

Mar

Nº 578
MARZO 2018



PLAN DE ACCIÓN
en el Mediterráneo

La mujer en el mar
Rumbo a la VISIBILIDAD

Balance puertos 2017

- 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



...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.
Trobajo del Camino 24010 León
Tel.: 987 27 27 27
Fax: 987 80 79 83
edicion@editorialmic.com

Ambigüedad salomónica

Resolución judicial ambigua pero tranquilizadora, de momento, la adoptada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea respecto a las aguas afectadas por el acuerdo pesquero con Marruecos. Ambigua y, habría que añadir, salomónica. De momento, todo queda igual. Previsiblemente hasta el 14 de julio, en que finaliza su periodo de vigencia. Y todo queda “felizmente” igual para los intereses de las flotas europeas que faenan en aguas saharauis, incluida parte de la española (canaria y gallega), puesto que la flota andaluza no se ve afectada al pescar en aguas del norte de Marruecos, si es que la nueva situación creada no condiciona la firma de un nuevo acuerdo. Un nuevo acuerdo que, de momento, ya se está negociando. La ambigüedad de la resolución del TJUE deja abierta esa posibilidad.

Se temía lo peor. No sólo que la sentencia hubiera obligado a suspender las labores de pesca en aguas que Naciones Unidas no reconoce como marroquíes, sino que la reacción del Gobierno de Rabat hubiera abandonado. Nada de ello sucedió. Y es que los intereses por ambas partes no se ciñen exclusivamente al acuerdo de

pesca. Marruecos es un país clave para la gestión de los flujos migratorios, por ejemplo, o en la lucha contra el terrorismo. Pero el 14 de julio marcará un cambio, porque el TJUE ha dejado claro que se está pescando en aguas saharauis, que corresponden a un territorio sobre el que Naciones Unidas reconoce el derecho a la autodeterminación. Un conflicto que se viene arrastrando desde 1975 y que aún sigue sin resolverse, como tantos otros que no tienen quién los defienda.

El que, de momento, se haya soslayado una decisión que obligara al abandono inmediato de estas aguas, no tranquiliza al sector pesquero. En pocas palabras: no sabe a qué atenerse. Y es que el próximo acuerdo no podrá incluir la pesca en esas aguas en litigio, donde se realiza el 94% de las capturas por parte de la flota europea (de las que el 7% corresponden a España). Holanda, Letonia y Lituania serán las más afectadas.

Antes de que se pronunciara el TJUE, desde la Secretaría General de Pesca se había previsto un plan de contingencia que, entre otras medidas, preveía el traslado de la flota a otras aguas. El recambio para la flota andaluza, si es que se frustrara un futuro acuerdo, estaría más complicado.

El limbo en el que ha quedado la actual situación tiene fecha de caducidad: el 14 de julio, como tarde. Pero, sin nuevos datos añadidos al análisis, como se señalaba desde Cepesca, el futuro no puede albergar más que intranquilidad para el sector pesquero que faena en estas aguas “ajenas”, como establece la ONU. ■



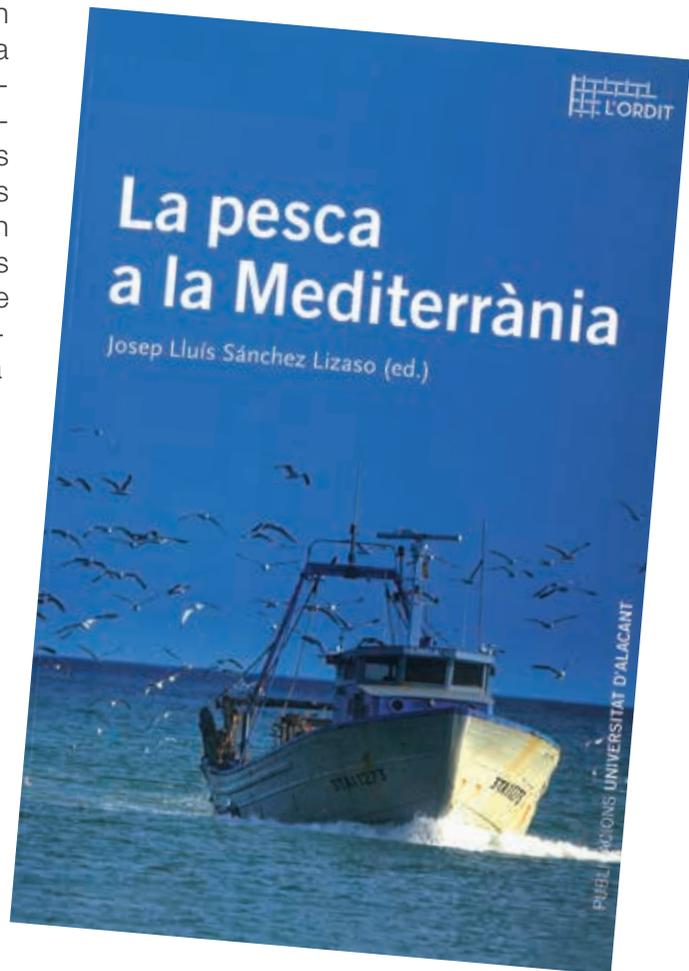
La pesca a la Mediterrània

Autor: Varios

Edita: Universidad de Alicante

Los recursos marinos han sido clave en la evolución humana. El hombre se ha adaptado a las características biológicas de las especies marinas desarrollando ingenios de pesca cada vez más sofisticados y especializados. El Mediterráneo es una de las zonas del mundo donde la evolución de la pesca ha estado mejor documentada. Sus pobladores han explotado la gran diversidad de recursos con técnicas muy variadas que han evolucionado al tiempo que dejaban su marca a la cultura y al lenguaje.

¿Qué es hoy la pesca en el Mediterráneo? Esta es la cuestión a la que quiere responder este libro publicado por la Universidad de Alicante, pero que ha contado con la colaboración de destacados especialistas de diversas Universidades, Centros de investigación y otras organizaciones. Primero se hace un repaso por las características oceanográficas del Mediterráneo que condicionan su producción y la variedad de recursos que tenemos. Se hace también una descripción de cómo ha cambiado la pesca a lo largo del tiempo y su influencia en el lenguaje y la cultura para analizar, acto seguido, las características de las empresas pesqueras y de la forma de asociación de los pescadores y su punto de vista. A continuación se hace un resumen de los métodos para diagnosticar el estado de las poblaciones, las medidas de gestión y las instituciones encargadas de asegurar la sostenibilidad de las pesquerías en el Mediterráneo. Se destacan algunas tendencias actuales en la gestión de las poblaciones como la gestión basada en el ecosistema, la reducción del impacto de la pesca, los arrecifes artificiales y las reservas marinas o los mecanismos de certificación de pesquerías,



para acabar analizando el papel de la acuicultura y el turismo pesquero.

El que este libro esté publicado en valenciano no es un obstáculo que impida su comprensión para alguien que no hable esta lengua. Su interés ha primado sobre este aspecto, a la hora de seleccionar su inclusión en esta sección. El libro puede adquirirse, por 12 euros, en la página web de la Universidad de Alicante. ■



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/Churrua, 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



6

LA MUJER EN EL MAR

Un nuevo 8 de marzo que sirve para reivindicar la importancia del papel de la mujer en el mar y su dura lucha por la igualdad de oportunidades.



Greenpeace

14

SENTENCIA DEL TJUE

Las aguas del caladero saharui no podrán formar parte del próximo acuerdo de pesca con Marruecos, según ha dictaminado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.



22

BALANCE PUERTOS

Situación portuaria en 2017

- 6 La lucha de las mujeres en el mar
- 12 Tribuna
- 14 Veto a las aguas del Sáhara
- 19 Plan de Acción para el Mediterráneo
- 22 Balance puertos 2017
- 30 Mejillón y cambio climático
- 36 Prevención de riesgos en la pesca
- 40 Lonja de Fuengirola
- 46 Impulso a la acuicultura europea
- 50 Algunos colectivos portuarios, al REM
- 52 Nuevo simulador en el IFP de Las Palmas
- 55 Los autónomos, en el sistema RED
- 56 Sello de calidad al ISM de Tarragona
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

Mar

Día de la Mujer

LARGANDO REDES

2018 pasará a la historia como el año en que las mujeres, y con ellas muchos hombres, han dicho de forma decidida y contundente “basta” a la discriminación y a la desigualdad. Al hito que ha supuesto la campaña iniciada en Estados Unidos #Me too contra el acoso sexual en las redes sociales, se añade la respuesta sin precedentes de las mujeres en las calles de todo el mundo reivindicando sus derechos con motivo del 8 de marzo. Una reivindicación que en nuestro país ha sido especialmente contundente, apoyada por multitudinarias manifestaciones y paros laborales. Parece haberse iniciado un camino sin retorno que también debe de llegar al mar.

Un sector, el marítimo, tradicionalmente masculinizado, en el que cada vez hay más mujeres trabajando y ganando visibilidad. El porcentaje es pequeño, es verdad, pero, el efecto multiplicador que su presencia tiene para la incorporación de otras mujeres, resulta esperanzador. Las 247 estibadoras que trabajan en los puertos de la Comunidad Valenciana, ver una capataza de estiba en “Suardiaz”, la distinción con premios de la relevancia del premio nacional de sostenibilidad en FITUR a un proyecto de emprendimiento femenino en la pesca, junto con avances como el reconocimiento de la aptitud, por primera vez en nuestro sistema portuario, de una mujer *trincadora* invitan a ello. Cuando una llega, con el esfuerzo y responsabilidad que esto supone, abre



Mujeres a bordo

puertas para que las demás constaten que es posible, que ellas también pueden y deben participar en un sector que es su pasión y al que tienen muchas cosas que aportar.

No hace muchos días leía una oferta de trabajo en la que se buscaba marinero, o marinera con pareja, y en la que además se valoraba saber cocinar. Ante el evidente estupor que el texto del anuncio me suscitó, pregunté a una de las profesionales que conozco para que me aclarara este asunto que, como después pude constatar, no es nada inusual cuando buscan trabajo. *¿Sabes cuál es la primera pregunta que te suelen hacer?, si estás casada lo que, en más de una ocasión, te hace dar un paso para atrás para evitar “movidas”.* La profesional gallega con la que hablo tiene el título de patrona de pesca y cabotaje y me cuenta cómo,



A. Munguía

en cambio, tiene que ir “trampando” días de mar, a costa de no adquirir la experiencia adecuada. Muchas veces trabaja en “chárter” que la contratan de azafata o gobernanta para, al final, hacer tareas de marinera, o incluso que navega gratis para poder hacer los períodos de embarque exigidos —un ejemplo de la discriminación salarial a la que se ven expuestas— y eso que ella, en su *curriculum*, ya advierte a los que puedan desconfiar de sus capacidades por ser mujer, que es una persona ágil y fuerte. En pocas palabras, nos ha hecho una radiografía de las barreras que se encuentran muchas mujeres marinas. Pero Paula Usera no se rinde. *Suerte que nací en una región en la que nos educan para luchar* añade esta gallega, presidenta de la joven Asociación “Mujeres a bordo”.

Paula, al igual que otras compañeras ha elegido quizás la actividad que dentro del sector incorpora menos mujeres. No culpa de esta situación al resto de los tripulantes, *no tenemos problemas con nuestros compañeros, son los armadores los que tienen reticencias para contratarnos*, asegura con rotundidad. Aunque otras, como Tere-

Las mujeres son solo el 5% de los embarcados en pesca

sa Rivas, gerente de una cooperativa de mujeres dedicada a la formación y consultoría del sector pesquero que, a pesar de no estar relacionada con el embarque y de contar con varios reconocimientos por su trabajo, asegura que, *cuando no te conocen, por el hecho de ser mujer, puedes encontrar alguna reticencia inicial pero, una vez que demuestras tu capacidad, no tienes ningún problema.*

SIEMPRE DEMOSTRANDO

Y es que aún deben de seguir demostrando su valía. Su presencia en la pesca extractiva es escasa: las mujeres suponen un poco más del 5% en esta actividad, a pesar de que las estadísticas que maneja la Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero apuntan a que un 55% de las encuestadas tienen el título de marinera y el 27% el de patrón de pesca. Pero si en términos generales la representación de mujeres en la pesca extractiva es escasa, en los buques de altura o gran altura podemos decir que es casi inexistente: en España, un 1% de las personas embarcadas en estos buques son mujeres y la proporción apenas roza el 3% a nivel comunitario. Asimismo, en los pesqueros españoles de la zona NAFO, actualmente no hay ninguna mujer embarcada en calidad de marinera u oficial, aunque si es frecuente la presencia de biólogos a bordo.

Conscientes de esta barrera, la Organización de Productores de Buques Congeladores (OPPC-3), la Fundación para la Pesca y el Marisqueo (Fundamar), con la participación de la Asociación de Armadores de Vigo (ARVI) y los sindicatos UGT y CC.OO pusieron en marcha hace cinco años el proyecto Redmar, cuya segunda parte se acaba de iniciar, partiendo de las conclusiones extraídas en su primera edición, realizada en 2013. En esa ocasión la experiencia consistió en el embarque de una bióloga, con formación en materia de igualdad de oportunidades, en

un arrastrero, con el objetivo de evaluar las posibilidades y retos para la inserción laboral de tituladas náutico pesqueras en alta mar. Según este estudio, una de las mayores dificultades que encuentran las mujeres para trabajar en este tipo de barcos, y quizás la más fácil de solucionar, es *la habitabilidad de los barcos. Las largas temporadas de convivencia conjunta puede derivar en situaciones incómodas por no tener una cierta intimidad*, señala Fundamar en sus conclusiones, a la vez que anima a las Administraciones a apoyar a los armadores a acometer las reformas necesarias.

Entre las barreras que habría que derribar para acabar con la falta de mujeres en los buques dedicados a la pesca de altura y gran altura está también terminar con falsos mitos acerca de la carencia de fuerza física de las mujeres y eliminar la marcada división de género que persiste, tanto en el ámbito de trabajo como en los roles a desempeñar, puesto que la tarea es igual de dura para hombres que para mujeres. A la vez parece necesario incidir en la incorporación de más mujeres en el proceso formativo y potenciar, entre otras cosas, una mayor sensibilización social para acabar con los estereotipos y prejuicios que subsisten sobre la presencia de mujeres a bordo. *Hay esposas de marineros a las que tampoco les gusta que haya mujeres navegando*, comentan algunas marineras.

La segunda parte del proyecto Redmar, iniciado hace unos meses, trabaja en consolidar y ampliar la Red establecida en la primera fase, en seguir fomentando el intercambio de buenas prácticas en materia de seguridad a bordo, medioambiente y género, y en promover y realizar experiencias de embarque de tituladas en formación marítimo pesquera a bordo de buques. Concretamente se está generando una base de datos de tituladas, intensificando el contacto con armadores-as para la búsqueda de trabajo para estas profesionales y realizando una revisión

de webs especializadas en empleo en el sector pesquero, todo ello orientado al embarque de, al menos, dos tituladas a bordo de buques de pesca antes de que acabe el verano.

LA MUJER EN EL FEMP

El proyecto Redmar fue pionero en generar una red de intercambio de experiencias entre entidades vinculadas al sector pesquero para promover más eficazmente la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en el marco del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP). Y es que, este Fondo, del que nuestro país recibe una cantidad importante (Ver MAR nº577, febrero 2018) está afectado, como todos los fondos estructurales y de inversión comunitarios, por el principio de igualdad que, en este caso, se orienta a *reforzar la visibilidad, el liderazgo y la participación de las mujeres en el sector pesquero*.

El Programa Operativo para España del FEMP 2014-2020 contribuye a la

El proyecto Redmar II embarcará a 2 mujeres en buques de altura o gran altura



promoción de la igualdad entre hombres y mujeres a través de la identificación de necesidades nacionales o regionales relacionadas con la existencia de brechas de género, especialmente en materia de empleo, y contempla actuaciones para potenciar el papel de las mujeres en la actividad, como es el fomento del emprendimiento femenino o el impulso de la inclusión de mujeres en las zonas dependientes de la pesca, a través de su mayor implicación y participación en las Estrategias de Desarrollo Local Participativo (EDLP), a las que esta Revista aludió en su número anterior.

La materialización de las propuestas que formula el FEMP se han asumido por la Secretaría General de Pesca y se concretan a través de la Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero (REMSP) la que, según recoge en su web, (<http://www.mapama.gob.es/es/pesca/temas/red-mujeres>) tiene la finalidad de *visibilizar y poner en valor el trabajo femenino en la actividad*



WISTA Spain

pesquera y acuícola, favoreciendo la comunicación y el intercambio de iniciativas y mejores prácticas entre las profesionales que trabajan en este ámbito, en cualquiera de sus diferentes áreas, promoviendo su emprendimiento y asociacionismo, así como su empoderamiento y liderazgo.

PLAN DE IGUALDAD 2015-2020

La masculinización del mar no es discutible. A excepción de algunas actividades en las que las mujeres son mayoría (casualmente las que tienen peores salarios, más inestabilidad y menos reconocimiento social), la presencia femenina es anecdótica. Y es que, a pesar de que se ha avanzado, persiste aún la idea de que las tareas de mar son para los hombres y las de tierra para las mujeres quienes, a su vez, en muchos casos, asumen también el cuidado del hogar y la familia. Un ejemplo de este reparto de roles lo encontramos en la industria transformadora de pescado, en la que el 62% de las operarias son mujeres y el 38% hombres. A pesar de esta presencia mayoritaria, los modelos de contratación y asignación de funciones segregados por sexos responden a épocas anteriores y se han ido perpetuando a lo largo de los años: mientras que los hombres principalmente han ido desarrollando tareas fijas en ocupaciones consideradas especializadas y con opciones de promocionar, las mujeres han seguido realizando —como sucedía en las sociedades preindustriales cuando ellos pescaban y ellas limpiaban la pesca— trabajos considerados de menor relevancia y remuneración, con falta de oportunidades de ascenso y formación y caracterizados por la eventualidad en la contratación.

Así las cosas, la REMSP elaboró un Plan para la Igualdad de Género en el Sector pesquero y acuícola que se está desarrollando desde 2015 y que prevé acciones hasta 2020 en el que, partiendo de un enfoque integral, se busca aplicar de forma transversal el

Mujeres a bordo

principio de igualdad en todas las áreas del sector pesquero, diseñando una serie de prioridades, objetivos y actuaciones, sintetizados en cuatro ejes prioritarios: el primero, centrado en fomentar la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en el acceso y promoción en el mercado laboral e impulsar el emprendimiento femenino; el segundo eje analiza cómo mejorar las condiciones de trabajo, así como la calidad de vida de estas mujeres; el eje tercero, se dirige a impulsar el reconocimiento y la igualdad de trato y no discriminación y, por último, el cuarto eje, orientado a impulsar el liderazgo y el empoderamiento de las mujeres en el sector pesquero y acuícola.

Actualmente, según datos del MAPAMA, la acuicultura emplea a 4.842 mujeres. De ellas, el 70% son autónomas, el 8% trabajan como operarias especializadas y, como no especializadas, el 13%. En esta actividad solo superan en número a los hombres en la categoría de administrativas y también en tasa de temporalidad, un 11% frente a un 9%. A pesar de que en la universidad son mayoría, solo trabajan como técnica superior o de grado medio 175 mujeres frente a 513 hombres. Algo similar a lo que pasa en todas las profesiones.

PUESTOS DE RESPONSABILIDAD

Tanto el FEMP como la Política Pesquera Común consideran necesario el acceso a la formación permanente de jóvenes y mujeres del sector, por ejemplo en materias relacionadas con la gestión empresarial y con habilidades directivas que las permita una mayor visibilidad y revalorizarse para participar en los órganos de decisión y consultivos, puestos que, hasta el momento, están prácticamente vetados a las mujeres. Por poner un ejemplo, Galicia es la Comunidad Autónoma con más mujeres en puestos directivos y no alcanzan el 24%, seguida, muy por detrás, del resto de las comunidades costeras que incluso en algún caso no cuenta con ninguna fémica en estos puestos.



