

Mar

Nº 588
FEBRERO 2019

El PE ratifica el acuerdo
UE-Marruecos

**Semana
Marítima
en Bilbao**

**Gestión sostenible
del Cantábrico Noroeste**

Formación del ISM 2019

TU CENTRO DE FORMACIÓN MARÍTIMA PROFESIONAL

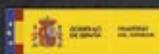


- Formación Básica en Seguridad Marítima
- Formación Básica en Protección Marítima
- Formación Específica Sanitaria Inicial
- Operador Restringido SMSSM
- Operador General SMSSM
- Avanzado Contra Incendios
- Patrón Portuario
- Buques de Pasaje
- PPER
- Vigilante de seguridad en buques
- Vigilante de seguridad en puertos
- Operador de muelle y terminal
- Actualización de todos los certificados

TITULACIONES HOMOLOGADAS POR:



Puertos del Estado



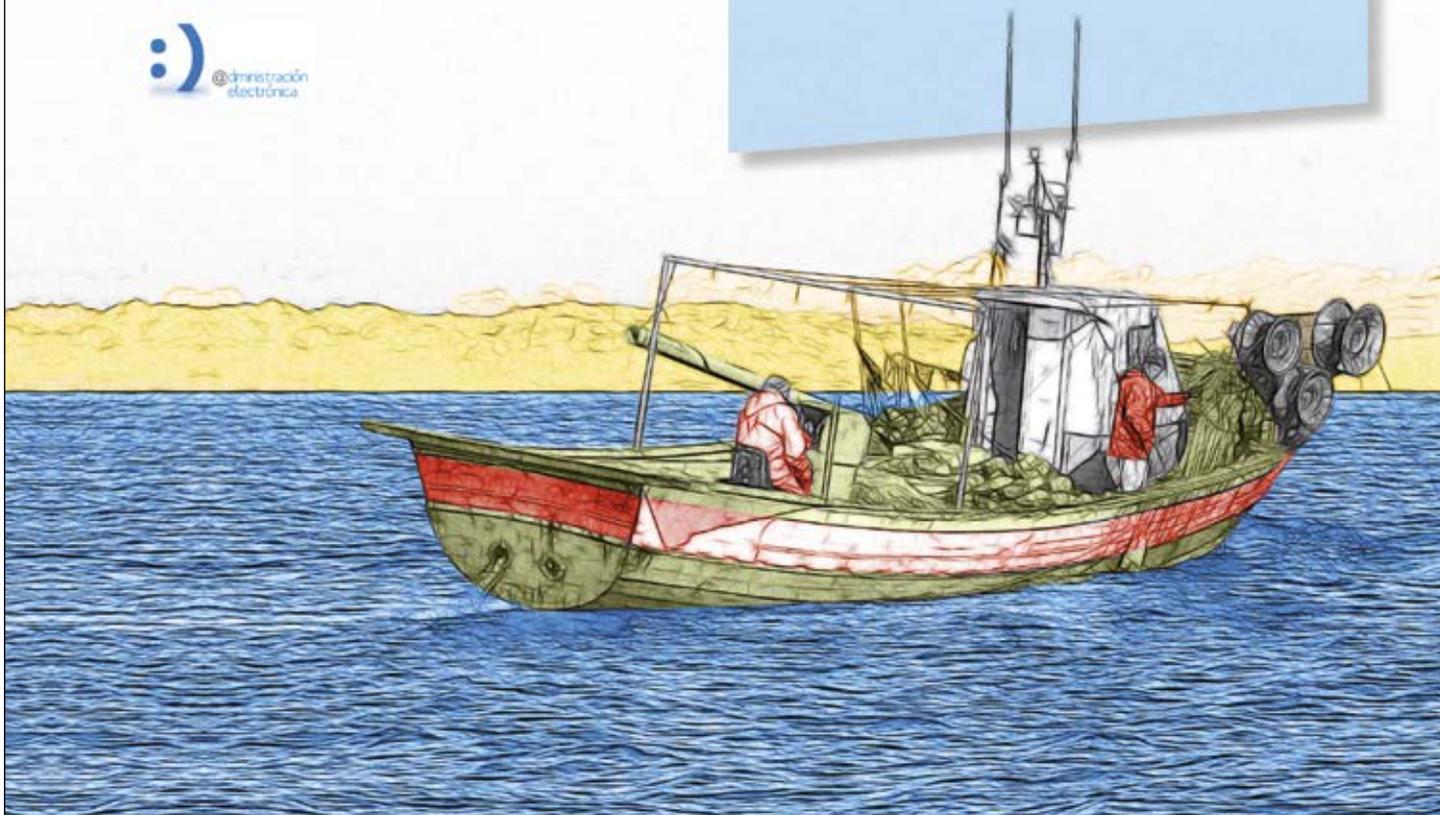
952 219 518
SAIL AND FUN FORMACIÓN S.L.U.

info.sailandfun.es
formacion.sailandfun.es



LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)



El Parlamento Europeo cierra frentes

Recta final en la legislatura del actual Parlamento Europeo. Una situación que parece haber espoleado la actividad en la cámara durante un mes de febrero cuasi febril. Febril y trascendente. La nota más destacada fue la aprobación del acuerdo pesquero con Marruecos, quizás el más sensible en el lado político de todos los que tiene en vigor la Unión Europea, y uno de los más importantes, especialmente para la flota española, tanto por el volumen de las capturas como por el número de personas a las que le afecta.

En esta ocasión, la dificultad viene de terceros, tras la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que cuestionaba la inclusión de las aguas del Sáhara Occidental en la negociación, por corresponder a un territorio pendiente de descolonización. De hecho, su aprobación fue muy cuestionada por algunos sectores del PE y ONGs como Human Rights Watch, además de por el propio Frente Polisario, que niega haber sido consultado.

La aprobación de este acuerdo eclipsó otras noticias también importantes, como la ratificación del acuerdo pesquero con Costa de Marfil. Si a ello unimos la reciente aprobación del firmado con la República de Mauricio, y la próxima con Guinea Bissau, se confirma una importante dosis de tranquilidad para el futuro próximo de la flota.

Además, el PE y el Consejo dieron luz verde al reglamento de medidas técnicas sobre la pesca propuesto por la Comisión. Un paso necesario para que prosiga su tramitación, iniciada hace ahora dos años, con importantes novedades, como la descentralización y simplificación de las medidas técnicas.

Otra de las medidas aprobadas a falta de serlo formalmente, y muy criticada por la patronal europea, es la prohibición de la pesca eléctrica a partir de julio de 2021, en aguas de la UE, lo que afectará fundamentalmente a la flota holandesa.



Juanjo Vega

El Parlamento Europeo también dio su aprobación al primer plan plurianual para la pesca del Atlántico Nororiental, en el que se establece la normativa para la explotación pesquera y de conservación en la que se verán afectadas, entre otras, especies demersales como la merluza, lenguado y bacalao, además de poblaciones de aguas profundas. Un plan que está siendo muy criticado por Oceana y WWF, entre otras ONGs, por lo “poco ambicioso” de sus medidas, ya que según reseñan se va a permitir capturas “por encima de los niveles sostenibles” y de las recomendaciones científicas.

Por último, entre lo más destacable, se dio el visto bueno al pacto internacional para impedir en el Ártico la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

Y quedan aún más asuntos pendientes, y de gran importancia, como la negociación a contrarreloj de un plan multianual de pesca de especies demersales para el Mediterráneo Occidental. Sin duda, un mes muy intenso. ■

Historia de la Naviera Marítima del Norte, 1957-2008

Autor: Manuel Rodríguez Aguilar

Ilustraciones: Roberto Hernández ("El ilustrador de barcos")

Con la *Historia de la Naviera Marítima del Norte, 1957-2008*, Manuel Rodríguez Aguilar firma un minucioso trabajo cronológico sobre esta importante compañía española en la que tantos marinos españoles navegaron a bordo de sus buques, conocidos como "sierras".

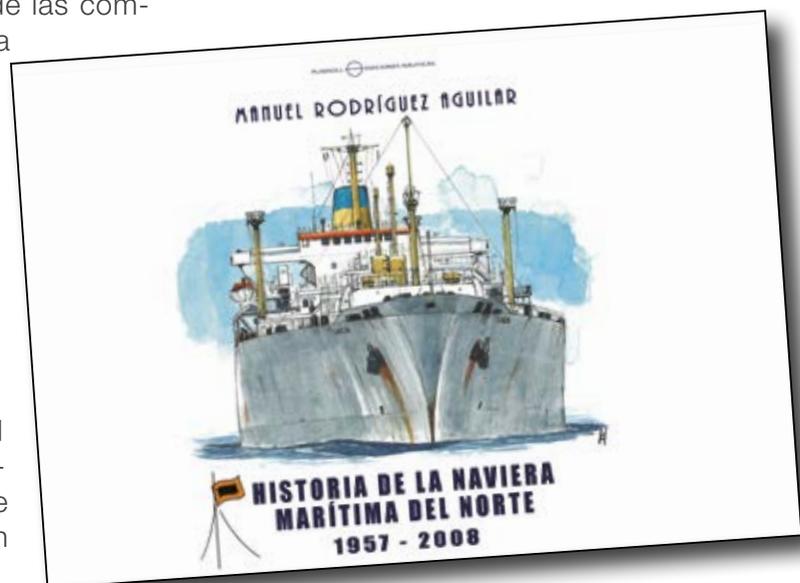
Se trata de la quinta entrega que publica este escritor especializado en temas mercantes y sinistros marítimos, en la que, como ya nos tiene acostumbrados, analiza de una manera muy amena el desarrollo de esta compañía: desde los inicios, con los primeros barcos de carga general, pasando por la modernización de la flota, especializándose en cargas refrigeradas, hasta sus diferentes proyectos empresariales relacionados entre sí con un denominador común, los barcos. Y es que, la naviera Marítima del Norte jugó un papel fundamental en el desarrollo de la industria pesquera española, construyendo buques de carga adaptados a las necesidades de las compañías pesqueras que cada vez iban a caladeros más alejados de España.

Además de los negocios en el transporte frigorífico, el grupo mantuvo otros tráficos con buques muy específicos como el metanero "Laietá", el primero de esta clase construido en España, o el etilenero "Sant Jordi". Otra de las actividades navieras que desarrolló activamente la compañía fue la de los remolcadores de apoyo a las plataformas, como el "Amapola" o "Amatista", en un momento de boom petrolero en el que España buscaba encontrar también en sus costas el preciado oro negro.

Además, el trabajo recoge la investigación llevada a cabo sobre el ataque al buque "Sierra Aranzazu" en aguas del Caribe, rememorando a los fallecidos en este triste episodio, y homenajeando también a los que perdieron la vida o desaparecieron de los buques "Sierra Madre", "Sierra Bermeja" y "Sierra Bravía".

El perfil emprendedor de la familia Sendagorta y su aportación a la historia mercante española bien ha merecido la edición de un libro en el que el autor ha trabajado con esmero y exquisito detalle para lo que cuenta con imágenes interesantes, algunas de ellas inéditas, y con las ilustraciones y dibujos de Roberto Hernández, "El ilustrador de barcos".

El libro, editado por Plimsoll, está catalogado como monográfico-artístico por la gran cantidad de ilustraciones hechas expresamente para la edición y se puede encontrar en librerías especializadas al precio de 48 euros.





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

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13.
San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

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

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

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

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

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

Mejilla: 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/ Ferrnando IV, 1.
Tel. 95 428 60 28.

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

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

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51.
Vigo (Pontevedra). 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: 857-19-001-7
NIPO Web: 857-19-002-2



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

UE-MARRUECOS

El acuerdo de pesca con Marruecos fue ratificado por el Parlamento Europeo, así como el de Guinea Bissau y otros asuntos de gran importancia.



12

PLAN DE GESTIÓN DEL CANTÁBRICO

Azti y Lonxanet presentaron el proyecto Soscano, un modelo de gestión sostenible para el Cantábrico Noroeste.



20

SEMANA MARÍTIMA

En la pasada World Maritime Week se destacó la importancia de la formación dual, como la que se viene impartiendo desde el ISM.

- 6 El PE ratifica el acuerdo UE-Marruecos
- 10 Plan Plurianual para el Atlántico
- 12 Gestión pesquera del Cantábrico
- 20 Se celebró la World Maritime Week
- 24 Módulo de FP Dual en Mecánica Naval
- 28 Ferrol vuelve a comercializar su marisco
- 30 Captura accidental de aves marinas
- 36 Tribuna
- 38 Renovación de los certificados de suficiencia
- 44 Microplásticos en la acuicultura
- 48 Formación ISM 2019
- 52 Bases de cotización en el REM
- 57 Obras en ISM Luarca con Fondos FEDER
- 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

A falta de la ratificación del parlamento marroquí

El PE aprueba el ACUERDO PESQUERO con Marruecos

El Acuerdo de Pesca alcanzado hace ya siete meses entre Marruecos y la UE acaba de ser ratificado por el Parlamento Europeo, lo que permitirá a 93 buques españoles faenar en sus aguas, incluidas las del Sáhara Occidental. Este punto, precisamente, ha sido el más polémico, ya que el resto de la negociación se había realizado sin grandes sobresaltos. A falta de ser ratificado por el Parlamento marroquí y de la posterior firma del rey Mohamed VI, el acuerdo podría entrar en vigor antes del próximo verano por un periodo de cuatro años... En la misma sesión, el PE aprobó el acuerdo pesquero con Costa de Marfil, que estará vigente hasta 2024.



bdiComunicación

La principal dificultad, a la hora de renovar el acuerdo pesquero con Marruecos (que tiene su origen en el firmado el 28 de febrero de 2007), no estribaba en esta ocasión en los pormenores del acuerdo en sí, sino en cómo se encajaba en él la polémica inclusión del caladero saharauí,

especialmente tras la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) de hace un año (ver MAR, número 578. Marzo 2018). De momento, y a pesar de la sentencia, todo seguirá igual en cuanto a los caladeros en los que podrá faenar la flota europea, aunque variarán las cifras de capturas y las contrapartidas.



bolComunicación

Estamos, sin lugar a dudas, ante uno de los más importantes acuerdos pesqueros, sino el que más, de los que tiene suscritos la Unión Europea. Sin duda, para España y su flota lo es, tanto por las capturas como por el número de barcos y trabajadores a los que implica. De ahí el alivio y satisfacción expresada, de forma inmediata, tanto por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, como desde la patronal Cepesca y las cofradías andaluzas que, en declaraciones del presidente de la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores, Manuel Fernández, vino a subrayar que teniendo en cuenta que afecta a un número relevante de barcos y el desahogo que supone para el golfo de Cádiz, ha sido un paso “bastante importante”. Desde Cepesca también se destaca la importancia de este acuerdo para las poblaciones de Barbate, Conil y Algeciras.

93 BARCOS ESPAÑOLES

Las posibilidades de pesca de especies pelágicas se verán incrementadas en el nuevo pacto. El primer año se podrán capturar 85.000 toneladas, que se incrementarán en cinco mil toneladas más en el segundo año, llegando a las cien mil toneladas en el tercer y cuarto año. A la flota española le corresponderán casi quinientas toneladas el primer año, hasta llegar a

A la flota española le corresponderán casi quinientas toneladas el primer año, hasta llegar a las casi 584 toneladas previstas para el tercer y cuarto año

las casi 584 toneladas previstas para el tercer y cuarto año.

La renovación del pacto (acordado por ambas partes el 20 de julio de 2018, rubricado el pasado 14 de enero y posteriormente respaldado por el Comité de Pesca el 23 de enero, y votado, finalmente, en el Parlamento Europeo el 12 de febrero) contó con el voto a favor de 415 eurodiputados, mientras que 189 votaron en contra y 19 se abstuvieron.

El nuevo protocolo (el anterior había expirado el pasado 14 de julio, por lo que a través de dos órdenes ministeriales armadores y tripulantes recibieron 1.067.000 euros en ayudas durante el tiempo de obligada inactividad de la flota) prevé la participación de 128 barcos de once países comunitarios, de los que 93 serán españoles. Durante los cuatro años de vigencia previstos, la Unión Europea deberá abonar algo más de cincuenta millones de euros al año —de los que doce millones serán aportados por los armadores—, en concepto de acceso al recurso, apoyo sectorial y pago del canon de los armadores.

Además de las contrapartidas económicas cabe reseñar que se producirá un incremento en el número de marineros marroquíes embarcados

Licencias para la flota española

De las 138 licencias posibles que se contemplan en el acuerdo de Pesca firmado entre la Unión Europea y Marruecos, las 93 que corresponden a España se distribuyen entre las siguientes modalidades:

- 22 para pesca artesanal en el norte al cerco;
- 25 para pesca artesanal en el norte al palangre de fondo;
- 10 para pesca artesanal en el sur a las líneas y cañas;
- 12 para pesca demersal, arrastreros y palangreros de fondo;
- 23 para pesca de atún, cañas y líneas; y
- 1 para pesca pelágica industrial.

en la flota europea, al tiempo que se mantiene la cláusula de obligación de descargar en puertos de Marruecos. El incumplimiento de esta obligación llevará una penalización que deberán pagar los armadores de hasta un 15%, en lugar del 5% que figuraba en el anterior acuerdo.

Como se indicaba anteriormente, este es un acuerdo de enorme importancia para la Unión Europea. Las dificultades existentes en sellar este pacto en otras ocasiones respecto a la fijación de los totales de capturas que se concederían, o el número de barcos y las correspondientes contrapartidas, se han visto en esta ocasión relegadas a un segundo plano por la problemática derivada de la inclusión del caladero saharauí, puesto recientemente en cuestión por una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, y del que la flota europea extrae el 91% de las capturas previstas en el Acuerdo.

El problema que subyace es si se están respetando los derechos de los saharauís. El TJUE ya se había pronunciado en 2015 en una cuestión si-

El conflicto del Sáhara, tras la sentencia del TJUE, permanece latente en el acuerdo de pesca suscrito entre la UE y Marruecos

milar, referida a los productos agrarios. Este tribunal se pronunció, al igual que al ser consultado sobre la inclusión de las aguas saharauís, en el sentido de que no podían ser incluidos como territorio marroquí, ya que se trataba de un territorio pendiente de descolonización. La Unión Europea ha considerado que sí se puede hacer, siempre y cuando se consulte a la población afectada.

