secundaria, que se usa como enfermería para los alumnos y está dedicada exclusivamente para las prácticas de los cursos sanitarios, tiene capacidad para 8 alumnos. A lo largo de este año está prevista su ampliación.



Juan Lanzat Lucena / DP Málaga

El plan de formación para 2018 tiene aprobados 19 cursos para realizar en Málaga ofreciéndose por primera vez la capacitación de Patrón Portuario.



CONSULTAR CURSOS

La oferta completa de cursos y plazas de Formación Profesional Marítima y Sanitaria puede consultarse en la página web de Seguridad Social siguiendo esta ruta: Trabajadores, Trabajadores del mar, Formación.

Las personas interesadas en solicitar su participación en alguno de estos cursos podrán dirigirse a la dirección provincial o local del Instituto Social de la Marina más próxima a su domicilio en donde se les indicarán las fechas de las distintas ediciones de cada tipo de curso. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO
INFOGRAFÍA: JOSÉ MARÍA MOLINA

CURSOS Y ALUMNOS POR PERÍODO Y DDPP

DDPP	PROFESIONAL			SANITARIA			TOTALES		
	Cursos finalizados	Alumnos que iniciaron cursos finalizados	Alumnos que finalizan cursos	Cursos finalizados	Alumnos que iniciaron cursos finalizados	Alumnos que finalizan cursos	Cursos finalizados	Alumnos que iniciaron cursos finalizados	Alumnos que finalizan cursos
A CORUÑA	9	145	144	21	322	313	30	467	457
ALICANTE	22	402	386	11	189	184	33	591	570
ALMERÍA	5	100	99	6	91	91	11	191	190
BARCELONA	23	418	412	24	383	378	47	801	790
CÁDIZ	17	293	275	12	188	183	29	481	458
CANTABRIA	6	115	112	8	88	88	14	203	200
CARTAGENA	11	180	176	9	141	141	20	321	317
CASTELLÓN	8	139	138	8	102	102	16	241	240
CEUTA	6	109	102	4	57	49	10	166	151
GIJÓN	12	232	231	11	149	147	23	381	378
GIPUZKOA				2	19	19	2	19	19
HUELVA	14	230	222	14	223	219	28	453	441
ILLES BALEARS	17	315	315	20	317	315	37	632	630
LAS PALMAS	19	349	347	11	179	179	30	528	526
LUGO	1	18	18	7	87	87	8	105	105
MADRID	23	439	432	8	138	132	31	577	564
MÁLAGA	11	202	201	9	144	142	20	346	343
MELILLA	7	124	117	3	58	48	10	182	165
SEVILLA	5	96	95	3	38	38	8	134	133
TARRAGONA	5	79	79	6	85	85	11	164	164
TENERIFE	37	717	703	25	397	391	62	1.114	1.094
VALENCIA	21	396	386	7	120	116	28	516	502
VIGO	11	190	186	20	315	313	31	505	499
BIZKAIA	3	49	48	11	173	172	14	222	220
VILAGARCÍA DE AROUSA	12	219	216	32	504	504	44	723	720
BAMIO	148	1.556	1.527	18	289	275	166	1.845	1.802
ISLA CRISTINA	60	738	736	12	193	184	72	931	920
TOTAL GENERAL	513	7.850	7.703	322	4.989	4.895	835	12.839	12.598

En 2018 las bases de cotización

SUBEN DE MEDIA UN 1,33%

Las bases de cotización para el año 2018 en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero, aparecieron publicadas en el BOE el pasado 29 de enero en desarrollo de lo previsto en la prorrogada Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017 y suponen una subida media del 1,33 por ciento.

Una vez mantenidos por parte del ISM los contactos preceptivos con las organizaciones sindicales y empresariales, cofradías de pescadores y organizaciones de productores pesqueros más representativos del sector para recabar los datos relativos a las remuneraciones obtenidas por los trabajadores durante el pasado año, han quedado establecidas las correspondientes bases de cotización para 2018 en las que se mantiene la clasificación por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales.

El establecimiento de las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores incluidos en los grupos segundo y tercero del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar se trata de un aspecto imprescindible para que los sujetos responsables puedan efectuar la cotización, determinando la cuantía de las bases y la aplicabilidad de las mismas.

Este sistema produce variaciones anuales en los ingresos de la Seguridad Social como consecuencia de la aproximación de las bases de cotización a los salarios reales percibidos.

Respecto de los trabajadores por cuenta propia, y en aquellos supuestos en los que, con motivo de cambios de provincia, modalidades de pesca o categorías profesionales, tengan que mo-



ARVI

dificar la base de cotización, los efectos de dicha modificación se producirán a partir del día primero del mes siguiente, manteniéndose hasta ese momento la base de cotización por la que vinieran cotizando.

A pesar de que la Orden ESS/56/2018, de 26 de enero, por la que se establecen



las bases de cotización para 2018 fue publicada el 29 de enero, tiene efectos desde el 1 de enero.

INCREMENTO POR GRUPOS

A efectos de cotización, los trabajadores y las empresas se dividen en los siguientes grupos:

- Grupo Segundo A: comprende a los trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia o armadores, retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones comprendidas entre 50,01 y 150 toneladas de registro bruto, enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes.

BASES GRUPO SEGUNDO A - AÑO 2018				
ZONA NORTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internac. (excepto África)	2.565,00	1.836,00	1.683,00
	Arrastre en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de fondo y volantas en costa de África. Palangre de superficie	2.367,00	1.584,00	1.476,00
	Palangre de fondo, cerco y otras artes en caladeros nacionales	1.854,00	1.494,00	1.404,00
Cantabria	Arrastre	2.565,00	1.836,00	1.683,00
	Palangre	1.854,00	1.494,00	1.476,00
	Cerco	1.692,00	1.434,00	1.434,00
Gipuzkoa	Cerco y palangre	1.965,00	1.608,00	1.608,00
	Arrastre	3.009,00	1.989,00	1.731,00
	Otras artes	2.736,00	1.863,00	1.704,00
Bizkaia	Artes fijas	2.736,00	1.794,00	1.704,00
	Arrastre	3.009,00	1.989,00	1.731,00
	Anzuelo y cerco	1.920,00	1.608,00	1.608,00
	Promedio por grupos de cotización	1,24	1,25	1,28
Promedio Zona Norte		1,26		
ZONA ESTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	-	1.896,00	1.572,00	1.572,00
	Promedio por grupos de cotización	1,28	1,16	1,16
Promedio Zona Este		1,20		
ZONA SUR				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
Almería	-	1.746,00	1.503,00	1.503,00
Cádiz	-	1.746,00	1.419,00	1.419,00
Huelva	Arrastre en aguas internacionales	2.538,00	1.743,00	1.575,00
	Arrastre, cerco y palangre	2.079,00	1.482,00	1.419,00
Málaga, Granada, Melilla y Ceuta	-	1.599,00	1.482,00	1.482,00
Las Palmas y Tenerife	-	2.538,00	1.716,00	1.575,00
	Promedio por grupos de cotización	1,44	1,63	1,61
Promedio Zona Sur		1,56		
Grupo Segundo A - Promedio subida general		1,34		

La subida del Grupo Segundo A oscila desde el 0,76% en las provincias gallegas (A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía) y Asturias, para la categoría profesional 8, en la modalidad de pesca "Arrastre en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de fondo y volantas en costa de África. Palangre de superficie", hasta el 2,92% en la provincia de Cantabria, modalidad de pesca "Cercos", para las categorías profesionales 1 a 7.

- Grupo Segundo B: comprende a los trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia o armadores, retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embar-

Cantabria vuelve a encabezar el mayor crecimiento en las bases de cotización

caciones comprendidas entre 10,01 y 50 toneladas de registro bruto, enrollados en las mismas como técnicos o tripulantes.

El incremento para el Grupo Segundo B oscila desde el 0,51% en la provincia de Gipuzkoa, para las categorías profesionales 1 a 8, en la modalidad de pesca "Arrastre", hasta el 2,92% en la provincia de Cantabria, modalidad de pesca "Cercos", para las categorías profesionales 1 a 7.