Mujeres a bordo

Con ello, favorecer el asociacionismo de las mujeres se considera otro de los puntales para mejorar en calidad y cantidad la presencia femenina en el sector. Actualmente existen varias asociaciones y organizaciones de mujeres que

Mariscadora gallega de entre 40 y 44 años

A pesar de que van llegando nuevas profesionales al sector, el perfil de la trabajadora del mar en nuestro país es el de mujer gallega —4.079 de las 4.353 mariscadoras españolas están en esta Comunidad— de entre 40 y 44 años, dedicada por cuenta propia al marisqueo. Según datos del Instituto Social de la Marina (ISM), a diciembre de 2017 había 59.572 afiliados al Régimen Especial del Mar, de los que 49.936 eran hombres y 9.636 mujeres, es decir, un 16,2% de los contabilizados. Tal y como explica la subdirectora general de Seguridad Social de los trabajadores del mar, Elena Martínez Carqués, *solo en el colectivo de las mariscadoras por cuenta propia, el número de mujeres supera al de hombres, representando un 63,3% del colectivo aunque también es importante el número de rederas por cuenta propia, un 88,7%.*

Por edad y grupo de cotización, la mayor concentración de mujeres se encuentra en la franja de los 40



WISTA Spain

Las mujeres tienen mayor inestabilidad laboral que sus compañeros varones

defienden la igualdad de los derechos y ofrecen asesoramiento. AMUPESCA es un ejemplo de red femenina de trabajadoras de la mar. A pesar de que el asociacionismo de mujeres en el sector tiene una larga tradición, la aparición de

este tipo de redes de mujeres, en las que se contempla una estrategia global de integración, es un acontecimiento relativamente nuevo. Esta Asociación, que ahora mismo agrupa a 18 entidades de mujeres en distintas actividades pesqueras, arrancó en 2016 y trabaja en crear una completa red de comunicación e intercambio entre todas ellas en la que se involucre también al sector público, a armadores, a asociaciones de pescadores, a organizaciones no gubernamentales, etc. *Solo unidas podremos conseguir nuestros objetivos*, afirma la presidenta de AMUPESCA Rita Míguez, mariscadora a pie en los arenales de Arcade (Pontevedra). *Cada una de nosotras tenemos nuestros problemas, pero coincidimos en que es el momento de tomar las riendas de un sector al que pertenecemos desde los inicios de la pesca. Debemos reforzar nuestro papel para convertirnos en protagonistas y vivir dignamente de nuestro trabajo.* ■

A. MUNGUÍA



a 44 años. En términos generales, se observa un envejecimiento en el colectivo de trabajadoras por cuenta propia, mariscadoras, ya que es en las franjas de mayor edad donde se acumula el mayor número de mujeres. Aunque se trata de una circunstancia que afecta a todo el sector, es verdad que desde 2012 se observa un descenso en el número de mariscadoras del 14,7%.

Es importante también el número de mujeres en el grupo primero de cotización y por cuenta ajena que se dedican a la marina mercante, a pesar de que las 2.193 mujeres de alta supongan solo el 16,5% de todos los afiliados. Brillan con luz propia las 247 mujeres estibadoras de la Comunidad Valenciana, aunque son un porcentaje muy pequeño del colectivo.

Aunque el dato sea mínimo, nos comenta la subdirectora, la incorporación en el campo de aplicación del REM de la figura de los observadores de pesca ha acercado al mar a 11 mujeres, de los 29 que tiene registrados el ISM en estas tareas.

También las mujeres salen peor paradas en lo que a las pensiones se refiere. Mientras que los más de 63.000 jubilados del mar cobran una media de 1.263 euros, las mujeres con pensión de jubilación cobran la mitad, 681 euros. También los importes que ellas perciben por incapacidad son inferiores, 932 euros de media, frente a 669 las mujeres. Solo las viudas —en número muchas más que viudos: 43.415 frente a 475— cobran más, 640 euros de media, frente a 454 que perciben de media los hombres.

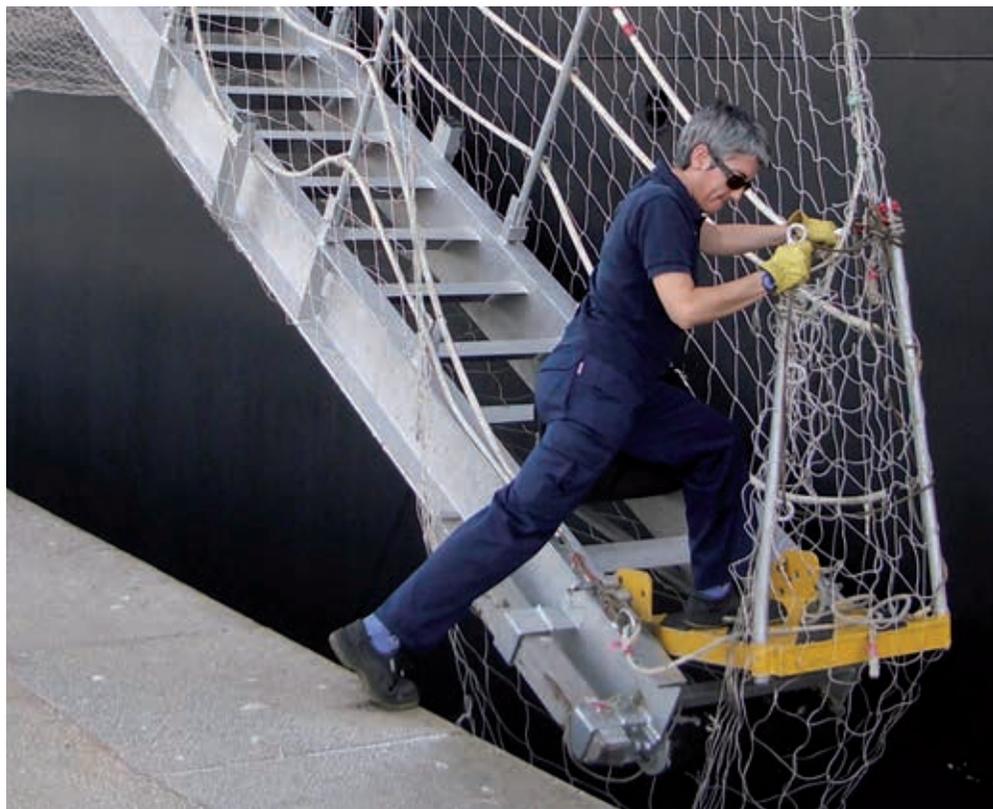
A. MUNGUÍA

WISTA, la mujer en la mar

La presencia de la mujer en la mar es imprescindible, real y necesaria, pero todavía minoritaria. ¿Cómo es posible que en un sector vital, como es el marítimo, la fuerza femenina sea tan escasa? ¿Por qué es tan difícil generar interés entre las mujeres, su acceso y mantenimiento en el sector? ¿Por qué solo un 2% de la mano de obra marítima mundial es femenina? Estas son algunas de las cuestiones que la autora analiza en el siguiente artículo.

Tradicionalmente este ha sido un sector muy masculino, con una dominación muy arraigada, que todavía existe, y en el que las mujeres han sido en parte reacias a incorporarse y/o quedarse por su dificultad, temor a situaciones de discriminación, falta de apoyo o, lo que es peor todavía, por acoso.

Recuerdo mis comienzos en el sector como una etapa de gran curiosidad y ganas de aprender pero también recuerdo la sorpresa ante las pocas mujeres que me iba encontrando, haciéndose evidente la “masculinidad” del ambiente: mucha gente con la que debía tratar pensaba que era un hombre y, de entrada, siempre preguntaban por el “Sr. Velasco”, y también recuerdo que en la mayoría de las reuniones yo era la única mujer. Por suerte, debo decir que, salvo alguna excepción, no me sentí especialmente excluida ni menos considerada por mi condición femenina, pero otras compañeras del sector no tuvieron la misma suerte, habiendo incluso soportado situaciones de acoso sexual. Ante este escena-



rio, cierto temor era inevitable ante las nuevas situaciones a las que debía enfrentarme, acrecentado por la sensación de soledad y falta de apoyo. Desde luego, en aquella época, hubiese sido de gran ayuda contar con el apoyo de una figura femenina con experiencia que me ayudara.

El tiempo tenía que pasar y, por fortuna, la situación ha mejorado mucho: se ha incrementado la presencia de la mujer en el sector y mejorado las condiciones laborales. Las mentalidades están cambiando y el desarrollo tecnológico nos ayuda mucho. A pesar de ello, sigue habiendo to-

davía un largo camino por recorrer para lograr la incorporación efectiva de la mujer en igualdad de oportunidades y condiciones. Una “feminización” del sector en la que también se impliquen una parte de nuestros compañeros masculinos.

Este no es un tema nuevo o específico de nuestra industria, pero sí probablemente más grave. Como dijo nuestra anterior presidenta, Laura Ferrario, *compartimos los mismos problemas que el resto de industrias con el agravante de que este sector se ha mantenido más tiempo monopolizado por el hombre, y la incorporación tardía de la mujer se traduce en una situación actual retrasada, con poca presencia en niveles medios y de dirección.*

Y es en este contexto en el que constituir una Asociación como WISTA (Women's International Shipping and Trading Association) adquirió todo el sentido: una entidad sin ánimo de lucro en la que mujeres profesionales del negocio marítimo y el transporte en general tratamos de facilitar el contacto entre las asociadas, promocionar la formación continua y potenciar las cualidades individuales de cada una, tratando de animar a otras mujeres a incorporarse al mundo marítimo.

La historia de WISTA se remonta a 1974, cuando seis mujeres profesionales del sector, de tres

países distintos, fundaron la Asociación en Londres. Hoy, WISTA International está formada por más de 40 Asociaciones nacionales, cuenta con más de 3.000 socias y es una de las redes profesionales más fuertes y exitosas de esta industria. En España, WISTA se constituyó en 2007 con 15 asociadas y, tras un crecimiento constante, actualmente agrupa a 70 profesionales.

Este interés por la Asociación, tanto a nivel nacional como internacional, pone de manifiesto que también el número de mujeres profesionales se ha incrementado considerablemente, así como su deseo de apoyarse y formarse. Sin duda, WISTA contribuye a favorecer este interés, concienciando también a la industria de las ventajas de aprovechar el talento femenino.

Prueba de ello es el reconocimiento que recibió en 2017 de la conocida revista digital sobre prevención de riesgos marítimos, SAFETY4SEA, *por crear un network global y dinámico en apoyo de mujeres a nivel directivo en la industria marítima.*

Distinciones que nos ayudan a seguir trabajando y así lo recoge el lema elegido para la Asociación en los próximos dos años: *“Mujeres que mueven el Mundo”*, un tiempo en el que trabajaremos en crear recomendaciones y guías para incrementar la capacidad de las mujeres en la industria, en preparar medidas para concienciar sobre la necesidad de avanzar en la inclusión de las

mujeres, en la elaboración de itinerarios de acción para las distintas WISTAs y en preparar una lista de acciones en relación con la diversidad y prevención de los ataques/acosos sexuales en el lugar de trabajo.

Estoy orgullosa también de anunciar la cooperación de WISTA con la plataforma International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN) y con Anglo-Maritime Management Limited en la publicación del manual *“Construyendo y manteniendo la diversidad de géneros a bordo de los buques mercantes”*, un trabajo en el que se analizan aspectos sociales, culturales e interpersonales que pueden obstruir la productividad a bordo de un buque y a los que hay que buscar soluciones.

Todo indica que vamos por el buen camino. La presencia de la mujer en el sector marítimo es imprescindible para el buen desarrollo de nuestra sociedad y está en manos de los que formamos parte de él que así sea. Aprovecho estas líneas para animar a las mujeres a interesarse e incorporarse a este apasionante sector (y por supuesto a WISTA). No es un camino fácil, y seguro encontrarán obstáculos, pero no son insalvables y, lo más importante, NO van a sentirse solas. Contad con nosotras. ■



ROSANA VELASCO
PRESIDENTA DE WISTA SPAIN

El TJUE y el acuerdo de pesca UE-Marruecos



Todo seguirá IGUAL, de momento

Incertidumbre. Esa era la palabra más utilizada a la hora de analizar la resolución del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con sede en Luxemburgo, sobre si es aplicable el pacto pesquero UE-Marruecos a las aguas del Sáhara occidental. Aguas a las que Naciones Unidas no reconoce la jurisdicción de Rabat y que, sin embargo, las gestiona en el aún vigente acuerdo pesquero suscrito con la UE. Un acuerdo, huelga decirlo, de gran importancia para la flota española y que afecta, por faenar en aguas saharauis, actualmente a catorce barcos españoles procedentes de Canarias y Galicia. La flota andaluza no se ve afectada, ya que pesca más al norte. De momento, todo sigue igual, pero la situación creada genera mucha "incertidumbre" de cara a la renovación del próximo acuerdo pesquero con el Reino de Marruecos, que concluye el 14 de julio.

Western Sahara Campaign, una organización británica que defiende los derechos de los saharauis, presentó ante el Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra y Gales la solicitud de aclaración sobre si el acuerdo pesquero con Marruecos y el protocolo que lo acompaña son de aplicación en las aguas adyacentes al territorio del Sáhara occidental. Este Tribunal, a su vez, preguntó al Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que se pronunciara al respecto. Y eso, precisamente, es lo que acaba de producirse a finales de febrero.

Ya había un precedente similar, que se produjo en 2015, al llevar el Frente Polisario ante la Justicia europea el acuerdo agrícola de la UE con Marruecos, ya que se permitía la venta de productos procedentes del Sáhara occidental como si fueran marroquíes. La sentencia del TJUE, en última instancia, respaldaba el acuerdo firmado con el Reino alauí pero consideraba que el territorio del país africano no incluía el Sáhara occidental. Algo si-



milar a la situación que se acaba de registrar en cuanto a la pesca en aguas saharauis, puesto que el Tribunal de la UE dicta que el acuerdo pesquero con Marruecos no es aplicable a esas aguas pero sí que es válido el acuerdo vigente en cuanto al resto.

Dados los antecedentes, el dictamen final no podía sorprender a nadie. Era lo esperado, aunque por lo mucho que hay en juego, había bastante nerviosismo hasta conocer el texto de la sentencia. Y es que el acuerdo pesquero con Marruecos tiene una gran importancia para la UE en general y España en particular. Gracias a él, allí tienen permiso para faenar hasta 126 barcos, de los que 49 son españoles, en las modalidades de palangre de fondo, arrastre y cerco (32 andaluces, 12 canarios y 5 gallegos). En aguas saharauis faenan los barcos canarios

y gallegos, que suman 14 en la actualidad.

Y otra de las preocupaciones era cómo iba a reaccionar el gobierno de Rabat a esta decisión. Javier Garat, secretario general de Cepesca y presidente de Europêche, incidía en la “incertidumbre” que generaba esta situación, y que el “meollo” era saber cómo condicionará esta decisión el próximo acuerdo, para posteriormente remachar que tanto el sector pesquero español como el marroquí quieren que continúe el acuerdo. Por su parte, el secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo, apostaba por mantener la situación actual hasta que finalice el actual acuerdo (el próximo 14 de julio) y, especialmente, continuar con el curso normal de las conversaciones para la renovación del mismo, que se habían iniciado semanas antes.

PLAN DE CONTINGENCIA

A la espera de acontecimientos, y no descartando ninguna posibilidad, incluida la expulsión de estas aguas, desde el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente se previó un plan para los barcos españoles afectados que comprendía, entre otras, medidas como la reubicación en otros caladeros (como los de Mauritania, Senegal o Guinea-Bisáu) o la tramitación de una Orden Ministerial de ayudas para paradas temporales. Si bien, como se dejó claro desde un primer momento, el objetivo principal era que la flota pudiera seguir faenando.

Se pronuncia, finalmente, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, y lo hace en los términos esperados, como se afirmaba anteriormente, al señalar que el pacto pesquero con Marruecos no es aplicable al Sáhara, aguas de donde proviene el grueso de las capturas (especialmente importante para las flotas de Holanda, Lituania y Letonia). Señala explícitamente dicha sentencia que el acuerdo de pesca con Marruecos no puede afectar al Sáhara occidental porque el territorio, cuya autode-



Greenpeace

terminación es reclamada por el Frente Polisario y reconocida por la ONU, “no forma parte del Reino de Marruecos”. “Incluir ese territorio inculcaría determinadas normas de Derecho Internacional general que son de aplicación a las relaciones de la Unión con el Reino de Marruecos, en especial del principio de libre autodeterminación”.

Sin embargo, y contradiciendo la exposición del abogado general que trasladó la pregunta al TJUE, en la que se consideraría inválido el actual acuerdo pesquero “por incumplir la obligación de respetar el derecho de autodeterminación al explotar aguas que no pertenecen a Marruecos”, el alto Tribunal lo considera legal y, por lo tanto, no lo anula. Este era, precisamente, el peor de los escenarios posibles que, además, hubiera provocado un conflicto diplomático inmediato y que ninguna de las dos partes deseaba. Algo que se dejaba traslucir desde el primer momento, con declaraciones extremadamente diplomáticas por parte de los representantes marroquíes, como la del ministro de Pesca y Acuicultura, Aziz Ajanuch: “Habrà que adoptar las medidas necesarias para estar en consonancia con la legislación europea, lo que deja abierta la posibilidad de que el futuro acuerdo sí esté condicionado por el dictamen del Tribunal”.

Por su parte, la alta representante de Política Exterior y de Seguridad de la UE, Federica Mogherini, junto al responsable de Exteriores marroquí, Nasser Burita, se declaraban decididos a continuar con la colaboración en materia pesquera. Bien es cierto que hubo otras declaraciones más contundentes, como la del portavoz Mustafá Jalfi, afirmando que “su país no va a firmar ningún acuerdo que no incluya su soberanía sobre su territorio de Tánger y Lagüera” (en el extremo sur del Sáhara occidental).

La sentencia provocó numerosas declaraciones de responsables políticos de las distintas comunidades afectadas, como la de la directora de Pes-

Incertidumbre en el sector pesquero tras la exclusión, por el Tribunal de Justicia de la UE, de las aguas del Sáhara del acuerdo de pesca con Marruecos



lodiComunicación

ca de la Junta de Andalucía, Margarita Pérez, que se mostró “egoístamente aliviada” porque la flota andaluza faena al norte de esas aguas, en un caladero muy importante para su comunidad.



bdifComunicación

Puerto de Dakhla, la antigua Villa Cisneros de la época colonial española.

El sector pesquero no deja de estar preocupado, ya que “aunque valida el pacto, deja fuera el entorno en el que se produce el 94% de las capturas de la flota europea”, señaló Javier Garat, que veía la situación con “intranquilidad”, y precisó que “los barcos andaluces pescan en el norte de Marruecos, pero los barcos gallegos y canarios desarrollan principalmente su actividad en esas aguas”. De todas formas, como recordó el presidente de Cepesca, “la sentencia no tiene título ejecutivo y ahora tendrá que ser analizada por el Reino Unido, porque de allí partió la denuncia de la ONG, y por parte de Europa y Marruecos, en

el marco del próximo acuerdo. Para el presidente de la Asociación Nacional de Cefalopoderos (Anacef), Francisco Freire, habría que hacer una lectura más pausada, al tiempo que explicaba que esas aguas en disputa son las que necesitan, de otro modo, no les vale nada el acuerdo de pesca.

NEGOCIACIONES EN MARCHA

El acuerdo aún vigente se firmó el 28 de febrero de 2007 y fue renovado en dos ocasiones. El actual protocolo entró en vigor el 15 de julio y permite, como se señaló anteriormente, que faenen hasta 126 barcos (de los que en 2017, 49 son españoles, aunque hay licencias para 90). Durante el último periodo, según cifras facilitadas por Cepesca, el acuerdo generó setecientos puestos de trabajo de tripulantes, doscientos de ellos en buques comunitarios y alrededor de 3.500 empleos en tierra.

La importancia del acuerdo se pone de relieve con las cifras de captura de los barcos europeos, que llegan a las 83.000 toneladas al año, lo que equivale al 5,6% del total que se registra en la zona, y que supone un monto económico que se sitúa sobre los 80 millones de euros. Especialmente en estas aguas saharauis es donde actúan los grandes arrastreros pelágicos, como los holandeses. España captura alrededor de 7.314 toneladas de especies de las distintas categorías, por un valor que ronda los 14 millones de euros.

Del total de las capturas que realiza la flota de la UE, mediante el acuerdo de pesca con Marruecos, el 94% procede de las aguas saharauis en litigio, representando el 83% del valor económico, ricas en especies demersales y pelágicas.

La ambigüedad de la sentencia, en la que se señala que no se puede pescar en esas aguas pero mantiene el acuerdo con respecto al resto, por lo que no lo anula, es precisamente la que provoca la perplejidad entre el sector pesquero, tanto a día de hoy como de cara al futu-

ro que les espera en el próximo acuerdo. De hecho, la flota canaria, a través del Gobierno de las islas, pedirá “confirmación por escrito” para seguir pescando en aguas del Sáhara occidental, ante la incertidumbre generada por ese pronunciamiento entre los armadores canarios. Orlando Umpiérrez, director general de Pesca de Canarias, indicó que los “armadores canarios, hasta no recibir esa comunicación por escrito, no irán a pescar a esa zona”, donde en la actualidad faenan trece barcos de las islas (once atuneros, un buque pelágico y un arrastrero). “Es preciso asegurarse de que no van a tener problemas”. Y añade el responsable de Pesca canario que si “esa comunicación es negativa,

se solicitará la redacción de una orden temporal de la flota como acción paliativa por las pérdidas que pudieran sufrir los marineros”.