LA SITUACIÓN DEL SÁHARA

Para acomodar esta postura, el texto que se debatió fue modificado por el Comité de Pesca, incluyendo una serie de enmiendas, en gran parte relacionadas con la situación en el Sáhara Occidental, tendentes a blindar una seguridad jurídica a los pescadores que estén faenando en esas aguas. La Comisión Europea destaca la inclusión de “una definición de la zona de pesca con una referencia explícita a las aguas adyacentes al territorio del Sáhara Occidental”, al tiempo que remarca que este pacto “no constituye un reconocimiento de la soberanía de Marruecos sobre este territorio”, y que no afecta a la posición de la UE sobre este asunto, apoyando los esfuerzos de Naciones Unidas para alcanzar una solución política que permita la autodeterminación del pueblo saharauí.

Otra de las enmiendas introducidas por la Comisión de Pesca del Parlamento fue la de obligar a que en el etiquetado conste la procedencia, aunque eurodiputados como Florent Marcellesi, de Equo, duda de la eficacia de la medida, ya que la propia Comisión Europea ha reconocido que “no va a poder diferenciar productos marroquíes de los saharauís”.

Por su parte, desde el Parlamento Europeo se destaca que sí será beneficioso para la población local de la región, donde existen 141 empresas dedicadas al procesamiento de pescado, con una fac-

bdiComunicación





Acuerdo UE – Costa de Marfil

En la misma sesión parlamentaria en la que se ratificó el acuerdo pesquero con Marruecos, se aprobó el firmado con Costa de Marfil, que quedó eclipsado por la magnitud del primero de ellos. Como ya informamos en nuestra revista (ver MAR número 578. Marzo 2018), a mediados de ese mes de marzo se firmó la renovación del Acuerdo de Asociación Pesquera entre la Unión Europea y Costa de Marfil, tras las negociaciones mantenidas en Abidjan.

El acuerdo contempla la posibilidad de faenar en sus aguas a 36 barcos comunitarios durante seis años, hasta junio de 2024. A cambio de esta posibilidad, la Unión Europea contribuirá con 682.000 euros anuales que se destinarán a políticas sectoriales de pesca y acuicultura en el país africano. Por su parte, los armadores verán incrementadas sus contribuciones en al menos un 20% con respecto a las que figuraban en el anterior protocolo.

turación cercana a los 450 millones de euros, en las que trabajan casi 90.000 personas, sumando los empleos directos e indirectos.

Lo que se establecía como requisito previo, para validar esta situación,

era la aprobación por parte de la población saharauí y de sus legítimos representantes del acuerdo, tal y como estableció en su sentencia el TJUE. Y aquí es donde surgen las principales discrepancias, ya que según la organización Human Rights Watch, entre otras, este requisito no se ha cumplido, así como el respeto “al derecho internacional humanitario que rige los territorios ocupados”. Esta organización ha solicitado que se remita el acuerdo al TJUE para que se pronuncie sobre la validez del mismo, algo por lo que se ha pronunciado el propio Frente Polisario, que lamenta el “rechazo de la eurocámara a someter el acuerdo a ese trámite”, en una votación previa a la de ratificación del acuerdo. Al mismo tiempo, el Frente Polisario niega haber sido consultado.

De momento, el acuerdo sigue su camino y ahora está a falta de la ratificación del parlamento marroquí y la posterior firma del rey de Marruecos. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Podría entrar en vigor en primavera

PLAN PLURIANUAL

de aguas occidentales



Raúl Gutiérrez

Durante el mes de febrero, el Parlamento Europeo desplegó una actividad febril condicionada, muy probablemente, por el próximo fin de la legislatura. Había que cerrar los frentes abiertos. Uno de ellos, la ratificación del Plan Plurianual para la pesca del Atlántico Nororiental. También se alcanzó un acuerdo, por parte del PE y el Consejo, sobre la propuesta de la Comisión Europea respecto al reglamento de medidas técnicas para la pesca.

Junto a la ratificación del acuerdo de pesca con Marruecos, el Parlamento Europeo también dio el visto bueno a otro acuerdo pesquero, el de Costa de Marfil, y además aprobó un pacto internacional para blindar el océano Ártico frente a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IND-NR), así como el primer plan plurianual para la pesca del Atlántico Nororiental. Plan que podría convertirse en realidad esta próxima primavera.

La propuesta para llevar a cabo dicho Plan, que comprende un paquete normativo que regulará las posibilidades de pesca y de conservación de las poblaciones de esta área, y que tiene entre otros objetivos el alcanzar el rendimiento máximo sostenible (RMS) “tan pronto como sea posible” en el plazo de 2020, fue aprobada por 525 votos, con 132 en contra y 19 abstenciones. Afectará

a más de 18.000 buques (de Alemania, Bélgica, España, Francia, Irlanda, Portugal y Reino Unido) que faenan en estas aguas y a más de 48.000 pescadores.

En líneas generales, dentro del Plan se contempla la aplicación de medidas que posibiliten la recuperación de las poblaciones que se encuentran fuera de los límites biológicos de seguridad, así como que todas sus medidas tengan el mejor asesoramiento científico del que se pueda disponer. La Comisión queda obligada a realizar un seguimiento e informar de los resultados cada cinco años. Este Plan exime a la pesca recreativa de la obligación de desembarque y los Estados miembros podrán presentar recomendaciones conjuntas para estas aguas.

Las principales ONGs, como Oceana y WWF, no han tardado en calificar al Plan plurianual de aguas occidentales como de “poco ambicioso”. Coinciden



Raúl Gutiérrez

en que, como una de las principales críticas al mismo, se permitirá la pesca por encima de los niveles sostenibles en determinados casos”, claramente al margen de las recomendaciones científicas. WWF también destaca la carencia de una gestión a largo plazo centrada en el ecosistema dentro de estas cuencas marinas. Oceana subraya que entre sus medidas no existan “actuaciones concretas sobre problemas ambientales vitales, como zonas de desove y cría, así como objetivos de manejo adecuados para capturas no deseadas, las llamadas capturas accidentales”.

REGLAMENTO DE MEDIDAS TÉCNICAS

Por otro lado, el Parlamento Europeo y el Consejo han dado vía libre a la propuesta de la Comisión sobre el reglamento de medidas técnicas para la pesca, con lo que se facilita un paso

El Plan Plurianual de Pesca para el Atlántico Nororiental cubre sus últimos trámites y podría estar en vigor antes del verano, mientras avanza en su tramitación el reglamento de medidas técnicas para la pesca

más en su tramitación, que se inició hace un par de años. Algunas de las principales modificaciones que figuraban en el borrador, cuando se encontraba en fase de enmiendas, fueron analizadas ya en esta revista (ver MAR, número 584. Octubre 2018). En cuanto a las medidas de conservación del futuro presente reglamento, Karmenu Vella, comisario de Pesca, señaló que “representan un importante paso adelante en el cumplimiento de un compromiso concreto de la UE con un sector pesquero sostenible y la protección del medio ambiente marino”.

Desde Europêche se muestran satisfechos, aunque creen que implicará para la industria pesquera un esfuerzo adicional de adaptación a unas nuevas reglas más estrictas. Dentro de los aspectos positivos, destacan la “simplificación de las normas”, al reunir en una sola ley las medidas que estaban dispersas en 30 regulaciones diferentes de la UE.

Uno de los puntos más reseñables, dado el debate abierto hace tiempo, es el consenso alcanzado entre el Consejo y el Parlamento para poner fin a la pesca eléctrica, principalmente utilizada por la flota holandesa. Esta práctica quedará prohibida en aguas comunitarias desde el 1 de enero de 2021, de forma que se posibilita un periodo para su gradual eliminación. ■

R.G.

Navegar y mucho más Titulaciones SIN PARO

La Unión Europea necesita 35.000 nuevos oficiales de la Marina Mercante

Salidas Profesionales: Negocio marítimo, navegación, sector energético y de mantenimiento, náutica deportiva...

GRADO EN NAÚTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

GRADO EN TECNOLOGÍAS MARINAS



E.T.S. de NAÚTICA E MÁQUINAS
UNIVERSIDADE DA CORUÑA

MASTER EN INGENIERÍA MARINA

**MASTER EN NAÚTICA
Y TRANSPORTE MARÍTIMO**

**DOCTORADO EN ENERGÍA
Y PROPULSIÓN MARINA**



E.T.S. DE NAÚTICA E MÁQUINAS • <https://nauticaemaquinas.udc.es> • Praza da Marina Mercante s/n, 15011- A Coruña

Proyecto Soscano

Hacia la **GESTIÓN SOSTENIBLE** del Cantábrico Noroeste

Representantes del Centro Tecnológico Azti y la Fundación Lonxanet presentaron a finales de enero el proyecto Soscano, que plantea un modelo de gestión sostenible en el caladero Cantábrico Noroeste. Para ello, se ha desarrollado una herramienta que contribuye a mejorar la sostenibilidad ambiental, económica y social de la gestión de los recursos pesqueros y el medio marino. Ahora, los representantes de federaciones de cofradías, ONGs, administraciones y expertos involucrados tendrán que evaluar si se implican en este nuevo modelo de gestión más sostenible del caladero extendiendo esta experiencia piloto aplicada a la pesquería de la raya y la lubina a otras especies y flotas del caladero.



Soscano tiene como objetivo mejorar la gobernanza en la gestión de los recursos pesqueros. Para realizar este camino los impulsores del proyecto han desarrollado una herramienta que contribuye a mejorar la sostenibilidad ambiental, económica y social de la gestión de los recursos pesqueros y el medio marino en el caladero del Cantábrico Noroeste. Los resultados de esta herramienta se basan en una decena de indicadores de sostenibilidad establecidos por los expertos del Centro Tecnológico Azti y la Fundación Lonxanet. Estos indicadores han sido consensuados con los integrantes del Comité Consultivo para establecer una definición del concepto de sostenibilidad que se ha aplicado a la lubina y a la raya en una experiencia piloto desarrollada con la flota costera artesanal del Cantábrico.

Estos indicadores aplicados a cada embarcación, tomada como unidad económica pesquera, permiten conocer los índices de sostenibilidad aplicados a las distintas especies objetivo. De esta forma, la herramienta posibilita identificar qué unidades y qué segmentos o artes de la flota son más sostenibles y qué medidas pueden aplicarse para mejorar la sostenibilidad de determinadas unidades o segmentos de flota.

LA INICIATIVA

El proyecto Soscano se inició a principios de 2018 financiado parcialmente con fondos europeos a través de la Fundación Biodiversidad, del Ministerio para la Transición Ecológica. La iniciativa está enmarcada en el programa Pleamar y busca una gobernanza más eficiente y transparente de los recursos. Esta forma de gobernanza se asienta en plantear propuestas negociadas entre las partes involucradas. Una fórmula que, para el responsable de Lonxanet, Antonio García Allut, *legítima la gestión al incorporar a todas las partes con interés en los océanos*



—administraciones públicas, usuarios del ecosistema, onegés, científicos, etc.—. En este proyecto hay un total de catorce organizaciones.

Para aplicar esta nueva herramienta de apoyo a la gobernanza en la gestión de los recursos se identificaron puertos y embarcaciones de artes menores que capturan raya y lubina. Estas pesquerías, que inicialmente no habían sido consideradas por los impulsores del proyecto, fueron propuestas desde las administraciones para realizar el proyecto piloto con especies poco conflictivas dado el tamaño de este caladero, que es compartido por cuatro comunidades autónomas y representado por distintas federaciones de cofradías y organizaciones de productores.

La raya se eligió, según García Allut, *por ser una pesquería pequeña. En el caso de la lubina se optó para avanzar en el conocimiento de esta pesquería, que en otros países de nuestro entorno, como Francia, Reino Unido o Irlanda, ya está sometida a planes de gestión que limitan su captura.* De esta forma, sector, administraciones

y el resto de los actores implicados podrían contar con información en el caso de que hubiera que aplicar planes de gestión para este apreciado pescado que en 2018 alcanzó en las lonjas gallegas un precio medio cercano a los 15 euros el kilo en primera venta. Aunque como subraya Arantza Murillas, *lo relevante es que las dos pesquerías son un criterio de filtrado para seleccionar las embarcaciones. Es decir, el índice de sostenibilidad se aplica a la embarcación para medir la sostenibilidad de la flota.*

La selección de las embarcaciones que se incluyen en el trabajo se llevó a cabo de forma aleatoria entre todas las unidades que capturan estas especies. De las 103 embarcaciones analizadas 81 tienen como base puertos gallegos, 11 son embarcaciones asturianas, 4 cántabras y 6 vascas. La cantidad de pesqueros analizados en cada comunidad autónoma se eligió en proporción al peso que esta flota tiene en cada región.

Para obtener la información sobre las embarcaciones se realizó un trabajo de campo a través de encuestas en profundidad, tras contactar con cofradías y armadores. El estudio, al centrarse en estas dos especies, ha utilizado como criterio de filtrado los artes con los que se capturan. En el caso de la raya, han sido palangre, enmalle —miños y trasmallos—, mixto y unas pocas embarcaciones de arrastre que tiene la raya como especie accesoria categorizada como otros (ver cuadro I).

Para la lubina se han utilizado también los mismos criterios de filtrado, pero en esta pesquería hay tres categorías: palangre, enmalle y mixto (ver cuadro II)

La versatilidad de la herramienta permite segmentar cada pesquería por artes, arqueo bruto (GT por sus siglas en inglés), eslora, etc. Así mismo, esta herramienta y la metodología de trabajo, como subraya los responsables del proyecto, *pueden aplicarse a otras pesquerías*. Tal vez sirva para limar algunas asperezas surgidas del reparto,



en este mismo caladero, de otras especies como la caballa.

PROCEDIMIENTO

Tras la identificación de los barcos, se constituyó un Comité Mixto integrado por representantes del sector pesquero, onegés, administraciones y expertos de Azti y Lonxanet. Este comité, sobre el que descansa la gobernanza del sistema de gestión, ha tenido la tarea de desarrollar por consenso un sistema de indicadores de sostenibilidad en las tres dimensiones —social, económica y ambiental—.

De esta forma, el análisis de los indicadores y sub-indicadores en cada dimensión establece el índice de sostenibilidad. Por ejemplo, en la dimensión económica el indicador de productividad de cada embarcación se compone de sub-indicadores que miden esta productividad por kilo de la pesquería capturado, por GTs o por esfuerzo. En la dimensión ambiental, el Comité Mixto, consensuó que los indicadores elegidos para establecer la sostenibilidad de las embarcaciones evaluadas fueran el esfuerzo, la selectividad, el cambio climático —evaluado en emisiones de cada embarcación—, y el estado de la pesquería medido en capturas



Soscano propone un modelo participativo de gestión pesquera en el tránsito hacia la sostenibilidad (Antonio García Allut)

por unidad de esfuerzo. Finalmente, los indicadores tenidos en cuenta en la dimensión social han sido la equidad económica en la unidad productiva; es decir, el salario medio de los pescadores. Otros indicadores en esta dimensión han sido la igualdad de género, teniendo en cuenta el número de mujeres asociado a la unidad productiva, y la calidad de trabajo; es decir las horas de trabajo.

Mediante estos indicadores de sostenibilidad se han evaluado las unidades pesqueras obteniendo los índices de sostenibilidad de la flota asociada a las pesquerías estudiadas.

Los indicadores, que van de cero a uno —siendo uno el indicador de sostenibilidad más alto y cero el más bajo—, en cada una de las tres dimensiones analizadas: social, económica y ambiental permiten conocer el índice de sostenibilidad de cada flota o de una unidad específica en una determinada pesquería. Esta información posibilita conocer a los gestores las fortalezas y las debilidades de cada flota o unidad y tomar medidas que faciliten el tránsito hacia la gestión sostenible.

A lo largo del proyecto ha habido tres reuniones del Comité Consultivo. En la tercera y última, que tuvo lugar a

finales de enero pasado en la Secretaría General de Pesca, representantes de federaciones de cofradías, organizaciones no gubernamentales (ONG), organizaciones de productores y administraciones evaluaron las conclusiones.

DIAGNÓSTICO

En esta primera fase del proyecto se han identificado los puntos más fuertes y más débiles de la lubina y la raya en el caladero Cantábrico Noroeste. El objetivo ha sido plantear recomendaciones sobre cómo mejorar los valores de aquellos indicadores menos sostenibles orientando la gestión de la pesquería hacia escenarios más sostenibles. A pesar de que las recomendaciones no son vinculantes, el trabajo del comité y la información que proporciona esta herramienta ayudan a todos los actores involucrados a dar pasos hacia el modelo de gestión colaborativa que se propone.

Esta forma de gestión plantea modelos de organización más participativos como solución a los problemas que plantea la actual gestión.

LA INFORMACIÓN

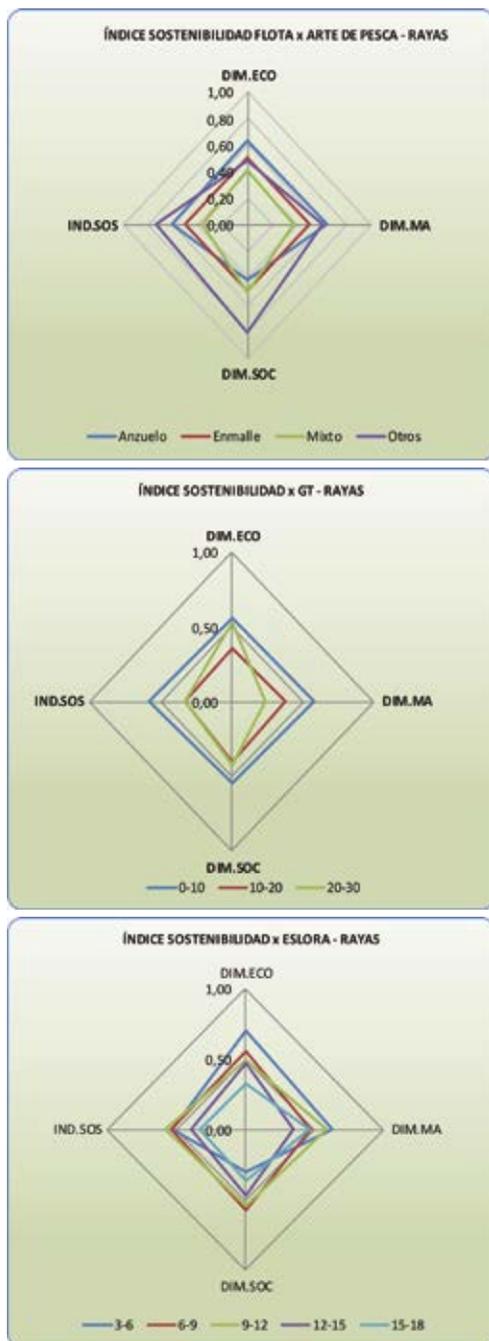
El trabajo del equipo técnico, asociado al Comité Mixto, sobre los doce indicadores aplicados a las embarcaciones de bajura que capturan raya, segmentadas por artes de pesca, muestra que las embarcaciones de anzuelo y enmalle presentan mejor índice de sostenibilidad en la dimensión económica que otros artes con un 0,6 sobre 1. Además, en esta pesquería cabe destacar que los buques con menos GT (65% de los buques de la muestra) obtienen mejor valor del índice en las tres dimensiones respecto al resto de GTs. Algo parecido ocurre al segmentar las embarcaciones por eslora. Los buques con eslora menor (6%) obtienen mejor valor del índice de sostenibilidad en las dimensiones económica y ambiental frente al resto de buques. Sin embargo, en la dimensión social

son superados por las embarcaciones más grandes (ver cuadro I).