- Grupo Tercero: comprende a los trabajadores por cuenta ajena retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones que no excedan de 10 toneladas de re-

BASES GRUPO SEGUNDO B - AÑO 2018				
ZONA NORTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias	Palangre de fondo y volantas en costa de África	2.367,00	1.584,00	1.476,00
	Palangre, cerco y otras artes menores	1.719,00	1.371,00	1.371,00
Cantabria	Arrastre y palangre	1.719,00	1.371,00	1.371,00
	Cercos	1.692,00	1.371,00	1.371,00
Gipuzkoa	Cercos, palangre, anzuelo y artes fijas	1.920,00	1.608,00	1.608,00
	Arrastre	2.985,00	1.972,00	1.716,00
Bizkaia	-	1.920,00	1.608,00	1.608,00
	Promedio por grupos de cotización	1,22	1,41	1,42
Promedio Zona Norte		1,35		
ZONA ESTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	-	1.896,00	1.572,00	1.572,00
	Promedio por grupos de cotización	1,28	1,16	1,16
Promedio Zona Este		1,20		
ZONA SUR				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
Almería	-	1.629,00	1.503,00	1.503,00
Cádiz	Arrastre, cerco y palangre	1.629,00	1.311,00	1.311,00
Huelva	Arrastre, cerco y palangre	1.629,00	1.311,00	1.311,00
	Otras modalidades	1.524,00	1.311,00	1.311,00
Málaga, Granada y Ceuta	-	1.599,00	1.311,00	1.311,00
Las Palmas y Tenerife	Palangre, cerco y otras artes menores	1.599,00	1.311,00	1.311,00
	Palangre en aguas internacionales	2.262,00	1.554,00	1.392,00
	Promedio por grupos de cotización	1,60	1,60	1,63
Promedio Zona Sur		1,61		
Grupo Segundo B - Promedio subida general		1,39		

gistro bruto, enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes.

Este grupo también comprende a los trabajadores por cuenta propia como mariscadores, percebeiros, recogedores de algas y análogos, buceadores extractores de recursos marinos, rederos y rederas y armadores que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones de hasta 10 toneladas de registro bruto, estando enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes.

Asimismo, está incluido el colectivo de neskatillas y empacadoras, como una especialidad en la provincia de Bizkaia, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional cuarta de la Ley 47/2015, de 21 de octubre.

Para el Grupo Tercero el incremento va desde el 0,67% en Almería en las categorías profesionales 8 a 11, hasta el 2,33% en las provincias de la Zona Sur (excepto Almería), en las categorías profesionales 3 y 4.

2,92% EN CANTABRIA

Los mayores crecimientos de las bases de cotización se producen en la Comunidad Autónoma de Cantabria



Arturo Rivera

BASES GRUPO TERCERO - AÑO 2018		
ZONA NORTE		
	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización	
	3 y 4	8 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía, Asturias y Cantabria	1.452,00	1.335,00
Gipuzkoa y Bizkaia	1.515,00	1.392,00
		1.218,00*
Promedio por G.C.	1,23	1,4
Promedio Zona Norte	1,31	
ZONA ESTE		
	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización	
	3 y 4	8 a 11
Alicante, Castellón y Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	1.635,00	1.392,00
Promedio por G.C.	0,93	1,09
Promedio Zona Este	1,01	
ZONA SUR		
	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización.	
	3 y 4	8 a 11
Almería	1.503,00	1.362,00
Cádiz, Huelva, Málaga, Granada, Sevilla, Melilla, Ceuta, Las Palmas y Tenerife	1.452,00	1.299,00
*Grupo 10 de cotización (en Bizkaia): neskatillas, empacadoras, mariscador a pie		
Promedio por G.C.	1,57	1,39
Promedio Zona Sur	1,48	
Grupo Tercero - Promedio subida general	1,27	

en el grupo segundo A y segundo B, en las categorías profesionales 1 a 7, alcanzando el 2,92% y en el grupo tercero en las provincias de la Zona Sur, excepto Almería, en las categorías profesionales 3 y 4, alcanzando el 2,33%.

El menor incremento se produce en el grupo segundo B con el 0,51% en la provincia de Gipuzkoa, en las categorías profesionales 1 a 8. En el grupo segundo A está en el 0,76% en las provincias gallegas (A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía) y Asturias, en la categoría profesional 8. Siendo en el grupo tercero, el 0,67% en la provincia de Almería, en las categorías profesionales 8 a 11.

Para el año 2018, el incremento de las bases oscila entre el 0,51% y 2,92% siendo superior al de años anteriores. El aumento de las bases que contempla esta Orden supondrá una mayor cotización estimada en torno al 1,33% en concepto de variación de bases de cotización. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Plan SEGUMAR

DIEZ AÑOS de inspecciones en el mar

El pasado 14 de febrero se fijaron las actuaciones inspectoras que, a lo largo del 2018, se realizarán en nuestras costas a buques de más de ocho metros de eslora. Se ha previsto un objetivo inicial de 210 inspecciones. Las acciones se enmarcan dentro del Plan SEGUMAR que realizan conjuntamente los Ministerios de Fomento, Empleo y Seguridad Social y Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente desde el año 2007. En los 10 años que lleva en vigor, el Plan SEGUMAR ha servido para concienciar a empresarios y marineros de la necesidad de mejorar la seguridad en el mar.



El Consejo de Ministros del 29 de abril de 2005 estableció que los Ministerios de Fomento, Empleo y Seguridad Social y Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente realizaran una serie de actividades conjuntas para mejorar la seguridad de los buques pesqueros. El programa recibió el nombre de Plan SEGUMAR y entró en vigor en 2007. Desde entonces, cada año se aprueban un conjunto de inspecciones en los barcos de más

Desde hace una década el Plan SEGUMAR ha servido para concienciar al sector de la necesidad de un mar más seguro

de ocho metros de eslora para detectar cualquier tipo de incidencia que afecte a la seguridad de barcos y a las tripulaciones. Las acciones inspectoras se realizan en el mar, puerto y bocana. En los últimos diez años se han llevado a cabo un total de 2.360 inspecciones que han permitido ir concienciando al sector de la necesidad de trabajar para mejorar las condiciones laborales y tener barcos más seguros.

La media de inspecciones realizadas en el período 2008-2017 ha sido de

236 al año, siendo en 2012 cuando el número de acciones inspectoras a buques pesqueros fue más elevado (294) mientras que 2015, con 155, fue el año en el que menos inspecciones se registraron.

INCIDENCIAS

La media anual de incidencias detectadas desde que se puso en marcha el Plan SEGUMAR ha sido de 13,04%. El año en el que más deficiencias se encontraron fue 2008, con un 21,88% frente al 8,38% de las incidencias registradas el año pasado.

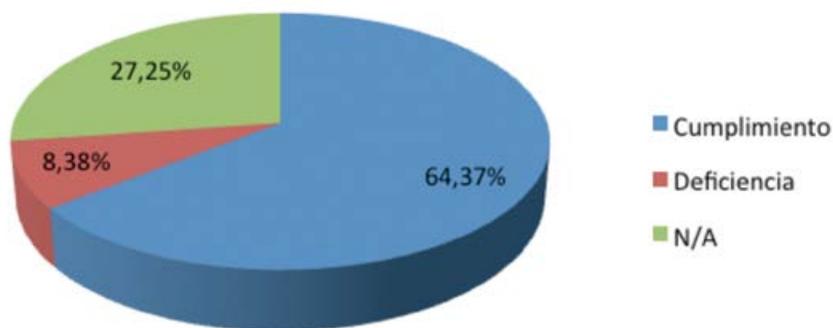
Esto significa que el plan SEGUMAR, con inspecciones periódicas realizadas a nuestros buques, y las actividades preventivas de seguridad laboral que Administración y agentes sociales celebran conjuntamente en algunas localidades costeras están dando buenos resultados, logrando que el mar sea un lugar más seguro para trabajar.

Si nos fijamos en el cuadro de la evolución del plan SEGUMAR desde que entró en vigor, observamos que las deficiencias han ido reduciéndose en los últimos años, especialmente desde 2012. En la última década, las Direcciones Provinciales del ISM donde se gestionaron más inspecciones fueron Cádiz (205), Huelva (183) y Málaga (182) mientras que en las que menos se realizaron fueron Ceuta (11), Tenerife (25) y Las Palmas (37).