Nada hace prever que cambie la situación en estas aguas hasta la finalización del acuerdo, a tres meses vista. A mediados del pasado mes de febrero, el Consejo entregó a la Comisión Europea el mandato negociador para renovar el acuerdo pesquero con Marruecos. Ahora tendrán que analizar el fallo y determinar las consecuencias del mismo. Hay mucho en juego como para que no se produzca un nuevo acuerdo UE-Marruecos en pesca, aunque con importantes modificaciones. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



bifComunicación

Renovación del acuerdo UE-Mauricio



Al tiempo que se producía la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, respecto a qué aguas deben de entenderse incluidas en el acuerdo de pesca con Marruecos, la Comisión de Pesca del Parlamento aprobaba la renovación del acuerdo pesquero con la República de Mauricio por 19 votos a favor y tres en contra. Un acuerdo que también resulta importante para España, ya que de los 85 barcos autorizados a faenar en esas aguas, 34 (22 atuneros de cerco y 12 palangreros) pertenecen a nuestra flota. El acuerdo está vigente desde el 26 de abril del pasado año aunque, con cierto retraso, se están cubriendo los requisitos de su aprobación, que culminarán el próximo mes de abril cuando se someta a su validación por el pleno del Parlamento.

A cambio de los derechos de pesca que posibilitan el que barcos españoles, franceses, italianos y portugueses faenan en sus aguas, la UE paga 2,3 millones de euros. El primer acuerdo con Mauricio data de 1989. El ahora renovado estará vigente hasta abril de 2021.

Presentado a debate por la CE

Plan para **PROTEGER** la pesca en el Mediterráneo

El pasado 8 de marzo, además de una fecha importante en la lucha por la igualdad y los derechos de las mujeres, también lo será en el avance en la lucha por lograr que el Mediterráneo occidental alcance un nivel saludable en sus poblaciones de peces. La Comisión Europea presentó su Plan plurianual para estas aguas, que deberá ser debatido en el Parlamento y en el Consejo de la UE.



Oceana / Carlos Suárez

Un paso más en busca de un Mediterráneo occidental sostenible. Un paso que se deriva de la estrategia marcada por la Declaración de Malta *MedFish4Ever* (ver MAR 568, abril 2017), reunión en la que se establecieron una serie de compromisos para salvar la grave situación causada por la sobreexplotación pesquera en este mar. Fruto de esos compromisos, la Comisión Europea ha propuesto un Plan plurianual para las poblaciones de peces del Mediterráneo occidental que abarca a las especies demersales (merluza, salmonete de roca, gamba de altura, cigala, gamba roja y langostino moruno), de gran importancia para el sector pesquero de la región. Y su aplicación se extiende al norte del mar de Alborán, el golfo de León y el mar Tirreno, por lo que afecta fundamentalmente a España, Francia e Italia y a un total de 10.900 barcos, de los que la mitad son italianos y el 39% españoles.

Esta propuesta fue sometida a una evaluación de impacto y está basada en los dictámenes del Comité Científico, Técnico y Económico de Pesca (CCTEP), y se realiza tras una amplia consulta con el Comité Consultivo del Mar Mediterráneo.

Entre los objetivos de esta propuesta, dirigida a las especies demersales, como se señalaba anteriormente, se encuentra la coordinación de todos los arrastreros que operan en estas aguas, gestionando sus pesquerías anualmente y bajo los dictámenes de los científicos, siendo el Consejo quien decida el número máximo de días de pesca para cada categoría de flota y Estado miembro.

RESTRICCIONES

De entrada, y para el primer año en que esté en vigor este plan, se reducirán las actividades pesqueras en línea con los dictámenes científicos, dada la preocupante situación por la que atraviesa la mayor parte de las especies demersales afectadas. También se prevé la restricción de la actividad de los arrastreros en los fondos marinos hasta los cien metros de profundidad, entre el 1 de mayo y el 31 de julio, preservando esta franja para la actuación de artes más selectivos. Un sistema que se considera, por parte de la Secretaría General de Pesca, más adaptado a la realidad de las pesquerías. De esta manera se pretende garantizar una mayor protección a zonas de reproducción y hábitat sensibles, al tiempo que se favorece el incremento de la sostenibilidad social de la pesca artesanal.



Isidoro Mora

La organización Oceana cree, sin embargo, que las medidas del Plan son “insuficientes” para revertir la situación de estas aguas, y pide que se prohíba el arrastre a menos de 150 metros de profundidad y durante todo el año, para salvaguardar las zonas de puesta.

En este Plan de acción se prevé la cooperación de los Estados miembros afectados, que podrían presentar disposiciones relativas a la obligación de desembarque y a las medidas técnicas de conservación en colaboración con el sector pesquero.

En la presentación de la propuesta de este plan plurianual (la cuarta que se realiza en consonancia con la Política Pesquera Común tras las del mar Báltico, el mar del Norte y el mar Adriático), el comisario de Pesca, Karmenu Vella, quiso destacar la pretensión de “alcanzar un nivel saludable de las poblaciones de peces, necesario para evitar la pérdida de empleos y para prestar apoyo a sectores económicos importantes que dependen de la pesca, lo que es un paso más para lograr que la pesca en el Mediterráneo sea sostenible. Tenemos que actuar y tenemos que hacerlo urgentemente”.

Y es que la situación sigue empeorando año tras año. Así, según los da-



ARVI

tos disponibles que ofrece la Comisión Europea, correspondientes a 2015, los buques de los tres Estados miembros afectados desembarcaron unas cien mil toneladas de peces demersales que supusieron alrededor de 675 millones de euros. Y estos datos vuelven a confirmar el progresivo deterioro de los caladeros mediterráneos, ya que estas capturas comparadas con las desembarcadas en el año 2000, suponen un 23% menos. De seguir a este ritmo, en 2025, el 90% de las poblaciones evaluadas estaría en situación de sobreexplotación, según los datos de la CE.

Garantizar la sostenibilidad de esas pesquerías aseguraría la viabilidad económica y social tanto de los pescadores como de los más de 16.000 empleos relacionados con la actividad pesquera. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Las pesquerías de la UE y el RMS

Tras un análisis pormenorizado de las estimaciones que realiza la Comisión Europea sobre el estado de las pesquerías, la Fundació ENT afirma que “el número de poblaciones en niveles sostenibles está sobreestimado”. Esa deducción, en cuyos trabajos han colaborado Ecologistas en Acción y la organización portuguesa Sciaena, se extrae de comparar las comunicaciones de Bruselas, realizadas entre 2015 y 2018, en las que evalúa la situación de las especies de acuerdo con el Rendimiento Máximo Sostenible y las indicaciones del porcentaje de capturas.

En el citado informe se señala que cada mes de diciembre, tras los acuerdos alcanzados en el Consejo de ministros de Pesca de la UE, la CE publica su comunicación detallando las poblaciones de peces en línea con el RMS para el año siguiente. Sin embargo, dichas comunicaciones muestran incoherencias importantes que impiden analizar realmente el progreso realizado de conformidad con la PPC. Como ejemplo, se citan numerosos TACs “que se han considerado en línea con el RMS en 2015, 2016 o 2017, pero ya no constan

en esta categoría en 2018”. Destacan que ocho de esos TACs perdieron su “status” desde el año pasado. Al tiempo, 15 nuevos TACs aparecen como en línea con el RMS en 2018. Se señala en el citado estudio que, al comparar las comunicaciones previas de la Comisión, cinco de los quince TACs ya habían sido enumerados, al menos una vez, en años anteriores.

Según Lydia Chaparro, ecóloga marina de la Fundació ENT, “esta tendencia de dos pasos hacia adelante y un paso hacia atrás, que aparece en cada uno de los años que hemos analizado, plantea inquietudes sobre el avance progresivo y paulatino exigido por la ley en la PPC”. Destaca que la comunicación de la Comisión debe introducir mejoras sustanciales pero, lo más destacable es que, “a tan sólo dos años para alcanzar la fecha tope de 2020, numerosos límites de pesca continúan estableciéndose por encima de las recomendaciones científicas”.

Nota.- El análisis de estos datos puede consultarse, en inglés, en el enlace ent.cat/wp-content/uploads/2018/03/EC-Comparison-2015-2018.pdf

Balance 2017

Nuevo RÉCORD HISTÓRICO del tráfico portuario



Las dársenas de titularidad estatal coordinadas por el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) han registrado un nuevo máximo histórico al mover cerca de 545 millones de toneladas (MT). Este volumen de movimientos, que supone un incremento del 6,96%, impulsa la tendencia ascendente de los puertos españoles. Una tendencia que evidencia el avance de los puertos del sur de Europa, principalmente de los puertos españoles, que van ganando cuota de mercado a los grandes puertos del norte de Europa —Rotterdam, Hamburgo o Zeebrugge— en el flujo de mercancías que

desde otros continentes transita hacia y desde la UE.

El incremento de los tráficos se ha producido en todos los tipos de mercancías. Así, la mercancía general, la más numerosa, ya que representa el 47,5% del total de los movimientos, con 252,5 MT, creció un 7%. El segmento que experimentó un aumento más notable fue el de los graneles sólidos, al registrar un incremento del 9,8%, superando los 101 MT. Por su parte, los graneles líquidos, el segundo gran grupo de mercancías —supone el 33,5%—, crecieron un 6,6% hasta superar los 178,5 MT.

El puerto de Bahía de Algeciras mantiene el liderazgo entre las dársenas del

Las veintiocho Autoridades Portuarias han cerrado el ejercicio de 2017 marcando un nuevo récord en el tráfico portuario al superar los 544 millones de toneladas. Esta cifra supone un crecimiento casi del 7 por ciento respecto del ejercicio anterior, que se suma a los incrementos acumulados desde 2014 por las 28 Autoridades Portuarias del Organismo Público Puertos del Estado. Todos los segmentos mejoraron sus cifras respecto de 2016, destacando los graneles sólidos con un incremento cercano a los dos dígitos y el movimiento de mercancías, que se incrementó en un 7 por ciento. Por puertos, destaca Barcelona con un incremento de sus tráficos superior al 26 por ciento.



El tráfico portuario rozó las 544 MT en 2017

sistema portuario al cerrar 2017 con 101,5 MT. Sin embargo, esta buena cifra representa una caída del 1,6% respecto a 2016. En aquel ejercicio la dársena andaluza entró en la liga de los grandes puertos europeos al superar los 100 MT que pasaron por sus diques.

El segundo puesto por tráficos es para el puerto de Valencia, que con un incremento casi del 3% supera los 73,5 MT. Pero el puerto que ha registrado *un salto cualitativo espectacular*, como subrayó el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha sido el de Barcelona, con un volumen de tráfico que superó por primera vez los 61 MT. Esta cantidad significa un aumento del 25% y esta-

blece al puerto catalán como el puerto europeo que más crece. Además, ha incrementado el tráfico de contenedores un 32,3%, moviendo en torno a los tres millones de TEUs (contenedores estandarizados de 6 metros).

AUTORIDADES PORTUARIAS

El puerto de Algeciras vuelve a liderar el tráfico portuario un ejercicio más con 101,4 MT. La dársena andaluza, aunque ha perdido un 1,6% respecto a 2016, cerró 2017 superando la barrera de los 100 MT por segundo ejercicio consecutivo y espera alcanzar durante 2018 los 109 MT y unos 5 millones de TEUs. El presidente de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras (APBA), Manuel Morón, ha señalado que los segmentos que mejor se han comportado son los graneles líquidos y sólidos y el tráfico ro-ro —vehículos industriales cargados de mercancías que se embarcan para evitar largos viajes por carretera—. Por otro lado, el segmento que ha retrocedido es el de tráfico de contenedores (-8,46%), debido a las huelgas de la estiba durante la primavera de 2017 y al virus informático que sufrió la terminal de contenedores que gestiona APM.

El puerto de Valencia movió 73,5 MT de mercancías durante 2017. Esta cifra, que supone un incremento del 3,6% respecto a 2016, marca récords tanto en el tráfico total como en el número de viajeros, que por primera vez alcanza el millón. El crecimiento también se ha notado en el tráfico de contenedores,

que superó los 4,8 millones de TEUs, colocando a esta autoridad portuaria como líder en este segmento.

Las dársenas valencianas lideraron el tráfico de mercancía general, por delante de Bahía de Algeciras, con más de 67,7 MT manipuladas, y lideran también el tráfico de contenedores.

El tercer puerto por volumen, el de Barcelona, obtuvo en 2017 unos resultados espectaculares, superando por primera vez en su historia los 61 MT, lo que supone el 26% de incremento y coloca a la dársena catalana como el puerto europeo que más creció el pasado ejercicio. A este resultado ha contribuido notablemente el tráfico de contenedores. Este estratégico segmento para el puerto cerró 2017 con casi 3 millones de TEUs. También ha tenido una evolución positiva el segmento de los graneles líquidos con un incremento del 27% hasta alcanzar los 14,4 MT.

Otro segmento en el que destaca la dársena catalana es en el movimiento de pasajeros, que cerró el ejercicio con 4 millones, de los cuales, 1,4 millones fueron usuarios de ferris y 2,7 millones pasaron por el puerto como clientes de cruceros.

TRÁFICO POR SEGMENTOS

El movimiento de mercancías general —materiales de construcción elaborados, productos químicos, aparatos y herramientas, productos de alimentación, piezas para automóviles, etc.—, el que mayor valor añadido reporta a las arcas de los puertos, cerró el año liderando los tráficos con cerca de 253 MT. Para el OPPE, los puertos españoles *continúan siendo una buena opción para el tránsito de mercancías con destino a terceros países, como lo muestran los cerca de 137 MT movidas*. Es decir, 1 de cada 4 toneladas que pasa por un puerto español lo es en tránsito.

La Autoridad Portuaria de Valencia ha superado por poco a la de Bahía de Algeciras en este segmento al crecer un 3,3%, alcanzando 67,7 MT. La dársena andaluza retrocede un 3,6% quedándose en 65,3 MT. La tercera posición es para el Puerto de Barcelona, que con un espectacular crecimiento de más del 30% supera los 41,2 MT. Hay que destacar que entre las tres autoridades portuarias acaparan cerca del 70% del tráfico de mercancías en nuestros puertos.

También es reseñable, dentro de este segmento, el crecimiento en el puerto valenciano de las importaciones en el comercio exterior de mercancías (+9%),



TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL		
	Tráfico total (millones de toneladas)	Crecimiento (%)
2010	431	4,4
2011	457	5,9
2012	475	3,9
2013	458	-3,5
2014	482	5,1
2015	501	4,1
2016	509	1,3
2017	544	6,9

TRÁFICO PORTUARIO (Toneladas)					
Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2016	2017	2016	2017	Var (%)
Algeciras	8.602.707	8.161.162	103.176.945	101.452.029	-1,67
Valencia	5.970.042	5.728.629	71.469.813	73.562.950	2,93
Barcelona	3.863.434	5.076.320	48.653.002	61.435.354	26,27
Cartagena	2.876.768	2.614.290	31.883.686	34.702.663	8,84
Bilbao	3.409.814	3.352.425	32.067.270	34.308.234	6,99
Tarragona	3.082.139	2.836.656	31.351.797	33.710.397	7,52



alcanzando los 7,76 MT. También ha sido un buen año para las exportaciones, que crecen un 8,25%, hasta un total de 13,6 MT debido al buen comportamiento de las ventas a países como Italia (+12,7%), Estados Unidos (+18,4%) o Marruecos (+4%).

El puerto de Barcelona, con 41,2 MT, sube un 30% debido, en buena parte, a que China se mantiene como primer socio comercial del puerto, tanto en las importaciones (el 44,4% de los contenedores de comercio exterior que se descargan en la dársena provienen del país asiático), como las exportaciones (China es el receptor del 11,6% de los contenedores que salen de las terminales del puerto).

El segmento de graneles sólidos creció en 2017 el 9,83% respecto del ejercicio anterior. Este tipo de tráficos como áridos, carbón, cemento, cereales, clínker, forrajes y mineral de hierro alternan subidas y caídas. Así, tras los incrementos de estos tráficos en 2014 y

El puerto de Barcelona creció el 26,3%

2015, el ejercicio de 2016 fue de retroceso para recuperarse en 2017.

El Musel, el primer puerto por tráfico a granel, cerró en 2017 con récord absoluto en el volumen de toneladas movidas en sus terminales al alcanzar 21,7 MT. Esta cifra supera la conseguida en 2005, ejercicio en que estableció el anterior mejor registro. El tráfico de graneles sólidos subió casi un 20%, de 16 MT a los 19,2 MT del pasado ejercicio. Esta subida se debe principalmente a las importaciones de cereales y a la exportación de cemento, caliza, yeso y escorias.

La terminal granelera EBHI de El Musel ha movido 14,6 MT, de las cuales 9,1 corresponden a la multinacional ArcelorMittal y 5,5 al carbón térmico. El aumento de tráficos ha repercutido en la cifra de negocio del puerto asturiano, acercándose a los 50 millones de euros.

El puerto gallego de Ferrol también incrementó sus tráficos graneleros en un 11,1% durante 2017, pasando de 9,4 MT a 10,5 MT. Es destacable que el pasado ejercicio los seis puertos que encabezan la lista de estos tráficos han cerrado incrementando sus movimientos.

El buen balance que presenta este tipo de tráficos se debe a la llegada de carbón a las dársenas de Gijón, Ferrol y Tarragona para las plantas que las industrias de energía como Endesa o Fenosa tienen cerca de los puertos y a la importación de cereal de Brasil o Argentina para alimentar la cabaña ganadera de nuestro país tras la caída de la producción nacional de cereal el año anterior.

El tráfico de graneles líquidos —petróleo, productos químicos, biocombusti-

GRANELES SÓLIDOS (Toneladas)					
Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2016	2017	2016	2017	Var (%)
Gijón	943.929	1.301.970	16.023.647	19.192.104	19,77
Ferrol	1.020.480	1.021.150	9.406.039	10.455.814	11,16
Tarragona	855.496	999.616	9.065.474	9.515.688	4,97
Huelva	456.703	564.473	5.759.383	6.487.394	12,64
Castellón	501.262	491.299	5.198.982	6.463.715	24,33
Cartagena	372.116	469.293	5.304.817	5.820.153	9,71

GRANELES LÍQUIDOS (Toneladas)					
Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2016	2017	2016	2017	Var (%)
Algeciras	2.000.578	2.147.156	27.309.859	29.069.849	6,44
Cartagena	2.407.327	2.022.915	25.025.669	27.271.327	8,97
Huelva	1.716.441	2.397.575	24.136.062	24.904.548	3,18
Tarragona	2.078.633	1.666.130	20.268.771	22.036.036	8,72
Bilbao	1.828.251	1.912.653	18.087.202	19.783.836	9,38
Barcelona	835.934	1.344.341	11.415.816	14.483.618	26,87

bles, vino y bebidas— creció un 6,6% alcanzando los 178,5 MT. En este segmento la competencia es alta, como lo demuestra la alternancia en el liderazgo. Algeciras ha crecido el 6,4% y se mantiene con 29 MT en primer lugar seguida por Cartagena, que alcanza los 27,3 MT tras crecer casi el 9%. Huelva, con un crecimiento del 3,2%, queda en la tercera posición con casi 25 MT.

Los puertos de Tarragona y Bilbao ocupan la cuarta y la quinta posición. Hay que destacar en este segmento que los siete puertos del sistema que más graneles líquidos mueven cerraron sus respectivos ejercicios de 2017 con subidas. La principal dársena del Cantábrico subió un 9,4%, recuperando la caída sufrida tras la entrada en producción de la nueva unidad de Petronor, la filial de Repsol, que ha permitido obtener un mayor tonelaje de gasóleos y gasolinas y menores cantidades de fuel. Finalmente, hay que destacar que el puerto de Barcelona ha tenido un incremento cercano al 27%, subiendo de 11,4 MT a 14,5 MT.

Entre las autoridades portuarias que sufrieron caídas en este segmento se encuentran Santa Cruz de Tenerife, Castellón y Valencia, que pierden un 16,6%, un 6,2% y un 15,8% respectivamente.

El tráfico de contenedores medidos en TEUs (unidad estandarizada de contenedores de 20 pies) mantiene el buen ritmo de crecimiento (+5%), alcanzando los 15,9 millones. De esta cifra, más de la mitad (53,3%) lo fueron en tránsito, de import/export (5,5 millones), y el resto nacionales (1,97 millones). El



tráfico de contenedores ha crecido en todas sus modalidades. Un crecimiento que se ha producido durante un ejercicio con 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, provocando el desvío de buques a los puertos de Sines, Portugal, Gioia Tauro, Italia, o Tanger-Med, Marruecos, se puede considerar que las terminales de contenedores de los principales puertos han tenido un buen resultado.

Valencia lidera el movimiento de contenedores en 2017 con 4,8 millones de TEUs, sustituyendo en el primer puesto a Bahía de Algeciras. Destaca la subida del movimiento de contenedores llenos, que indica 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%. Las exportaciones se incrementan en un 6,7% hasta los 831 mil TEUs; mientras que las importaciones ascien-

CONTENEDORES (TEUS)					
Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2016	2017	2016	2017	Var (%)
Valencia	377.154	376.833	4.732.136	4.832.156	2,11
Algeciras	375.642	380.437	4.761.444	4.380.849	-7,99
Barcelona	194.795	231.134	2.236.961	3.006.872	34,42
Las Palmas	86.396	97.465	945.534	1.174.187	24,18
Bilbao	60.206	65.991	596.689	604.870	1,37
Tenerife	30.672	55.259	370.645	466.738	25,93

PESCA FRESCA (Toneladas)					
Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2016	2017	2016	2017	Var (%)
Vigo	11.267	11.035	83.366	89.153	6,94
A Coruña	3.399	2.178	43.690	51.102	16,96
Pasaia	2.700	1.874	27.551	25.562	-7,22
Cádiz	927	987	17.333	16.294	-6,00
Avilés	651	664	12.557	13.569	8,06
Gijón	309	157	8.284	7.365	-11,10



den un 6,25% hasta un total de 608 mil TEUs. Los contenedores en tránsito llenos también crecen hasta superar los 2 millones de TEUs. Una cifra que representa un ascenso superior al 5%.