Respecto a la lubina, las embarcaciones de anzuelo presentan mejores valores de sostenibilidad en las tres dimensiones que los barcos que utilizan enmalle. La segmentación de las embarcaciones teniendo en cuenta los GTs muestra que los que tiene más de 25GT y los que tienen menos (5 GT), que representan el 75%, obtienen mejores va-



Cuadro I: RAYA



lores de sostenibilidad. La otra cara de la moneda la representan las embarcaciones entre 10 y 20 GTs que presentan peores valores de los índices. La segmentación por eslora muestra que los mejores índices de sostenibilidad los obtienen las embarcaciones con menor eslora. Estas embarcaciones, que suponen el 6 por ciento de las analizadas, obtienen un índice de sostenibilidad del 0,74. Por el contrario, los buques con eslora mayor presentan peores valores.

En las tres segmentaciones realizadas a cada pesquería el índice de sostenibilidad medio ronda entre el 0,55 y el 0,6, por lo que el margen de mejora de las embarcaciones es amplio. La información que aporta el proyecto Soscano sobre la sostenibilidad de la flota de bajura es importante, pero como subraya Arantza Murillas, *lo relevante es que el índice de sostenibilidad en esta flota está sobre el 0,6 sobre 1. Lo que significa que hay margen de mejora para muchas embarcaciones.*

Por tanto, esta herramienta no sólo proporciona al Comité Mixto un índice de sostenibilidad para una determinada embarcación o segmento de flota que captura una pesquería, sino que muestra la distancia existente entre las embarcaciones que lo están haciendo bien y las que no lo están haciendo tan bien.

A partir de tres índices: económico, ambiental y social se aplicaron a cada una de las embarcaciones una docena

El índice de sostenibilidad se aplica a la embarcación para medir la sostenibilidad de la flota (Arantza Murillas)

de indicadores. Los índices se calculan para cada embarcación, y a través de los indicadores analizados en los ámbitos económico, ambiental y social se establece el cálculo de la sostenibilidad de la embarcación.

RECOMENDACIONES

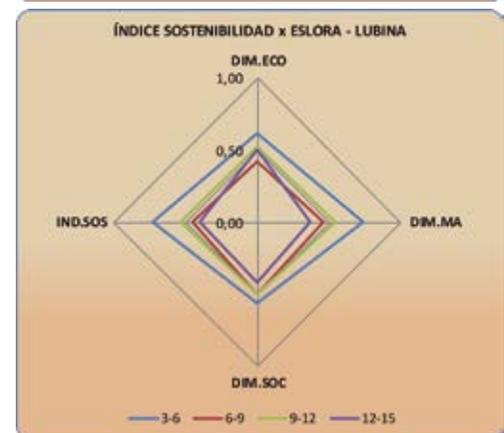
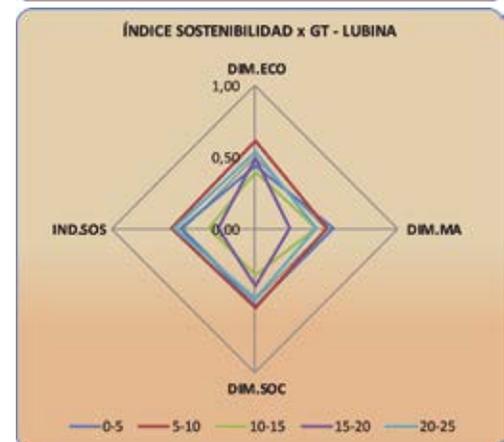
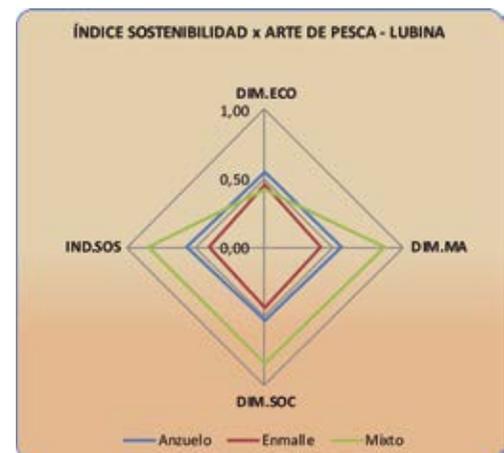
Para los impulsores del proyecto, Soscano aporta dos recomendaciones. Una general: disponer de un sistema de indicadores consensuado para todo el Caladero Cantábrico NW, que permitirá hacer recomendaciones conjuntas de mejora en la gestión en numerosos ámbitos.

La segunda recomendación va de lo general a lo particular, ya que tener en cuenta la información que aporta esta herramienta sobre la sostenibilidad implicaría abrir un proceso de discusión del Comité Mixto con las Administraciones sobre el impacto que tendría una futura aplicación del Artículo 17

de la actual Política Pesquera Común (PPC). Es decir, ¿cómo premiar un comportamiento sostenible de la flota?

La PPC establece en este artículo que: *al asignar las posibilidades de pesca que tengan a su disposición a que se hace referencia en el artículo 16, los Estados miembros aplicarán criterios transparentes y objetivos, incluidos aquellos de carácter medioambiental, social y económico. Los criterios em-*

Cuadro II: LUBINA



El proyecto Soscano ha contado con fondos de la Fundación Biodiversidad a través del programa Pleamar. Este programa busca dar respuesta a las prioridades ambientales de la PPC, relacionadas, en este caso, con la innovación medioambiental orientada a reducir el impacto en el medio ambiente de las actividades pesqueras y acuícolas.

El programa Pleamar demanda que el ámbito de actuación de los proyectos deberá cumplir al menos con una de las siguientes condiciones: ejecutarse en más de una Comunidad o Ciudad Autónoma, desarrollar-

se en el medio marino de competencia estatal, o desarrollarse en espacios protegidos definidos y regulados con carácter básico en la legislación estatal.

Otro de los aspectos claves de los proyectos enmarcados en este programa es contar con la participación activa de los agentes del sector pesquero y/o acuícola en su propuesta y ejecución, así como aportar elementos innovadores.

Incluir un enfoque aplicado y de transferencia de los resultados al sector.

Contemplar la ejecución de acciones de comunicación y/o sensibilización.

Valorar la posibilidad de contar con socios, que aporten un valor añadido al proyecto en su ejecución y cofinanciación o con colaboradores, que aporten valor.

pleados podrán incluir, entre otros, el impacto de la pesca en el medio ambiente, el historial del cumplimiento, la contribución a la economía local y los niveles históricos de captura. Los Estados miembros, dentro de las posibilidades de pesca que se les hayan asignado, se esforzarán por prever incentivos a los buques pesqueros que utilicen artes de pesca selectivos o técnicas de pesca con un reducido impacto ambiental, tales como un bajo consumo de energía o menores daños al hábitat.

ESTRATEGIAS A FUTURO

Aunque los impulsores del proyecto entienden que lo natural sería continuar el proyecto



en el marco del programa Pleamar, quieren explorar también otras vías de financiación del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca para aplicar este nuevo modelo participativo de gestión a otras pesquerías de más peso comercial como la caballa.

Además, los representantes de las dos entidades impulsoras de Soscano son de la opinión de que en el futuro los integrantes del Comité Mixto deberían integrarse en este proyecto de nueva gobernanza para la mejora de la sostenibilidad en la gestión de los recursos pesqueros y del medio marino del Cantábrico Noroeste. ■

J.M.S.

FOTOS: PROYECTO SOSCANO

Ruta hacia la sostenibilidad

En lo que llevamos de este siglo, los datos científicos muestran un paulatino declive casi generalizado de las poblaciones comerciales en el océano Atlántico nordeste. Un descenso debido, en parte, a la sobreexplotación de los recursos marinos y a las alteraciones provocadas por los seres humanos en los ecosistemas marinos.

Para paliar esta tendencia, las políticas internacionales y nacionales se están orientando hacia la conservación y mejora del estado de los recursos a nivel global. Por ello, es necesario plantear nuevos modelos de gobernanza de un bien público como es la pesca. Unos modelos que, para los socios del proyecto Soscano, deben ser inclusivos y asentarse en estudios orientados a medir la sostenibilidad en tres vertientes: económica, social y medioambiental.

1 **COMITÉ MIXTO** involucra a los principales agentes



Pescadores
Científicos
Administración pública
ONGs

EVALUACIÓN PERIÓDICA de las pesquerías

6 **IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS**

La **administración** implementa las recomendaciones propuestas por el **comité mixto** en la **pesquería estudiada**



A nivel nacional, en el caladero Cantábrico Noroeste, esta herramienta aporta información esencial para ayudar al sector en su tránsito hacia un desarrollo sostenible de la actividad pesquera. Un tránsito necesario para recuperar la salud de los océanos, ya que en la actualidad el 35 por ciento de las poblaciones de peces en el mundo están sobreexplotadas. Mejorar la salud de los océanos es imprescindible para que puedan seguir proporcionándonos beneficios esenciales como aire, alimentos, etc. A parte de estos bienes, para los impulsores del proyecto, *es un deber ético dejar a las próximas generaciones*

un océano sano. Para ello, tanto por los beneficios presentes como por el deber con el futuro, se plantea que administraciones, sector, consumidores y expertos deben involucrarse para mejorar la gobernanza de la gestión pesquera.

En este tránsito hacia la sostenibilidad, el primer paso es crear un comité mixto que involucre a los principales agentes: pescadores, onegés, administraciones y científicos.

El segundo paso es la aplicación de principios y valores de nueva gobernanza tales como transparencia, representatividad, legitimidad, responsabilidad, etc.

El tercer paso es consensuar los indicadores de sostenibilidad a utilizar. En el presente caso son: sociales, económicos, ambientales e institucionales.

El cuarto paso analiza los datos disponibles sobre la pesquería, las flotas y sus características para que el comité mixto conozca el grado de sostenibilidad de cada indicador.

El quinto y último paso es la elaboración de propuestas y recomendaciones con el fin de mejorar la gestión de una pesquería concreta en clave de sostenibilidad. ■

J.M.S.



World Maritime Week

Una **FERIA** del **SIGLO XXI**

Por segunda vez, aunque partiendo de una consolidada experiencia, la World Maritime Week cerró sus puertas el pasado 14 de febrero, con el buen sabor de boca de haber contribuido a potenciar, un poco más si cabe, las sinergias existentes entre los subsectores marítimos de la construcción naval, puertos, pesca y energías marinas pero, sobre todo, a fortalecer los vínculos entre los profesionales que los integran, gracias a un novedoso formato que contempla una parte congresual, otra expositiva y, una tercera, de trabajo en red: una fórmula que hace de este foro una cita ineludible en la agenda de los operadores y agentes del sector a nivel europeo.



A. Munguía



A. Munguía

La organización de encuentros de negocio B2B es uno de los grandes atractivos de la Feria (izquierda). Los descansos entre jornadas se aprovechan por los participantes para visitar los distintos stand (arriba).

Primero fue Sinaval, a la que pronto se sumó Eurofishing para quince años después, coincidiendo con el crecimiento exponencial del sector portuario —en particular del Puerto de Bilbao—, sumarse Future Port. Pivotando sobre estas tres pa-

tas y todavía con un modelo clásico de Feria con gran importancia de la zona expositiva, discurrió varios años la feria naval que Bilbao acoge desde 1972. Ante la relevancia que para el sector marítimo fueron adquiriendo estos encuentros y el exponencial desarrollo de las energías marinas, hace



A. Munguía

De izquierda a derecha, el director de la Marina Mercante, el director del Puerto de Bilbao, el presidente de Europêche, el presidente del Clúster marítimo español, el director de negocio de la División de Renovables de Iberdrola y el presidente del Grupo Suardiaz

di, presidente de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), quien puso en valor la buena salud del sector de la construcción naval, el importante peso económico de la marina mercante y el creciente tráfico portuario. Concretamente, el presidente de la patronal pidió, como vienen haciendo algunas autoridades portuarias, *más y mejores infraestructuras ferroviarias que permitan mejorar la competitividad.*

Philippe Louis Dreyfus, presidente del Grupo Louis Dreyfus, fue el encargado de pronunciar la sesión magistral, en la que, además de lamentarse de cómo *el negocio naviero está dejando de ser un sector para emprendedores para convertirse en un asunto de alto componente financiero*, se mostró preocupado por las cuestiones medioambientales que afectan al negocio. En este sentido, Dreyfus apuntó a la reducción de la velocidad, como una solución sencilla para dar cumplimiento al compromiso del sector con la disminución de emisiones a nivel europeo. *En el Short Sea Shipping no resulta costoso, ni supone problemas técnicos*, remarcó.

diez años que se incorporó también la Marine Energy Week, un foro para el análisis de esta prometedora industria, cuya base también es el mar. Tras este bagaje, la edición pasada, los organizadores del encuentro presentaron un nuevo formato de trabajo, lejos de la feria al uso, que bajo la denominación de World Maritime Week, aglutinaba, en un encuentro único en Europa, cuatro eventos diferenciados, en los que están representados casi completamente los sectores y agentes más importantes de la *economía azul* del viejo continente: un sector marítimo que actualmente mueve en torno a 566.000 millones de euros en la Unión Europea, genera 174 millones de euros de valor agregado y da empleo a casi 3,5 millones de personas.

Un sector sólido que durante tres días ha reunido en torno a los congresos de Sinaval, Eurofishing, Futureport y Marine Energy Week a cerca de 2.000 participantes y un centenar de ponentes de primer nivel.

La sesión inaugural, común para los cuatro congresos, comenzó con la intervención de Antonio Garamen-

**2.000 visitantes,
más de cien
expositores,
27 países
representados y
458 encuentros
de negocios,
son algunos de
los datos que
deja WWW**

Philippe Louis Dreyfus, presidente del Grupo Louis Dreyfus, fue el encargado de pronunciar la sesión magistral, en la que, además de lamentarse de cómo *el negocio naviero está dejando de ser un sector para emprendedores para convertirse en un asunto de alto componente financiero*, se mostró preocupado por las cuestiones medioambientales que afectan al negocio. En este sentido, Dreyfus apuntó a la reducción de la velocidad, como una solución sencilla para dar cumplimiento al compromiso del sector con la disminución de emisiones a nivel europeo. *En el Short Sea Shipping no resulta costoso, ni supone problemas técnicos*, remarcó.

TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Si hubo un tema constante en los cuatro congresos que integran la World Maritime Week fue el debate en torno a la búsqueda de soluciones respetuosas con el medio ambiente que resulten también eficientes. Todo un reto al que enfrentarse y que está obligando al sector a redefinirse pero que también está dando lugar a nuevas oportunidades de negocio.

La transición energética que, según se puso de manifiesto durante la mesa redonda que incluyó la sesión plenaria inaugural, abrirá paso a nuevas fuentes de energía, como la electricidad eólica marina, y a la construcción de buques menos contaminantes. *En 2030, se hablará de la descarbonización, porque se obligará a una reducción del 40% de las emisiones de CO₂. Esto va a provocar una serie de cambios en el sector y debemos estar preparados para ello*, apuntaba Juan Riva, presidente del grupo Suardiaz. Por su parte, Xabier Viteri, director de negocio de la División de Renovables de Iberdrola, ofreció datos sobre el gran potencial demostrado por la eólica *off shore* que, según previsiones, permitirá a Europa *triplicar su capacidad de producción de este tipo de energía en un 18% anualmente, mientras que la zona entre Asia y el Pacífico la multiplicará por quince*.

En concreto, Sinaval, el Congreso “embrión” de la Feria, centró dos de

La formación dual se plantea como una potente solución a la falta de vocaciones

sus tres jornadas en la “Navegación limpia”, en la que se destacó el papel determinante que, en su momento, jugó la administración marítima española como mediadora fundamental entre Europa y Latinoamérica para la adopción de la estrategia inicial que permita frenar las emisiones de CO₂ a nivel global.

Por su parte, FuturePort hizo lo propio con el análisis de la transformación digital y de los “Green ports”, un nuevo concepto del que vamos a oír hablar mucho en el futuro.

El relevo generacional, otra constante en el sector, tuvo un papel crucial en “Eurofishing”. La escasez de vocaciones, el poco tiempo que se permanece en el sector y la imagen errónea que en muchas ocasiones se ofrece del sector son asuntos que hoy por hoy condicionan la actividad. Los ponentes en la jornada “Relevo generacional en el sector pesquero” pusieron sobre la mesa la oferta formativa que está ofreciendo las comunidades del norte del

RECONOCIMIENTOS DEL SECTOR

Y llegó el momento de los reconocimientos con la IV edición de la entrega de los premios FINE, unos galardones que vienen a reconocer el esfuerzo de empresas y particulares en el sector marítimo. Así, en esta IV edición se premió como Buque destacado a Oizmendi, del Grupo Ibaizabal; a Astilleros Murueta, como Astillero destacado; la Naviera Elcano fue reconocida con el galardón al Armador destacado; Ocean Master se llevó el premio al Proyecto de ingeniería destacado; el Instituto Español de Oceanografía (IEO) fue la Institución destacada, y José Poblet, director de Cotenaval, se llevó el galardón al Profesional destacado. Junto a estos premios, también se hicieron reconocimientos especiales que, dentro del sector de la pesca, recayó en el Grupo Balfegó; en el sector de energías renovables se puso en valor el trabajo del proyecto Nautilus, de Nautilus Floating Solutions, y en el portuario, la estatua fue para Enagás por el proyecto Core LNGas Hive.