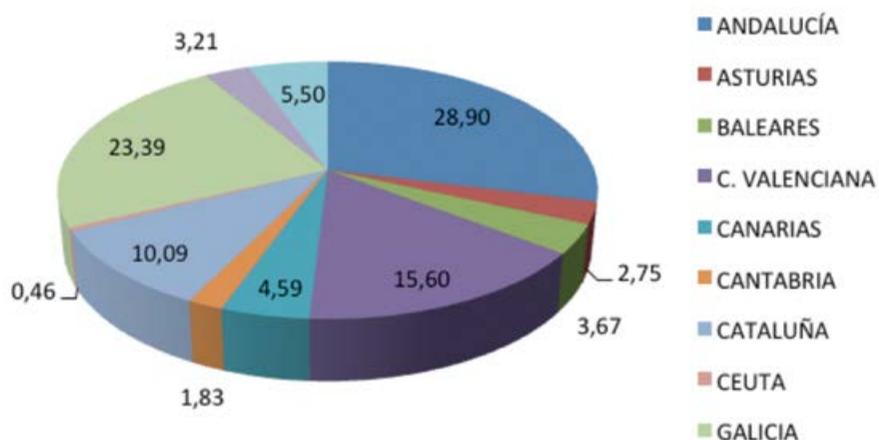
Francisco Corral, director provincial del ISM en Cádiz, provincia donde, a lo largo del tiempo, ha tenido lugar el mayor número de inspecciones, asegura que el Plan SEGUMAR ha servido para detectar deficiencias que, “en la mayor parte de las ocasiones pueden corregirse con facilidad. Además, nos ha permitido tener un contacto cercano con los armadores y las tripulaciones, que están acostumbrándose a las visitas de los inspectores y a hacer las cosas bien”.

Desde hace años, la Dirección Provincial del ISM en Cádiz complementa las inspecciones con una serie de talleres en aulas para explicar a los marineros

Grado de cumplimiento y deficiencias detectadas en el Plan SEGUMAR 2017



Inspecciones por localización Plan SEGUMAR 2017



aspectos como la siniestralidad, la realización de una consulta radiométrica, dar de alta a los trabajadores o cumplir las normas de seguridad. Hace tiempo estas charlas “han salido de las aulas y se realizan con técnicos especialistas en los propios barcos donde trabajan los pescadores”, dice Francisco Corral.

ACTUACIONES

En el año 2017 se estableció un objetivo inicial de 231 inspecciones a pesqueros en toda nuestra geografía. De ellas, 41 debían realizarse en el mar, utilizando las patrulleras del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Un total de 126 acciones deberían hacerse en el puerto y 66 en bocana. Dada la alta siniestralidad que se detecta en la modalidad pesquera del arrastre, el 50% de las 231 inspecciones previstas de-

En las actuaciones participan el ISM, la Inspección de Trabajo y la Dirección General de la Marina Mercante

EVOLUCIÓN PLAN SEGUMAR

AÑO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
INSPECCIONES	258	272	291	243	294	224	197	155	208	218
DEFICIENCIAS	21,88%	16,66%	15,40%	15,01%	11,98%	11,04%	11,28%	9,93%	8,68%	8,38%

Inspecciones/deficiencias realizadas por organismo 2008-2017

AÑO	ORGANISMO / DEFICIENCIAS (%)		
	IT	ISM	MM
2008	22,29	20,87	22,25
2009	19,31	17,03	15,08
2010	17,88	16,94	13,23
2011	19,64	13,19	13,69
2012	17,93	11,75	5,70
2013	16,37	10,45	5,94
2014	14,97	10,12	8,12
2015	17,04	8,35	6,84
2016	13,01	8,61	5,48
2017	15,66	7,59	4,00

El Plan SEGUMAR y las acciones formativas en materia de seguridad mejoran las condiciones laborales en el mar

Cádiz (11) y Castellón, A Coruña y Vigo, con ocho actuaciones en cada una de ellas. El total de inspecciones en puerto en 2017 sumaron 128 acciones.

Finalmente, las regiones donde se realizaron la mayor parte de inspecciones en bocana fueron Galicia (17), Andalucía (16) y la Comunidad Valenciana (13). Por provincias, las inspecciones tuvieron lugar en Huelva (8), Alicante y Cádiz (6) y Tarragona, A Coruña y Vigo (5). Las inspecciones en bocana ascendieron a 71 en total.

Se realizaron inspecciones a barcos de menos de 16 metros de eslora; a pesqueros de 16 a 20 metros, a naves de 20 a 24 metros y a buques de más de 24 metros de eslora. Las actuaciones se

berían ir dirigidas a buques arrastreros. Al final del ejercicio se contabilizaron 218 inspecciones: 19 en mar, 127 en puerto y 71 en bocana y 96 se realizaron a arrastreros.

Como puede verse en la tabla que ilustra estas páginas, las Comunidades Autónomas en las que se realizaron más inspecciones fueron Andalucía (63), Galicia (51) y Comunidad Valenciana (34). Por provincias destacaron Cádiz (21), Huelva y Málaga (15) y Vigo (14).

Si atendemos a las zonas donde se realizaron las inspecciones, en el mar se llevaron a cabo un total de 19 acciones; principalmente en Andalucía (7), Galicia (4) y dos en el Principado de Asturias, Cataluña, Comunidad Valenciana e Illes Balears. Por provincias, la mayoría se llevaron a cabo en Cádiz (4), Asturias, Tarragona, Castellón y Lugo, todas ellas con dos.

Andalucía (40), Galicia (30) y la Comunidad Valenciana (19) lideran las Comunidades Autónomas donde más inspecciones tuvieron lugar en el puerto. A nivel provincial destacan Málaga (15),





realizaron mayoritariamente en buques de menos de 16 metros de eslora (109), con un 8,26% de deficiencias detectadas. En la categoría de 16 a 20 metros de eslora se han llevado a cabo 42 acciones, registrándose 9,81% de deficiencias. Siete inspecciones se desarrollaron en barcos de 20 a 24 metros de eslora, donde se hallaron un 8,57% de fallos, y 30 en barcos de más de 24 metros, con un 6,56% de deficiencias registradas.

Las inspecciones se realizaron mayoritariamente en buques de menos de 50 t (108) mientras que en las embarcaciones de 150 a 250 t y en las de más de 250 t se realizaron un total de 15 inspecciones en cada grupo. El mayor número de deficiencias por tonelaje se hallaron en el grupo de barcos entre 50 a 80 t de tonelaje (9,76%).

MODALIDADES PESQUERAS

Las estadísticas de siniestralidad y accidentes laborales siguen demostrando que la modalidad pesquera del arrastre es la que registra mayor número de accidentes; de ahí que las inspecciones incidan en comprobar si los arrastreros cumplen con las normas de seguridad exigidas. Así, en el año 2017, se realizaron un total de 96 acciones inspectoras a estos buques. La mayoría tuvieron lugar en Andalucía (34), la Comunidad Valenciana (21) y Cataluña (13). Cádiz

El año pasado se realizaron 218 inspecciones, 96 de ellas a buques arrastreros. El objetivo para 2018 se ha fijado en 210 inspecciones

y Huelva, con 11; Castellón, con 10; y Tarragona, con 8, fueron las provincias donde mayor número de arrastreros se inspeccionaron en 2017, detectándose un 8,4% de deficiencias.

En la modalidad de palangre se realizaron 11 inspecciones, seis de las cuales en la provincia de Lugo, detectándose un 9,16% de deficiencias. En buques volanteros hubo cinco inspecciones a lo largo del año pasado, con un 4,55% de incidencias. En el trasallo se realizó una inspección en un barco de Castellón en el que se detectaron un 14,63% de incidencias. En el cerco hubo 31 acciones inspectoras, registrándose un 10,20% de deficiencias en ellas y en artes menores 46 inspecciones, con un 6,96% de deficiencias. También se llevaron a cabo una inspección a un barco auxiliar en Valencia, en el que se encontró un 5,69% de incidencias, y 28 a buques sin clasificar en un arte determinado de pesca, con un 8,89% de deficiencias.

SALUD LABORAL

Son tres los organismos de la Administración encargados de llevar a cabo las inspecciones: el Instituto Social de la Mar, la Inspección de Trabajo y la Dirección General de la Marina Mercante.

El Instituto Social de la Marina se encarga de valorar aspectos como la ali-

mentación y fonda, el botiquín, el modo de hacer una consulta radiomédica, las condiciones de salud de los tripulantes, la siniestralidad laboral, la formación sanitaria y las instalaciones del buque dedicadas a estos fines así como el estado de los dormitorios, la cocina y el comedor, y el local de cuidados médico-sanitarios. El mayor número de inspec-

ciones tuvo lugar en las provincias de Cádiz (21), Málaga (18) y Vigo (11) y los inspectores del ISM detectaron las deficiencias en las instalaciones sanitarias (19,50%) y en la formación sanitaria de los tripulantes (13,53%) mientras que, en lo referente a la salud de los marineros y en el modo en el que realizan una consulta radiomédica, se detectaron los menores fallos (un 0,92% y 1,72%, respectivamente).

La Inspección de Trabajo valora entre otros aspectos la maquinaria y los equipos de trabajo, las disposiciones mínimas de los lugares de trabajo así como los equipos de protección individual. En las actuaciones de la Inspección de Trabajo se hallaron un 21,71% de deficiencias en las máquinas y equipos de trabajo en los barcos. Por otra parte, en las inspecciones que llevan a cabo a arrastreros detectaron un 13,03% de defectos mientras que en el cerco se registraron un 8,72%. Las provincias con mayor número de incidencias fueron Valencia (47,89%), Málaga (24,90%) y Huelva (22,75%).