La dársena andaluza ha perdido casi un 8% del tráfico de contenedores, pasando de los 4,76 millones de 2016 a los casi 4,4 del pasado año. La mayoría de estos contenedores, como ha señalado Manuel Morón, presidente de la APBA, *son contenedores vacíos*. El descenso de movimientos se ha notado más en la terminal de APM; por el contrario, la coreana TTI va recuperando su actividad.

Por su parte, Barcelona, la tercera dársena en este segmento, alcanzó los 3 millones de unidades tras un espectacular incremento del 34,4%. En este crecimiento ha jugado un papel importante el trasbordo (+137%). Es decir, los contenedores que son descargados por un barco para volver a embarcarse hacia su destino final. Es una actividad meramente portuaria, que no influye en la economía de la zona, pero que garantiza carga de trabajo para los trabajadores de las empresas estibadoras.

PASAJEROS DE CRUCEROS

La industria de los cruceros sigue creciendo y las dársenas del sistema portuario, especialmente las del Mediterráneo, han conseguido atraer a 9,2 millones de cruceristas en 2017. De éstos, 8,3 millones de personas tuvieron como destino o salida los puertos de la costa mediterránea.

El beneficio neto del ejercicio 2017 fue de 200 millones de euros

Barcelona y las Baleares lideran este tipo de tráfico beneficioso tanto para las cuentas de resultados del puerto como para la hostelería y la restauración de las ciudades en las que se encuentra el puerto. La capital catalana lidera con 2,7 millones, que suponen un incremento del 1,3%. Las islas, con 2,1 millones de cruceristas, están en segundo lugar, seguidas por Las Palmas, con 1,2 millones, y han subido el 8,6% y el 11,7% respectivamente.

En el último cuarto de siglo, el volumen de cruceristas se ha multiplicado por 18, pasando de cerca de 480 mil visitantes en 1992, hasta los 9,2 millones registrados durante 2017. De acuerdo con los datos de Fomento, el volumen de negocio generado en nuestro país por la industria del crucero supera los 1.255 millones de euros; da empleo —directo, indirecto e inducido— a más de 26.400 personas y representa casi el 11% del PIB del sector turístico nacional.

PESCA

El movimiento de pesca fresca terminó 2017 con 243 mil toneladas, que significa una subida superior al 4%. La lonja de Vigo continúa un ejercicio más liderando el tráfico de esta mercancía de alto valor añadido con casi 90 mil toneladas (+7%). El puerto de A Coruña cerró 2017 con el segundo mejor registro de tráfico de pesca fresca de las últimas dos décadas, al superar las 51 mil toneladas, subiendo el 17% respecto de 2016. La pesca es para los puertos gallegos un importante motor económico en ambas ciudades. En el caso de A Coruña, la evolución de este tráfico estratégico está muy vinculada a la puesta en marcha de la nueva lonja hace una década, convirtiéndose en referencia a nivel europeo por sus instalaciones, sus garantías de seguridad y calidad y por su gestión. La tercera lonja es Pasaia, que cerró el ejercicio con un retroceso superior al 7%, moviendo durante 2017 un total de 25,5 mil toneladas. ■

J.M.S.



Pacto en Algeciras por la paz social

Con el objetivo de hacer más competitiva la dársena andaluza, a mediados de febrero la APBA acordó con patronal y sindicatos iniciar los trámites de constitución o transformación de la actual Sociedad de Estiba y Desestiba del puerto (Sagep) en un Centro Portuario de Empleo (CPE) para adaptarse a la reforma a la espera de la publicación del reglamento que el Gobierno prevé aprobar antes del verano.

Con la transformación de la Sagep en CPE, se pretende dar solución de continuidad laboral con las garantías de subrogación a los más de 1.800 estibadores que desarrollan su trabajo en el puerto. En el acuerdo alcanzado, las partes también se comprometen a flexibilizar la operativa suprimiendo la figura del “apuntador” y acortando el número de personas que componen las llamadas “manos simples” —número de estibadores de distintas categorías necesarios para realizar una operativa—. Asimismo, para incrementar la productividad se incrementa el número de contenedores necesarios para tener acceso a un plus de productividad, que pasa de 79 a 83. Los trabajadores han aceptado igualmente la reducción salarial de un 10% para los estibadores con salarios más altos. Esta reducción se realizará a través de congelación salarial durante

unos años hasta que la pérdida de poder adquisitivo sea equiparable al porcentaje de reducción acordado. Por su parte, las multinacionales que gestionan las terminales (la danesa APM Terminals y la coreana TTI Algeciras) garantizan el movimiento de 2,2 millones de contenedores anuales.

El acuerdo establece una vigencia de nueve años, lo que dará al puerto una paz social que redundará en la gestión económica del puerto.

La cifra de negocio de la APBA llegó a los 69,5 millones de euros, un -1% menos que en 2016. El resultado ha sido de 17,9 millones de euros, que suponen un descenso del 20% respecto del ejercicio de 2016. Este descenso se debe a la política de bonificaciones en las tasas portuarias de la APBA en su intento por abaratar el paso de las mercancías por el puerto. La flexibilización que permite el OPPE a las autoridades portuarias que han obtenido beneficios en los tres últimos ejercicios posibilita esta estrategia que busca hacer el puerto más atractivo para los actores portuarios. De esta forma, aunque inicialmente disminuyen los ingresos, a la larga producirá un incremento de los tráficos, que repercutirá en el puerto y su área de influencia. ■

J.M.S.



CURSOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL

ACTUALIZACIÓN DE CERTIFICADOS

ESCOLA PORT FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR

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

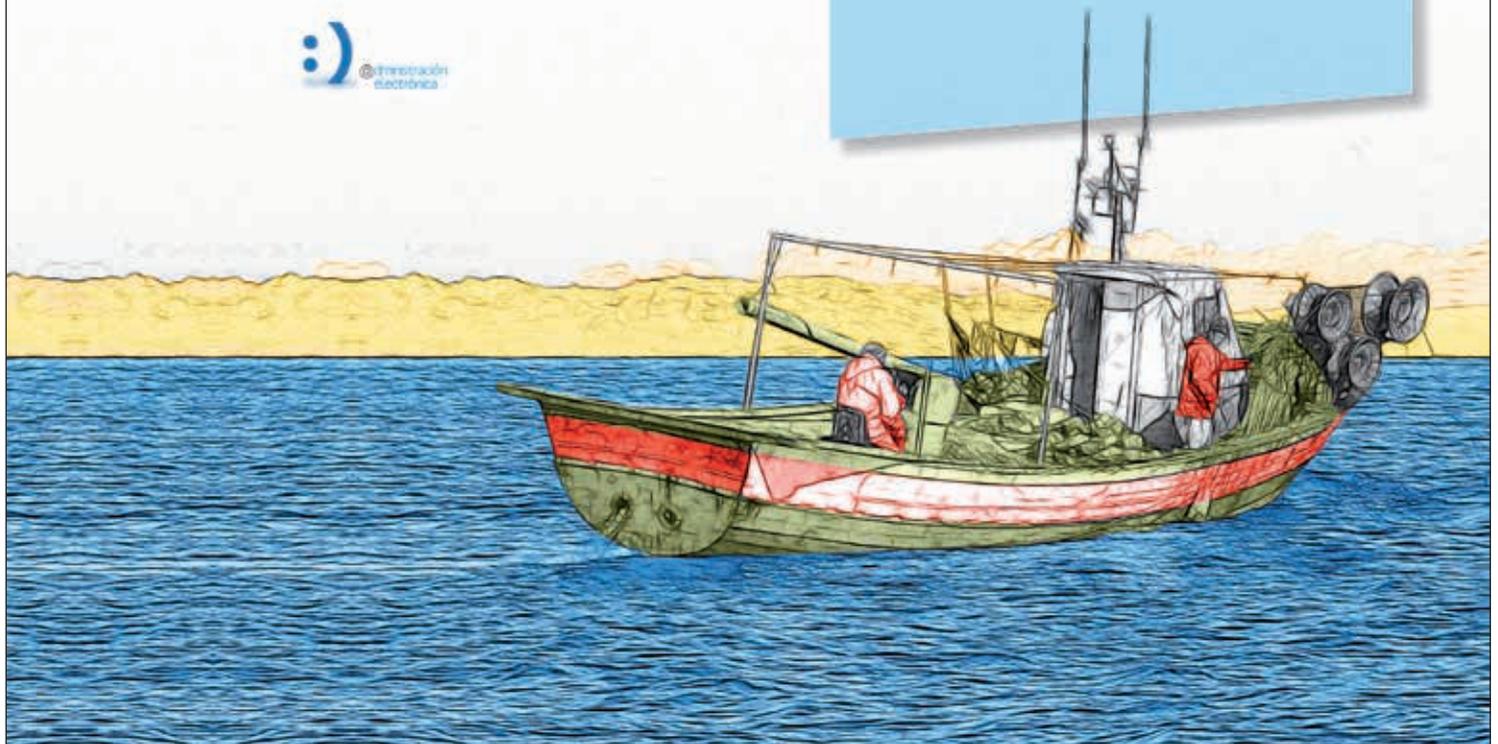


932 21 03 80 | www.escolaport.barcelona



LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)



Cambio climático

El impacto de las variables meteorológicas en en el MEJILLÓN



Científicos del Instituto de Investigaciones Marinas del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), en Vigo, evalúan qué efectos tiene el cambio climático sobre el mejillón gallego. El estudio, enmarcado en el proyecto europeo ClimeFish, tiene como objetivo determinar la influencia de las condiciones climatológicas en la producción de mejillón para plantear, en colaboración con los productores y la Administración, fórmulas de adaptación. En este caso del estudio desarrollado en Galicia, el equipo científico ha contado con la colaboración del Grupo Proinsa, la mayor firma de cultivo de mejillón de la comunidad gallega.

El cambio climático, como se subraya en el preámbulo del proyecto europeo ClimeFish, es real y hace peligrar el crecimiento sostenible en pesca y acuicultura al tiempo que crece la demanda de alimentos en el planeta. Ante estas circunstancias, hace dos años ClimeFish seleccionó dieciséis estudios sobre las veinticinco especies de peces y mariscos más importantes en Europa para llevar a cabo simulaciones sobre la evolución de su crecimiento.

En el caso español, los científicos del Instituto de Investigaciones Marinas, considerando el peso que tiene el mejillón

llón gallego en la economía de un buen número de localidades costeras de la comunidad y la alta sensibilidad de los ecosistemas costeros a los cambios climáticos, han evaluado qué repercusiones tienen estas variables en la producción de carne de este molusco bivalvo. Los ecosistemas marinos de Galicia han sufrido importantes cambios que han afectado a la temperatura del agua, a su nivel y a la intensidad y frecuencia de los vientos —especialmente del norte durante la primavera y verano— que introducen los nutrientes en las rías. Ante esta situación, de acuerdo con científicos y expertos, hay dos alternativas: mitigar los efectos de forma global; o adaptarse analizando los nuevos parámetros para pronosticar los efectos.

Partiendo de esta premisa, primero, se ha buscado responder a cómo y cuánto afecta el cambio climático a este molusco. Con este fin, se han establecido modelos que vinculen el rendimiento en carne del mejillón con las condiciones meteorológicas para utilizar éstos como predictores de la variabilidad estacional e interanual del rendimiento en carne del bivalvo. En la elaboración de los modelos, los científicos de Vigo han contado con la colaboración del Grupo Proinsa (Promotora Industrial de Sada), la mayor firma de cultivo de mejillón de la comunidad gallega que cuenta con un centenar de bateas en la ría de Ares-Betanzos, y del área de socio-economía de la pesca del Centro Tecnológico del Mar (Cetmar).

RÍA DE ARES-BETANZOS

Los expertos del CSIC y del Cetmar han centrado sus trabajos en la ría de Ares-Betanzos aprovechando la relación de colaboración con esta empresa con la que habían compartido información en anteriores investigaciones. Esta colaboración también busca involucrar a los distintos actores de este subsector, ya que, como subraya el responsable del proyecto, X. Antón A. Salgado,



“Es un proyecto transversal que involucra a todos los actores para dar respuestas al cambio climático”
(X. Antón A. Salgado)

este proyecto europeo es transversal. Es decir, suma el trabajo de expertos en ciencias naturales y sociales —físicos, químicos, biólogos, economistas, sociólogos, etc.—, y cuenta con el sector y la administración en su búsqueda por responder al cambio climático.

Por tanto, el proyecto, continúa Salgado, *no se queda en la parte meramente científica de evaluar los evidentes impactos que el cambio climático va a tener en una pesquería, sino que a partir de contar con la información aportada por los modelos, se comparte con el sector y la administración. De esta colaboración en igualdad o co-creación de los actores interesados saldrán los planes de gestión.*

Prueba de ello es el taller mantenido en la localidad de Sada, A Coruña, en el que participaron representantes del sector mejillonero, de la Administración de Galicia, y científicos y expertos del proyecto Clime Fish, del Centro Tecnológico del Mar (Cetmar) y del Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino (Intectmar) para explorar los riesgos y oportunidades que derivarán

del cambio climático en la producción del mejillón gallego, planteando medidas viables de adaptación para la administración y los bateiros.

EL RENDIMIENTO DEL MEJILLÓN

Para establecer la influencia de las condiciones meteorológicas sobre el rendimiento en carne del mejillón, el proyecto está estructurado en módulos de trabajo que van desde el ámbito estrictamente científico —recopilación de información acerca de los impactos del cambio climático—, a una fase en la que se hacen proyecciones a futuro sobre el impacto en cada una de las especies, pasando por módulos de trabajo en los que se evalúa los riesgos y oportunidades de ese estudio de cómo la biología de la especie va a responder al cambio, y de ahí se realizan estudios de vulnerabilidad y análisis socio-económicos.

Así, el proyecto, como subraya, X. Antón A. Salgado, *transciende la parte meramente científica de evaluar las evidencias que el cambio climático tendrá en una determinada pesquería, yendo un paso más allá planteando estimaciones de riesgos y oportuni-*



dades, y evaluaciones socioeconómicas. Es en estos módulos en los que la aportación del sector y administración es importante.

Durante el taller los responsables destacaron que las predicciones más pesimistas para 2050 de impacto del cambio climático serán: el aumento de la temperatura del agua en superficie en 0,5 °C; los períodos más favorables de afloramiento serán más cortos, pero más intensos; el caudal de

Los objetivos de ClimeFish

Este proyecto se articula sobre los siguientes módulos de trabajo científico:

-  Investigar los efectos del cambio climático en la pesca y la acuicultura a escala europea y regional. Los datos recopilados se armonizarán y estarán disponibles a través de la iniciativa piloto Horizonte 2020.
-  Desarrollar nuevos modelos de simulación que pronostiquen los cambios en la distribución y producción en los sectores de la pesca y la acuicultura para poder analizarlos.
-  Identificar los riesgos y oportunidades a través del análisis de costes y beneficios, tanto de mercado como de otro tipo, de los servicios ecosistémicos afectados. Y en su caso, proponer posibles estrategias que atenúen estos riesgos.
-  Desarrollar metodologías de alerta temprana

para estos riesgos, incluyendo un sistema de semáforo: luces verdes, naranjas y rojas.

-  Establecer, en co-creación con las partes interesadas—Administración, Proinsa y el resto de las agrupaciones de bateiros—, planes de gestión específicos para cada caso que reduzcan los riesgos y aprovechen las oportunidades asociadas con los efectos anticipados del cambio climático en la producción acuática. Estos enfoques de gestión se basarán en los análisis realizados en los ecosistemas.
-  También en co-creación con las partes interesadas, marcar las directrices, las recomendaciones de buenas prácticas y una norma europea voluntaria que describa cómo realizar este tipo de planes de gestión en el futuro. Así mismo, determinar un marco de apoyo a las decisiones de ClimeFish, que contenga el sis-



los ríos gallegos disminuirá a finales de primavera. En cuanto a los episodios de viento extremo no aumentarán significativamente respecto a los actuales. Así, para el responsable del proyecto, *las predicciones para 2050, incluso en el escenario climático más pesimista, no anticipan cambios dramáticos en el cultivo del mejillón.*

Los productores, por su parte, mostraron su preocupación por el patrón de lluvia y los episodios de clima extremo. Por otro lado, advirtieron de la falta de semillas de mejillón, el bajo rendimiento de la carne de los mejillones cultivados en 2017, y el aumento de los depredadores de la mejilla.

Del análisis de los datos se desprende que los mejores rendimientos de carne se producen durante los años caracterizados por inviernos secos, acompañados por primaveras tempranas que van seguidas por veranos dominados por fuertes vientos del noroeste que generan un afloramiento intenso. Los escenarios climáticos futuros, para Salgado, *sugieren que el afloramiento costero se intensificará a lo largo de este siglo, especialmente durante los meses de verano, lo que incidirá en la recuperación de la producción de carne del mejillón.*

EL ECOSISTEMA

El hábitat de los diferentes polígonos en Galicia donde se cultiva el mejillón (*Mytilus galloprovincialis*) es muy similar. Esta costa se caracteriza por valles fluviales inundados, conocidos como

tema de soporte de decisiones de ClimeFish y otros recursos de soporte de decisión, como modelos, datos, ejemplos realizados y pautas a seguir.

 Otro objetivo es proporcionar formación al sector y compartir los resultados de los análisis con las administraciones, la industria y otros actores interesados a los responsables. Y garantizar la utilización activa de las herramientas y directrices desarrolladas más allá de la duración del proyecto en estrecha colaboración con la Plataforma Europea de Adaptación Climática (Climate-ADAPT).

ClimeFish se centra en tres sectores de producción principales: acuicultura marina, pesquerías marinas y producción de lagos y estanques, y la predicción de este proyecto se basa en 3 escenarios climáticos específicos.



“rías”, donde los miticultores cultivan los mejillones. Las rías, de fondos fangosos, alcanzan hasta 25 km de largo, entre 2 y 25 km de ancho y de 40 a 60 m de profundidad. La productividad promedio anual en las rías es 10,5 mg carbón/litro/hr. y la temperatura abarca desde 10 a 20 °C.

Las rías cuentan con un aporte continuo de agua fría que es rica en nutrientes. A esto se añade la contribución de nutrientes de los ríos, con una precipitación media anual de 1.250 mm generando abundancia de fitoplancton, que favorece el crecimiento de los mejillones.

Estas rías protegidas son un ambiente ideal para el cultivo de mejillones en bateas. El área de cultivo más importante es la ría de Arosa, la cual es responsable de cerca del 70 por ciento de la producción española de mejillón; es seguida por la ría de Vigo y la ría de Pontevedra. Poblaciones naturales de mejillones están presentes en grandes áreas en las bocas de las rías e islas en las costas intermareales rocosas, donde la densidad promedio en los bancos más poblados es alrededor de 24.000 mejillones/m².

TÉCNICAS DE PRODUCCIÓN

El cultivo del mejillón es extensivo. La mejilla o semilla de mejillón se recolecta en las rocas más batidas del litoral o, a través de cuerdas colectoras diseñadas especialmente para que las larvas de mejillón se adhieran. Entonces se realiza el encordado.

Tras la obtención la semilla y el encordado, se realiza el raleo o desdoble. Esta operación se hace cuando el bivalvo lleva 4 o 5 meses en el mar y ha alcanzado entre 4,5 y 5,5 centímetros. El objetivo es que el producto crezca rápido y de forma uniforme. Así mismo, el raleo evita que los mejillones se desprendan y caigan durante el mal



tiempo. Este desdoble se realiza desde junio a septiembre, cuando los mejillones llevan en la batea 5 o 6 meses y están a medio crecimiento (4-5 cm de longitud de la concha). Los mejillones de cada cuerda original son repartidos y fijados en otras cuerdas nuevas.

En crecimiento del mejillón en Galicia es rápido, pudiendo alcanzar tamaño comercial (8-10 cm) en 8-9 meses, especialmente en las áreas más cercanas al lado oceánico de las rías. El tiempo habitual requerido en algunas bahías es de unos 12 meses, siendo en el invierno cuando se produce su crecimiento máximo.

Cada balsa normalmente sostiene tres tipos de cuerdas: aquellas para coleccionar semilla, con mejillones en crecimiento y con mejillones comercializables; de esta manera, los cultivadores mantienen una producción continua. El cultivo es, por tanto, un proceso totalmente natural. ■

J.M.S.