El premio honorífico, que reconoce la trayectoria profesional de toda una vida, fue para Luis Arbulu, presidente y socio de Grupo Arbulu, mientras que el premio al esfuerzo, dedicación y pasión recayó en Javier Garat, secretario de Cepesca y presidente de Europêche. Por último, el jurado quiso hacer una mención especial al centenario del Grupo G. Junquera Marítima, que, como ya publicó esta revista, se celebra este año.



Rosa Mari Álvarez

Responsables del ISM en el "stand" del Instituto en la Feria.

país y la que ofrece el ISM, pero también cómo, a pesar de los esfuerzos que se están llevando a cabo para frenar la escasez de vocaciones, es preciso seguir trabajando. Concretamente, se propuso reforzar la comunicación entre las distintas Administraciones así como entre las escuelas y los armadores; mejorar las condiciones de embarque, y redoblar esfuerzos en hacer más atractivo este sector en el que, el año pasado, se invirtieron 210 millones en masa salarial.

LUGAR DE ENCUENTRO

Pero si hay algo que hace especial a la World Maritime Week, más allá de la relevancia de sus ponentes y de su zona expositiva, es la importancia que se da al contacto personal entre los participantes. *Estrechar lazos personales es fundamental en los negocios, por eso el programa de networking es importante*, resaltaba Sergio Alart, director de WMW.

Y es que para hacer negocios nada mejor que saber lo que tu potencial comprador necesita. En concreto, en esta edición, en torno a 35 astilleros y armadores procedentes de 27 países, entre ellos: Filipinas, Malasia, Singapur, Vietnam, Tailandia, Alemania, Grecia, Reino Unido, Irlanda, Irán, Francia, Bélgica, Egipto o Marruecos, han mantenido 458 encuentros con

empresas expositoras, una actividad que se presenta como uno de los mayores atractivos de la World Maritime Week.

Estos encuentros son una *buena oportunidad para contactar con empresas y proveedores del sector marítimo ...somos una empresa con sede en Malasia y establecer contacto directo con compañías europeas tiene un gran valor para nosotros*, apuntaba Ting Ing Ting, jefe de proyectos de la empresa de construcción naval Berjaya Dockyard SDN BHD, uno de los participantes en las reuniones B2B.

La zona expositiva, con más de cien firmas e instituciones ofreciendo novedosos productos y servicios, completaba la oferta del encuentro. A la presencia mayoritaria de astilleros como *Navantia, Murueta, Zamakona, Balenciaga, Armón, Gondán y Astander*, se sumaba la de la industria auxiliar, con el regreso en esta edición de las empresas de propulsión, que hace unos años abandonaron la feria. Convocatoria tras convocatoria, tampoco faltan a la cita instituciones públicas, como el ISM, Azti-Tecnalia y Puertos del Estado, entre otros, y clásicos como el "stand" de la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante, en el que ya se anunciaban todos los actos programados para la conmemoración del V centenario del viaje alrededor del mundo de Juan Sebastián Elcano.

Tal y como confesaba la responsable de marketing de Navantia, Patricia Ramos, acudir a la World Maritime Week, *te permite entrar en contacto con toda la industria marítima española, ya que estamos todos representados, incluida la empresa auxiliar*. Según esta profesional, el formato de la Feria favorece *las relaciones entre las distintas empresas que nos dedicamos a esto; al fin y al cabo somos personas y las personas son las que cierran los negocios*. ■

A. MUNGUÍA

Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera de Las Palmas

IGUALDAD de género en el mar

El Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera que el ISM tiene en Las Palmas de Gran Canaria inició este curso escolar un módulo de FP Dual en Mecánica Naval. Esta modalidad de enseñanza posibilita el acceso al mundo laboral de los alumnos, al combinar la teoría impartida en el centro con prácticas de trabajo en empresas colaboradoras. En febrero, ocho alumnos de Grado Medio y Superior han firmado su primer contrato de trabajo. Entre ellos, dos chicas que animan a otras mujeres a estudiar y ejercer una profesión en el mar, sector considerado tradicionalmente “cosa de hombres”.



Alumnos seleccionados para realizar las prácticas de la FP Dual con algunos profesores

El mar atrae a las mujeres. Aún son pocas, pero las chicas también ven en el medio marino una posibilidad para labrarse un futuro profesional. El Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera de Las Palmas permite a los jóvenes la posibilidad de matricularse en un ciclo formativo de Grado Medio (Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones, Navegación y Pesca de Litoral, Instalaciones Frigoríficas y de Climatización y Mantenimiento Electromecánico) o de Grado Superior (Organización del Mantenimiento de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones, Transporte Marítimo y Pesca de Altura). A estos ciclos se accede al terminar la Enseñanza Se-

cundaria Oficial (ESO) o el Bachillerato. También ofrece la posibilidad de realizar cursos profesionales (Patrón Local de Pesca, Patrón Costero Polivalente y Patrón Portuario) y toda una serie de títulos y certificados relacionados con profesiones marineras.

Este curso escolar 2018-19, el Instituto ha añadido a su oferta formativa tradicional el proyecto FP Dual en Mecánica Naval (Grado Medio) y Mecánico Mayor Naval (Grado Superior), en el que se han matriculado 34 alumnos.

Con el título de Mecánico Naval, los estudiantes aprenden a operar y mantener la planta propulsora y los equipos y sistemas del buque, colaborando en la seguridad, supervivencia y asistencia sanitaria a bordo, aplicando criterios de calidad y cumpliendo los planes de prevención de riesgos laborales y medioambientales de la empresa. Estos estudios capacitan a los jóvenes para trabajar como mecánico naval, jefe de máquinas hasta 1.400 kW, oficial de guardia de máquinas o encargado de mantenimiento y reparación de las máquinas y equipos del buque en una empresa naval.

El título de Mecánico Mayor Naval ofrece a los estudiantes la posibilidad de organizar y supervisar los trabajos de mantenimiento de la planta propulsora, maquinaria auxiliar y servicios del

buque, así como estructurar el servicio de mantenimiento y montaje de dichos elementos en embarcaciones en tierra. También les permite realizar y coordinar guardias de máquinas y tareas de mantenimiento, garantizando la seguridad de la travesía en condiciones de calidad, seguridad laboral y medioambiental.

Los estudiantes que obtienen este título pueden trabajar como mecánico mayor naval, jefe de máquinas de 3.000 kW a 6.000 kW (PESCA), oficial de guardia y máquinas o inspector de industrias pesqueras.

Según explica Juan Socorro, director del Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquero, el proyecto de FP Dual “combina las enseñanzas teóricas en el centro con prácticas en una serie de empresas colaboradoras. Los alumnos matriculados en esta modalidad formativa realizarán los dos cursos necesarios para obtener el título correspondiente, entre septiembre de 2018 y mayo de 2021, y alternarán las horas lectivas en el Instituto con prácticas en las empresas”. El tiempo se dividirá en 40 horas semanales (20 horas por la mañana para las clases teóricas y 20

Las alumnas se sienten muy bien en clase con sus compañeros varones y se consideran una más en el grupo



Luisa Fernanda Forero, alumna del Grado Medio de la FP Dual

horas en las empresas, en horario de mañana y tarde).

CONTRATO DE APRENDIZAJE

Las prácticas se realizan en destacadas compañías del sector que ven en la contratación de jóvenes una oportunidad para crear empleo. En esta ocasión, colaboran en el proyecto cinco empresas: Feroher-Felipe del Rosario Hernández SL, Globe Canarias SL, Contratas Técnicas Navales, Talleres Sanper SL y Zamakona Yards. El clúster de empresas de Canarias y representantes del centro, entre las que se encontraba la orientadora Noemí Rosales, se reunieron en varias ocasiones para seleccionar al conjunto de corporaciones participativas en el programa de FP Dual.

De acuerdo con las condiciones del programa, “la jornada laboral de los jóvenes no podrá ser superior al 75% durante el primer año, o al 85% durante el 2º y el 3º año, de la jornada máxima prevista en el convenio o legalmente establecida. Los estudiantes no podrán hacer horas extras ni trabajos nocturnos”, explica Víctor del Rosario, tutor de los alumnos.

La duración del contrato de la formación dual es de tres años. Si se prorroga tácitamente se considerará un trabajador indefinido. Una vez que acaba el contrato para la formación y el aprendizaje, se podría suscribir un contrato en prácticas. Los estudiantes realizarán un período de prueba de no más de dos meses, y en las empresas de menos de 25 empleados, no más de tres meses. En todo el tiempo, los jóvenes estarán acompañados por un tutor coordinador que mediará entre las empresas y el centro y que hará un seguimiento de su formación.

De los 34 alumnos que están cursando la modalidad de FP Dual en el Instituto, ocho han sido seleccionados para realizar las prácticas, que acaban de empezar. Entre ellas dos chicas, que animan a otras jóvenes a realizar estudios de estas características y a no tener miedo a trabajar en un medio tan “masculino”. Se

trata de Cristina Aguiar y Luisa Fernanda Forero, seleccionadas por su trayectoria académica, su buena disposición para el trabajo y sus excelentes calificaciones, según sus profesores.

PASIÓN POR EL MAR

Para Cristina Aguiar, la influencia familiar fue esencial a la hora de elegir estudios. “Mi padre, que ha trabajado en varias empresas navales, me ha enseñado muchas cosas en casa. Y como estudié el Bachillerato Tecnológico, siempre me han gustado los motores y las máquinas”, dice.

Esta joven, estudiante del Ciclo Superior de la FP Dual, se siente muy “orgullosa” de haber sido seleccionada por los profesores para realizar las prácticas, ya que es una “buena oportunidad para aprender muchas de las cosas que no podemos ver en el aula. No es el mismo ambiente de trabajo. Ahora tenemos una responsabilidad. En las empresas hay más variedad de máquinas y herramientas que podemos usar. Vamos a aprender mucho más”, asegura.

Cristina Aguiar considera que la sociedad tiene prejuicios como que “las mujeres somos más débiles y no creen que éste sea un trabajo para nosotras”, y afirma que “hay muchas chicas que, por miedo a ser rechazadas, prefieren estudiar otras cosas más femeninas”. No obstante, anima a aquellas mujeres a las que les gustan la mecánica y los barcos a seguir sus pasos, con “ilusión y confianza”, ya que los profesores “ofrecen muchas facilidades y oportunidades para conseguir logros y alcanzar lo máximo posible de nosotras. Nadie te prejuzga y siempre te animan a hacer todo y más”. Cree que sus compañeros la ven como “una más del grupo. Sin embargo, no me tratan igual que como tratan a un chico. Nos hablan de otra manera. Nos facilitan las cosas en cuestión de aprendizaje de motores, pero siempre con la mejor intención y tratándonos en igualdad a todos”.

Luisa Fernanda Forero, estudiante de Grado Medio, también ha sido seleccionada



Cristina Aguiar, alumna de FP Dual, Grado Superior.

Hay personas que piensan que este no es trabajo para mujeres pero en el futuro habrá mecánicas en el sector

nada para comenzar las prácticas laborales. Al igual que ocurre con Cristina Aguiar, ella también eligió estudiar algo relacionado con el mar “por influencias familiares”, sintiéndose “orgullosa de haber sido seleccionada junto a su compañera para realizar las prácticas; lo que demuestra que no sólo los chicos iban a ser elegidos”.

Luisa considera que no cree que el sector sea más difícil para las mujeres que para los hombres. “Hay pocas mujeres que trabajan en mecánica naval, pero con dedicación se puede lograr y no será raro ver a mujeres mecánicas en el futuro”, dice.

Afirma no sentirse incómoda en clase, rodeada de compañeros varones. Es cierto que “no estaban acostumbrados a ver chicas en el taller de mecánica pero, al final, tanto para ellos como para mí, mi presencia se ha vuelto algo normal y me tratan como a una más del grupo”.

Anima a todas las chicas a estudiar mecánica “si creen que les puede gustar y sacar provecho de las oportunidades. Así se irá normalizando ver a mujeres trabajar en profesiones como ésta”, asegura esta joven estudiante.

Junto a estas dos chicas, otros seis alumnos varones han sido seleccionados

Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera de Las Palmas

CICLOS FORMATIVOS	GRADO MEDIO
	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones • Navegación y Pesca de Litoral • Instalaciones Frigoríficas y de Climatización • Mantenimiento Electromecánico
TÍTULOS Y CERTIFICADOS	GRADO SUPERIOR
	<ul style="list-style-type: none"> • Organización del Mantenimiento de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones • Transporte Marítimo y Pesca de Altura
CURSOS PROFESIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • Mariner de Puente • Mariner de Máquina • Mariner Pescador • ARPA: Certificado de Observador de Radar Puntero Automático • Operador General y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS) • Formación Básica para Operaciones de Carga en Petroleros y Quimiqueros • Buque de Pasaje • Formación Básica en Seguridad • Formación Básica en Protección Marítima
	<ul style="list-style-type: none"> • Patrón Local de Pesca • Patrón Costero Polivalente • Patrón Portuario

dos para realizar las prácticas. Para ellos no hay diferencias por sexo en las aulas. David Suárez es uno de los chicos seleccionados. Conoce bien a sus compañeras porque estudia con Luisa y trabajará con Cristina. Se siente “orgulloso y muy



David Suárez,
alumno de FP
Dual, Gado Medio.

satisfecho” de trabajar en un astillero de Las Palmas de la mano del ISM y “va a darlo todo”. Dice que animaría a mucha gente a estudiar esto porque “tiene muchas salidas profesionales. Aparte de en nuestro sector, también en otros, como mantenimiento, automoción o maquinaria industrial. Realmente, si aprendes bien lo que te enseñan en la escuela, tienes un mundo de trabajo”, dice.

Respecto a la igualdad de género en el sector, cree que no es más difícil para ellas pero considera que “tienen que superar esa barrera que tienen muchos hombres que piensan que las mujeres no valen para este trabajo. Creo que da igual la persona, independientemente de que sea hombre o mujer. Si realmente les gusta este mundo y están bien preparadas, tendrán un hueco en el sector”.

El Gobierno canario ha apostado en su política educativa por la FP Dual. El Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquero de Canarias es el único centro en el archipiélago que ofrece una formación de estas características en el sector. ■

TEXTO: ANA DÍAZ
FOTOS: IFPMP DE LAS PALMAS



Ferrol comercializa su

MARISCO PARA FRESCO

La agrupación de mariscadores de Ferrol, A Coruña, podrá comercializar directamente el marisco en fresco tras la puesta en marcha de la depuradora en las instalaciones de la cofradía. Este proyecto, impulsado por el Grupo de Acción Local Pesquero Golfo Ártabo Norte y el Concello de Ferrol, permitirá también activar el centro de expedición de bivalvos diversificando la comercialización del producto, tanto en la lonja como en internet, y mejorando su valor en primera venta.

La cofradía de Ferrol podrá comercializar su marisco en fresco tras más de una década sin hacerlo. En 2006 la aplicación, por parte de la Xunta, del sistema de clasificación de las zonas de marisqueo para cumplir con la normativa europea forzó la catalogación como zona C de la mayor parte de la ría. De acuerdo con la norma el marisco extraído de zona A puede ser vendido directamente como fresco en lonja. El bivalvo extraído en zona B tiene que pasar por depurado-

ra al menos 48 horas para ser vendido para fresco. Y, el producto extraído en zona C debe ser reinstalado en un banco limpio (zona A) al menos durante dos meses impidiendo la venta directa. Estos requisitos redujeron notablemente la productividad de los bancos de la ría.

Esta ría es una de las más cerradas, por lo que la renovación de sus aguas es menor. A esta característica se ha sumado un sistema de depuración incapaz de dar respuesta a la excesiva urbanización en varios tramos de la

ría, y la proliferación de las dársenas del puerto. Estas circunstancias fueron aumentando la toxicidad de sus aguas y reduciendo la productividad de sus bancos de marisqueo.

PLAN DE DINAMIZACIÓN

Para aliviar la situación la Xunta puso en marcha en 2006 el plan de dinamización de la ría de Ferrol, que daba ayudas a los mariscadores por realizar tareas alternativas a la extracción de almeja en los bancos, y un sistema de compensaciones por el cese de actividad a la cofradía. El plan se alargó hasta principios de 2012.



La cofradía de Ferrol agrupa a 250 personas

La Xunta destinó más de 50 millones de euros. Parte de esta cantidad se destinó a salarios para los mariscadores por realizar tareas de limpieza y regeneración de los bancos. Pero las aguas seguían poco limpias.

Para recuperar la actividad marisquera de las agrupaciones de Ferrol y Barallobre, al finalizar el plan de dinamización, la Consellería do Mar acordó con los pósitos extraer bivalvos tres días a la semana de zonas C para reinstalarlo en unas bateas ancladas en zona A. De esta forma, la escasez de producto en la zona de libre marisqueo se vería compensada con la abundancia de marisco que se extraía en la zona C tras un lustro de inactividad.

La solución ha supuesto pérdidas económicas para los mariscadores debido a que el traslado de los bivalvos de los bancos a la cofradía para ser colocados en las bandejas, que se instalaban en las bateas en la boca de la ría durante quince días, suponía mortandad y merma del producto que asumían cofradías y agrupaciones. Además, los únicos compradores han sido intermediarios de la zona de Pontevedra que disponen de grandes depuradoras.

RECALIFICACIÓN

A finales de 2017, el banco de As Pías abrió, por primera vez en más de una década como zona B. La mejoría de la calidad de las aguas de uno de los bancos más productivos de la ría ha permitido a los más de mil mariscadores de las agrupaciones de Ferrol, Barallobre y Mugarodos, vender para fresco las almejas de este banco.

Ahora, la cofradía de Ferrol con la puesta en marcha de la depuradora y el centro de expedición puede comercializar directamente en lonja el marisco fresco de la ría. Esta infraestructura coloca al pósito en condiciones de igualdad respecto a otras cofradías al permitir a la agrupación de mariscadores gestionar sus capturas sin pasar por los intermediarios. Sin esta dependencia, la cofradía podrá comprar el marisco a los asociados y, tras depurarlo, empaquetarlo, etiquetarlo y distribuirlo en la lonja para restaurantes y pequeños compradores. La cofradía también abrirá una tienda de venta de marisco para los ferrolanos y turistas que pasen por la lonja de Curuxeiras. Así mismo, los responsables de la cofradía quieren añadir la venta por internet a la venta en lonja.