Por último, la Dirección General de Marina Mercante vigila aspectos como los certificados y documentos del buque, si los papeles de la tripulación están o no están en regla, la estabilidad del barco, el francobordo, los elementos de salvamento, los equipos contra incendios, la maquinaria y la electricidad. Las mayores incidencias se detectaron en las áreas de la estabilidad de las naves (8,14%) mientras que en lo referente a los equipos contra incendios se observaron sólo un 2,02% de incidencias.

El 14 de febrero se reunieron en Madrid representantes del Instituto Social de la Marina, de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, de la Dirección General de la Marina Mercante, y de la Secretaría General de Pesca para determinar las acciones que tendrán lugar a lo largo de 2018. El número de inspecciones previstas asciende a 210 y comenzarán a realizarse a partir del mes de abril. ■

ANA DÍAZ

INSPECCIONES 2017 A BUQUES MAYORES DE 8 METROS DE ESLORA

C. AUTÓNOMA PROVINCIA	MAR	PUERTO	BOCANA	TOTAL	ARRASTRE
ANDALUCÍA	7	40	16	63	34
ALMERÍA	2	5	2	9	5
CÁDIZ	4	11	6	21	11
GRANADA	1	2	0	3	1
HUELVA	0	7	8	15	11
MÁLAGA	0	15	0	15	6
CEUTA	0	1	0	1	0
ASTURIAS	2	3	1	6	3
CANARIAS	0	4	6	10	0
LAS PALMAS	0	2	4	6	0
TENERIFE	0	2	2	4	0
CANTABRIA	0	3	1	4	0
CATALUÑA	2	10	10	22	13
BARCELONA	0	3	2	5	2
GIRONA	0	2	3	5	3
TARRAGONA	2	5	5	12	8
COMUNIDAD VALENCIANA	2	19	13	34	21
ALICANTE	0	6	6	12	5
CASTELLÓN	2	8	3	13	10
VALENCIA	0	5	4	9	6
EUSKADI	0	10	2	12	5
BIZKAIA	0	6	0	6	4
GIPUZKOA	0	4	2	6	1
GALICIA	4	30	17	51	12
A CORUÑA	0	8	5	13	4
LUGO	2	6	3	11	2
VIGO	1	8	5	14	2
VILAGARCÍA DE AROUSA	1	8	4	13	4
ILLES BALEARS	2	5	1	8	5
MURCIA	0	3	4	7	3
TOTAL INSPECCIONES	19	127	71	218	96
OBJETIVOS	41	126	66	231	109



ESTRATEGIA DE EMPENDIMIENTO Y EMPLEO JOVEN



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE EMPLEO

DIRECCIÓN GENERAL DEL
TRABAJO AUTÓNOMO, DE
LA ECONOMÍA SOCIAL Y
DE LA RESPONSABILIDAD
SOCIAL DE LAS EMPRESAS



UNIÓN EUROPEA

Fondo Social Europeo
El FSE invierte en tu futuro

www.empleo.gob.es
[@empleo_joven](https://twitter.com/empleo_joven)

Las mujeres del sector pesquero en el Mediterráneo

Denuncian su **INVISIBILIDAD**

La Cofradía de Pescadores de Gandía organizó el pasado 13 de enero la I Jornada de mujeres del sector pesquero en el Mediterráneo, organizada por el GALP-Gandía-Albufera, del que forma parte la Universidad Politécnica de Valencia. El director del Instituto Social de la Marina en dicha provincia, Ignacio Valls, fue uno de los participantes en el encuentro.

La primera Jornada sobre “Las mujeres del sector pesquero en el Mediterráneo”, organizada por el GALP Gandía-Albufera y la Cofradía de Pescadores de Gandía, sirvió para visibilizar, reivindicar y discutir sobre su papel en la pesca. Entre los asistentes se encontraban numerosas mujeres procedentes de varias de las Cofradías de pescadores valencianas. Ellas denunciaron la invisibilidad que padecen, expusieron las necesidades específicas de las mujeres en la pesca y apostaron por el asociacionismo como “paso imprescindible” para la reivindicación y la interlocución frente a las distintas Administraciones.

El director provincial del Instituto Social de la Marina en Valencia, Ignacio Valls, fue uno de los invitados a esta jornada. Explicó con detalle la protección social en el sector marítimo-pesquero, regulada en la Ley 47/2015, de 21 de octubre, que deroga de toda la normativa que existía y que, con el paso del tiempo y las nuevas realidades del sector, había quedado obsoleta.

El representante del ISM en Valencia dijo que la nueva Ley es una norma “completa e integral”, porque incluye toda la regulación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (REMT), los programas y prestaciones que complementan la protección de la Seguridad Social y toda la protección que el Instituto Social de la Marina ofrece al sector.



El director provincial del ISM en Valencia durante su intervención en el encuentro

El director del ISM en Valencia se dirigió a los asistentes hablando de la protección social en el mar y el REM

“La principal novedad que introduce la Ley 47/2015 es que el Régimen Especial se configura en dos grandes colectivos: los trabajadores por cuenta ajena y los autónomos que dedican su actividad laboral a la pesca, la acuicultura, la marina mercante, el tráfico interior de puertos, a embarcaciones deportivas o de recreo o al buceo profesional, al tiempo que se suprimen fórmulas jurídicas ficticias, como el caso de determinados trabajadores asimilados a profesionales por cuenta ajena”, detalló Ignacio Valls.

El director provincial del organismo detalló los grupos de cotización del Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores del Mar, las bases de cotización de los grupos 2º y 3º, “que son “bases fijas” según la moda-

lidad de pesca, la categoría profesional y la provincia donde se desarrolle la actividad pesquera”, y la aplicación de coeficientes reductores en la pesca y extracción de productos de mar (COE’s) “por considerarse a la pesca una actividad de naturaleza peligrosa, con alta morbilidad y siniestralidad, y que conlleva una continua separación y alejamiento de la familia y el hogar”.

Valls terminó su exposición mostrando las cifras de afiliación femenina en el sector, tomando como referencia los datos de diciembre de 2016. En dicha fecha, el total de afiliados al REM a nivel nacional era de 31.604 personas (26.125 hombres y 5.479 mujeres lo que representa el 17,3% del total). Atendiendo a dichos datos, la presencia femenina en el sector pesquero se encuadra fundamentalmente en el grupo tercero en actividades relacionadas con el marisqueo a pie (con 2.826 afiliadas), y en pesca con 40 neskatillas y empacadoras afiliadas y 633 rederas. Esto significa que las mujeres representan el 64,2% de las mariscadoras, el 89% de las rederas y la totalidad de las neskatillas y empacadoras.

Las mujeres que trabajan en la pesca son mayoritariamente de edad media y avanzada, ya que en el grupo de entre 40 y más de 60 años, se concentra el 81,4% de las afiliadas mientras que las más jóvenes representan el 18,5% de la afiliación femenina al REM.

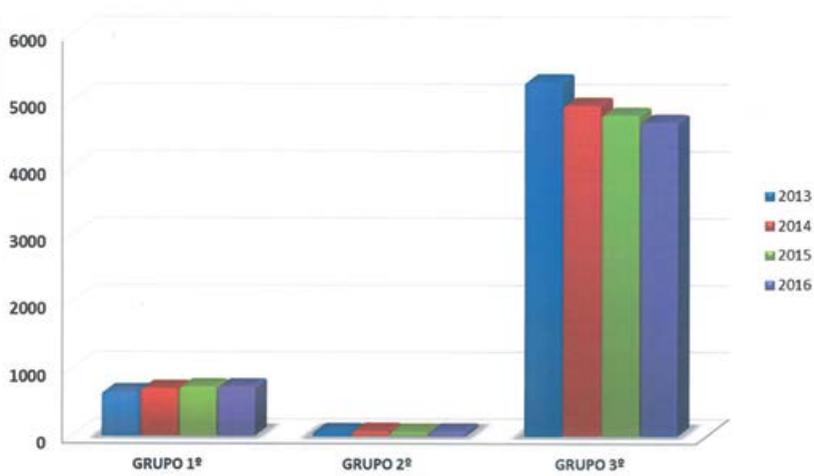
Valls dijo que, en noviembre de 2017, en la Comunidad Valenciana había 63 mujeres afiliadas al REM frente a 1.813 hombres; esto es, un 3,47% del total de afiliados a dicho Régimen Especial.