CARACTERÍSTICAS DE LAS RÍAS DONDE SE REALIZA EL CULTIVO DE MEJILLÓN

RÍA	VIGO	PONTEVEDRA	AROUSA	MUROS-NOIA	ARES-BETANZOS
Longitud en Kms.	33	23	26	12	19
Superficie en Kms.	175	145	230	120	72
Volumen en m ³	3.100	3.240	4.300	2.700	750
Profundidad máxima en metros	42	40	65	46A	40
Río	Oitavén Lagares	Lérez	Ulla Umia	Tambre	Eume Mandeo

DISTRIBUCIÓN DE LOS POLÍGONOS Y BATEAS DE MEJILLÓN POR LA RÍA

RÍA	POLÍGONOS DE MEJILLÓN	PORCENTAJE DE BATEAS	Nº DE BATEAS
ARES-BETANZOS	2	2,09%	103
MUROS-NOIA	3	3,54%	118
AROUSA	22	68,68%	2.292
PONTEVEDRA	8	10,37%	346
VIGO	12	14,32%	478
TOTAL	47	100,00%	3.337

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*

Salud y prevención

Por una pesca **MÁS SEGURA**



A. Munguía

Responsables de los servicios de prevención de riesgos de las cuatro comunidades impulsoras de los estudios en su presentación en Cantabria.

El éxito o fracaso de cualquier iniciativa relacionada con la salud laboral y con la prevención de riesgos en el trabajo depende del grado de aplicación y utilidad de la misma, así como de su difusión entre los colectivos a los que va dirigido. En este sentido, la “Guía de vigilancia de la salud en el sector pesquero” –cuyo primer volumen apareció en 2011– es el resultado del trabajo conjunto realizado por un equipo multidisciplinar de profesionales de las administraciones autonómicas de la cornisa cantábrica (Asturias, Cantabria, Galicia y País Vasco), donde se concentra el 70% de la actividad pesquera española, ha sido ideado con la ambición de llegar a todos los servicios y responsables de prevención y salud que atienden a los trabajadores del sector y de colaborar a incrementar la cultura de la seguridad.

Casi diez años durante los cuales se han publicado cuatro guías, cada una de ellas orientada a la vigilancia de la salud y prevención de riesgos específicos tanto en cada tipo de pesca y arte como en las tareas y sub tareas que cada tripulante desempeña en las distintas clases de barcos. De esta forma, hay una Guía dirigida a las flotas de bajura litoral y artesanal, así como al marisqueo a flote. Una segunda, centrada en las actividades de marisqueo a pie, en la extracción de recursos específicos y en las labores auxiliares a la pesca y, una tercera parte, en la que se abordaba la pesca de altura y gran altura. La cuarta y última, que se ha presentado hace unos días en Cantabria después de hacerlo a lo largo de todo el año pasado en el resto de Comunidades Autónomas implicadas, es una síntesis de las anteriores e incorpora un ejemplo real; el trabajo que realiza un marinero/a de cerco de bajura —la flota más numerosa en esta Cornisa— y cómo planificar de forma específica la vigilancia de la salud de las personas que desarrollan estos trabajos.

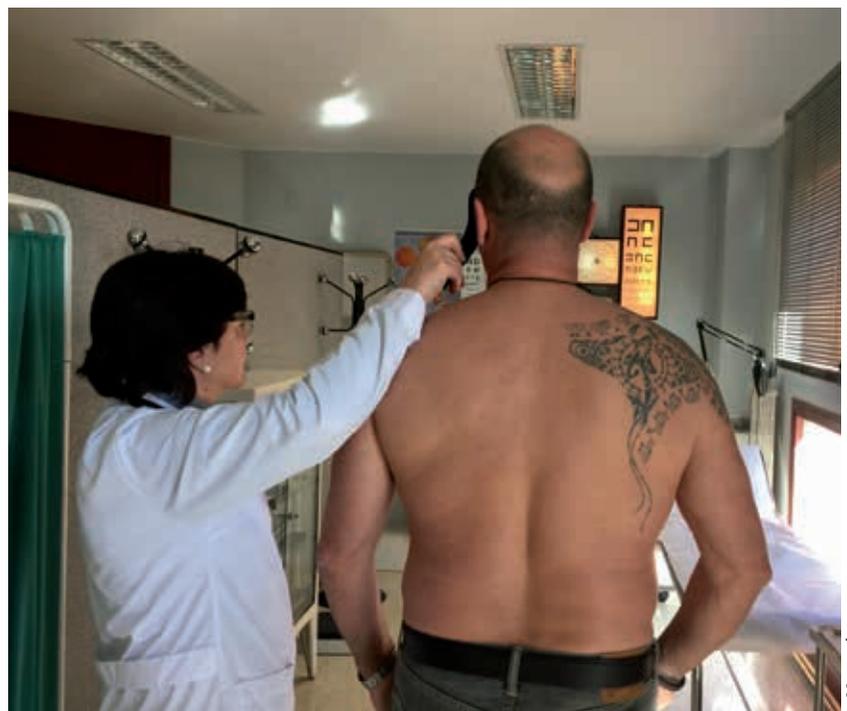
En un sector en el que los accidentes laborales con resultado de muerte es diez puntos superior al del conjunto de sectores y cuatro veces mayor que en el segundo con más siniestralidad, la construcción, la exhaustividad y el detalle a la hora de analizar tareas y sub tareas no parece algo superfluo. Por tanto, estas Guías estudian todas las posibilidades del escenario del riesgo, intentando no dejar lugar a los espacios de improvisación. Así, después de observar los trabajos y tareas que se realizan, se identifican y desglosan cada una de ellas por proceso.

Y es que, las estadísticas de las que se partió al elaborar este trabajo apuntaban a que el 25% de las muertes en el mar son atribuibles a siniestros, mientras que el 75% están relacionadas con el desempeño en el barco. Es decir, que podían haber sido evitadas.

La pesca es el sector con mayor siniestralidad laboral, cuatro puntos por encima del segundo más peligroso, que es la construcción

Unas contingencias que, en términos generales, están relacionadas con la maquinaria utilizada para largar y virar las artes, con la exposición a condiciones ambientales adversas, y a los sobreesfuerzos que se producen durante la manipulación de las capturas, ya sea al extraerlas de las artes, al estibarlas en cubierta o en las bodegas, o al descargalas en puerto.

Así, mientras que en la tercera de las Guías se realiza la evaluación y prevención de riesgos en la pesca de altura y gran altura —en función de si se trata de un palangrero de fondo o de superficie, de un barco de cerco o de uno de arrastre rampero, clásico, de pareja o tangonero, y de las distintas tareas que llevan asociados—, el primer volumen, el presentado en 2011, se centra en la pesca de bajura y artesanal y se abordan los riesgos a los que se exponen los trabajadores y trabajadoras dedicados a la acuicultura de batea, caces, cebo vivo, enmalle, línea vertical, marisqueo a flote (distinguiendo el que se realiza con artes remolcadas y el manual), nasas y palangre, y a señalar formas de prevenir



El examen médico específico es una herramienta imprescindible para el seguimiento de la salud y la prevención de riesgos de los trabajadores del mar.

A. Munguía

accidentes y mejorar la salud laboral de forma específica en cada una de estas actividades.

TAREAS AUXILIARES

Según los autores de los trabajos impulsados desde los servicios de prevención de riesgos de las cuatro Comunidades Autónomas del Cantábrico, una de las novedades que se introduce, frente a los publicados hasta ahora, es que se analizan las tareas de las actividades complementarias a la pesca, y no solo las que se realizan a bordo de los buques. De hecho, el diagnóstico aborda la vigilancia de la salud y la prevención de riesgos en labores de descarga de pescado, procesamiento y comercialización; en los trabajos de



La vigilancia colectiva de la salud se basa tanto en indicadores de salud como en la investigación de los daños que han ocurrido.

reparación y fabricación de redes, en el marisqueo y en la acuicultura. Concretamente, en el segundo volumen, en el que se analizan las artes extractivas y las actividades relacionadas con la pesca, se incluye también una serie de recomendaciones para la vigilancia de la salud y la prevención de riesgos específica para las mujeres, al ser el grupo en el que se contabiliza mayor presencia femenina. Así, se incluyen fichas de exploración médica en las que se tienen en cuenta como variable el embarazo, el parto reciente y la lactancia natural, a la vez que se evalúan necesidades en materia de prevención y protección de la salud de colectivos vinculados a la pesca que no pasan por los reconocimientos médicos obligatorios como el resto de los profesionales del sector.

El nivel de detalle en que entra la “Guía de vigilancia de la salud en el sector pesquero” lleva también a analizar de forma diferenciada los riesgos inherentes al marisqueo a pie de la almeja, el berberecho y la coquina por una parte y, por otra, los vinculados a la recolección de navaja, longueirón o algas y, por último, de forma específica, del percebe. Hablamos, sin duda, de lo que puede ser también una herramienta de trabajo muy clarificadora para los servicios sanitarios que atienden a estos profesionales.

PREVENCIÓN MANCOMUNADA

Con todo esto, tal y como nos señala Jon Guisasola, de OSALAN (Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laboral), la Guía *pone en valor lo que es la vigilancia de la salud que complementa lo que se hace en los reconocimientos médicos de embarque. Hay cuestiones relacionadas con la vigilancia colectiva de la salud que no se pueden hacer en los reconocimientos médicos: datos de salud relacionados con los riesgos que tienen que ver con el lugar concreto de trabajo... que la estadística no lo da, y que hay que vincular a los riesgos para poder hacer correlaciones.*

Por tanto, prevenir en la medida de lo posible los accidentes e inculcar la cultura de seguridad en el sector debe de ser una prioridad. Una tarea de la que, según establece la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, se tiene que encargar el armador, bien personalmente o designando a algún trabajador formado para hacerlo, o contratando un servicio de prevención o mancomunarlo que, según nos comenta Jon Guisasola, es *una fórmula ideal para este sector dada la especificidad de su actividad*. Todas estas “figuras preventivas” son las primeras destinatarias de la Guía presentada.

Servicios de prevención de riesgos mancomunados, al estilo del puesto en marcha por ARVI (armadores de Vigo) que, bajo las siglas de “Coapre”, permite, entre otras cuestiones, abaratar costes a la hora de cumplir con los preceptos de la Ley y optimizar el servicio,

puesto que se trata de una asistencia exclusiva para el sector en esta materia. De hecho, tal y como nos comenta Ramón Sancho, su responsable, *desde que comenzó “Coapre”, en 2006, las estadísticas de accidentes laborales de la flota a la que dan servicio son un 40% inferiores a las que se registran a nivel nacional*.

Pero, sin lugar a dudas, no está de más que los y las trabajadores del mar conozcan también el contenido de este exhaustivo estudio. Por eso, además de la difusión del trabajo en las páginas web del Principado de Asturias (www.iaprl.org), Cantabria (www.icasst.es), Galicia (www.issga.xunta.es) y Euskadi (www.osalan.euskadi.eus) las administraciones implicadas planean acercarse al sector y hacer una explicación directa a los interesados a través de Cofradías, asociaciones, etc. ■

A. MUNGUÍA





La lonja de **FUENGIROLA**

Fuengirola es una pequeña localidad situada en plena Costa del Sol, con tan solo 10,37 kilómetros de extensión, sin embargo es uno de los municipios más poblados de la provincia con 77.486 habitantes. Consiguió segregarse de Mijas en 1841 gracias a una próspera economía basada en la actividad pesquera y portuaria. Hoy en día es uno de los centros turísticos más importantes del país donde el espíritu marino no solo no se ha perdido sino que se está recuperando.



Juan José Alarcón Adalid

Por extraño que suene en la Costa del Sol el oficio de pescador se está recuperando. Tras el bum inicial del turismo en los años 60, la mayoría de los jóvenes dieron la espalda a la pesca y optaron por otro tipo de profesiones. La construcción se llevó a la juventud a su terreno, el sueldo fijo de peón era preferible a la incertidumbre de no poder salir a pescar y volver con los bolsillos vacíos. Literalmente la cofradía de Fuengirola “se quedó con cuatro gatos”, como reconocía Miguel Ángel Carmona, patrón mayor de Fuengirola y presidente de la Federación de Cofradías de Málaga, pero las sucesivas crisis del sector inmobiliario propiciaron la vuelta de mucha gente al mar.

El exceso de requisitos para iniciarse en la profesión es una queja recurrente, “es una pena que haya chavales con ganas de trabajar y que les tengas que decir, vuelve dentro de año y medio, que es el plazo mínimo para conseguir la formación básica para embarcar. Los cursos no salen con la periodicidad que nosotros quisiéramos aunque comprendemos que el presupuesto da para lo que da. En Fuengirola tenemos una gran demanda de cursos y no damos abasto. Trabajo hay y gente con ganas de trabajar también, al final tenemos que suplir las vacantes con gente de Senegal y Marruecos”, afirma Carmona.

La lonja de Fuengirola realiza tres ventas al día, por la mañana y por la tarde, mientras que por la noche se su-

basta el cerco. Las especies principales de captura son boquerón, sardina y jurel, aunque también tienen un volumen grande de merluza, salmonete, concha fina, pulpo y gamba blanca. Es una pequeña lonja pero con actividad de 24 horas al día.

“En el Mediterráneo no tenemos ni TAC ni cuotas, nos autorregulamos por cuestión de mercado y marcamos nuestros propios topes de captura. No es lo mismo traer mil cajas de sardinas que cuestan a diez euros que traer 300 y que valgan a 40 euros. El esfuerzo pesquero es menor: el gasto de combustible, de material y de personal es inferior y la ganancia se multiplica por cuatro”.

Y las cifras lo corroboran, la flota malagueña en su conjunto cerró el año 2017 con unas capturas cercanas a las 7.023 toneladas, un notable descenso si tenemos en cuenta que en 2016 las capturas ascendieron a las 7.737 toneladas, sin embargo la campaña se ha salvado gracias al mayor precio del pescado que alcanzó en lonja los 22.334.566 millones de euros.

Fuengirola capturó en 2017, 815.265 kilos con una facturación de 3.431.677 de euros, ocupando el cuarto puesto en una provincia liderada por el puerto de La Caleta de Vélez, la segunda en volumen de capturas de toda Andalucía, que cerró el año con cifras de 2.959.438 kilos y una facturación de 8.683.432 euros.

Para Málaga, la campaña del pulpo ha sido especialmente muy rentable en 2017, muy poca oferta y mucha demanda, lo que les ha permitido incrementar en un 30 por ciento sus ganancias. La mayoría de las capturas de pulpo se han exportado fuera de la provincia.

FLOTA

La flota con puerto base en Fuengirola está compuesta por 48 barcos, con un arqueo total de 422 GT y una potencia registrada de 2.303 CV. El puerto de Fuengirola concentra el 18%

Fuengirola necesita importar pescado para satisfacer la demanda, solo el 20% de lo consumido se captura en la provincia

del total de embarcaciones censadas en la provincia, teniendo un tercio de ellas una antigüedad inferior a 15 años. Los barcos arrastreros facturan el 50 por ciento de los ingresos de la lonja.

El empleo directo generado por el sector pesquero en Fuengirola a finales de 2016 ascendía a 180 puestos de trabajo, 171 personas son marineros y 9 están empleados en labores de acuicultura. Actualmente ninguna mujer figura como empleada aunque sí hay registradas varias armadoras.

MODALIDADES	BUQUES
Arrastre de fondo	8
Artes menores	37
Cerco	3
Total	48

EMPLEO DIRECTO	TOTAL
Pesca extractiva	171
Acuicultura	9
Marisqueo	0
Total	180

La mayoría de los compradores, el 50%, son comercios locales minoristas. Dos grandes superficies acuden a diario a la subasta y reparten a otros 17



José Arturo Rivera



José Arturo Rivera

supermercados. Además Mercamadrid, Mercagranada y Mercasevilla son las principales plazas donde pueden encontrarse boquerones y sardinas de la lonja fuengiroleña.

CUIDAR EL MEDIO

La biomasa de pesca en Málaga se ha modificado enormemente en los últimos años. Hay especies que han disminuido y otras que han aumentado gracias a medidas de protección pero también al interés del sector: “Nosotros cuidamos mucho el medio. Hacemos las vedas establecidas pero también otras voluntarias sin ningún tipo de subvención para recuperar caladeros. Los más interesados en que el recurso tenga buena salud somos nosotros que vivimos de ellos”.

Una de las grandes preocupaciones en el Mediterráneo es la contaminación, la presión urbanística sobre el litoral está produciendo un grave impacto negativo, especialmente la construcción de puertos deportivos que está influyendo en el cambio de mareas o los desplazamientos de bancos de arena de un sitio a otro. Además con la paulatina disminución de los caudales fluviales está descendiendo la aportación de nutrientes al mar.

Un claro ejemplo es la desembocadura del río Guadalhorce, históricamente en Málaga esta zona donde se mezclan el agua dulce y salada ha sido un punto de concentración del desove del boquerón y la sardina al propiciar la proliferación del crecimiento de las larvas y ahora, pese a ser un espacio natural protegido, la mano del hombre contribuye día a día a la degeneración total de la zona: pescadores y buzos furtivos, toneladas de basuras, vertidos incontrolados, peces muertos y cauces del río sin limpiar.

ARMADOR POR DEVOCIÓN

Tal y como el presidente de las cofradías, Basilio Otero, nos reconocía en la primera entrevista concedida tras ser elegido (ver MAR 568) cada vez hay menos empresarios que se animen a ser armadores no solo por el riesgo que conlleva cualquier tipo de emprendimiento sino por las trabas administrativas y especialmente formativas y de titulación que se les imponen.

“Ser armador conlleva una fuerte inversión en un barco —afirmaba Miguel Ángel Carmona— y la incertidumbre sobre si vas a poder pescar al año siguiente según el reparto de cuotas. No es un tipo de inversión segura, es algo que incluye un componente familiar y emocional que sobrepasa el dinero, es algo que se hereda. Al mar le tienes cariño y cuando la empresa es de tu familia sigues adelante no por afición si no por devoción.



Miguel Ángel Carmona

Me da pena reconocerlo pero después de cuatro generaciones de armadores creo que mi hermano y yo somos los últimos de Filipinas”.

PROYECTOS

El Puerto de Fuengirola es de uso deportivo y pesquero y no se utiliza para el transporte de pasajeros, excepto

por un ferry que lo une con la localidad de Benalmádena. Sin embargo no es ajeno al aumento de la contaminación provocada por la existencia de algunos pueblos que todavía carecen de sistemas de depuración integral de las aguas que se vierten a los ríos.

Las toallitas húmedas son el enemigo público número uno de los pescadores por eso además de solicitar a la administración que ponga en marcha campañas de concienciación tanto a ayuntamientos como a consumidores, hay barcos que voluntariamente recogen todos los residuos que se encuentran. Todos los patronos mayores de la provincia están involucrados en este proyecto para el que ya se ha solicitado la instalación de contenedores de reciclaje en cada puerto.

“No queremos que sea algo mediático para aparecer en la prensa sino que tenga continuidad en el tiempo y que los pescadores conciencien a la opinión pública mostrando lo que hay dentro del mar. Las redes que se pierden son un mal menor comparado con todo lo que se encuentran:

lavadoras, carritos de la compra, bicicletas...”.

La ampliación de la lonja es otro de los proyectos en marcha. Aprovechando la necesidad de adecuarse a la normativa de manipulación y reenvasado de pescado de la Junta de Andalucía, Fuengirola preparará la lonja para acoger circuitos y visitas guiadas para colegios, asociaciones, todo tipo de colectivos y también visitas turísticas. Se va a edificar un aula de formación, interpretación y exposición, que cuenta con el asesoramiento del IEO.

Actualmente la lonja de Fuengirola dispone de placas fotovoltaicas que proveen el 90 por ciento de la energía eléctrica que necesitan pero con la ampliación de la lonja se instalarán nuevos equipos y una desaladora de agua de tal manera que la lonja sea autosuficiente tanto en el consumo de electricidad como de agua dulce.

ESTÁ DE MODA

Este es el año de Fuengirola. Siendo ya sede del IEO de Málaga, la Comisión General de Pesca del Mediterráneo acaba de ultimar los detalles para abrir allí una oficina subregional para todo el Mediterráneo Occidental.

Además, la Junta de Andalucía anunciaba el pasado mes de octubre la concesión de un espacio en el Puerto para el almacenaje y la venta de moluscos. Por otro lado, se construirán 26 naves sobre el pantalán central del puerto que permitirán a los pescadores almacenar sus enseres, reordenar el muelle y aumentar la seguridad. El proyecto actualmente está en fase de concurso.