El proyecto de la depuradora y la obra de recuperación del dique de mareas de A Cabana se ha desarrollado por el Grupo de Acción Local del sector Pesquero (GALP) Golfo Ártabo Norte y el Concello de Ferrol. ■

J.M.S.

Proyecto Zepamed

Pescadores y aves marinas,

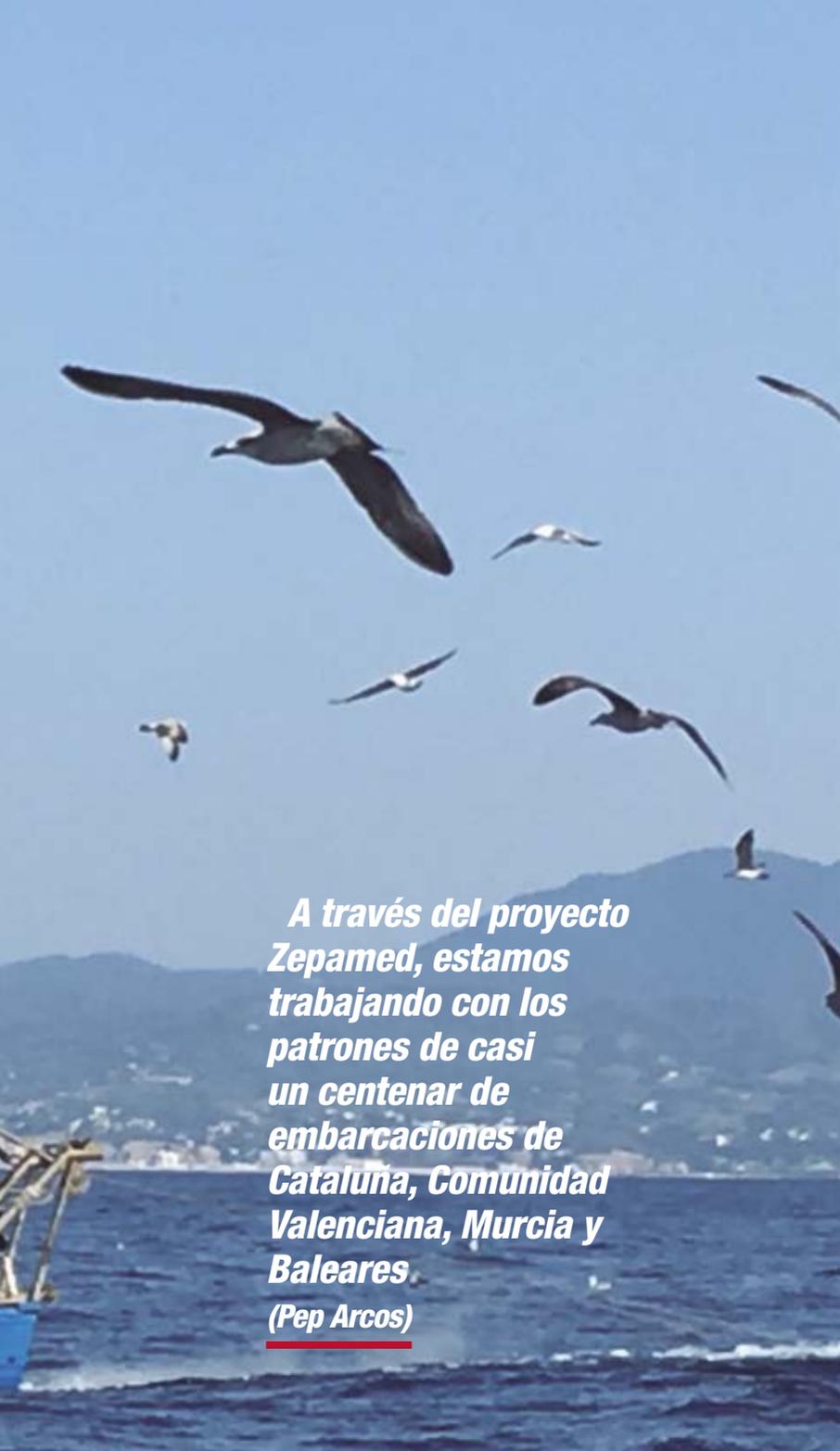
COMPARTIENDO INTERESES

Más de 200.000 aves marinas mueren cada año atrapadas en artes de pesca en aguas comunitarias. De seguir a este ritmo, especies como la pardela balear, endémica del Mediterráneo, podrían tener los años contados. No muchos más de cincuenta, en el caso de esta especie, según Pep Arcos, miembro de la Sociedad Española de Ornitología y coordinador del proyecto Zepamed. Un proyecto puesto en marcha en 2018, y que continuará a lo largo de 2019, desde el que pescadores de un centenar de embarcaciones del Mediterráneo están colaborando con los expertos de SEO/BirdLife para identificar las artes de pesca más conflictivas.



Zepamed es un proyecto de SEO/BirdLife que se enmarca dentro del programa Pleamar, cofinanciado por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), y gestionado por la Fundación Biodiversidad, del Ministerio de Transición Ecológica. El trabajo de campo lo están desarrollando siete especialistas de la Sociedad Española de Ornitología, de los que Pep Arcos es su coordinador, en estrecha colabora-

ción con los patrones de casi una centena de barcos de pesca que faenan en aguas donde la interacción entre la actividad pesquera y las aves marinas es muy alta. Una interacción mortal, en la mayoría de los casos, para las aves marinas y tremendamente gravosa para los pescadores. Tanto, que muchos de ellos han tenido que cambiar incluso de arte de pesca por los graves perjuicios que les ocasiona esta “competencia” por los peces.



A través del proyecto Zepamed, estamos trabajando con los patrones de casi un centenar de embarcaciones de Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia y Baleares.
(Pep Arcos)

Y es que, especialmente hace unos años, era tal la afluencia de aves que se lanzaban para apropiarse del cebo que se veían forzados a parar de largar el palangre. Tantas, que en ocasiones se veían obligados incluso a dar la vuelta e irse a puerto, ante la imposibilidad de faenar.

Hace tiempo que desde la Sociedad Española de Ornitología, entre otras organizaciones y organismos científicos, se trabaja con los pescadores para so-

lucionar este grave problema, y no es la primera vez que se aborda esta situación desde las páginas de MAR.

El palangre resulta ser el principal enemigo de las aves marinas, por lo que a artes de pesca se refiere, a pesar de que es una de las modalidades de pesca más sostenibles, tanto social como económicamente. Y por ello, el presente proyecto dedica una especial atención a este arte, aunque no sea el único que provoca la elevada mortandad de estas aves en el Mediterráneo (redes de pesca, sedales y anzuelos de cañas, pesca recreativa...), y a la que habría que sumar la causada por la contaminación, la pérdida de hábitat, la introducción por el ser humano de nuevos depredadores en sus lugares de reproducción, la disminución de las presas (peces) de los que se alimentan... Todo ello viene a contribuir a esa elevadísima tasa de mortandad a la que nos referíamos al comienzo de esta información, configurando un grave problema a escala mundial, que según estimaciones de BirdLife colocaría la cifra de muertes en más de medio millón de aves marinas al año.

ZEPAMED, UN PASO MÁS

Como se dijo anteriormente, sobre este problema se lleva trabajando hace años, codo con codo —literalmente— con los pescadores. Pero, con el pasado programa Zepamed, de un año de duración (de enero a diciembre de 2018), y ahora continuado con Zepamed II (que se llevará a cabo durante 2019), se ha dado un paso más. *Hasta ahora, habíamos desarrollado proyectos en los que trabajábamos con unas pocas barcas para salir al mar y hacer observaciones, comenta Pep Arcos, habíamos realizado pruebas de mitigaciones..., pero lo que nos ha posibilitado este proyecto es añadir unos cuadernos de recogida de datos que estamos repartiendo a muchas barcas, lo que nos permite tener una implantación territorial bastante más amplia, al tiempo que vamos implicando a cada vez más pescadores en el proyecto. Además, nos proporciona un contac-*



Los expertos de la SEO están probando este artilugio que oculta el cebo a las aves.

to regular con estos profesionales, facilitándonos el trabajo con el sector, que los pescadores conozcan más sobre este problema y, poco a poco, irlos implicando en la búsqueda de soluciones.

Durante el actual proyecto Zepamed han estado trabajando casi con un centenar de barcos que pertenecen a puertos de Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia y Baleares. Un año antes de la puesta en marcha de Zepamed, desde la Sociedad Española de Ornitología se hizo una prueba piloto con los cuadernos que se les han entregado, explica a MAR Pep Arcos, para que anotaran todas las incidencias durante la faena, y el resultado fue espectacular por la enorme predisposición de los pescadores a colaborar... y también, porque los resultados fueron alarmantes, ya que se apresaron centenares de pardelas en menos de tres meses de trabajo. Vimos que para muchos pescadores era un problema muy del día a día y que realmente tenían ganas de trabajar con nosotros para intentar solucionarlo, lo que dio lugar a ampliar el esfuerzo.

La problemática que se plantea no es de fácil solución. De hecho este problema viene de lejos, como bien saben los lectores de nuestra revista, y con múltiples implicaciones. Se combinan muchos factores sobre los que hay que indagar. No

hemos conseguido encontrar una solución mágica que haga disminuir de forma drástica esta situación de apresamiento. Sabemos que pescar de noche disminuye de forma notable las capturas de aves; sabemos que utilizar cebos que no sean atractivos para las aves funciona bien... También alude Pep Arcos a otras medidas más técnicas, como las líneas de espantapájaros, pero que en la flota del Mediterráneo no acaba de funcionar, bien porque se cala más lento, porque hay enredos producidos por el viento... no acaba de ser una solución idónea. Incluso probaron a añadir peso a la línea madre para incrementar la velocidad de calado, algo sobre lo que seguirán investigando.

DEL "OCULTACEBOS" AL REPELENTE

Pero no es sólo este asunto, el de las artes de pesca, lo que cabe analizar, sino también cómo van cambiando las situaciones. Este 2018 parece que ha sido un año raro, con menos aves de las habituales. También parece que ha sido un buen año para la sardina y el boquerón, por lo que es posible que, si las pardelas consiguen su comida de forma natural, no tengan tanta necesidad de seguir a los barcos. Es decir, ellas también están sufriendo la disminución de los recursos en el mar. Cada año que pasa las aves aprenden y ven una posibilidad que antes no consideraban. En los años 90, nunca vi a un cormorán siguiendo un barco de pesca y ahora, en el día a día, ves que los están siguiendo, al igual que los frailecillos, cosas que antes no hacían.

Pero, volviendo a las medidas que se pueden aplicar para limitar estas capturas accidentales, entre otras actuaciones se está analizando, dentro de Zepamed, la efectividad de un artilugio diseñado para evitar que las aves vean el cebo que se coloca en los anzuelos del palangre. *Ahora trabajamos con un sistema “ocultacebos”. Estamos en una fase inicial, aunque creemos que puede funcionar y ser asumible por los pescadores.* Se refiere a una especie de tubo sobre el que está trabajando Verónica Cortés —bióloga de la SEO, que además se encarga del equipo de pescadores que está participando dentro de este proyecto en el norte de Girona—, en colaboración con el pescador Guillermo Roquer.

Este artilugio “ocultacebos” se coloca en la popa del barco y por él pasan las líneas de cebo de palangre. Los cebos quedan fuera de la vista de las aves, al tiempo que permite un calado más rápido. La idea procede de los pescadores ecuatorianos (lo denominan “nisuri”), y lo están adaptando a las características de la pesca en el Mediterráneo. Próximamente, Verónica Cortés lo piensa probar en otros palangreros, a fin de corroborar sus prestaciones.

Y es que, como insisten los biólogos de la Sociedad Española de Ornitología, lo más importante es la colaboración y la experiencia que aportan los pescadores. Ellos recogen sus aportaciones y tratan de calibrar su aplicación y valorar el resultado final.

En ocasiones, las aportaciones son tan sencillas y originales como la que nos comenta Sergi Pou, un pescador de Arenys de Mar que colabora en el proyecto Zepamed. La idea partió de su padre, como aclara a MAR, y cuya esencia no es otra que la de utilizar un repelente químico de olor para evitar que las aves se acerquen. Los mismos repelentes que utilizaba el abuelo de Sergi Pou para evitar que los pájaros se comieran la fruta de los árboles. *Si funciona en los árboles, ¿por qué no iba a funcionar en el mar?, fue el razonamiento de mi padre.*

La idea de aplicar un repelente químico para espantar a las aves fue de mi padre. “Si esto funciona en los árboles, por qué no va a funcionar en el mar”, se dijo (Sergi Pou)

Y Sergi Pou se encargó de probar estos repelentes de olor durante las faenas de pesca. *Los poníamos en las cañas de dos o tres metros de altura. Íbamos tirando pescado y comprobábamos cómo las aves se acercaban hasta cierta altura, y a partir de ahí, abandonaban la persecución.* Y tras ver lo que pasaba se lo comunicaron a los expertos de la SEO, que comprobaron en el barco de este pescador el comportamiento de las aves.

Hay muchos pescadores participando, comenta Sergi Pou. Todo lo que sea conservar la fauna es bueno. Las aves nos afectan mucho. Nos viene bien evitar estas capturas. Si coges un ave no puedes pescar.

Al igual que la sugerencia de este pescador de Arenys de Mar, los miembros de la SEO/BirdLife que están trabajando en el proyecto Zepamed van incorporando ideas y las van probando. Todo sirve con tal de evitar unas capturas que desesperan a muchos pescadores, pues les hacen perder, en ocasiones, jornadas enteras de trabajo; y que además sirvan para salvar a las aves marinas del Mediterráneo, en este caso.

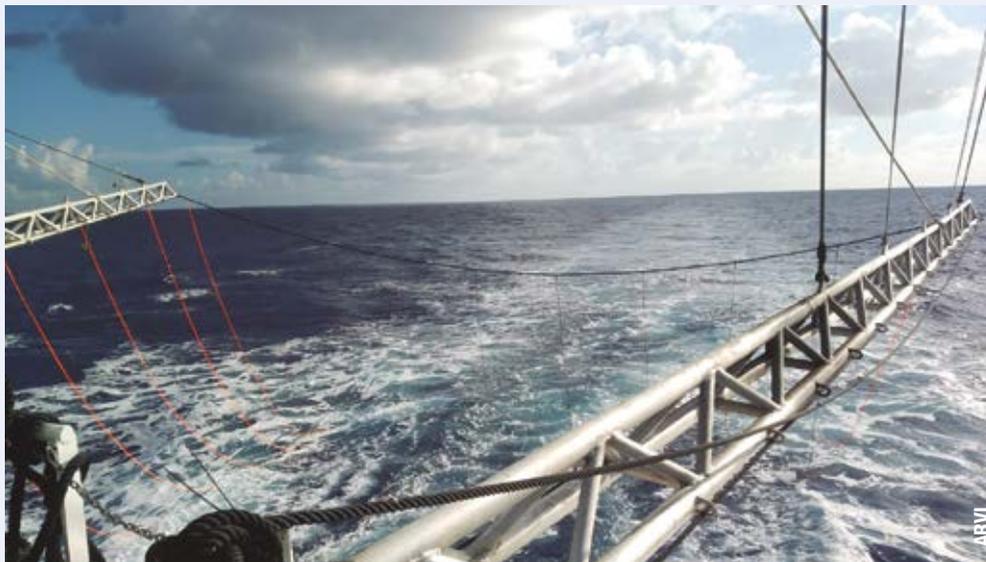
LA COLABORACIÓN DEL SECTOR

El proyecto se centra en el palangre, ya que es el arte que más capturas de aves



Verónica Cortés y Pep Arcos.

Proyecto “Espantaves”



El pasado 31 de enero, la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI), presentó los resultados del proyecto que han impulsado junto al Centro Tecnológico del Mar (Cemtar), en colaboración con la SEO/BirdLife, para evitar las capturas de aves marinas. A través de los trabajos que han venido desarrollando durante el último año, se han presentado seis dispositivos para reducir estas capturas accidentales, dos por

cada arte con más problemas en esta interacción: arrastre, palangre de superficie y palangre de fondo.

El proyecto consiste en la mejora de la línea de espantapájaros para intentar reducir la alta mortandad de aves, especialmente preocupante, además de en el palangre en el Mediterráneo, como se describe en el reportaje que acompaña a esta infor-

mación, en Gran Sol.

Dentro del mismo proyecto se ha dedicado una especial atención a la formación de los pescadores en el uso y aprovechamiento de los dispositivos que pueden evitar la captura de aves y en los protocolos de actuación para saber qué hacer con las aves u otros animales atrapados accidentalmente en las artes de pesca. ■

R.G.

genera en el Mediterráneo, *pero también trabajamos con todos los demás sistemas de pesca, porque siempre se te pueden pasar cosas por alto. Queremos tener una visión de conjunto y que pescadores de diferentes modalidades tengan una visión del problema*, explica Pep Arcos.

Y también quiere hacer hincapié, el coordinador del proyecto Zepamed, en que los pescadores, en cuanto conocen lo que se está haciendo, se convierten en grandes colaboradores. *Con los pescadores que trabajamos el año pasado, hemos comprobado que se les ha quedado muy grabado cuáles son las maneras de minimizar las capturas. Algunos han cambiado el palangre por la red, porque estaban hartos de esta situación. Lo que vemos es que, aunque no*

apliquen una medida específica, van cogiendo pautas, adquiriendo modalidades. La idea es seguir trabajando en la misma línea.

Pep Arcos pretende seguir incidiendo en las zonas más problemáticas debido a la alta interacción de aves y pescadores, incrementando lo que se viene haciendo con la organización de talleres con gente de fuera de España, que tengan experiencias positivas que aportar, continuar con esta labor de difusión del problema, de probar nuevos sistemas y de implicar a más pescadores. Y para continuar con esta labor, SEO/BirdLife solicitó un nuevo proyecto, Zepamed II, que es con el que trabajaremos durante todo este año, y que básicamente será una continuación de los trabajos que se llevaron a cabo el pasado año, quitando barcos

con menores incidencias, continuando con las pequeñas barcas de palangrillo, y cubriendo mejor las de redes de enmalle en periodo invernal, ya que en el proyecto anterior, al repartirse los cuadernos para registrar las incidencias en marzo, no se cubrió bien.