OTRAS PARTICIPANTES

Carmen Aguado, vicepresidenta de la Cofradía de Gandía, y Amparo Alexandre, secretaria de la Comunidad de Pescadores del Palmar, además de reivindicar el papel de la mujer en el sector pesquero, mostraron las líneas de actuación específicas en materia de género en la Estrategia de Desarrollo Local Participativo (EDLP).

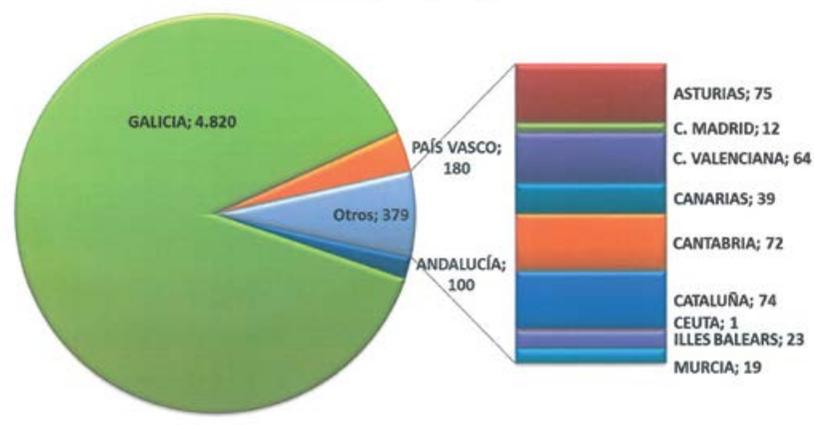
EVOLUCIÓN 2013-2016 (total nacional)

Mujeres afiliadas REM



DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA. Total grupos (total nacional)

Trabajadoras sector pesquero por CCAA



El asociacionismo se vislumbra como un paso para la reivindicación e interlocución con las Administraciones

Por su parte, Maite Burgoa e Inmaculada Peiro, de la Asociación de Rederas y Neskatillas de Euskadi, y Rita Mínguez y Ángeles Mille, presidenta y secretaria de la Asociación Nacional de Mujeres en la Pesca (AMMUPESCA) explicaron la situación de la mujer en sus respectivas Comunidades así como el proyecto asociativo que han iniciado.

La Jornada “Las mujeres del sector pesquero en el Mediterráneo” demostró, como está sucediendo en otros ámbitos de la sociedad actual, que en el mar también la mujer quiere reivindicar su sitio y que se note su presencia. El asociacionismo es, a juicio de los asistentes, un paso imprescindible para la reivindicación y la interlocución frente a las distintas Administraciones. ■

ANA DÍAZ



Sasemar duplica sus asistencias

Sasemar acaba de presentar el balance de actuaciones realizadas por el servicio el año pasado, en el que destaca el importante incremento de sus asistencias respecto a 2016, en concreto, las relacionadas con intervenciones en materia de inmigración ilegal. Por tipo de barcos, los de recreo son los que precisaron más asistencias.

La Sociedad Española de Salvamento Marítimo coordinó el rescate, asistencia o búsqueda de 36.079 personas en toda España en el año 2017, lo que supone el doble del año anterior (una media de 99 al día), fundamentalmente debido al considerable incremento registrado en las asistencias realizadas a inmigrantes irregulares en el Mediterráneo.

De hecho, el 49% de las 315 intervenciones, con resultado de fallecimiento o desaparición de los implicados, fueron personas inmigrantes; el 41% se produjeron por

actividades no relacionadas con embarcaciones, tales como: caídas de personas al agua desde la costa, surf, windsurf y submarinismo; y el 10% restante corresponde a fallecidos en diferentes tipos de embarcaciones (buques mercantes, pesqueros y embarcaciones de recreo).

La presión migratoria irregular que registra el Mediterráneo ha supuesto que, a lo largo de 2017, Salvamento Marítimo haya coordinado la búsqueda de 1.211 pateras y rescatado a 18.937 personas (un 182% más respecto a 2016) aunque también tuvo que reportar el fallecimiento o desaparición de 153 personas.

Por tipo de buque, los que más incidencias registran son los barcos de recreo (2.470), seguidos de los pesqueros (490) y, por último, los buques mercantes, 381.

Entre las tareas que desarrollan los Centros de Salvamento Marítimo está, también, el control del tráfico marítimo. Así, los Dispositivos de Separación de Tráfico de Finisterre, Tarifa, Cabo de Gata, Canarias Oriental y Occidental regularon el paso de 145.189 buques, en 2017. En cuanto a las tareas de vigilancia y prevención de la contaminación marina, Salvamento Marítimo supervisó con aviones y satélites más de 127 millones de km² de mar. ■

ARVI y Cetmar ponen en marcha el proyecto “Espantaves”

El Centro Tecnológico del Mar y la cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI) ponen en marcha un proyecto, con el apoyo de la Fundación Biodiversidad, para reducir la captura accidental de aves marinas y que introducirá un sistema para eliminar el anisakis de los residuos pesqueros.

Durante el presente año, y a través del Programa Pleamar, del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, ARVI y Cetmar colocarán dispositivos espantapájaros, que se optimizarán, para los buques palangreros y arrastreros y un conjunto de medidas de mitigación alternativas. Esta iniciativa, que cuenta con el apoyo de la Fundación Biodiversidad (y la colaboración de SEO/BirdLife), destinará más de 110.000 euros para su puesta en marcha. La Sociedad Española de Ornitología se encargará de analizar la interacción aves-pesca, sus causas y efectos, e irá introduciendo mejoras en los equipos para evitar que las aves marinas se acerquen a las embarcaciones cuando estén faenando.

Junto a estas actuaciones, los buques estarán equipados con nuevos modelos y sistemas de gestión de residuos y desechos de pescado a bordo. La finalidad es contribuir a que disminuya la concentración de anisakis en el medio marino, eliminando a este parásito de los residuos generados en la pesca que acaban en el mar.

El proyecto “Espantaves” contará también con una serie de seminarios programados para el mes de junio dirigidos a la formación de las tripulaciones en el uso y aprovechamiento de los nuevos sistemas y dispositivos espantapájaros, así como instruirles en la manera de manipular a las aves que resulten capturadas durante las labores de pesca. ■



175 toneladas decomisadas en Galicia

El Servicio de Guardacostas de Galicia, dependiente de la Consejería do Mar, decomisó 175 toneladas de pescado y marisco ilegal en 2017, lo que supuso un incremento del 130% con respecto a la campaña anterior. Según los datos ofrecidos por la Xunta desde 2011, es la cantidad más alta decomisada desde 2013, cuando la cifra se disparó hasta las 242 toneladas. En el área que se extiende desde Fisterra a Porto do Son, los agentes requisaron el 64% del total. Les siguieron en importancia los decomisos efectuados entre la localidad pontevedresa de San Vicente y la ría de Pontevedra, que superaron las 31 toneladas.

Mesa del atún de Cádiz

Desde la Mesa del Atún de la provincia gaditana se trasladarán al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, las peticiones de las almadrabas (Barbate, Conil, Zahara de los Atunes y Tarifa) y las flotas de línea y cañas de mano del Estrecho de Gibraltar para optar a cuotas adicionales del fondo de maniobra, compuesto por un total de 250 toneladas (el 5% de las 5.000 toneladas asignadas a España) que se reserva el Mapama para contingencias futuras. Desde la Diputación de Cádiz se defenderá el valor de las almadrabas y flotas de la provincia para captar cuota adicional “en reconocimiento” a los sacrificios asumidos.

Historia marítima mallorquina

La Carta arqueológica subacuática, que permitirá proteger el patrimonio de las Islas Baleares, está un poco más cerca gracias a la partida de 50.000 euros que el Consell Balear ha decidido invertir en esta causa. El primer paso será elaborar unos planes de protección para cada uno de los catorce yacimientos (los más antiguos, del siglo II a.C.) que se conocen, empezando por el archipiélago de la Cabrera, y se redactará un proyecto plurianual de intervenciones que determinará las zonas a actuar. Según los promotores de los trabajos, la Carta ser-



BREVES

virá como herramienta de gestión para la Administración y estará alejada de las manos de los expoliadores.

Nueva patrullera

La Agencia Europea de Control de la Pesca acaba de fletar un patrullero de altura para la vigilancia pesquera que ha comenzado a trabajar el 1 de febrero en el Mediterráneo, aunque también lo hará en aguas internacionales de la Unión Europea y en los diferentes planes de despliegue conjuntos que se desarrollen desde el Mar Negro hasta el Mar del Norte y Mar Báltico. Entre sus tareas polivalentes también están las funciones de guardia costera, junto con las agencias EMSA y Frontex.