Tal vez en Fuengirola, y realmente en toda la Costa del Sol, el oficio de pescador sea minoritario, pero nadie puede negar que es un gremio que produce grandes beneficios, cada pescador genera otros cuatro puestos de trabajo indirectos, pero sobre todo fama internacional porque quien va a Málaga, va a comer pescado. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

PRINCIPALES CAPTURAS LONJA DE FUENGIROLA 2017

ESPECIE	PESO (kgs)	VALOR (euros)	PRECIO MEDIO (euros/kg)
Boquerón	70602,51	202157,96	2,86
Brótola de fango	10960,29	30167,96	2,75
Camaron flecha	12344,1	38926,23	3,15
Sepia	10679,8	79364,67	7,43
Cigala	7317,18	191210,95	26,13
Concha fina	23118,12	77314,18	3,34
Langostillo	15827	10458,79	0,66
Gamba	17837,97	319971,48	17,94
Gata	41711,28	29862,87	0,72
Jurel	73415,4	47166,37	0,64
Merluza	30223,63	217024,34	7,18
Pulpo de roca	115713,85	962681,7	8,32
Rape blanco	11416,86	73074,84	6,4
Salmonete	20188,74	156510,77	7,75
Sardina	232420,84	455668,43	1,96

Fuente: Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural, sistema IDAPES

Centro Nacional de Formación Marítima

Isla Cristina

Dirección Provincial de Huelva

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n

21412 Isla Cristina (Huelva)

Tel. 959 331 345



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

EUROPA

impulsa su acuicultura

Inquieta por el parón del sector acuícola propio frente al avance que experimenta la acuicultura de terceros países, Europa está dando pasos para lanzar la actividad. La Comisión Europea acaba de dar por concluida a favor de la UE la reconsideración de las medidas compensatorias en frontera sobre las importaciones de trucha arco iris desde Turquía que pedían las autoridades de Ankara. Por otra parte, en el pleno del mes de mayo, la Eurocámara aprobará el informe sobre acuicultura en el que está trabajando y donde se señalan los obstáculos que desde hace años dificultan el crecimiento de la acuicultura en Europa, proponiendo soluciones para su impulso.

En el año 2015, tras una investigación anti subvención, la Comisión Europea impuso derechos arancelarios compensatorios en frontera sobre las importaciones de trucha arco iris originarias de Turquía. Dos años más tarde, en marzo de 2017, la Asociación de Exportadores del Mar Egeo presentó a Bruselas una solicitud para que reconsiderara la imposición de dichas medidas.

La Asociación aportó información sobre un cambio en la aplicación de las subvenciones directas a la producción introducidas en 2016 que, a su juicio, originó una disminución de las subvenciones a los productores de truchas

Bruselas mantiene los aranceles a la importación de trucha arco iris procedente de Turquía

turcos; de ahí que consideraban que las medidas proteccionistas europeas ya no eran necesarias para compensar la subvención.

Considerando que había indicios para revisar el arancel impuesto, la Comisión inició una investigación para evaluar si efectivamente, tal como aseguraba Turquía, había habido una disminución de las subvenciones de los productores de trucha arco iris desde la investigación original (llevada a cabo en 2013) y si el cambio había sido duradero. Además, la Comisión analizó la evolución de los importes globales de las subvenciones concedidas por las autoridades turcas a los productores de truchas en los últimos cinco años.





Se investigaban las producciones de trucha arco iris viva, de hasta 1,2 kg de peso, fresca, congelada, ahumada, entera, eviscerada o fileteada.

En la investigación inicial, la Comisión examinó una serie de medidas por las que los exportadores turcos de trucha se beneficiaban de las subvenciones directas concedidas por kilo. Además, observó que dos de las empresas incluidas en la muestra se beneficiaron de préstamos subsidiarios.

En el año 2013, la legislación turca permitía que todos los productores de trucha con licencia de producción válida, tanto en aguas continentales como marinas, recibieran subvenciones. De este modo, cualquier productor de trucha podía tener varias licencias de producción en una misma zona y, por consiguiente, recibir varias subvenciones.

Tras un cambio legislativo en 2016, el volumen de la producción de trucha elegible para las subvenciones directas pareció disminuir. Sin embargo, el impacto real del nuevo Decreto en términos de volumen y valor de la producción elegible de subvenciones, en comparación con el sistema anteriormente vigente, era difícil de determinar, dependiendo de los volúmenes de producción producidos en cada una de las licencias. El impacto también difirió por compañías, dependiendo de la situación específica relacionada con la producción de cada empresa productora.

Tras años de retroceso, la acuicultura europea creció en 2015 un 1,4% mientras que a nivel mundial la actividad avanza a un ritmo medio del 3,2%

Con la nueva norma, las empresas turcas con más de una licencia de producción en una misma zona sólo podían recibir subsidios directos para una de ellas. Sin embargo, otras empresas de producción continental que operaban en distintas regiones recibieron subsidios directos en un nivel igual o superior a lo que venían haciendo antes de 2016. Además, el impacto del cambio legislativo en un grupo de compañías dependía de su estructura.

Ante esta situación, la Comisión Europea ha observado que el año pasado aumentó el número de subvenciones directas a los productores de trucha turcos y que la nueva legislación ha introducido otras subvenciones de las que se pueden beneficiar los productores de trucha de aquel país. Esto se debe a que las autoridades turcas permitían compensar a los productores de trucha por la disminución de subvenciones directas introduciendo otro tipo de ayudas a la producción.

CONCLUSIONES

Bruselas entendió que los cambios introducidos en la legislación turca podían variar dependiendo de cada compañía; por lo que decidió evaluar el impacto de las subvenciones a los productores de trucha a escala global. Esto es, la Comisión no estudió en qué medida las subvenciones beneficiaban a cada empresa particular sino que examinó las consecuencias a nivel mundial.

Con toda la información en la mano, se observó que entre los años 2013 y 2016 las subvenciones a los productores de trucha disminuyeron un 37% debido, entre otras cosas, a una caída en la producción, pero después de 2016 el número de ayudas volvió a crecer de tal modo que el total de ayudas concedidas a los productores de trucha turca son las mismas que antes del cambio legislativo.

Según la Comisión, la disminución de subvenciones existentes después de la modificación legislativa de 2016 se ha compensado con un aumento

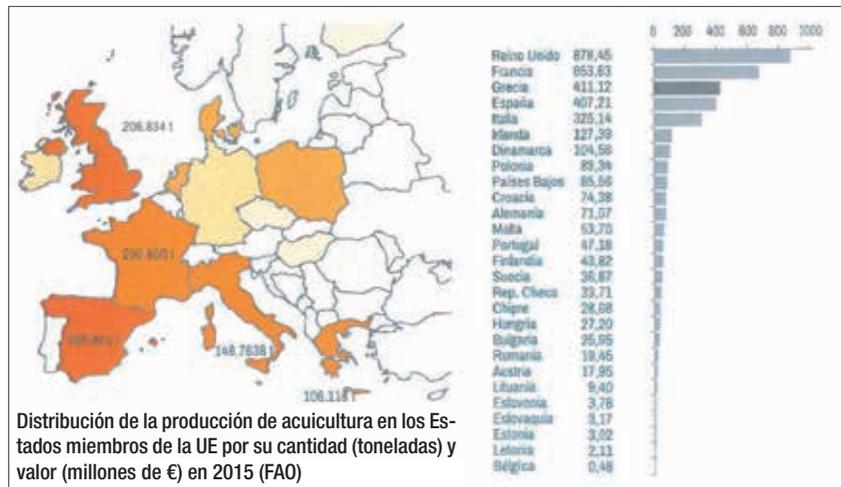
de la ayuda por tonelada a partir de 2017, con apoyos a la producción de sistemas cerrados, truchas de más de un kilo, etiquetado de peces o buenas prácticas, entre otras. De este modo, Bruselas concluye que, contrariamente a lo que se afirma desde la Asociación de Exportadores del Mar Egeo, la disminución de subvenciones en 2016 no puede considerarse duradera; por lo que la reconsideración de suprimir aranceles pedida desde Turquía carece de fundamento y se mantienen las medidas vigentes impuestas por el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/309.

Desde la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR), la actitud de la Comisión es motivo de satisfacción porque “contribuye a mantener una competencia leal entre los productores de trucha arco iris que ponen sus productos en los mismos mercados”.

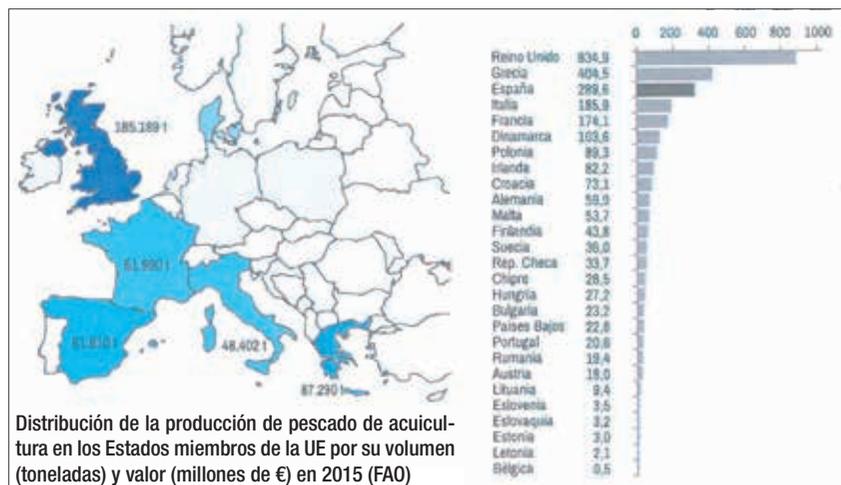
PLENO EN LA EUROCÁMARA

No es ésta la única medida con la que se quiere dar un impulso a la acuicultura europea. Los europarlamentarios están trabajando desde hace meses en un informe (que previsiblemente se aprobará en el pleno de mayo) en el que se analiza la situación de la actividad acuícola en los Estados miembros de la Unión y sus retos futuros. Desde hace años, la acuicultura europea se mantiene estancada viendo como aumenta la producción en terceros países y Bruselas quiere impulsar su crecimiento.

En el año 2015, la producción mundial de acuicultura alcanzó los 106 millones de toneladas, con un valor de más de 130.380 millones de euros. Frente a estos datos, la cosecha de acuicultura de la Unión Europea en 2015 fue de 1,3 millones de toneladas y un valor de 3.584 millones de euros. Las principales especies acuícolas producidas en Europa son el mejillón (492.572 t), el salmón atlántico (185.995 t) y la trucha arco iris (185.889 t). España, con una mayor producción de 289.821 t en 2015, es el Estado de la Unión Europea



Distribución de la producción de acuicultura en los Estados miembros de la UE por su cantidad (toneladas) y valor (millones de €) en 2015 (FAO)



Distribución de la producción de pescado de acuicultura en los Estados miembros de la UE por su volumen (toneladas) y valor (millones de €) en 2015 (FAO)

La Eurocámara aprobará en mayo un informe en el que propondrá soluciones para el relanzamiento de la acuicultura

con mayor producción acuícola. Nos siguen el Reino Unido, con 206.834 t, y Francia, con 206.800 t.

Por otra parte, se da la paradoja de una decreciente producción de productos acuáticos, pese a un incremento en el consumo. Según el informe “La acuicultura en España 2017”, elaborado por APROMAR, el consumo de productos acuáticos en Europa ascendió a 12,2 millones de toneladas en el año 2016 pero, al decrecer la producción, las cantidades de productos acuáticos que la Unión debe importar cada año son muy elevadas: 8,9 millones de toneladas en 2016. En dicho año, el saldo negativo fue de 7 millones de toneladas, que se corresponden con el 73% del consumo, siendo la autosuficiencia sólo del 27%. Noruega y China son los principales países proveedores de la Unión. El primero exporta principalmente salmón atlántico mientras que el segundo, pescado blanco (bacalao y abadejo) procesado. ■

ANA DÍAZ



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)

Parte de los portuarios podrán solicitar

Cambio de **ENCUADRAMIENTO**

Aunque desde mayo de 1987 todo el personal que pertenecía al Montepío de Previsión Social para Empleados y Obreros de Puertos pasó a integrarse en la Seguridad Social, algunos miembros del colectivo reclamaron judicialmente el derecho a estar incluidos en el Régimen Especial del Mar, los tribunales les han ido dando la razón mediante diferentes sentencias lo que ha motivado que el ISM proceda a atender las peticiones de los trabajadores portuarios que cumplan determinados requisitos.

El Real Decreto 2248/1985, de 20 de noviembre, sobre integración en la Seguridad Social de determinadas Entidades que actuaban como sustitutorias, estableció en la Disposición Final Primera, que antes del 4 de agosto de 1987, el Gobierno debería de proceder a la integración en el Régimen General de los colectivos que venían recibiendo su acción protectora a través de determinadas Entidades, enumeradas en la misma,



Ana Munguía

entre la cuales se encontraba el Montepío de Previsión Social para Empleados y Obreros de Puertos.

Dando cumplimiento al anterior mandado se dictó la Orden de 29 de mayo de 1987 por la que se acuerda la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 8 de mayo de 1987, pasando todo el personal que con anterioridad estaba protegido por el citado Montepío a quedar incluido en el Régimen General.

No obstante a lo largo de estos años algunos miembros de este colectivo han reclamado en distintas instancias judiciales el derecho a estar incluidos en el Régimen Especial del Mar, y por tanto a los beneficios de los coeficientes reductores que conlleva, recurriendo por tanto su encuadramiento en el Régimen General.

El ISM ha defendido desde el origen de dichos conflictos el encuadramiento en el Régimen General en base a que la citada integración se realizó por un acto normativo, como lo era la existencia de la Orden de 1987 citada. Sin embargo los tribunales no han considerado válido el criterio alegado al centrarse en que la actividad de los trabajadores portuarios es una actividad marítimo-pesquera que encaja dentro del concepto de tráfico interior de puertos, que está incluido en el artículo 3a) de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

Por tanto, actualmente el colectivo de trabajadores que presta servicios para las Autoridades Portuarias, está encuadrado en el Régimen General, salvo aquellos trabajadores que reclamaron un cambio de encuadramiento y cuentan con una Sentencia favorable en virtud de la cual se procedió a su inclusión en el REM.

Sin embargo, ante el volumen de sentencias contrarias al criterio defendido por el ISM, el Instituto Social de la Marina ha procedido a su actualización, y, en consecuencia atenderá las

Los trabajos portuarios están encuadrados en el Régimen General, salvo aquellos que cuentan con una sentencia favorable a su inclusión en el REM

peticiones de aquellos trabajadores que prestan determinados servicios para la Autoridad Portuaria. Estos servicios tienen que ser certificados por la correspondiente Autoridad Portuaria y deben de quedar comprendidos dentro del concepto de tráfico interior de puertos.

Para ello será necesario demostrar que realizan algunas de las funciones incluidas en algunas de las Categorías comprendidas dentro del II Convenio colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. Estas categorías son las siguientes y serán las únicas que den lugar a dicho cambio de encuadramiento.

CATEGORÍAS DE TRABAJADORES PORTUARIOS QUE PUEDEN INCLUIRSE EN EL REM

- Responsable de flota
- Técnico de flota
- Contra maestre
- Patrón dragador
- Patrón portuario
- Marinero



Previamente a esta decisión, en una revisión de oficio realizada por la Dirección Provincial del ISM de Bizkaia se detectó la inclusión en el REM de varios trabajadores portuarios que deberían haberse inscrito en el Régimen General de la Seguridad Social por la Autoridad Portuaria al carecer de sentencia favorable como otros de sus compañeros.

En ningún momento el ISM expulsó a dichos operarios del Régimen Especial del Mar sino que les encuadró en el régimen que la ley señala. Con las nuevas directrices, estas peticiones (así como todas las futuras que puedan recibirse) serán atendidas, siempre que los trabajadores realicen funciones encuadradas en las categorías señaladas. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



IFP Marítimo Pesquero de Las Palmas

NUEVO SIMULADOR

de ARPA y ECDIS para los alumnos

El Instituto de Formación Profesional Marítimo Pesquero de Las Palmas de Gran Canaria, dependiente del Instituto Social de la Marina, acaba de adquirir un nuevo simulador de Navegación con tecnología que fomentará la docencia en ARPA/RADAR, Comunicaciones, Cartas Electrónicas (ECDIS) y Pesca. Las nuevas tecnologías ofrecen, según su director, Juan Socorro, una oportunidad para fomentar una Formación Profesional de vanguardia y calidad. El centro, que en este curso escolar cuenta con 127 alumnos matriculados en el Grado Medio y con 76 en el Grado Superior, es un referente para los jóvenes que quieren formarse para trabajar en el mar.

El nuevo simulador de Navegación permite estar conectado con el aula de comunicación, con lo que los alumnos adquieren una formación práctica semejante a la que pueden experimentar en la realidad durante su futura vida profesional. El simulador, según el director del Instituto de Forma-

ción Profesional Marítimo Pesquero de Las Palmas, Juan Socorro, “está dotado de los recursos visuales y técnicos vanguardistas, situándonos a la cabeza en este tipo de elementos de simulación”.

La nueva aula consta de seis puestos independientes para la formación (uno recreando físicamente un puente real de un buque y cinco puestos menores con

tecnología digital y elementos de comunicación reales). Lo más destacado de esta plataforma “es su capacidad de interactuar conjuntamente con el aula de comunicaciones y GMDSS”, afirma Juan Socorro. De este modo, “seis alumnos pueden estar conectados simultáneamente, a través del aula de radio, con seis barcos en un supuesto real simulado, comunicándose con los doce puestos del aula de GMDSS adyacente, a modo de buques o estaciones costeras”, añade.

La instalación incluye cuatro pantallas de 55 pulgadas y más de 30 PCs interconectados que permiten la funcionalidad del aula. Por su parte, cada puesto dispone de un sistema visual y de control, tanto del entorno del escenario de simulación como de los sistemas a simular; entre los que destacan la visualización RADAR/ARPA; el control, maniobra y propulsión del buque, cartas electrónicas/ECDIS y maniobras de pesca en las diferentes modalidades. Todas ellas apoyadas en Sonda, Sonar y sonda de red, incluidas visiones submarinas y aéreas de los aparejos.

Por otra parte, todos los puentes disponen de equipos de posicionamiento tipo GPS y sonda de navegación para prácticas de uso normal. El puente principal incluye los equipos de pesca y los elementos normales de uso del buque que el profesor seleccione.

Además, todas las unidades de comunicaciones, tipo *handsets*, son idénticas a las que actualmente están en servicio en el simulador de GMDSS del centro con el fin de adaptar ambos sistemas en total compatibilidad de comunicaciones.

Desde el centro formativo afirman que entre las peculiaridades que ofrece este sistema destaca el módulo para la Búsqueda y Rescate SAR, así como

señales y marcas típicas de navegación donde las comunicaciones sean precisas de realizar, incluyendo en los sistemas la estación de Radio VHF y unidad DSC con los canales y frecuencias estándar de comunicaciones en dicha banda, canales símplex y dúplex.

FUNCIONAMIENTO

El aula está supervisada por el profesor desde el puesto de instructor, el cual monitoriza y controla las acciones de cada alumno además de comunicarse con todos los puentes del aula. Cada buque es registrado y grabado en todos sus movimientos de navegación, fondeo, pesca, emergencias y cualquier situación que se precise para efectuar los ejercicios.

El mobiliario incluye dos módulos desplazables para recrear las maniobras u operaciones de popa en buques tipo remolcador, pesca o *supplier*, con el visual de popa, fundamental para estas maniobras.

“La presencia del equipo, la sensación de realidad y las increíbles posibilidades que se han abierto para impartir varios módulos de los ciclos formativos marítimo pesqueros nos hacen calificar esta inversión como excelente, ya que impulsa muy positivamente las perspectivas reales de formación que podemos impartir, con una calidad a la vanguardia de la formación marítimo pesquera”, dice Juan Socorro.

No es ésta la única inversión que realiza el centro para mejorar sus enseñanzas, adaptándolas a las nuevas tecnologías con las que los alumnos se enfrentarán en su futura vida laboral. El pasado año se compraron siete pizarras digitales así como simuladores y sistemas de máquinas de engranaje. Para este año está previsto adquirir equipos de refrigeración y unidades de de-

En este curso escolar 2017-2018 se han matriculado un total de 203 alumnos en los Grados Medio y Superior

DIRECCIÓN PROVINCIAL	CENTRO DOCENTE	PLAZAS		SOLICITUDES		ALUMNOS MATRICULADOS	
		F.P. GRADO MEDIO	F.P. GRADO SUPERIOR	F.P. GRADO MEDIO	F.P. GRADO SUPERIOR	F.P. GRADO MEDIO	F.P. GRADO SUPERIOR
LAS PALMAS	Escuela de Formación Marítimo-Pesquera de Las Palmas	160	80	216	181	127	76

mostración. Además se consiguió una licencia de estación de radio costera, con nombre y mmsi propio, que opera a través del aula de GMDSS donde se realizan ejercicios reales con buques y costeras, y además se ha contratado un barco para que los alumnos puedan realizar prácticas de pesca, navegación y comunicación en la bahía.

Por otra parte, los alumnos hacen prácticas laborales en centros de trabajo durante dos meses. “Además, como primicia estamos intentando implantar la Formación Profesional Dual de los ciclos formativos de máquinas en nuestro centro, donde los alumnos aprovecharán la simultaneidad de formación práctica en la empresa, siendo contratados como trabajadores por las empresas, a la vez que estudiantes en el centro”, afirma Juan Socorro.

CENTRO DE REFERENCIA

El Instituto de Formación Profesional Marítimo Pesquero de Las Palmas de Gran Canaria está situado en pleno centro de la ciudad, cerca de la zona portuaria de Santa Catalina. El Centro ofrece ciclos formativos de Grado Medio (con titulaciones de Técnico de Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones, Técnico en Navegación y Pesca de Litoral; Técnico en Instalaciones Frigoríficas y de Climatización y Técnico en Mantenimiento Electromecánico) y de Grado Superior (con titulaciones de Técnico Superior en Organización del Mantenimiento de Maquinaria de Buques y Embarcaciones; Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura). Ambos ciclos son de dos años de duración.