La labor es ardua, como bien recuerdan desde la SEO/BirdLife: *Las aves marinas son las más amenazadas del planeta a causa, entre otras, de la contaminación marina y la proliferación de infraestructuras en el mar.* El Mediterráneo es uno de los lugares más privilegiados y, en especial, el litoral español, al contar en él con unas 40 especies de aves marinas de las 350 conocidas a nivel mundial. Y de estas cuarenta, la mitad nidifica en nuestro territorio.

De ellas, la pardela balear es la más amenazada, ya que tan sólo hay unas 3.000 parejas, y una estimación de descenso de su población de un 14%

anual, por lo que si no se pone algún remedio a su alta tasa de mortandad, podría extinguirse en poco más de cincuenta años, como señala Pep Arcos. Se cría en Baleares pero su zona de alimentación se encuentra en el litoral peninsular, que coincide con las zonas de trabajo del proyecto Zepamed. Es la que más preocupa a los expertos, por su delicada situación, y además endémica del Mediterráneo. Pero hay otras muchas que se encuentran en un escenario difícil, como las otras dos pardelas, la cenicienta y la mediterránea, a las que se suman los cormoranes, págalos, paños...

Habrá que seguir apostando fuerte por encontrar el modo en el que puedan convivir las aves marinas y las gentes del mar. Para ello siguen trabajando organizaciones como SEO/BirdLife y pescadores. ■

TEXTO Y FOTOS: RAÚL GUTIÉRREZ

La garantía de la experiencia en inspección naval

EUROCONTROL



Una solución personalizada para cada embarcación

www.eurocontrol.es · naval@eurocontrol.es

Inspección técnica de barcos - ITB



Marcado CE de embarcaciones



Certificación de emisiones sonoras y de escape



Peritajes, valoraciones y estudios técnicos



Servicios para el sector de construcción naval y offshore

Capturas accidentales de aves

¡Hora de ponernos las pilas... JUNTOS!

La captura accidental en artes de pesca representa uno de los impactos más acuciantes para muchas especies de aves marinas, llegando a poner en riesgo la supervivencia de sus poblaciones. La pardela balear ejemplifica bien el problema. Esta ave marina cría exclusivamente en el archipiélago al que debe su nombre, contando con poco más de 3.000 parejas reproductoras, y de seguir al ritmo de declive actual, se estima que la especie se habrá extinguido en poco más de medio siglo.



Pep Arcos

Según estudios recientes, el principal causante de dicho declive es la captura accidental, que ocasiona la muerte de varios cientos de individuos anualmente. Científicos, administraciones y pescadores empiezan a reconocer el problema, pero hasta ahora no hemos sabido pasar de las declaraciones de buenas intenciones en el mejor de los casos, mientras la citada pardela y otras aves

marinas van perdiendo efectivos de forma alarmante.

¿Qué hacer? El primer paso es abordar el problema de forma colaborativa, trabajando mano a mano pescadores, administraciones, científicos y conservacionistas. Las capturas accidentales son un problema para las aves y el ecosistema marino, pero también para los pescadores, para los que representan molestias, daños en las artes, pérdida de

oportunidades de pesca, mala imagen, etc. Y para definir bien el problema y encontrar soluciones eficaces y del agrado de todos, combinar el conocimiento de los distintos actores puede dar grandes resultados. Un buen ejemplo es el de Namibia, donde biólogos de BirdLife International y pescadores colaboraron durante años para poner a punto medidas de mitigación que acabaron por reducir las capturas accidentales

de aves en más de un 90%. El primer paso para lograr este objetivo lo dio el propio sector, adoptando medidas de mitigación voluntarias, una vez comprobada su eficacia y bajo coste. Posteriormente, y en vista del éxito, la administración pesquera del país africano decidió dar un paso más e incorporar estas medidas a su legislación, para reforzar la iniciativa y evitar el incumplimiento por parte de los menos sensibilizados.

En España, poco a poco, la conciencia del sector también aumenta. Parte de la flota de altura está ya familiarizada con el problema y la aplicación de soluciones, al pescar en el marco de convenios internacionales que regulan el uso de medidas de mitigación, con la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR) a la cabeza. En otros casos, el sector se muestra receptivo a colaborar con científicos y conservacionistas para hacer frente al problema, como ocurre con algunos de los palangreros de fondo que operan en Gran Sol, o incluso toma medidas por iniciativa propia.

Más complejo es abordar el problema en la flota de bajura, dado el gran número de embarcaciones de pesca implicadas, y la gran diversidad de prácticas existentes. No todas las embarcaciones capturan aves, ni las que lo hacen tienen la misma incidencia, ya que depende del tipo de arte empleado (y, a menudo, de sutilezas en la configuración de ésta y en la forma de trabajar a bordo), la zona, la época, y otros factores. Pero incluso cuando las capturas son anecdóticas, si se suman las aves afec-

tadas por el conjunto de la flota, con miles de embarcaciones, las cifras pueden ser substanciales. Sensibilizar e implicar al mayor número de pescadores posible, en especial aquellos que puedan tener capturas accidentales regularmente, es el primer paso para solucionar el problema. Ese es el objetivo, por ejemplo, de los proyectos ZEPAMED, desarrollados por SEO/BirdLife con fondos FEMP a través del Programa Pleamar, de la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica. Estos proyectos han permitido colaborar con un número creciente de pescadores en el Mediterráneo, que han aportado información de gran valor y han colaborado en el desarrollo y puesta a punto de medidas de mitigación. Dada la gran diversidad de prácticas, se trata de que los pescadores entiendan el problema y vean las múltiples opciones que hay para solucionarlo, permitiendo que elijan (y adapten) las que mejor les convengan, siempre que sean necesarias.

Para avanzar, la actitud de la administración es clave. Muchos pescadores pueden implicarse de forma voluntaria y entusiasta en la búsqueda y aplicación de soluciones, pero otros tantos serán más reticentes, y sin la impli-

cación de la administración (que apoye a los primeros y anime a los segundos), será difícil aplicar soluciones de gran alcance. El marco normativo es cada vez más favorable, con una política pesquera que promueve el enfoque ecosistémico, e incluso un plan de acción específico para abordar las capturas accidentales de aves.

Pero cuesta pasar del papel a la realidad. Siguen las reticencias por parte de los políticos, y tanto España como Europa van quedando a la cola en cuanto a minimizar las capturas accidentales se refiere. Un ejemplo, la actual reticencia del Consejo de Ministros para incorporar soluciones a las capturas accidentales en el reglamento de medidas técnicas para una pesca sostenible.

Así, urge más que nunca que la administración se ponga las pilas e implique al sector de forma proactiva, apoyando las iniciativas en curso y dotando de fondos a aquellos que quieran liderar la implementación de soluciones. A la larga, y dado el margen suficiente para que la flota pueda adaptarse, será necesario complementar las buenas prácticas con una regulación exigente, que no permita desentenderse a los menos concienciados. ■

JOSÉ MANUEL (PEP) ARCOS
Coordinador del Programa
Marino de SEO/BirdLife



Cómo REVALIDAR

los certificados de suficiencia

Poner luz y distinguir los procedimientos de revalidación de los certificados de suficiencia y los títulos de competencia recogidos en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, hecho en Londres el 7 de julio de 1978 (Convenio STCW), y en la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas, en su forma actual conforme a las enmiendas de Manila, es el objetivo del siguiente artículo elaborado por los profesores de la Escuela Técnica Superior de Náutica de Santander: Andrés Ortega Piris y Alberto Villa Berasategui.

Los títulos de competencia son los expedidos y refrendados por la administración de un Estado parte del Convenio STCW a un Capitán, Jefe de Máquinas u Oficial de conformidad con los capítulos II, III y IV del Convenio, que facultan a su legítimo titular para prestar servicio en el cargo estipulado y a desempeñar las funciones previstas para el nivel de responsabilidad especificado. Cuando sean expedidos por la Administración marítima española, se denominan títulos profesionales. Los títulos profesionales de la marina mercante son los siguientes:

- a) Capitán de la marina mercante.
- b) Piloto de primera de la marina mercante.
- c) Piloto de segunda de la marina mercante.
- d) Patrón de altura.
- e) Patrón de litoral.
- g) Jefe de máquinas de la marina mercante.
- h) Oficial de máquinas de primera de la marina mercante.
- i) Oficial de máquinas de segunda de la marina mercante.
- j) Oficial electrotécnico de la marina mercante.
- k) Mecánico mayor naval.

- l) Mecánico naval.
- m) Oficial radioelectrónico de primera de la marina mercante.
- n) Oficial radioelectrónico de segunda de la marina mercante.
- o) Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).
- p) Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).



Por otra parte, los certificados de suficiencia son títulos (que no sean títulos de competencia) expedidos a la gente de mar por una Administración de un Estado parte del Convenio STCW, en los cuales se estipule que se cumplen los requisitos pertinentes del Convenio STCW respecto de la formación, las competencias y el periodo de embarco. A la habilitación realizada por una Administración marítima con arreglo a las disposiciones internacionales o nacionales, que faculta a su titular para desempeñar determinadas funciones y especialidades previstas en el mismo, de acuerdo con el tipo de buque y responsabilidad a bordo, se le denomina certificado de especialidad. Según esto, los certificados de especialidad son los siguientes:

- a) Formación básica en seguridad.
- b) Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos.
- c) Botes de rescate rápidos.
- d) Avanzado en lucha contra incendios.
- e) Oficial de protección del buque.
- f) Buques de pasaje.
- g) Formación básica en protección marítima.



Para la revalidación de los certificados de suficiencia es necesario asistir a cursos de actualización o de mantenimiento de la competencia

- h) Formación básica para operaciones de carga en buques petroleros y quimiqueros.
- i) Formación básica para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado.
- j) Formación avanzada para operaciones de carga en petroleros.
- k) Formación avanzada para operaciones de carga en quimiqueros.
- l) Formación avanzada para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado.
- m) Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SI-VCE/ECDIS).
- n) Formación básica para capitanes, oficiales y marineros de buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).
- ñ) Formación básica para capitanes, oficiales y marineros de buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).

CADUCIDAD DE CERTIFICADOS

Con todo ello, y como consecuencia de los cambios introducidos con la entrada en vigor de las enmiendas de Manila de 2010 al Convenio, los cuatro primeros certificados de suficiencia, es decir, el de Formación Básica en Seguridad, Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos, Botes de Rescate Rápidos y Avanzado en

Lucha Contra Incendios, pasaron a tener caducidad. Esta circunstancia obligó a la Dirección General de la Marina Mercante a desarrollar una Resolución, donde se indica el proceso a seguir para la revalidación de dichos certificados de suficiencia, que fue publicado en el BOE del 17 de Marzo de 2017.

En concreto, las normas para revalidar estos certificados están establecidas en la Sección del Código de Formación STCW correspondiente a cada uno de ellos, donde se establece que, cada cinco años, la gente de mar en posesión de los certificados, debe de aportar pruebas de que siguen cumpliendo las normas de competencia requeridas para asumir las tareas, los cometidos y las responsabilidades especificadas para cada certificado.

Para poder demostrar que se sigue manteniendo la competencia, el procedimiento admite la formación y experiencia a bordo, por lo que se pueden mantener las normas de competencia en ciertos ámbitos, pero no en todos, complementada con un curso o una prueba en la que se demuestre el mantenimiento de la competencia en el resto de ámbitos exigidos. En cambio, los marinos que no tengan formación y experiencia a bordo en los cinco años anteriores tendrán que demostrar el mantenimiento de la competencia en todos los ámbitos exigidos mediante cursos de revalidación.

CONDICIONES ESPECÍFICAS

Así, para la revalidación de los certificados de suficiencia a los que nos hemos referido se deberá acreditar la competencia profesional mediante:

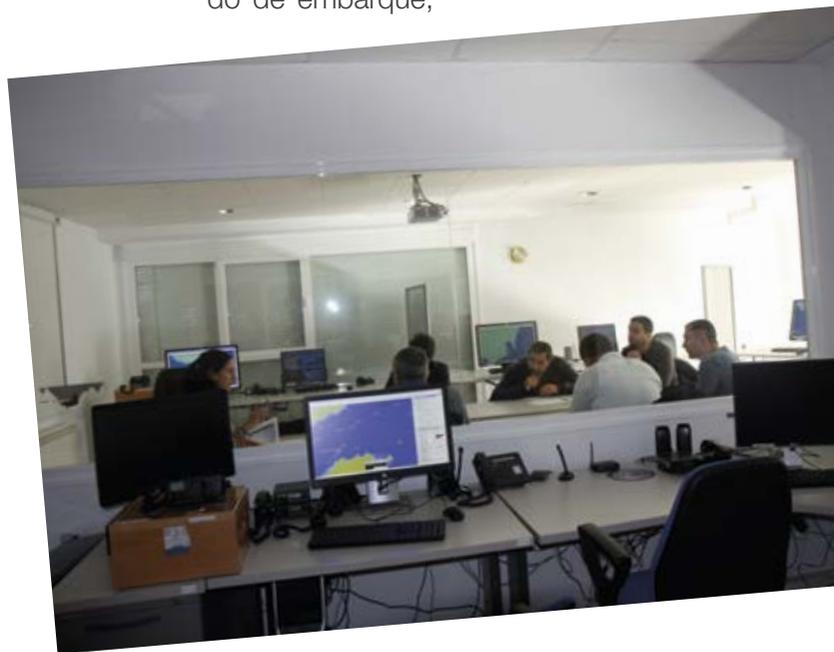
- a) La experiencia, más un curso reducido de mantenimiento de la competencia (MCR), para quienes hayan estado embarcados tres meses en los últimos cinco años a bordo de un buque mercante o un buque pesquero de al menos 24 metros de eslora; o
- b) El curso de mantenimiento de la competencia completo (MCC),

La revalidación de certificados de suficiencia para navegar en buques tanque o de pasaje conlleva tener en vigor el certificado médico de aptitud para el embarque

para quienes no hayan estado embarcados en buques mercantes o pesqueros de al menos 24 metros de eslora durante los últimos cinco años.

Cabe destacar que el curso reducido de mantenimiento de la competencia no exigirá la realización del total de las pruebas prácticas, sino que, según el certificado de que se trate, sólo se hará una parte de ellas. Estas excepciones están recogidas en la Resolución de 21 de septiembre de 2016 de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se determina el contenido de los cursos de revalidación, conforme al convenio STCW.

En lo que se refiere a demostrar que se han seguido manteniendo las normas de competencia durante el periodo de embarque,



el interesado deberá aportar los certificados del mantenimiento de las competencias a bordo que correspondan a los certificados de suficiencia que pretenda revalidar, debidamente cumplimentados y firmados por el capitán o patrón. Para los demás certificados de suficiencia que se tengan que revalidar, la acreditación de la competencia profesional se podrá demostrar mediante:

- a) Experiencia, cuando se haya estado embarcado al menos tres

meses en el transcurso de los últimos cinco años, desempeñando funciones propias del certificado a revalidar en buques mercantes a los que se aplica el certificado de suficiencia, o

- b) Curso de actualización, conforme a lo establecido en la Orden FOM/2296/2002 y el Código de Formación STCW.

Conviene aclarar también que el embarque como oficial de puente o de máquinas en el tipo de buque tanque adecuado durante el periodo requerido en el apartado a), valdrá para la revalidación tanto de los certificados de suficiencia de Formación Básica en Operaciones de Carga en Buques Petroleros y Quimiqueros y de Formación Básica en Operaciones de Carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado, como para los de formación avanzada del buque tanque que corresponda: petrolero, quimiquero o gasero.

MODALIDADES

Con respecto a los cursos que se imparten para la revalidación, es procedente aclarar que, como ya se ha citado, hay tres modalidades: los cursos de actualización, los de mantenimiento de la competencia completo (MCC) y los de mantenimiento de la competencia reducido (MCR). En concreto, los cursos de actualización de las competencias de estos certificados deberán estar reconocidos y aprobados por la Dirección General de la Marina Mercante así como desarrollar los contenidos generales del curso que pretendan actualizar, incluyendo los cambios que se produzcan en la reglamentación nacional e internacional relativa a la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, con una duración mínima de seis horas según se establece en la Orden FOM/2296/2002 y en el Código de Formación STCW.

Los cursos de mantenimiento de la competencia completos (MCC) corres-



pondientes al certificado a revalidar, son aquellos cuyo contenido está establecido en el Anexo I de la Resolución de 21 de septiembre de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante. En estos se realizarán una serie de pruebas de evaluación de la competencia que permitan demostrar que se siguen cumpliendo las normas de competencias del certificado en cuestión.

En cuanto a los cursos de mantenimiento de la competencia reducidos (MCR) correspondientes al certificado a revalidar son los que harán aquellos marinos que hayan estado navegando a bordo de buques mercantes los períodos requeridos en los últimos cinco años y en ellos no se les exigirá la realización de unas determinadas pruebas prácticas de las normas de competencia indicadas en la Resolución de 21 de septiembre de 2016.

Para una mejor comprensión de los certificados de suficiencia que figuran en los capítulos V (buques petroleros,

gaseros, quimiqueros, de pasaje y personal a bordo de buques regidos por el código IGF y VI (el resto) del Anexo al Convenio STCW, consultar la Tabla 1, en la que figura, de forma ordenada, la regla en la que aparece cada certificado, su denominación, si tiene caduci-

Tabla 1. Procedimientos de revalidación de certificados de suficiencia de las reglas V y VI

Reglas STCW	Certificados de suficiencia	Caducidad	Revalidación		
			Embarque en los últimos 5 años		Cursos
V/1-1.1	Formación Básica para operaciones de carga en buques Petroleros y Quimiqueros.	Sí	3 meses	ó	Actualización
V/1-2.1	Formación Básica para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de Gas Licuado	Sí	3 meses	ó	Actualización
V/1-1.3	Formación Avanzada para operaciones de carga en Petroleros	Sí	3 meses	ó	Actualización
V/1-1.5	Formación Avanzada para operaciones de carga en Quimiqueros	Sí	3 meses	ó	Actualización
V/1-2.3	Formación Avanzada para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de Gas Licuado	Sí	3 meses	ó	Actualización
V/2	Buques de pasaje	Sí	3 meses	ó	Actualización
V/3.1	Formación Básica en Buques del Código IGF	Sí	3 meses	ó	Actualización
V/3.2	Formación Avanzada en Buques del Código IGF	Sí	3 meses	ó	Actualización
VI/1	Formación Básica en Seguridad	Sí	3 meses	y	MCR MCC
VI/2.1	Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)	Sí	3 meses	y	MCR MCC
VI/2.2	Botes de Rescate Rápidos	Sí	3 meses	y	MCR MCC
VI/3	Avanzado en Lucha Contra Incendios	Sí	3 meses	y	MCR MCC
VI/5	Oficial de Protección del Buque	No			
VI/6	Formación Básica en Protección Marítima	No			
VI/1 y VI/2.1	Formación Básica en Seguridad y Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos en buques pesqueros para embarcar en buques pesqueros no STCW-F (L < 24 m).	No			

dad o no y los posibles procedimientos de revalidación (embarque o curso). En todos los casos, los periodos de vigencia de estos certificados serán de cinco años como máximo.