El Correílo, buque histórico

El Correílo La Palma, atracado en el Puerto de Tenerife, será catalogado de buque histórico y podrá ser incluido en el Inventario General de Bienes Muebles de Patrimonio Histórico Español, tal y como se comprometió a impulsar el director general de la Marina Mercante. Esta declaración supondrá para el buque, construido en 1912 y coetáneo del Titanic, la posibilidad de recibir más fondos para su restauración, que hasta ahora se ha ido acometiendo gracias a la contribución de entidades y particulares.

Vuelven a casa

Después de cien agónicos días abandonados por el armador en el Puerto de Barcelona, la tripulación del buque C-Start ha podido regresar a sus casas. Los seis tripulantes procedentes de Sri Lanka finalmente cobraron sus salarios atrasados después de que, el pasado 23 de enero, en una reunión celebrada en la sede de Stella Maris, el armador vendiera el buque. La buena coordinación de todas las entidades implicadas (Cruz Roja, Caritas, ITF, Capitanía, el Comité de Bienestar del Puerto de Barcelona y Stella Maris) "ha sido básica para que un caso excepcional como el del C-STAR haya finalizado de forma satisfactoria para sus marineros", aseguran desde la Autoridad Portuaria de Barcelona.



AZTI / Iñigo Oñandía

PAÍS VASCO

AZTI estudia los efectos del cambio climático en la pesca

AZTI va a desarrollar, hasta junio de este año, el proyecto Cliremar, cuyo objetivo es establecer los efectos del cambio climático en las pesquerías de las flotas españolas. Cuenta con el apoyo de la Fundación Biodiversidad, del Mapama, y del Gobierno vasco.

Anguila, atún rojo, atún patudo del Atlántico y anchoa del Cantábrico. Estas son las cuatro especies seleccionadas para el estudio que llevarán a cabo los científicos de AZTI, a fin de evaluar los efectos del cambio climático en estas pesquerías y, a partir de ahí, establecer propuestas de adaptación del sector y gestión de los recursos marinos para minimizar este impacto.

Este tipo de trabajos eran los reclamados por muchos científicos en foros internacionales, ya que hasta el momento no abundaban estos estudios que evaluaran el impacto del cambio climático en las flotas pesqueras, y que eran nulos en nuestro país. El calentamiento global está provocando desplazamientos hacia el norte o migracio-

nes hacia mayores profundidades, lo que sin duda está afectando ya a la forma de capturarlas. Tampoco, a la hora de evaluar y gestionar las especies sujetas a explotación pesquera, se están teniendo en cuenta estos efectos.

Dentro de este proyecto se desarrollarán modelos de nicho ecológico de los stocks y su proyección bajo escenarios climáticos que permitirán valorar la magnitud de este impacto. Entre los trabajos a desarrollar, está prevista una encuesta a los pescadores de las flotas objetivo sobre su percepción de los cambios sufridos, se analizará la vulnerabilidad de los recursos, y se realizarán propuestas para la incorporación del cambio climático a la evaluación y gestión pesquera y de adaptación para el sector. ■

Baleària renueva con GNL

La naviera Baleària está apostando decididamente por el Gas Natural Licuado y a los cuatro fast-ferries que encargó a los astilleros asturianos de Gondán, de los que uno está en funcionamiento desde diciembre, se unen ahora las tres unidades que por un valor de 75 millones de euros incorpora a su flota, en lo que se considera un nuevo paso en su proceso de renovación.

Los buques “Nápoles” y “Sicilia” se compraron al grupo sueco *Stena*. Ninguno de los dos son extraños en la compañía puesto que estaban fletados desde 2005 y realizan las rutas entre València-Eivissa-Palma y Barcelona-Eivissa, respectivamente. Las dos naves gemelas tienen 186 metros de eslora y fueron construidas en 2002. Su capacidad es de 950 pasajeros y 2.000 metros lineales de carga rodada y alcanza una velocidad de navegación de 23 nudos. Según ha comunicado la naviera en nota de prensa, *ambos buques se sitúan entre los mejor valorados por los clientes en las últimas encuestas de satisfacción, con puntuaciones de 8,3 sobre 10.*

La tercera unidad adquirida estos días, el *fast-ferry* “Jonathan Swift”, a la compañía *Irish Ferries*,

alcanza una velocidad de 38 nudos y tiene una eslora de 86 metros y capacidad para 800 pasajeros y 200 vehículos.

Con estas dos operaciones, la flota de barcos en propiedad de Baleària alcanza las 24 unidades de un total de 25, a las que habrá que añadir también, además de las que construye Gondán, otras dos que se fabrican en los astilleros italianos *Cantiere Navale Visentini*.

Para asegurarse el suministro permanente de GNL para la propulsión de sus buques, la naviera ha suscrito el primer contrato de “bunkering” de nuestro país con Gas Natural. Aunque inicialmente facilitará el suministro de este tipo de combustible en los puertos de Algeciras, Barcelona y Valencia, se ampliará posteriormente a todos los puertos donde opera Baleària. ■



Programa “Empleaverde”

El Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente destinará más de 575.000 euros en el fomento del empleo en el sector marítimo pesquero, a través del programa “Empleaverde”, tras resolverse la convocatoria de proyectos 2017. Entre los dirigidos al sector pesquero se seleccionaron, entre otros, uno de Cepesca, para asesorar y formar a más de cien trabajadores en la recogida y gestión de basuras marinas; a Fedepesca, con un proyecto para formación dirigida al sector minorista, destinado a mejorar la cualificación de 431 trabajadores de pescadería con el enfoque de la sostenibilidad ambiental, social y económica.

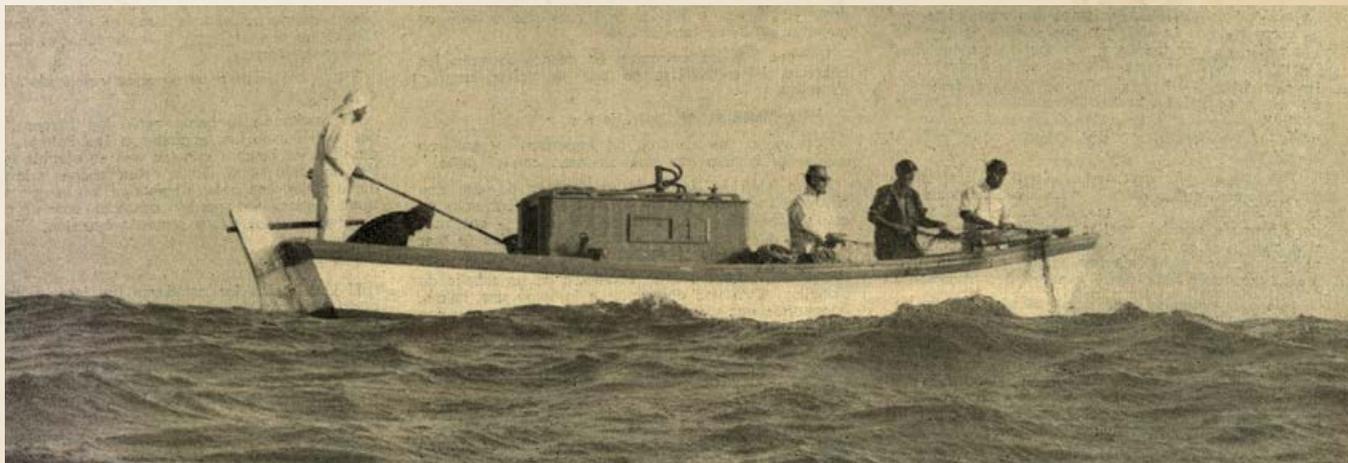
La Fundación Bahía de Cádiz para el Desarrollo Económico impulsará acciones de mejora del turismo marítimo costero, capacitando a 73 trabajadores de empresas del sector del turismo marítimo-costero de Cádiz y Murcia, para mejorar la protección del medio costero. También se financiará el proyecto Medtur del Instituto de Ecología Litoral, dirigido a la formación para un turismo sostenible en el Mediterráneo de 180 trabajadores que desarrollan su labor en el litoral (en este número se publica una Tribuna del director científico del IEL sobre dicho proyecto).

La rula coruñesa bate su récord

El Puerto de A Coruña cerró 2017 con el segundo mejor registro de descarga de pesca fresca de los últimos 20 años, rebasando las 51.000 toneladas. El volumen total subastado en el Muro fue un 17% superior al ejercicio anterior, convirtiendo la pesca en uno de los pilares del puerto coruñés. También se sitúa a la cabeza de Galicia en volumen dispensado de percebe y centolla (acapara un tercio del mercado total). Destaca también por la cigala, especie en la que lidera las descargas a nivel europeo.