El Instituto está también homologado para impartir cursos de Patrón Costero Polivalente; Patrón Local de Pesca, Patrón Portuario, RADAR de Punteo Automático (ARPA), Operador General y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS), Familiarización en Buques Tanques, RoRo y Certificado de Formación Básica, entre otros.

El simulador permite conectar a través del aula de radio a seis alumnos con seis barcos

También se imparten cursos de Formación Ocupacional destinados tanto a reciclar y promocionar a profesionales del mar en activo como a preparar a los futuros trabajadores del mar. Estos cursos monográficos tienen “gran demanda y un prestigio y reconocimiento que aumenta año tras año”, afirman desde el Centro.

En el actual curso escolar 2017-2018 se han matriculado un total de 127 alumnos en la Formación Profesional de Grado Medio y 76 estudiantes de Grado Superior. Además, se realizarán 30 cursos de formación ocupacional marítima y sanitaria que certificarán a más de 400 alumnos. La demanda de los ciclos formativos siempre supera a las plazas que ofrecen y la mejor demostración de la aceptación que tienen las enseñanzas, que cursan no sólo alumnos canarios sino también procedentes de otras regiones españolas, es que la inserción laboral de los titulados es prácticamente total al año o dos años de acabar su formación. ■

ANA DÍAZ



VISITA AL INSTITUTO DE FORMACIÓN MARÍTIMO PESQUERO

Aprovechando una reunión de trabajo con los capitanes y trabajadores de los buques sanitarios del Instituto Social de la Marina, el director del ISM, Luis Casqueiro, visitó el pasado 1 de marzo las instalaciones del Instituto de Formación Marítimo Pesquero de Las Palmas para conocer *in situ* el nuevo simulador y su funcionamiento. Le acompañaron el subdirector general de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio, el nuevo director provincial del ISM en Las Palmas de Gran Canaria, José Ramón de la Fuente, y el subdirector provincial, José Julián Suárez.

Los autónomos deberán realizar sus trámites por **VÍA ELECTRÓNICA**

Los trabajadores autónomos incluidos en el grupo primero de cotización del REM tendrán que incorporarse obligatoriamente al Sistema de Remisión Electrónica de Datos (Sistema RED) en un plazo de seis meses. Asimismo, los autónomos incluidos en el grupo segundo y tercero de cotización podrán voluntariamente, si lo desean, realizar sus trámites por esta vía.

La incorporación de los autónomos al Sistema RED se podrá materializar tanto gestionando los trámites a través de un autorizado Red o bien directamente hacer uso de los servicios electrónicos disponibles en la Sede Electrónica de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social (SEDESS). La orden ministerial ESS/214/2018, de 1 de marzo, establece un periodo transitorio por lo que la obligación será efectiva a partir del 1 de octubre del 2018.

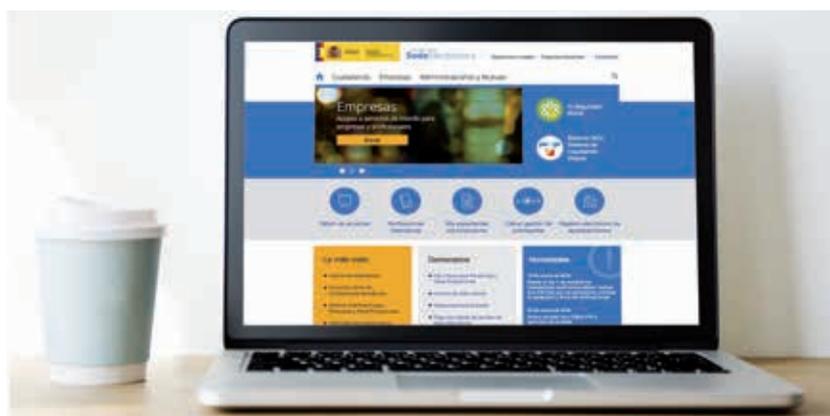
El Sistema RED es un procedimiento de intercambio de información y documentos a través de Internet que viene aplicándose desde el año 1995 aunque su uso generalizado no se extendió hasta hace cuatro años.

Esta plataforma permite el acceso a los servicios electrónicos de la Seguridad Social, a través de la cual ya se realizan la mayoría de trámites y actuaciones empresariales.

Se trata de facilitar y agilizar la comunicación entre los trabajadores por cuenta propia y la Seguridad Social.

Los trámites que deben realizarse a través del Sistema RED serán los siguientes:

- Actuaciones en materia de inscripción de empresas, afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de los trabajadores, cotización y recaudación
- Comunicación de los partes médicos de baja, confirmación de la baja y



A partir de junio será obligatorio incorporarse al sistema de notificaciones electrónicas y desde octubre al Sistema RED

de alta en relación con la incapacidad temporal

Para acceder a los servicios de la SEDESS, el autónomo debe disponer de un sistema de autenticación que garantice su identidad. Entre los diferentes procedimientos aceptados están el Certificado electrónico admitido por la Seguridad Social, el DNI electrónico y el Sistema Cl@ve.

Los trabajadores autónomos tendrán asimismo la obligatoriedad de incorporarse al sistema de notificaciones electrónicas mediante comparecencia en la SEDESS, para ello dispondrán de un plazo de dos meses, es decir, que dicha obligatoriedad nacerá el 1 de junio.

Por este motivo es muy importante indicar una dirección de correo electrónico a efectos de recibir las notificaciones de SEDESS, ya que transcurridos diez días del aviso, el mensaje se da por recibido. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

DP de Tarragona

Sello de excelencia a la **MEJORA** de la **GESTIÓN**

El pasado 15 de febrero se entregaron en Madrid los Premios a la Calidad e Innovación de la Gestión Pública que anualmente concede el Ministerio de Hacienda y Función Pública. La Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Tarragona recibió el sello de excelencia por las acciones de mejora de la gestión que ha llevado a cabo. Recogieron el premio el director y el subdirector provinciales, Ángel Calejero y Virgilio Royo.

Continuando con las políticas de calidad en la gestión, iniciadas en el año 2008, que les llevó a obtener entonces el sello de calidad del Ministerio de Hacienda y Función Pública, la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Tarragona ha participado de nuevo en un proceso de evaluación por el que ha obtenido otra vez el reconocimiento por parte de dicha Agencia. Ángel Calejero y Virgilio Royo, director y subdirector provinciales, recibieron la distinción el pasado 15 de febrero en Madrid. El acto contó con la presencia del secretario de Estado de Seguridad Social, Tomás Burgos.

Para participar en el concurso, desde la Dirección Provincial del ISM en Tarragona se decidió priorizar acciones de mejora en las áreas menos valoradas por los usuarios. Al mismo tiempo, debían atenderse aquéllas que se alineaban con la visión y valores propios de la Entidad (profesionalidad, integridad y especialización de las personas de la organización, proximidad y orientación al usuario así como eficacia y eficiencia de las personas en la prestación de servicios) con las necesidades del sector al que sirve.



Ángel Calejero y Virgilio Royo posan con el premio obtenido.



Reunión de trabajo en la DP del ISM en Tarragona.

Así se decidió actuar sobre tres áreas de mejora: medir el impacto de las acciones formativas desplegadas para el sector marítimo-pesquero en su empleabilidad, analizar las competencias, perfiles de conocimiento y experiencia de los funcionarios que trabajan en la Dirección Provincial y adecuar los espacios utilizados en la gestión y atención al público a la plantilla real.

FORMACIÓN MARÍTIMA

El Instituto Social de la Marina tiene, entre sus competencias, la responsabilidad de formar a la gente del mar. Por ello, es fundamental conocer el impacto que tienen las acciones formativas del ISM en la empleabilidad del sector. Con el convencimiento de que esta información sería útil para mejorar la planificación de las acciones, un equipo de tres personas se ocupó de recopilar datos por dos vías. De una parte, consultando la vida laboral de cada alumno al inicio del curso y, en el mes de junio, cuando el empleo de los alumnos es más estable, realizar una nueva consulta. De otra, encuestando a los alumnos que asistieron a algún curso el año anterior.

Las acciones de mejora emprendidas facilitan la atención a los usuarios

En esta investigación se preguntó a 166 alumnos, de 92 cursos, y se revisaron 115 vidas laborales. Además, se recibieron 48 respuestas de las encuestas realizadas. Los participantes en el estudio calificaron de sobresaliente la formación recibida (4,5 puntos sobre cinco) y se concluyó que el 89,95% de los alumnos considera que la formación recibida les ayudó a encontrar o mantener un empleo, mientras que el 65,27% cree que les sirvió para promocionarse. Por otra parte, el porcentaje de alumnos que tenían trabajo antes de comenzar el curso y de los que lo tenían después de formarse aumentó un 27,66%.

CUALIFICACIÓN DE LA PLANTILLA

Otra de las acciones de mejora que se realizaron en la Dirección Provincial fue analizar el perfil de conocimientos de cada uno de los funcionarios empleados en la Dirección Provincial, con el fin de determinar qué trabajos pueden realizar cuando falte personal por causas involuntarias. Se analizaron todas las tareas que se realizaban en esta Dirección y qué tipo de cualificación se precisaba para ellas. Lo que se pretendía con esta acción es evitar que la falta puntual de recursos humanos ocasione fallos en la gestión y, por consiguiente, perjudique a los usuarios y a la productividad de la Dirección Provincial.

Por último se decidió reorganizar los servicios de atención al público de la Dirección Provincial en una misma zona, salvo el servicio de Sanidad Marítima, que se ubicó en otro área. Esta acción se ha traducido en una mejor atención a los ciudadanos ya que, al optimizarse los recursos disponibles, se ha mejorado la imagen de la Entidad y de la propia Dirección Provincial. Realizados los cambios, se entrevistó a los usuarios preguntándoles qué les parecía la nueva organización y el resultado mayoritario (72,73%) ha sido altamente positivo. ■

ANA DÍAZ

La UE acepta el “plan de la sardina”

Como todo hacía presagiar, el plan para la recuperación de la sardina consensuado entre España y Portugal recibió la “luz verde” de la Unión Europea, a pesar de la rotunda opinión en contra de los científicos. De momento sólo se garantiza la captura de 7.300 toneladas, de mayo a julio, a la espera de que se registre un incremento de la biomasa.

Se evitó el cierre de la pesquería, pero con condiciones. La primera y más importante es que sólo se asegura la actividad entre los meses de mayo a julio, en los que se autoriza la captura hasta un total de 7.300 toneladas. De ellas, a la flota española le corresponde un 33,5%. Cuando finalice ese periodo, el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) tendrá que corroborar que la biomasa se ha incrementado un 10% con respecto a 2017 (recuperación prevista en la elaboración de este Plan de gestión). Si fuera así, se podría seguir faenando en el mes de agosto hasta el 30 de octubre, capturando otras 7.300 toneladas como máximo. De lo contrario, se cerraría la pesquería.

El Plan de gestión, que va a estar en vigor desde 2018 a 2023, incluye otra serie de medidas como establecimiento de vedas temporales para la recuperación de juveniles, moratorias, tallas mínimas, limitaciones de desembarques y refuerzo de controles. Para compensar al sector el retraso en el inicio de la campaña y la reducción de las capturas, ésta se concentra en los meses en que el producto alcanza una mayor cotización.

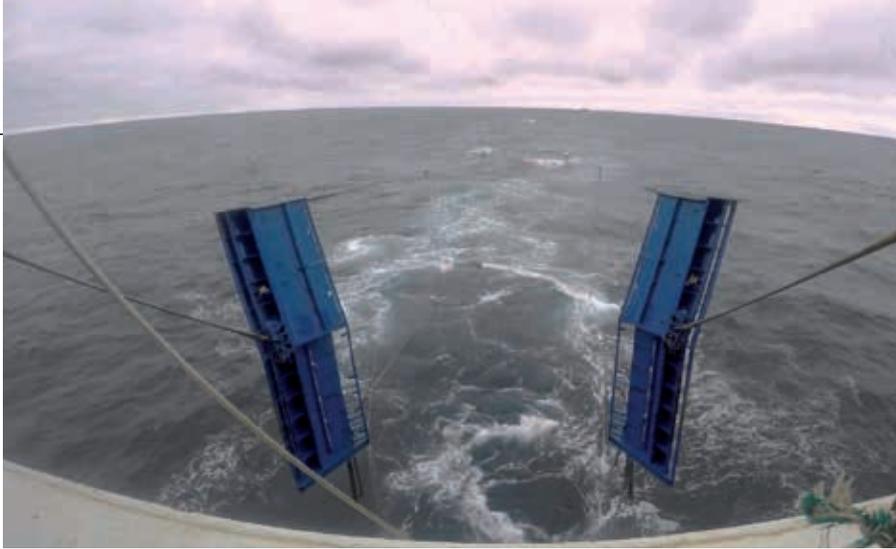
Los datos recogidos por los científicos del IEO, al igual que sus colegas portugueses, no invitan al optimismo, dada la alarmante escasez de juveniles. De hecho,



la campaña recién finalizada en el país vecino cifra en un 60% la reducción de juveniles en el último año. Desde el IEO, que acaba de iniciar la campaña Pelacus, destacan que esa es una muy mala noticia, ya que la zona estudiada por sus colegas lusos es, tradicionalmente, de gran abundancia de juveniles. Los expertos del IEO aconsejaban, al menos, haber cerrado la pesquería este año, y ver cómo reaccionaba. Creen, según ex-

presaron a esta revista, un gran riesgo seguir pescando y lo que implicaría un colapso del *stock*.

Basilio Otero, presidente de la Confederación Nacional de Co-fradías de Pescadores, señalaba que “tendremos que ser estrictos y restrictivos. Somos conscientes de los esfuerzos que tenemos que hacer”. Tampoco descarta incluso retrasar la apertura de la campaña, si las condiciones así lo aconsejaban. ■



bolComunicación

BREVES

Proyecto de Mejora de Pesquería

La flota atunera española invertirá este año 3 millones de euros en el Proyecto de Mejora de Pesquería (FIP), que desarrolla junto a la organización WWF. Una inversión que, sumada a la del año anterior, alcanza los 12 millones de euros, a fin de abordar, de una manera integral, una gestión sostenible del atún, como afirma Julio Morón, director gerente de la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (Opagac). El propósito del proyecto es que esta flota logre la certificación Marine Stewardship Council (MSC) para la totalidad de sus capturas en 2021.

El proyecto de Opagac y WWF, que inicia su segundo año de vida, se ha convertido en la iniciativa de este tipo de pesca de atún tropical más completa del mundo, ya que incluye a las tres especies objetivo de esta pesquería: listado, rabil y patudo en los océanos Atlántico, Índico y Pacífico.

SOS del IEO

Unos 300 técnicos, científicos y administrativos de los nueve centros del Instituto Español de Oceanografía de toda España han lanzado una llamada de auxilio para paliar lo que, para ellos, constituye una grave situación, como es el distanciamiento de su razón de ser: los océanos y los recursos pesqueros, perdidos en una maraña burocrática y con una amenazante falta de presupuesto. En su protesta encontraron el respaldo del sector pesquero que, como en A Coruña, se sumaron a su denuncia, ya que la "atrofia financiera les impide contar con apoyo técnico para una mejor gestión de los recursos".

Victoria Besada, directora del CO de Vigo, señaló que 58 de los proyectos que tienen en marcha sufren recortes. Lo que más preocupa a sus dirigentes y científicos es el "desprestigio", la pérdida de credibilidad ante los socios europeos con los que comparten proyectos.

Diretrices contra la pesca fantasma

El próximo mes de julio se reunirá el Comité de Pesca de la FAO (COFI) para estudiar y, en su caso, respaldar el bo-

ANDALUCÍA

Jornada sobre "tecnología y proyectos innovadores", en Sanlúcar

Tecnología al servicio de la sostenibilidad y la protección del ecosistema marino fue el objetivo de la Jornada celebrada en Sanlúcar de Barrameda, organizado por su cofradía de pescadores, y dirigida a la flota de más de doscientos barcos que faenan en el golfo de Cádiz.

Puertas voladoras para los barcos de arrastre fue uno de los ejemplos de las tecnologías innovadoras presentadas durante la celebración de la Jornada. Estas puertas no rozan el lecho marino y, al pesar la mitad que las tradicionales, reducen en más del 50% el consumo de combustible, lo que equivale a una disminución de unas 300 toneladas de CO₂ por buque y año, además de la minimización del impacto en el medio. A esta innovación, que ya ha sido experimentada en las comunidades autónomas del Mediterráneo, se suma la presentación de unas nuevas redes de arrastre, elaboradas con material más ligero que el actual (reduce en un tercio su peso) y disminuye la fricción hasta un 20%.

Desde Cepesca se presentaron tres iniciativas para contribuir a la mejora de la sostenibilidad de la actividad pesquera y la protección del medio marino, enmarca-

das en el programa Life Intermares. Destaca el proyecto "Nuevas tecnologías en Red Natura 2000: contribución del sector pesquero a la conservación de los espacios protegidos en el golfo de Cádiz". Gracias a él se podrán obtener nuevos datos sobre la actividad de la flota en un lugar tan singular como "los Volcanes de Fango".

Para Natalia Moalla, responsable de Proyectos e Innovación de Cepesca, "el mar nos provee de nuestros principales recursos y somos, por lo tanto, los primeros interesados en garantizar su buen estado".

En el golfo de Cádiz faenan 217 barcos de los que 110 pertenecen al puerto de Sanlúcar de Barrameda, cuya flota captura alrededor de cinco mil toneladas anuales. El evento contó con la colaboración de Cepesca, la empresa Sinrad, la Asociación de Buques de Pesca de Cerco de Sanlúcar y la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (FAAPE). ■

BREVES

rrador de directrices voluntarias sobre el marcado de artes de pesca de la FAO. Una decisión histórica, según este organismo de Naciones Unidas, para lograr “unos mares más limpios y una navegación más segura”, poniendo límites al desafío de la pesca fantasma provocada por las artes perdidas o abandonadas en el mar. Son numerosos los incidentes que se vienen registrando, provocando graves incidentes, como el que hizo zozobrar a un barco de pasajeros en el que perdieron la vida 292 personas.

Las nuevas directrices ayudarán a desarrollar un sistema de marcaje de aparejos de pesca, de modo que puedan rastrearse hasta su propietario original.

El choco, en valores de récord...

El choco o sepia obtenido en la cofradía de Redondela en Galicia alcanzó su máximo histórico, al llegar a los 10,40 euros, siendo la media de la actual campaña los 9,50 euros. Cifras que superan las de la temporada anterior, con una media de 7,80 euros (en 2016 era de 6,50 euros), y que los pescadores calificaron como de muy buena. El patrón mayor de Redonela, Clemente Bastos, lo achaca al trabajo realizado durante los últimos años para la puesta en marcha del sello de calidad “Choco de Redondela” y a la promoción en distintos mercados.

Hace unos años se retomó una antigua técnica consistente en depositar ramas de pino en el fondo de la ría, facilitando el agarre de las huevas y la protección de las crías frente a depredadores. Este año, mejorando la técnica, han colocado pinos, de forma que resulta más sencillo su extracción de la ría una vez cumplida la fase de reproducción (ver MAR 574, noviembre 2017, en esta misma sección).

...y la pesca europea, también

Ochocientos millones de euros es el beneficio neto obtenido por la pesca europea en 2015, según afirma la Comisión Europea. Y ello debido, en gran parte, a la recuperación de los bancos de peces muy demandados como el bacalao y la

**PAÍS VASCO****Opegui y Azti buscan respuestas al reto de los descartes**

A la vuelta de la esquina, como quien dice, está fijada la fecha de entrada en vigor el reglamento que obligará al desembarque de todas las capturas. Para encontrar respuestas adecuadas a este reto se ha puesto en marcha el proyecto Canard, de la mano del sector pesquero.

Descartes “0” a partir del 1 de enero del próximo año. Menos de un año para que se aplique el reglamento promovido por la Comisión Europea a través de la Política Pesquera Común (PPC) y aún quedan muchas respuestas que buscar. Y en ello está el sector, que ha venido impulsando varios proyectos, como el que ahora se inicia, el Canard, que busca sentar las bases para el conocimiento del primer Plan de Descartes de la flota Artesanal del Cantábrico. El proyecto Canard tratará de mejorar la selectividad de la pesquería artesanal, reduciendo la captura de especies asociadas, especialmente las más limitantes, debido a su escasa cuota.

El proyecto está liderado por la Organización de Productores de Pesca de Bajura de Guipúzcoa

(Opegui), y cuenta con la colaboración de la Fundación Biodiversidad, del Mapama, a través del programa Pleamar, cofinanciado por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP). El Plan afecta a diversas especies y artes utilizadas en el Cantábrico.