Por otro lado, los certificados de suficiencia de las reglas II y III del Código STCW, cuyo contenido forma parte de los conocimientos que conforman los estudios académicos de Grado que permiten obtener los títulos de oficial de puente y de oficial de máquinas (“Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (SIVCE/ECDIS)”, “RADAR/ARPA”, “Alto Voltaje” y “Gestión, liderazgo y trabajo en equipo”), no tienen caducidad.

Para concluir, conviene recordar que para expedir y revalidar los certificados de suficiencia de Formación Básica en Operaciones de Carga en Buques Petroleros y Quimiqueros, Formación Básica en Operaciones de Carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado, Formación Avanzada para Operaciones de Carga en Buques Petroleros, Formación Avanzada para Operaciones de Carga en Buques Quimiqueros, Formación Avanzada para Operaciones de Carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado y Buques de Pasaje, el interesado deberá tener en vigor el certificado médico de aptitud para el embarque emitido por el Instituto Social de la Marina.

En lo que hace referencia al enrole de tripulantes en una embarcación de pesca de eslora inferior a 24 metros, a los que no sea de aplicación el Convenio STCW-F, se aceptará el Certificado de Suficiencia de Formación Básica en Seguridad y, en su caso, el Certificado de Suficiencia de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos, aunque dichos certificados no indiquen las fechas de caducidad o estén caducados. ■

TEXTO: ANDRÉS ORTEGA PIRIS,
DOCTOR EN MARINA CIVIL
ALBERTO VILLA BERASATEGUI,
DOCTOR EN CIENCIAS DEL MAR
FOTOS: A. MUNGUÍA

Dedicarse al mar: un sector con poco paro y con una madura oferta formativa

Llaman la atención los resultados del sector marítimo pesquero en la encuesta de inserción laboral realizada por la Generalitat de Catalunya desde más de una década. En la versión de 2018, que ha salido a finales de enero, se puede observar que el sector marítimo pesquero es de los que tiene mayor inserción – un 64,71% de los graduados está trabajando actualmente. Si bien la tendencia muestra que hay un crecimiento general en 14 de las 23 familias profesionales, cabe destacar que el sector marítimo pesquero es el que más crece, con un 8,46%, seguido por transporte y mantenimiento de vehículos en un 4,11%.

Una posible explicación del éxito del sector es el hecho que el abanico de posibilidades para trabajar en el sector es muy amplio. Se puede trabajar en grandes buques con profesiones tan dispares como socorrista, enfermero/a, marinero/a, maquinista, azafata/o, etcétera. También en embarcaciones de recreo llevando turistas, en los puertos deportivos y comerciales como marineros, estibadores, entre otras opciones.

Según la legislación actual, para poder realizar todos estos trabajos es necesario contar con una titulación profesional, que se puede conseguir vía la formación de Ciclos Formativos de Grado Medio o Superior o a través de las titulaciones y cursos de la convención STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Estos últimos



cursos tienen reconocimiento Internacional ya que son reconocidas por la Organización Marítima Internacional (OMI). Los cursos se imparten de la misma forma en todos los países en base al convenio, abriendo así las puertas a trabajar en la mayor parte de los países del mundo.

En Barcelona y alrededores hay varios centros homologados donde se imparten estas titulaciones náuticas. Uno de ellos con el que hemos podido contactar, **Escola Port**, cuenta con diferentes aulas en la Vila Olímpica. Este centro forma parte del **plan de desarrollo e inserción laboral, orientación y formación que dispone el Ajuntament de Barcelona y Barcelona Activa**, donde conjuntamente ofrecen de forma gratuita formación a los sectores de población más desfavorecidos, para poder acceder al sector laboral marítimo y náutico. Según nos informan, esta escuela ofrece además precios especiales a las personas en situación de desempleo, para facilitarles una herramienta que les permita optar a un trabajo en el sector.

Su director, Rodrigo Andrade, nos informa que **"no es necesario tener formación náutica previa para optar por una profesión en este**

sector, con los certificados ya es posible entrar". Existen cursos y certificados específicos en función del trabajo que se quiera desempeñar en un buque o crucero. Escola Port ofrece diferentes packs formativos; uno de ellos, el pack crucero, es ideal para todos los alumnos y alumnas que deseen realizar actividades auxiliares a bordo de grandes buques: recepcionistas, cocineros, azafatas, músicos, fotógrafos, informáticos, etc. Para completarlo se han de realizar los cursos de Formación Básica en Seguridad, buques de pasaje y formación básica en protección marítima.



Sin embargo, Andrade, que se ha dedicado a la náutica toda su vida, primero como deportista y amante de la vela, luego como empresario y finalmente como director de la escuela, considera muy interesante la posibilidad de convertir la afición a la náutica de recreo en una opción de vida profesional. Existen cursos complementarios y certificados de especialidad que permiten pasar de una titulación de recreo como el popular PER (Patrón de Embarcaciones de Recreo) a una versión profesional del mismo (Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo), que ya permite actuar como patrón remunerado en todo tipo de embarcaciones.



FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR

- FORMACIÓN BÁSICA EN SEGURIDAD
- OPERADOR REST. / GENERAL SMSM
- FORMACIÓN SANITARIA ESPECÍFICA INICIAL
- AVANZADO CONTRA INCENDIOS
- FORMACIÓN BÁSICA EN PROTECCIÓN MARÍTIMA
- BUQUES DE PASAJE
- BOTES DE RESCATE RÁPIDOS / NO RÁPIDOS
- PATRÓN PORTUARIO
- MARINERO DE PUENTE
- PPER



Barcelona - Palamós

ACTUALIZACIÓN DE CERTIFICADOS	CURSOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL STCW	
FORMACIÓN BÁSICA 23 al 24 de febrero	FORMACIÓN BÁSICA 4 al 15 de marzo (Palamós)	BUQUES DE PASAJE 26 de febrero al 3 de marzo
BOTES NO RÁPIDOS 9 al 10 de febrero	FORMACIÓN SANITARIA INICIAL 18 al 26 de abril	AVANZADO CONTRA INCENDIOS 4 al 7 de marzo
OPERADOR RESTRINGIDO 22 de febrero	BOTES NO RÁPIDOS 6 al 10 de marzo	OPERADOR GENERAL (curso puente) 4 al 29 de marzo
AVANZADO CONTRA INCENDIOS 7 de marzo	OPERADOR RESTRINGIDO 25 de febrero al 1 de marzo	MARINERO DE PUENTE 29 de abril al 10 de mayo



932 21 03 80 | www.escolaport.barcelona

Proyecto APROMAR-CTAQUA

¿MICROPLÁSTICOS en los peces de crianza?

La Asociación Empresarial de Acuicultura de España (Apromar) y el Centro Tecnológico de la Acuicultura de Andalucía (CTAQUA) llevarán a cabo a lo largo del año un estudio para analizar la posible incidencia de los microplásticos en los peces de crianza. El proyecto, planteado por la patronal acuícola, fue seleccionado por la Fundación Biodiversidad en el marco de la convocatoria Pleamar 2018.

La preocupación social por el impacto de los microplásticos es evidente. El vocablo, elegido recientemente “palabra del año” por la Fundación del Español Urgente (Fundéu BBVA), se refiere a las partículas plásticas de polímeros sintéticos que tienen menos de cinco milímetros. Los microplásticos tienen más probabilidades de acumularse en ambientes terrestres, ya que las partículas se concentran en el lodo de las aguas residuales empleadas habitualmente como fertilizante y, en menor medida, terminan directamente en el medioambiente acuático.

Aunque se han encontrado muestras de microplásticos en heces humanas, hasta el momento no existen pruebas científicas de que los microplásticos representen un riesgo para la salud.

La Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas (ECHA) presentó el pasado 30 de enero en Helsinki una propuesta para restringir el uso de partículas microplásticas, que se agregan intencionadamente a productos dirigidos al consumo, debido al riesgo potencial que suponen para la salud de los individuos y el medioambiente.



Según un comunicado de la agencia, la persistencia y los potenciales efectos adversos o bioacumulación de microplásticos es preocupante ya que “una vez liberados, pueden ser extremadamente persistentes en el medioambiente, durar miles de años y ser prácticamente imposibles de eliminar”. Los expertos europeos de la ECHA reconocen que, en la actualidad, es imposible determinar el impacto medioambiental que presentan los microplásticos a largo plazo y advierten que estas partículas son muy resistentes a la biodegradación, llegando a poder ser un problema para la salud humana si son ingeridas.

“Debido a su pequeño tamaño, los microplásticos y los nanoplasticos (partículas aún más pequeñas que se crean a partir de la degradación adicional de los microplásticos) pueden ingerirse fácilmente y, por lo tanto, entrar en la cadena alimentaria.

CONTAMINACIÓN EN EL MAR

En el año 2017, el Departamento de Pesca y Acuicultura de la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación) elaboró el documento “Microplásticos en la Pesca y la Acuicultura. Estado del conocimiento e implicaciones en los organismos acuáticos y en la seguridad alimentaria” en el que analizaba la presencia de microplásticos en unas 800 especies de moluscos, crustáceos y peces.

De acuerdo con los autores del estudio, los microplásticos presentes en el agua de los océanos y aguas continentales son ingeridos involuntariamente por un gran número de animales acuáticos de valor comercial. Estos elementos provienen normalmente de aguas residuales no tratadas, como consecuencia de un control industrial inadecuado, un comportamiento humano inapropiado o artes de pesca abandonadas o perdidas.

En el trabajo de la FAO se encontraron microplásticos en 12 de las 25 especies



y géneros más importantes en la pesca marina mundial. Las micropartículas se acumulaban principalmente en el tracto digestivo de los peces. Por ello se recomienda como buena práctica vaciar las vísceras antes de su consumo para minimizar la exposición a los microplásticos. Hay algunas excepciones como los pequeños pelágicos (sardinillas, boquerones) algunos peces de agua dulce que se consumen enteros, crustáceos como los camarones y equinodermos como los erizos. Los bivalvos también son motivo de preocupación porque se consumen enteros.

Sin embargo, existen dudas e incógnitas científicas sobre dónde se depositan en el cuerpo humano los microplásticos. Se cree que el plástico puede interactuar con el sistema inmunitario, causando estrés oxidativo y cambios en el ADN. Pero si tenemos en cuenta las pruebas disponibles hasta este momento, los microplásticos no parecen representar una amenaza seria para la salud mientras que el consumo de productos pesqueros sí que está asociado a una amplia serie de beneficios de acuerdo con las investigaciones médicas.

En el año 2016, el Departamento Científico de Greenpeace publicó un estudio sobre “Plásticos en el pescado y el marisco” en el que se afirmaba que las consecuencias de ingerir organismos marinos con restos microplásticos en su interior depende de la especie y de la etapa de desarrollo. De acuerdo con el informe, huevos, larvas y organis-

mos jóvenes son más vulnerables que los organismos adultos.

PROYECTO ACUIPLAS

Ante esta situación, la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR) quiere dar respuestas a la sociedad y determinar, en colaboración con el Centro Tecnológico de la Acuicultura de Andalucía (CTAQUA) cómo es la potencial presencia de microplásticos en los peces de crianza.

El proyecto ACUIPLAS “Acuicultura responsable Plásticos”, seleccionado por la Fundación Biodiversidad, además de medir el alcance de la contaminación por microplásticos y evaluar la presencia de estos residuos en la acuicultura, identificará medidas estratégicas para el sector.

La evaluación de la posible presencia de residuos se llevará a cabo durante todo el año 2019 en las cinco Comunidades Autónomas con mayor peso en nuestra acuicultura: Galicia, Andalucía, Comunidad Valenciana, Murcia y Ca-

narias y en tres especies de pescado (rodaballo, lubina y dorada), poniendo el foco en la parte consumible del pescado.

Además, se analizarán muestras de agua procedentes de la concesión administrativa de tres tipos de granjas acuícolas en Andalucía, Murcia y Canarias. El análisis de las muestras se realizará con espectroscopia FTIR.

Por otro lado, APROMAR, con la colaboración del Clúster de Acuicultura ACUIPLUS, también llevará a cabo el proyecto AQUAHUB sobre fortalecimiento del trabajo en red del sector de la acuicultura marina española en el marco del crecimiento azul, como estrategia de competitividad y sostenibilidad.

El objetivo de este proyecto es constituir una red de expertos que evaluarán la situación actual, establecerán líneas de desarrollo, promoverán proyectos de I+D+i e implicarán a la cadena de valor del sector de la acuicultura española. ■

ANA DÍAZ



Mar

Revista del ISM



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



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

SUSCRIPCIÓN GRATUITA

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

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

El ISM firma un acuerdo para optimizar los cursos de formación

FORMACIÓN 2019

Ya pueden consultarse en Internet y en todas las direcciones provinciales y locales del Instituto Social de la Marina el nuevo plan anual de formación para 2019 en cumplimiento de la competencia atribuida por la legislación vigente en materia de formación profesional marítima y sanitaria de los trabajadores del mar.



Ana Díaz

Con el objeto de contribuir a la promoción profesional de los trabajadores y trabajadoras del mar y elevar su nivel de cualificación y competencia laboral, anualmente el ISM presenta su plan anual de formación tras estudiarse las necesidades del sector marítimo pesquero.

Los distintos cursos están encuadrados en nueve áreas formativas: Seguridad marítima y lucha contra la contaminación; Certificados de especialidad; Cualificaciones para el trabajo a bordo; Electricidad y electrónica; Seguridad operacional del buque; Idiomas; Mecánica industrial; Sanidad marítima y Titulaciones profesionales.

Los cursos están diseñados para mejorar las habilidades de los trabajadores del mar pero también están abiertos a todas aquellas personas interesadas en desarrollar su labor en el sector. Podrán beneficiarse de esta formación cualquier afiliado al Régimen Especial del Mar y aquellos demandantes de una ocupación en el sector marítimo pesquero.

Las solicitudes podrán obtenerse y presentarse en las Direcciones Provinciales o Locales del ISM o descargarlas de la página web de la Seguridad Social. Podrán ser genéricas para un tipo de curso sin determinar lugar o fecha de impartición o bien específicas para cursos concretos.

Cada solicitud tendrá una validez de veinticuatro meses. Se podrán presentar y mantener vigentes un máximo de cinco solicitudes.

FORMACIÓN ONLINE

Cabe reseñar que cada año la opción de formación online a través de la plataforma ISMarina va ganando adeptos, lo que redundará en una reducción del número de alumnos que solicitan la formación presencial en dichas áreas.

Los cursos de Formación Sanitaria Inicial y Avanzada son los preferidos para realizar a través de la pantalla, su parte teórica, aunque luego las prácticas deban realizarse en los centros acreditados.

Por otro lado, los cursos de Revalidación que se ofertaron en 2018 por primera vez se han duplicado debido

Cuadro de evolución de la demanda formativa

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Cursos finalizados	714	775	833	891	835	717
Alumnos que iniciaron cursos	10.761	11.556	12.571	13.565	12.839	11.159
Alumnos que finalizaron cursos	10.591	11.456	12.400	13.378	12.598	10.927

al creciente número de solicitudes recibidas desde el sector.

MENOS CURSOS Y ALUMNOS

Como puede observarse en las estadísticas en 2018 se redujeron el número de alumnos y cursos impartidos pese a que el Instituto recibe cada año un mayor número de peticiones de formación.

El motivo del descenso es multifactorial, y ha requerido un reajuste del modelo de contratación, que ya está puesto en marcha según confirmaba el subdirector General de Acción Social Marítima, José María Pérez Toribio, para minimizar las causas que han derivado en la necesidad de cancelar más de un centenar de cursos.

En los últimos años se han venido detectando problemas a la hora de contratar profesorado con la cualificación necesaria y el perfil requerido por el Instituto para operar con los simuladores de navegación y maniobra, debido fundamentalmente a que Tragsatec (grupo de empresas de la Sociedad Estatal a quien el ISM encomienda, bajo supervisión, parte de la gestión, apoyo y coordinación de los cursos de formación) solo puede externalizar el 50% de la contratación debido a recientes cambios legislativos.

Hasta el momento el ISM ofrecía formación a través de los medios propios de los que dispone, la encomienda de gestión para la contratación de profesorado cualificado a través de Tragsatec y la contratación de empresas externalizadas.

La formación especializada que ofrece el ISM requiere una actualización



Ana Diaz

continúa en medios técnicos y humanos que este modelo poco flexible no permitía, de ahí que se haya decidido realizar un acuerdo marco que permita conjugar los medios y adecuarlos mejor a las demandas del sector.

ACUERDO MARCO

De cara a la presente campaña formativa, el Instituto ha firmado un acuerdo marco para licitar los cursos de formación profesional marítima con una sola empresa.

Este acuerdo marco estará vigente por dos años con la posibilidad de prorrogarlo por otros dos años más y por el momento afectará a los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio e Isla Cristina, de tal manera que las acciones formativas que se desarrollan dirigidas a la obtención de certificados y competencias profesionales marítimo pesqueras, para las que ambos centros ya disponen de equipamiento, material y homologación, dispongan del número de docentes necesarios para impartirlos.