Otras especies destacadas son el berberecho, la castañeta y el congrio, de las que se comercializan más de dos mil toneladas al año de cada una de ellas.

Hace 50 años...



España debe adoptar medidas para conservar el Banco Canario-sahariano

Urge una labor de investigación que ponga de relieve todas sus posibilidades

Como aportación al II Plan de Desarrollo, el Instituto Español de Oceanografía presentó un acabado estudio sobre el banco canario-sahariano, desde el punto de vista económico; un proyecto de aprovechamiento racional que proporcionaría a Canarias en particular, y al país en general, una fuente de riquezas de indudable valor, sin que por ello el famoso vivero acuse la sobrepesca.

Al banco sahariano acuden, desde hace cinco o seis años, flotas de diecisiete países; pesqueros japoneses, coreanos y chinos entre otros más que operan en un área que España tiene la obligación de cuidar. Y estos pescadores ajenos a los intereses de las naciones cercanas, son depredadores por sistema, en cuanto basan sus operaciones en masivas en zonas óptimas, mal defendidas, con el

propósito de abandonarlas una vez esquilgadas, buscando otros viveros vírgenes o poco explotados (...).

España tiene derecho, y obligación (según la Convención de Ginebra), de negociar primero y adoptar medidas después, para salvaguardar este rico "mar adyacente" donde se encuentra la gran despensa canario-africana. Y ello, fundándose en adecuados informes científicos. Y son estos estudios científicos, encaminados a demostrar el agotamiento del banco y señalar las vedas, tamaño de redes, artes utilizables..., los que Instituto Español de Oceanografía realiza para salvaguardar esta riqueza que el derecho internacional ha puesto bajo la custodia de España.

España, que desde hace algunos años se esfuerza en robustecer al sector pesquero, no ha olvidado esta riqueza que la Providencia ha pues-

to en aguas próximas, realizando campañas oceanográficas, planes de investigación ambiciosos que están llevando la confianza a nuestros hombres de mar. Y ello a pesar de que los recursos han sido cortos y las instalaciones, en muchos casos, rudimentarias.

Venturosamente, sin embargo, las autoridades isleñas —ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y Cabildo— han cedido al Estado un edificio expresamente construido para la instalación de un moderno laboratorio oceanográfico. Esta donación permite calibrar la importancia que el problema ofrece a la población canaria. Lanzarote, con una población de 20.000 habitantes posee una flota de 200 unidades que faenan en el banco canario-sahariano, y Fuerteventura no tiene prácticamente otra fuente de riqueza (...).

Se acentúa en Barcelona el turismo procedente del “Telón de Acero”

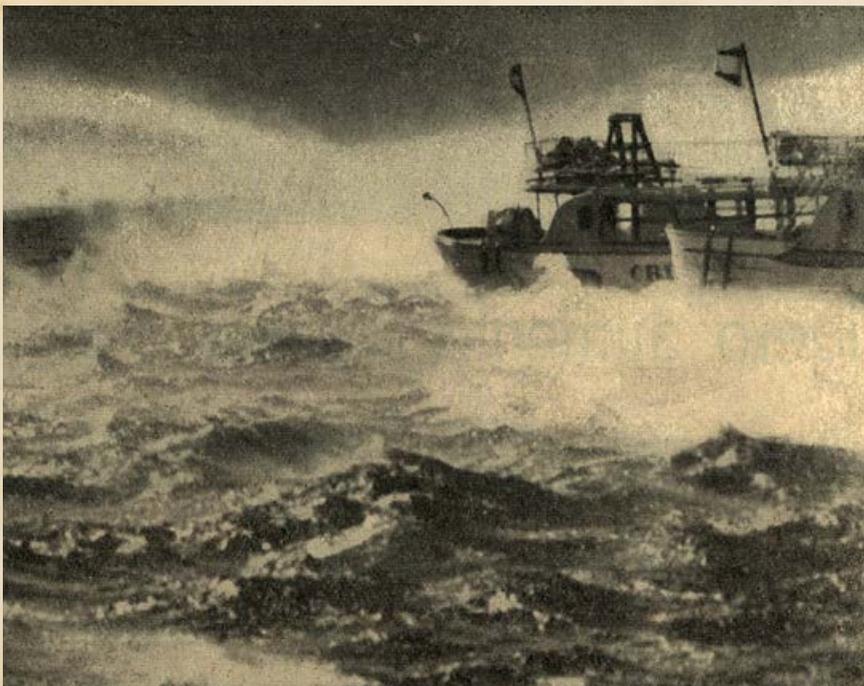
Turismo búlgaro, ha tenido el puerto de Barcelona durante el mes de abril. La serie quedó iniciada con la llegada del trasatlántico soviético “Osetiya”, y siguió después con la llegada del “Nessebar”, paquebote búlgaro que como el soviético conducía turistas búlgaros en plan de crucero por el Mediterráneo, con escala en Canarias.

Esta llegada de turistas búlgaros se suma, en el mes, a otras de Yugoslavia, con varias escalas y buques de dicho país, que ha iniciado una serie de cruceros mediterráneos acentuando este año, por vez primera, la llegada de visitantes de los países tras

el telón, en el que se encuentra la URSS, ya que si bien escalan varias veces al año buques moscovitas en Barcelona y otros puertos españoles, vienen en calidad de fletados por Agencias Turísticas italianas o alemanas. En estas turbonaves soviéticas, la dotación y capitán son oriundos de Rusia, empero, no el turismo.

Los visitantes yugoslavos y búlgaros, así como las dotaciones de los buques moscovitas, marchan satisfechos del país, y reiteran sus manifestaciones de elogio a España, por las realizaciones y Paz que observan, aparte del temperamento y la cordialidad española.

Temporal en Gerona



Aspecto que ofrecía el puerto de Palamós como consecuencia del fortísimo temporal que azotó el litoral gerundense, y en el que sufrió daños el buque de arrastre “Cinta”, del Puerto de la Selva, que rompió amarras y fue arrastrada hasta la playa, donde quedó varado con grandes desperfectos.

Visita del obispo de Huelva a pescadores en aguas ecuatoriales

Huelva. En la mañana del lunes 26 de febrero salió, con rumbo a las costas de Senegal, el mercante español “Sierra de España”, llevando a bordo al Prelado de la Diócesis de esta capital, doctor don José María García Lahiguera, quien se dirige a los parajes citados en visita pastoral, llevando un mensaje espiritual para los numerosos pescadores de esta provincia y de otras regiones españolas que actualmente realizan allí sus faenas de pesca en embarcaciones con base en los puertos de esta provincia.

Durante unos cuatro días, el ilustre Prelado convivirá y departirá con nuestros pescadores, al tiempo que les confortará espiritualmente y les hará entrega de numerosos paquetes entregados por los familiares de los pescadores ausentes.

Para despedir a nuestro Prelado acudieron al muelle el Gobernador Civil, Comandante de Marina y otras autoridades, así como un gran número de familiares de pescadores y público en general.

Motonave “Playa Real”

La Motonave “Playa Real” es el primer buque de casco de hierro construido en Barcelona, según nos informa nuestro corresponsal, Salvador Rodríguez Paredes. La construcción se hizo en los talleres “Vulcano” para la firma “Argimbau”.

El barco ha entrado en servicio en la línea Barcelona-Baleares y viene a sustituir a un motovelero de casco de madera, el cual va a ser hundido en alta mar a causa de su vejez.

Sanidad Marítima

“Síndrome del cuello roto”: dolor cervical por malas posturas

La tecnología es parte importante en la vida diaria de muchas personas gracias a las numerosas comodidades que proporciona. Pero cuando no se utiliza bien, lo positivo puede transformarse en perjudicial. Un uso inadecuado y excesivo de tabletas, portátiles pequeños y teléfonos móviles conlleva riesgos, derivados sobre todo de una postura incorrecta, como el dolor cervical denominado “síndrome del cuello roto”.



El síndrome del cuello roto surge porque las personas inclinan la cabeza hacia abajo cuando consultan el móvil o la tableta. El gesto de sacar el móvil del bolsillo e inclinar la cabeza hacia abajo hace que los músculos posteriores de cuello trabajen mucho al tener que soportar más peso. Así, algunos estudios indican que una inclinación de 60 grados puede suponer para la espalda un esfuerzo equivalente a cargar 27 kilos sobre los hombros.

Debido a que el cuello pierde su curvatura natural, se producen dolorosas contracturas musculares y

cervicales, espasmos y otras afecciones, como dolor de cabeza, vértigo y migraña

En la mayoría de los casos esta dolencia —que no enfermedad— la sufren más los jóvenes, que son los que más tiempo pasan frente a las pequeñas pantallas.