El impacto, tanto en la flota como en el ecosistema, de la nueva PPC no ha sido cuantificado hasta el momento, según se señala desde Azti, aunque se da por hecho que supondrá cambios operativos para estas flotas que afectarán a la rentabilidad e impactarán en el ecosistema marino de diferente manera. Por ello, para hacer frente al reto de los descartes es necesario conocer la dinámica de estas flotas y caracterizar su captura. La propuestas de soluciones para las pesquerías artesanales se contrastarán con el sector pesquero antes de la difusión del trabajo realizado. ■



Alicia Roldán

Decomisados 4.564 kilos de pescado y marisco

El servicio de Inspección y Vigilancia Pesquera del Principado de Asturias decomisó 4.564 kilos de pescado y marisco en las cerca de 9.500 actuaciones realizadas el año pasado. En estas actuaciones, las 19 personas dedicadas a estas tareas, a las órdenes de la Consejería de Desarrollo Rural y Recursos Naturales, recorrieron 127.000 kilómetros y emplearon 539 horas de navegación.

Las actuaciones realizadas por estos profesionales, que se complementan con los guardapescas de los planes de explotación de la angula, el pulpo, el marisqueo y el percebe, en aquellas cofradías de pescadores que cuentan con ellos (Figueiras, Tapia de Casariego, Viavélez, Ortiguera, Puerto de Vega, Luarca, Oviñana, Cudillero, San Juan de la Arena, Bañugues, Luanco, Tazonés y Bustio), dieron lugar a 373 denuncias, de las que 159 estaban relacionadas con pescadores deportivos y 128 con el marisqueo.

Según informa el Principado, la mayoría de las inspecciones se realizaron a pescadores deportivos, 4.226 en total, mientras que 1.754 de las actuaciones corresponden a furtivismo y marisqueo profesional, y otras 1.430 se ejecutaron en embarcaciones profesionales. De las 721 actuaciones relacionadas con la comercialización de productos pesqueros, la gran mayoría tuvo que ver con el transporte (247) y con la hostelería (239).

Como resultado de estas inspecciones se decomisaron 4.564 kilos de diferentes especies: en su mayoría peces, con 3.724 kilos, aunque también una cantidad importante de percebes, 419 kilos. Junto a



Ana Munguía

esta mercancía, los agentes confiscaron 287 bienes, entre los que hay nasas, palangres y útiles de pesca submarina. Este servicio mantiene una estrecha colaboración con el Seprona y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, a través de reuniones periódicas de coordinación para campañas concretas, como la de la caballa; inspecciones de transportes por carretera para la verificación de la trazabilidad; vigilancias nocturnas en zonas anguleras y percebeiras, y control de los campeonatos de pesca deportiva. ■

merluza. Desde la CE se destaca que estos datos son una señal de que la política centrada en la pesca sostenible “está dando sus frutos”, tanto para los pescadores como para los bancos de peces, ya que muchas de estas poblaciones se encontraban “severamente agotadas” unos años atrás.

En contraste con los datos positivos que se vienen registrando en el Atlántico, mar del Norte y mar Báltico, la sobrepesca en el Mediterráneo sigue siendo preocupante, ya que tan sólo 7 de los 60 bancos en estas aguas eran sostenibles en 2017.

Compostelana por mar

Otro año más, un grupo de puertos del norte de España (País Vasco, Cantabria, Asturias y Galicia) incluido Marina de Santander, se han agrupado bajo el sello “Sail the way”-“Navega el camino” y organizan la peregrinación a vela a través de una ruta por la costa cantábrica y atlántica. Para promover esta ruta, North Marinas organiza en julio la tercera edición de su iniciativa. Cien millas como mínimo y un último tramo a pie son los requisitos para obtener la Compostela.

La huella de la pesca comercial

A través del uso de la tecnología del sistema de identificación automática (AIS, por sus siglas en inglés), que cada vez más barcos utilizan, desde “Global Fishing Watch” vieron una excelente oportunidad para estudiar mejor los patrones de pesca, intentando cuantificar así el alcance de la actividad pesquera a nivel mundial. Esta tecnología rastrea la identidad, posición, velocidad y el ángulo de giro de un barco cada pocos segundos. Aunque, originalmente, estaba destinado a ayudar a los barcos a prevenir colisiones, un equipo de investigadores de la Universidad de California ha visto en ella una forma de estudiar “la huella de la actividad pesquera en tiempo real”, abriendo nuevas vías para la mejora de su gestión sostenible.

Hace 50 años...

Se ha inaugurado el Club Stella Maris de Pasajes

Cuenta con un nutrido grupo de colaboradores, entre los que destacan veinticinco chicas, dedicadas a la asistencia social de pescadores y marinos

Pasajes, el puerto mercante de San Sebastián, ya cuenta con su Club Stella Maris. Su capellán, el P. Garmendia, tuvo la amabilidad de recibirme, enseñarme todas las instalaciones y hablarme de la labor y fines del citado Club, orientado principalmente a los marinos mercantes. (...) El padre Garmendia nos dijo que estos clubs Stella Maris, del Apostolado del Mar, son de ámbito mundial y en el norte de España ya existen en Vigo, Gijón y Santander. San Sebastián tenía mucha falta de uno, pues pasan de 3.000 los barcos mercantes que entran al año en Pasajes, con un promedio de 65.000 marineros, siendo la tercera parte de ellos extranjeros de muy diversos países.

El enorme problema de los marinos es la soledad, la sensación de aislamiento que sienten y la enorme añoranza de la familia. El padre Garmendia ha podido apreciar y sentir estos problemas, pues antes de ocupar el cargo de capellán del club estuvo un mes y medio embarcado, haciendo la misma vida que los marinos, comiendo y conviviendo estrechamente con ellos. Esta —me dijo— es la mejor manera de conocerse y comprenderse, y añade que cuando le han preguntado si él era el director del club, ha contestado que no. Él sólo es el capellán. Toda la organización y administración, una vez en marcha, la dejará en manos



de los seglares, siguiendo así las directrices del Concilio.

Este club, además de un grupo de colaboradores, algunos de los cuales dominan el inglés, cuenta también con un grupo de chicas jóvenes y animadas, todas de un gran espíritu de servicio. Hay tres o cuatro, entre ellas, responsables de todas las demás y de sus distintos cometidos, como la biblioteca y el bazar. Además son asistentes sociales y también hijas y hermanas de marinos.

Estas chicas son las que dan calor de hogar al club. Ellas eligen los libros a los marineros, charlan con ellos, les ponen discos, y sobre todo les hablan de su familia y, preferentemente, de sus hijos. En seguida, después de unos pocos minutos de conversación, surgen de las carteras

fotos y más fotos de niños de distintas edades, orgullo de unos padres que arrastran el enorme peso de no poder disfrutar de ellos como los demás padres que trabajan en tierra.

En resumen, este club acoge a todos los marinos sea cual fuere su nacionalidad y religión y aspira a hacerles sentirse como en su propia casa.

Su puesta en marcha ha costado un millón de pesetas. Ha habido aportaciones de consignatarios de buques, diversos organismos y empresas relacionadas con el puerto. Pero todavía falta muchísimo por pagar. En este sentido, el padre Garmendia se encuentra un poco ahogado, pero tiene fe en que con la ayuda de Dios y de los hombres de buena voluntad saldrá adelante.

Cristina Chillida

El “Monguio” (de Almería) salva a un pesquero argelino

Almería (*De nuestro correspondiente*). La embarcación de esta base “Monguio” ha realizado un acto que no, por ser corriente entre los hombres del mar de España, deja de tener significación por haberlo hecho con un barco extranjero.

El “Monguio” había estado fondeado en Chafarinas durante cuatro días, por causas del fortísimo temporal de levante que se ha enseñoreado de estas costas durante el fin de marzo y lo que va de abril. Al levar anclas para reanudar sus faenas de pesca se encontró con una embarcación de matrícula argelina, con base en el puerto de Limún. Ante las señas desesperadas del patrón del barco argelino, el “Monguio” se

abarcó a él y pudo enterarse de que llevaban cuatro días fondeados, sin comida y sin esperanza de ser salvados, puesto que a todas sus señas, no habían obtenido contestación.

Los tripulantes del barco español dieron de comer a los del argelino, radiaron a Limún la noticia del encuentro y olvidándose de que llevaban perdido prácticamente todo el turno, tomaron a remolque al argelino y lo llevaron al puerto de su base. (...) Todo el pueblo de Limún, con sus autoridades al frente, estaba esperando al “Monguio” en el muelle. Al avistarlo dispararon cohetes y prorrumpieron en gritos de júbilo y de bienvenida.

José Eguizábal



“Día de los hombres de la mar”

Las alumnas del colegio para hijas de trabajadores del mar de Mosteirón-Sada (La Coruña), de la Mutualidad de Accidentes, se sumaron a la celebración en Galicia del “Día de los hombres del mar”. En el pórtico de la basílica de San Pedro de Mezonzo interpretaron varias danzas, entre ellas la de “Remos y Pateles”, de la que ofrecemos una instantánea.

Inaugurada la escuela de náutica de Tenerife

A la orilla del mar, en el mismo puerto de Santa Cruz de Tenerife, se encuentra la Escuela de Náutica de la Subsecretaría de la Marina Mercante, que ha sido recientemente inaugurada. El acto fue presidido por el ministro de Comercio, don Faustino García Moncó, a quien acompañaban las primeras autoridades civiles y militares de la provincia y llegadas de la península, entre las que se encontraban el subsecretario de la Marina Mercante y el presidente-delegado del Instituto Social de la Marina.

Rescatada la tripulación del “Ferrer Luna”

La Casa del Marino de Las Palmas ha vuelto a dar alojamiento a un grupo de naufragos. En esta ocasión, formaban parte de la tripulación del pesquero “Ferrer Luna” (Huelva), que el pasado 17 de enero se perdió a las cinco de la mañana, a la altura de Punta de Jandía, a unas diez millas de Fuerteventura. Manuel Carrasco, el tripulante más veterano de los catorce que formaban la tripulación, señala que *todo comenzó por una avería que sufrimos en el motor. Ante ello, pedimos auxilio al “Virgen de las Aguas Vivas”*. Esto ocurría en la tarde del 16. Pero una vía de agua vino a complicar las cosas, en la madrugada del 17, cuando era remolcado hacia el puerto de Arrecife. El “Virgen de las Aguas Vivas” tuvo que cortar las amarras y el barco se hundió definitivamente. Los marineros llegaron a nado hasta el barco y, al mediodía del 18, ya se encontraban en la Casa del Marino.

Sanidad Marítima

Hemorroides

Las hemorroides son pequeñas varices en el canal anal debido a la dilatación de los plexos hemorroidales. Las hemorroides las tenemos todas las personas y su dilatación e inflamación es lo que se conoce como enfermedad hemorroidal aunque coloquialmente se les llama almorranas.

Se calcula que a partir de los 30 años, el 50% de la población padece hemorroides en cualquiera de sus grados. La mayor parte de las personas solo toman medidas sintomáticas y curiosamente solo un 10-20% toma medidas curativas definitivas. Esta situación podría cambiar en el futuro con las nuevas técnicas de cirugía ambulatoria menor mínimamente invasivas y de escaso dolor.

CLASIFICACIÓN

Hemorroides internas: en el recto, por encima del ano y cubiertas por mucosa.

- Grado I: no prolapsan (descienden) nunca por debajo del canal anal mucoso.
- Grado II: se prolapsan por el canal anal por el esfuerzo al defecar y desaparecen al terminar el esfuerzo.
- Grado III: se prolapsan durante el esfuerzo y solo se reducen con maniobras de reducción digital.
- Grado IV: el prolapso se mantiene de forma continua, o se reproduce rápidamente tras la reducción.

Hemorroides externas: muy sensitivas y cubiertas por epitelio o piel anal.

SÍNTOMAS

Sangrado rectal indoloro: es la causa más frecuente de sangrado anal y suele ser tipo goteo o salpicadura o bien mezcladas con las heces o en el papel higiénico.

Anemia secundaria si el sangrado es intenso o persistente.

Prolapso que suele ser tardío y producir secreciones mucosas, que ocasiona picor y quemazón, pesadez y sensación de ocupación.

Hemorroides trombosadas por estrangulamiento o compresión de la hemorroide prolapsada que se pone negra, dura y no se reduce. Aparece edema, lo que ocasiona un dolor muy intenso.

EXPLORACIÓN

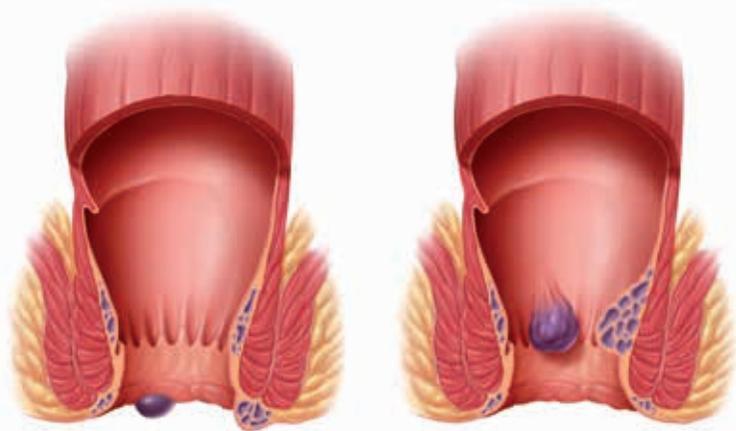
Tumbado lado izquierdo o de rodillas en posición genuflecta como si estuviéramos rezando. El tacto rectal no sirve de mucho para la exploración de las hemorroides, siendo la anoscopia y la recto-sigmoidoscopia las pruebas más válidas de confirmación.

Se deben descartar fisuras o úlceras en el canal anal que nos puedan confundir y en algún caso habrá que descartar otras patologías del tubo digestivo más graves como tumores, divertículos... mediante una colonoscopia.

TRATAMIENTO

Medidas higiénico dietéticas:

- Reducir la presión en el ano evitando el estreñimiento, para lo que es necesario el aumento de la ingesta de fibra (verdura, fruta, pan integral, líquidos...) o con fármacos ricos en fibra. En caso





de estreñimiento pertinaz se pueden usar laxantes osmóticos tipo lactulosa.

- Aumento de ejercicio, control del peso corporal y evitar la sedestación (acostado) o la bipedestación (de pie) prolongada sin moverse.

- Evitar esfuerzos durante la defecación y evitar permanecer mucho tiempo sentado en el sanitario.

- Higiene perianal con toallitas húmedas presionando en vez de arrastrar.

- Evitar alimentos que favorecen la inflamación, aunque varían según cada individuo: productos picantes, ácidos, el ajo, la cebolla, la mostaza, la salsa de tomate, chocolate, té, café, vinagre y alcohol.

- Los famosos baños de asiento son una medida controvertida sobre la que no hay consenso. Hay quien incluso apunta que pueden favorecer el prolapso hemorroidal.

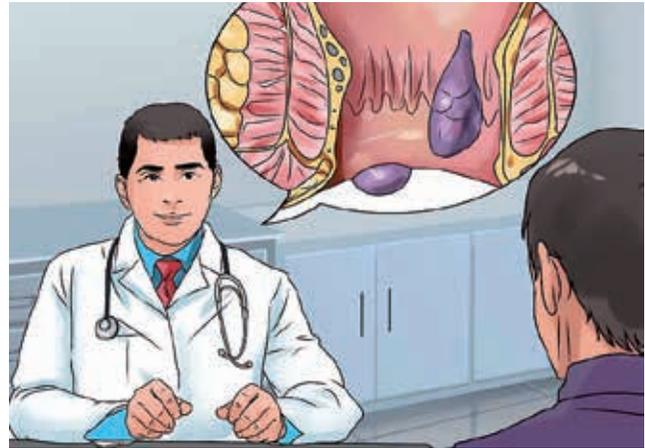
Tratamiento médico:

- Analgésicos. Se recomienda paracetamol y evitar opiáceos porque favorecen el estreñimiento. Si existe sangrado evitar los antiinflamatorios no esteroideos.

- Flebotónicos. Existen dudas de sus beneficios aunque se prescriben fundamentalmente si existe dolor y edema.

- Pomadas. No son curativas. Deben aplicarse solo en fases sintomáticas y no más de una semana por la atrofia de la mucosa que producen. Suelen llevar anestésico y corticoide aunque son preferibles las que llevan corticoide solo.

- Tratamiento de las hemorroides trombosadas (muy dolorosas). Si los síntomas son menores, a las 48-72 horas se puede realizar una trombectomía (escindir el trombo con anestesia local). En caso contrario: tratamiento conservador con analgesia y antiinflamatorios, reposo y hielo.



- Tratamiento quirúrgico. Estaría indicado cuando fracasan las medidas anteriores. También con hemorragias severas, bien agudas o crónicas persistentes.

Cirugía menor con epidural:

- Técnicas clásicas: escleroterapia, fotocoagulación con infrarrojos o láser, electrocoagulación, criocirugía con nitrógeno líquido y, la más usada, la ligadura con bandas elásticas con anillos de caucho.

- Técnicas modernas: la técnica de Longo, con la extirpación del prolapso con una máquina autosuturadora circular; la THD, que es la ligadura selectiva de las ramas terminales de la arteria hemorroidal, consiguiendo en pocos días el colapso de la vena; la escleroterapia mediante inyecciones de "microes-puma" y gas que esclerosan la hemorroide.

Cirugía mayor:

La hemorroidectomía quirúrgica estaría indicada en el grado IV o cuando fracasa la cirugía menor. Se podría realizar con láser de CO2. ■

RAMIRO VILLOCH VÁZQUEZ

SANIDAD MARÍTIMA EN RIBEIRA (A CORUÑA)



Alumnos del máster en gestión pesquera sostenible de la UA visitan Bamio

Estudiantes de la 7ª edición del máster en gestión pesquera sostenible de la Universidad de Alicante (UA) han visitado, entre otras instituciones, la Secretaría General de Pesca (SGP) y el Centro de Formación de Bamio, del Instituto Social de la Marina. En este centro de formación han podido conocer la importancia de las tareas realizadas por el ISM y, en particular, su contribución a la formación de profesionales del sector. En la SGP han conocido de primera mano las tareas que realizan las diferentes sub-direcciones generales y cómo se organiza la gestión de la pesca en España.

Además, visitaron el puerto de Vigo, la Cooperativa de Armadores de Vigo, la Agencia Europea de Control de la Pesca, Anfaco y el Intecmar. Este programa de visitas a instituciones complementa la formación que reciben los estudiantes a lo largo del curso por parte de un elevado número de especialistas de diferentes disciplinas.

El máster en gestión pesquera sostenible está or-



ganizado por la Universidad de Alicante, el Centro Internacional de Altos Estudios Agronómicos Mediterráneos (CIHEAM) —a través del Instituto Agronómico Mediterráneo de Zaragoza (IAMZ)— y el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (Mapama) —a través de la Secretaría General de Pesca—, y cuenta con la colaboración de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), el Departamento de Pesca y Acuicultura de la FAO y Casa Mediterráneo. Cabe destacar el elevado componente internacional del máster, con un 70 % de estudiantes extranjeros. En la presente edición, cuenta con 16 estudiantes de 11 países diferentes. Esta es la 7ª edición del máster de pesca organizado por el CIHEAM y la cuarta de ellas que se organiza con la Universidad de Alicante.

Acuerdo entre la UE y Costa de Marfil

En el momento de cerrar esta edición, se produjo la renovación del Acuerdo de Asociación Pesquera entre la UE y Costa de Marfil, tras las negociaciones celebradas en Abidjan del 13 al 16 de marzo, y por el que 36 barcos comunitarios podrán pescar en sus aguas por un nuevo periodo de seis años. El primer acuerdo se firmó en 1990. Desde entonces ha experimentado varios cambios, transformándose en un acuerdo de asociación desde 2007, acompañado periódicamente por un protocolo de solicitud. El actual vence el 30 de junio de 2018, por lo que se prolongará hasta junio de 2024.

Plan General de Vigilancia de Pesca 2018

El Mapama y el Ministerio de Defensa han suscrito el Plan General de Vigilancia de Pesca 2018, por el que se establecen las líneas de acción y las prioridades en las líneas de control y vigilancia pesquera y la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, coordinadas entre la Secretaría General de Pesca y la Armada.

Inspectores de la SGP embarcarán en los patrulleros de vigilancia “Alborán”, “Arnomendi” y “Tarifa” en labores de asesoramiento al comandante del patrullero en la inspección y vigilancia pesquera, indicando posibles prioridades entre los distintos objetivos concretos. El Plan prevé la actuación tanto en aguas de jurisdicción española como en aguas comunitarias de otros Estados miembros y aguas internacionales, en el marco de Acuerdos Internacionales y Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera.

Este Plan deriva del acuerdo suscrito por ambos ministerios sobre inspección y vigilancia de pesca marítima de 1988.

Mar

Revista del ISM

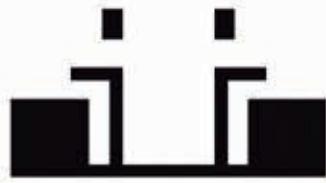


DESDE DICIEMBRE DE 1963, "MAR" SE DIRIGE A LAS GENTES DEL MAR CON INFORMACIÓN SOBRE EL SECTOR PESQUERO, MARINA MERCANTE, ACUICULTURA, INVESTIGACIÓN, ECOLOGÍA MARINA...

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 - ícono Revista MAR o ISMARINA Publicaciones.



COCINANDOS

www.cocinandos.com



Gastronomía Leonesa actualizada