El primer paso para evitar el dolor cervical es sentarse del modo correcto. Para reducir tensiones es fundamental ser consciente del problema e intentar cambiar de postura.

Además, deben tenerse en cuenta otras recomendaciones ergonómicas frente a una pantalla:

- Mantener una distancia de entre 25 y 30 centímetros entre la pantalla y los ojos.
- La espalda debe estar recta y, si es necesario, se levantará el dispositivo a la altura que permita tener la cabeza recta o ligeramente inclinada hacia abajo.
- El teclado debe estar bajo, a una altura que deje tener los brazos alineados con el tronco y los antebrazos a 90° de estos con las muñecas en posición neutra.
- Sentarse lo más atrás posible de la silla, con el respaldo recto, la espalda erguida. Es importante cambiar de posición cada cierto tiempo y levantarse cada 45-60 minutos.
- Las rodillas deben estar en un ángulo de 90°.
- Los pies tienen que quedar paralelos y con toda la planta en el suelo.
- Es preferible que la luz sea natural y evitar reflejos en la pantalla.
- Con un uso prolongado del ratón es recomendable alternar de mano cada cierto tiempo.

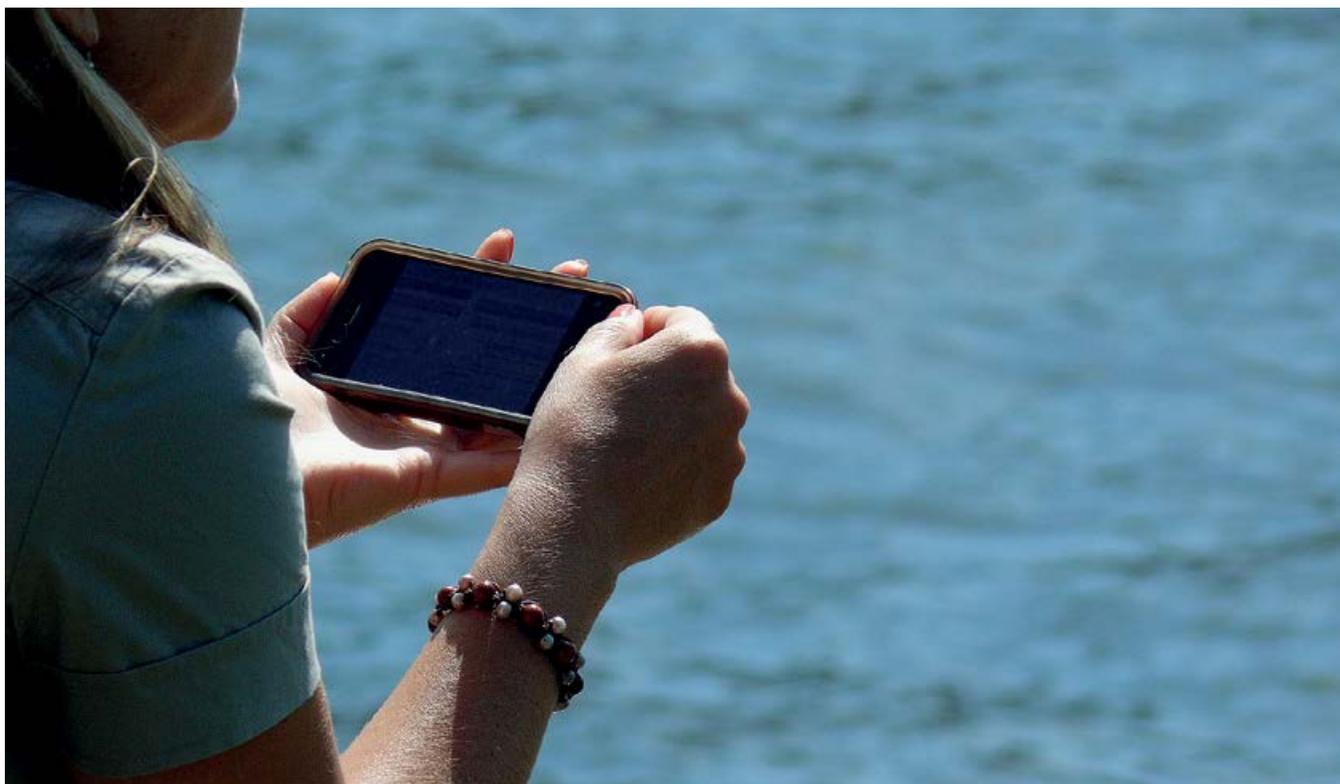
En cuanto al uso de móviles, las premisas para evitar problemas cervicales son las mismas, pero la más importante es la siguiente: la pantalla debe quedar a la altura de los ojos para impedir inclinar la cabeza hacia abajo.

Tampoco deben olvidarse otros aspectos:

- En la cama, no emplear almohadas que inclinen mucho la cabeza, porque también pueden aparecer alteraciones en la columna y contracturas musculares. Acostados, la cabeza debe estar en la misma dirección del cuerpo.
- Para viajar en coche, la cabeza debe apoyarse en el asiento.
- Evitar estar todo el día sentado, mantenerse activo y hacer deporte de forma habitual; para ello, antes deben calentarse los músculos y, después, hacer estiramientos.
- Si se carga una mochila, debe llevarse pegada al cuerpo, a la altura de la zona lumbar o entre las caderas, por encima de las nalgas. Es recomendable no cargar más del 10% del propio peso.

Si, pese a todo, aparece dolor o hay molestias, lo más recomendable es consultar al médico, que es quien decidirá cuáles son las medidas más adecuadas que deben aplicarse. Es importante evitar el reposo y seguir una vida lo más normal posible, fundamentada en mantenerse activo tanto como se pueda. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID



El Centro Jovellanos de Gijón imparte el curso de IGF

El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos de Gijón ha obtenido la homologación, de la Dirección General de la Marina Mercante, para impartir el curso básico sobre el Código Internacional de Seguridad para buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), que entró en vigor el año pasado.

El Centro, dependiente de Salvamento Marítimo, celebró la primera edición del curso el pasado 27 de

enero a bordo del buque *Abel Matutes* de Baleària, tanto durante el trayecto Palma-Barcelona como en el puerto de Barcelona, con la carga de GNL *truck to ship*. Dirigido a capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques regidos por esta norma, la formación es impartida por la International School of LNG, el primer centro de formación especializado en GNL en Europa, recientemente constituido por Enagás y Salvamento Marítimo.



Ana Munguía

Fishackathon 2018

Decenas de localidades de todo el mundo acogieron, simultáneamente, la celebración del Fishackathon de este año, en el que España participó por vez primera. El secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo, clausuró la que se celebró en nuestro país, en el Campus Universitario de Puerto Real, Cádiz. Este evento científico, en el que se une tecnología e innovación para promover que la vida marina, la pesca y la acuicultura sean sostenibles y equitativas, seleccionó como proyecto ganador el presentado por un equipo de la Universidad de Cádiz (en la foto), un sistema de boyas inteligentes que permite conocer distintos parámetros del agua en tiempo real. Este proyecto será el que nos represente en la final internacional.



Puerto de Celeiro, premio Alimentos de España

El puerto de Celeiro recibió el premio Alimentos de España a la Producción de la Pesca y la Acuicultura, otorgado por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, con el que se distingue la trayectoria y el nuevo enfoque otorgado a la gestión de la producción y comercialización de la merluza del pincho de Celeiro. Se destaca la “estrategia de diferenciación” acreditando su merluza del pincho con marcas sostenibles y de calidad, avalando también su reducido nivel de descartes en la captura de esta especie con palangre de fondo en los caladeros de Gran Sol. En el aspecto medioambiental, se destaca el esfuerzo por la reducción del consumo energético de hasta un 65%.

Mar

Revista del ISM



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

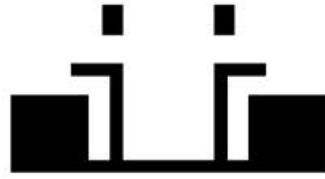


DESDE DICIEMBRE DE 1963, "MAR" SE DIRIGE A LAS GENTES DEL MAR CON INFORMACIÓN SOBRE EL SECTOR PESQUERO, MARINA MERCANTE, ACUICULTURA, INVESTIGACIÓN, ECOLOGÍA MARINA...

SUSCRIPCIÓN GRATUITA

En **papel**, enviando su nombre, dirección y actividad profesional a revista.mar.ism@seg-social.es, o llamando al **teléfono 91 700 67 17**.

O si prefiere consultarla 'on-line', en la dirección www.seg-social.es - icono Revista MAR o ISMARINA Publicaciones.



cocinandos

www.cocinandos.com



Gastronomía Leonesa actualizada