Este acuerdo permite al ISM un mayor control sobre los cursos. La empresa adjudicataria de contrato, por un importe de 1.929.294 €, es Mantrol

CURSOS ISM 2019

Grupo Formación	Denominación curso	Número cursos
Formación profesional marítima	Actualización Formación Avanzada en Operaciones Carga Buques Tanque Transporte Gas Licuado	2
	Actualización Formación Avanzada en Operaciones Carga Petroleros	2
	Actualización Formación Avanzada en Operaciones Carga Quimiqueros	2
	Actualización Formación básica en Operaciones Carga Buques Tanque Transporte Gas Licuado	2
	Actualización Formación básica en Operaciones Carga Petroleros y Quimiqueros	2
	Actualización Buques De Pasaje	7
	Actualización Operador General del S.M.S.S.M.	3
	Actualización Operador Restringido del S.M.S.S.M.	3
	Avanzado en lucha contra incendios	37
	Botes de rescate rápidos	26
	Buques de pasaje	30
	Búsqueda y salvamento - IAMSAR	3
	Certificado Suficiencia Marinero De Máquinas De La Marina Mercante	23
	Certificado Suficiencia Marinero De Puente De La Marina Mercante	32
	Código ISM	1
	Compensador de agujas náuticas	2
	Derrames de hidrocarburos	2
	Electrónica Básica Para El Mar	5
	Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)	48
	Formación Avanzada para Operaciones de Carga en Buques Tanque para el transporte de Gas Licuado	5
	Formación Avanzada para operaciones de carga en Petroleros	6
	Formación Avanzada para operaciones de carga en Quimiqueros	4
	Formación básica (3 módulos)	46
	Formación Básica En Protección Marítima	22
	Formación Básica para Operaciones de Carga en Buques Petroleros y Quimiqueros	11
	Formación Básica para Operaciones de Carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado	6
	Frigorista Naval	2
	Gestión integral de puente	4
	Inglés técnico marítimo nivel 2	4
	Instalaciones Eléctricas A Bordo	5
	Instalaciones Frigoríficas	3
	Marinero Pescador	6
	Marpol 73/78	3
	Metrología y Básico De Torno Paralelo	2
	Oficial de Protección del Buque	8
	Operador general del S.M.S.S.M.	12
	Operador restringido del S.M.S.S.M.	37
	Operador Sistema Información-Visualización Cartas Electrónicas ECDI	15
	Patrón portuario	19
	Prevención De Riesgos Laborales Nivel Básico	1
	Radar de punteo automático (A.R.P.A.)	10
Revalidación Botes Rescate Rápidos	5	
Revalidación Certificado Avanzado Lucha Contra Incendios	5	
Revalidación Certificado Embar. Superv. y Botes Rescate No Rápidos	13	
Revalidación Certificado Formación Básica En Seguridad Marítima	57	
Soldadura Smaw Básico	5	
Transporte de mercancías peligrosas en bultos (IMDG)	1	
FORMACIÓN PROFESIONAL MARÍTIMA		549
Formación sanitaria	Actualización Formación Sanitaria Especifica Inicial	47
	Actualización Formación Sanitaria Especifica Avanzada	24
	Formación básica - módulo de primeros auxilios	46
	Formación sanitaria específica avanzada	41
	Formación sanitaria específica inicial	58
FORMACIÓN SANITARIA		216
TOTAL		765

* Oferta a 31 de enero de 2019, podrá ser ampliada a lo largo del año



Patricia Romero



Patricia Romero

Servicios SL, con una amplia experiencia en el sector docente para organismos navales.

Este contrato marco de formación con Mantrol permitirá al ISM atender a las peticiones de los beneficiarios a través de la preparación de un proyecto de cursos de formación con una proyección temporal más amplia, que se irá concretando en función de las necesidades reales de los profesionales del mar.

Los contratos derivados de este acuerdo marco están cofinanciados por el Fondo Social Europeo, en el marco del Programa Operativo de Empleo, Formación y Educación.

Tras este primer año y el consiguiente proceso de adaptación al nuevo modelo, la Subdirección General de Acción Social Marítima, extenderá el sistema a otras direcciones provinciales o locales.

En estos momentos se están ultimando los detalles con la empresa adjudicataria de tal manera que en marzo se puedan comenzar a impartir los cursos. Dado que el nuevo modelo de gestión de formación está comenzando su rodaje, el ir pasando de un sistema a otro requiere una serie de ajustes que han obligado al Instituto a cancelar algunos cursos que tratarán por todos los medios de ofertarse en próximas ediciones.

Además, el acuerdo marco permitirá evitar una excesiva rotación

del profesorado, ya que se realizarán contrataciones con vistas a un periodo máximo de dos años con la posibilidad de ampliación a cuatro, lo que redundará en una mayor homogeneidad y calidad de la enseñanza.

En definitiva, el acuerdo marco es un proyecto a largo plazo que permitirá homogenizar técnicas y métodos de enseñanza, una continuidad en el profesorado y una mejor estructuración de los cursos.

El ISM podrá elaborar planes de estudios más globales y articulados, atendiendo además a las peticiones de las cofradías de pescadores cuyos representantes en la última reunión del Consejo manifestaron su interés en que el Instituto ofrezca un mayor número de cursos online a través de la plataforma ISMarina.

Dada la experiencia positiva de la enseñanza online de los cursos de Sanidad Marítima y una vez estudiada dicha petición, el ISM ha presentado un informe al Ministerio de Fomento para que se autorice la impartición de cursos de capacitación profesional a través de ISMarina.

En esta línea de trabajo, el ISM confía en poder ofertar más cursos y poder atender las peticiones de más alumnos en las próximas convocatorias de formación. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Bases de cotización para mejorar las pensiones

SUBIDA MEDIA DEL 5,36%

Las cotizaciones en el Régimen Especial del Mar se incrementan moderadamente en 2019 para garantizar una mayor protección a los trabajadores de los Grupos Segundo y Tercero. Las bases se constituyen partiendo del valor medio de las remuneraciones percibidas por el trabajador en 2018, teniendo en cuenta la provincia donde se ejerce la actividad, las modalidades de pesca y las categorías profesionales, sin olvidar que la ley estipula que las bases no pueden ser ni inferiores ni superiores a las del resto de profesionales del Régimen General.



En el Grupo Segundo A encontramos diferencias de cotización desde el 3,5% en las provincias de Cádiz, Huelva, Las Palmas y Tenerife, hasta el 8,02% en la provincia de Gipuzkoa, modalidad de pesca “Cercos y Palangres”, para las cate-

gorías profesionales 8 a 11. A efectos de cotización, el Grupo Segundo A comprende a los trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia o armadores, retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones comprendidas entre 50,01 y 150 toneladas de registro

bruto, enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes.

En el Grupo Segundo B las diferencias son menores y oscilan desde el 3% en las provincias de Las Palmas y Tenerife, para las categorías profesionales 9 a 11, en la modalidad de pesca “Palangre en aguas internacionales”, hasta el 6,63% en las provincias gallegas y Asturias, modalidad de pesca “Palangre de fondo y volantas en costa de África”, para la categoría profesional 8.

Los trabajadores y armadores que ejercen su actividad pesquera a bor-



Casa del Mar de Cambados (Pontevedra).

BASES GRUPO SEGUNDO A - AÑO 2019				
ZONA NORTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internac. (excepto África)	2.730,00	1.953,00	1.791,00
	Arrastre en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de fondo y volantas en costa de África. Palangre de superficie	2.520,00	1.689,00	1.572,00
	Palangre de fondo, cerco y otras artes en caladeros nacionales	1.974,00	1.590,00	1.494,00
Cantabria	Arrastre	2.730,00	1.953,00	1.791,00
	Palangre	1.974,00	1.590,00	1.572,00
	Cerco	1.803,00	1.527,00	1.527,00
Gipuzkoa	Cerco y palangre	2.091,00	1.737,00	1.737,00
	Arrastre	3.129,00	2.070,00	1.800,00
	Otras artes	2.874,00	1.953,00	1.791,00
Bizkaia	Artes fijas	2.874,00	1.911,00	1.791,00
	Arrastre	3.129,00	2.070,00	1.800,00
	Anzuelo y cerco	2.046,00	1.704,00	1.704,00
	Promedio por grupos de cotización	5,82	6,02	5,91
Promedio Zona Norte		5,92		
ZONA ESTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	-	2.010,00	1.668,00	1.668,00
	Promedio por grupos de cotización	6,01	6,11	6,11
Promedio Zona Este		6,08		
ZONA SUR				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
Almería	-	1.833,00	1.578,00	1.578,00
Cádiz	-	1.801,00	1.468,00	1.468,00
Huelva	Arrastre en aguas internacionales	2.616,00	1.797,00	1.623,00
	Arrastre, cerco y palangre	2.142,00	1.554,00	1.491,00
Málaga, Granada, Melilla y Ceuta	-	1.680,00	1.554,00	1.554,00
Las Palmas y Tenerife	-	2.616,00	1.785,00	1.623,00
	Promedio por grupos de cotización	3,73	4,21	4,08
Promedio Zona Sur		4,01		
Grupo Segundo A - Promedio subida general		5,33		

BASES GRUPO SEGUNDO B - AÑO 2019

ZONA NORTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias	Palangre de fondo y volantas en costa de África	2.520,00	1.689,00	1.572,00
	Palangre, cerco y otras artes menores	1.830,00	1.458,00	1.458,00
Cantabria	Arrastre y palangre	1.830,00	1.458,00	1.458,00
	Cerco	1.803,00	1.458,00	1.458,00
Gipuzkoa	Cerco, palangre, anzuelo y artes fijas	2.046,00	1.704,00	1.704,00
	Arrastre	3.075,00	2.031,00	1.767,00
Bizkaia	-	2.046,00	1.704,00	1.704,00
	Promedio por grupos de cotización	3,73	4,21	4,08
Promedio Zona Norte		5,86		
ZONA ESTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	-	2.010,00	1.668,00	1.668,00
	Promedio por grupos de cotización	6,01	6,11	6,11
Promedio Zona Este		6,08		
ZONA SUR				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
Almería	-	1.680,00	1.578,00	1.578,00
Cádiz	Arrastre, cerco y palangre	1.680,00	1.356,00	1.356,00
Huelva	Arrastre, cerco y palangre	1.680,00	1.356,00	1.356,00
	Otras modalidades	1.602,00	1.356,00	1.356,00
Málaga, Granada y Ceuta	-	1.680,00	1.356,00	1.356,00
Las Palmas y Tenerife	Palangre, cerco y otras artes menores	1.680,00	1.356,00	1.356,00
	Palangre en aguas internacionales	2.334,00	1.602,00	1.434,00
	Promedio por grupos de cotización	3,97	3,61	3,60
Promedio Zona Sur		3,73		
Grupo Segundo B - Promedio subida general		5,22		

do de embarcaciones comprendidas entre 10,01 y 50 toneladas de registro bruto, enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes pertenecen al Grupo Segundo B.

Finalmente, el Grupo Tercero tiene una variable desde el 3,5% en la Zona Sur (excepto Almería) en todas las categorías profesionales, hasta el 6,40% en las provincias de la Zona Norte (excepto Gipuzkoa y Bizkaia), en las categorías profesionales 3 y 4, y en Bizkaia para el Grupo 10 de cotización de Neskattillas, Empacadoras y Mariscador a pie.

En este Grupo Tercero se engloba a los trabajadores por cuenta propia y por cuenta ajena retribuidos a la

La subida oscila entre el 3% en las provincias de Las Palmas y Tenerife hasta el 8,2 de Gipuzkoa



parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones que no excedan de 10 toneladas de registro brutos y también a mariscadores, percebeiros, recogedores de algas y análogos, buceadores extractores de recursos marinos y rederos.

Asimismo, está incluido en el Grupo Tercero, el colectivo de neskattillas y empacadoras, como una especialidad en la provincia de Bizkaia.

COMPARATIVA DE SUBIDAS

Los mayores incrementos de las bases de cotización se producen en la provincia de Gipuzkoa en el grupo segundo A, el 8,02% en las categorías profesionales 8 a 11, alcanzando en el grupo segundo B, el 6,63% en las provincias gallegas y Asturias, en la categoría profesional 8 y en el grupo tercero en las provincias gallegas, Asturias y Cantabria el 6,40% en las categorías

BASES GRUPO TERCERO - AÑO 2019		
ZONA NORTE		
	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización	
	3 y 4	8 a 11
A Coruña, Lugo Vigo, Vilagarcía, Asturias y Cantabria	1.545,00	1.419,00
Gipuzkoa y Bizkaia	1.605,00	1.476,00
Promedio por G.C.	6,17	6,24
Promedio Zona Norte	6,21	
*Grupo 10 de cotización (en Bizkaia): neskattillas, empacadoras, mariscador a pie		
ZONA ESTE		
	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización	
	3 y 4	8 a 11
Alicante, Castellón y Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	1.734,00	1.476,00
Promedio por G.C.	6,06	6,03
Promedio Zona Este	6,04	
ZONA SUR		
	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización.	
	3 y 4	8 a 11
Almería	1.578,00	1.434,00
Cádiz, Huelva, Málaga, Granada, Sevilla, Melilla, Ceuta, Las Palmas y Tenerife	1.503,00	1.344,00
Promedio por G.C.	4,25	4,38
Promedio Zona Sur	4,31	
Grupo Tercero - Promedio subida general	5,52	



Patricia Romero Alonso

profesionales 3 y 4, al igual que en Bizkaia para el grupo de cotización 10: Neskattillas, Empacadoras y Mariscador a pie.

El menor incremento se produce en el grupo segundo A y B, en torno al 3% en Huelva, Las Palmas y Tenerife. Siendo en el grupo tercero, el 3,5% en las provincias de la Zona Sur, excepto Almería.

En líneas generales, para el año 2019, el incremento de las bases oscila entre el 3,02% y 8,02% siendo superior al de años anteriores. El aumento de las bases supondrá una mayor cotización estimada en torno al 5,36% en concepto de variación de bases de cotización.

Como novedad, este año la cotización se puede efectuar por los días de prestación efectiva de la actividad por cuenta propia en el mes en que se haya producido en virtud de la aplicación de la Ley de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

MÁS PROTECCIÓN

Los autónomos de los Grupos 2 y 3 han visto aumentada su cotización entre un 0,65 por ciento y un 0,70 por ciento respectivamente para hacer frente a una mayor protección en accidentes de trabajo y enfermedades profesionales; así como en el caso de cese de actividad.

Desde la publicación del Real Decreto Ley 28/2018 todos los autónomos del REM deben tener concertada obligatoriamente la prestación por cese de actividad, con esta modificación los trámites se han simplificado y la duración de la prestación se duplica.

Cuando sean aplicables coeficientes reductores de la edad de jubilación, los empresarios que contraten trabajadores deberán seleccionar el tipo máximo de cotización, fijada este año en el 7,5%, una tarifa que se aplica al resto de empresarios en las mismas condiciones.

Además, pasa a ser obligatoria la cotización por formación profesional para todos los grupos ■

P.R.A.

Diferencias de cotización para trabajadores por cuenta ajena

Grupo Primero	<ul style="list-style-type: none"> • 2018: 6,40% • 2019: 7,15%
Grupo Segundo	<ul style="list-style-type: none"> • 2018: 4,10% • 2019: 7,15%
Grupo Tercero	<ul style="list-style-type: none"> • 2018: 3,35% • 2019: 3,35%

*La subida no será aplicable a los empresarios que contraten a trabajadores embarcados en buques de hasta 10 trabajadores, incluidos en el Grupo Tercero de cotización.

Diferencias de cotización para trabajadores por cuenta propia

Grupo Primero	<ul style="list-style-type: none"> • 2018: 29,3% • 2019: 28,3%
Grupo Segundo	<ul style="list-style-type: none"> • 2018: 35,6% • 2019: 36,25%
Grupo Tercero	<ul style="list-style-type: none"> • 2018: 35,55% • 2019: 36,25%

*Los autónomos del Grupo Primero deberán cotizar además por Contingencias Profesionales (0,90/7,15), Cese de Actividad (0,70) y Formación (0,10).



¡¡ NUEVO TEST NO INVASIVO !!

Detección TRISOMÍA 21 por q-PCR



- ★ Técnica novedosa en España, solo realizada por Eurofins Megalab.
- ★ Dirigida a todas aquellas gestantes de edad avanzada o con riesgo de trisomía para el cromosoma 21 (Síndrome de Down).
- ★ Resultados fiables, en un plazo de 5 días, por un precio de 199 €.

eurofins | MEGALAB

LUARCA

renueva su edificio para ahorrar energía

Luarca se ha convertido en el primer edificio del ISM, y de la Administración en Asturias, en entrar en el programa de ayudas para rehabilitar inmuebles y conseguir una reducción de las emisiones de CO₂ y del consumo de energía.



El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) ha puesto en marcha un programa de ayudas, cofinanciado por la UE a través de los fondos FEDER, para proyectos de ahorro y eficiencia energética que mejoren las infraestructuras de los edificios de la Administración General del Estado.

Desde la Dirección Provincial de Gijón se era consciente de la necesidad urgente de sustituir la caldera en el edificio de Luarca, cuyo depósito de combustible había tenido que ser inertizado debido unas filtraciones que no pudieron repararse y obligaron a instalar temporalmente el depósito en otra zona para no dejar al edificio sin calefacción.

Si a esto se le añade que durante varios temporales que se vivieron en la zona a primeros de 2018 se desprendieron varios trozos de las ventanas de madera del inmueble y el hecho de que el edificio ya había sido objeto de una valoración energética que aconsejaba estos cambios, desde la Dirección Provincial se “hizo de la necesidad virtud” y se aunaron ambos proyectos para entrar en el programa.

El 30 de enero, se obtuvo el visto bueno del IDAE que concederá una



ayuda por importe de 127.284,27 euros del total de 159.105,34 euros que costará la obra y que permitirá pasar de una calificación energética F a una C. Reseñar que la Casa del Mar de Luarca comparte gastos con la comunidad autónoma de Asturias.

Una vez adjudicada la obra que se prevé concluya en otoño, se sustituirán las carpinterías y vidrios exteriores que actualmente son de madera por otros de aluminio lacado y doble acristalamiento.

Se cambiará la caldera de gasóleo por una de gas natural, lo que permitirá incorporar un sistema de ventilación con recuperación de calor. Para ello será necesario un reacondicionamiento de la sala de calderas.

La posibilidad de recurrir a los Fondos FEDER para aquellas obras de acondicionamiento de los edificios que supongan ahorro energético ha propiciado un plan de auditorías energéticas en los edificios del ISM, que comenzó en 2018 en las Direcciones Provinciales de Tarragona y Melilla. Servicios Centrales, Bamio, Isla Cristina y Ceuta serán auditados en 2019. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Cinco *stocks* de atún tropical cumplen los estándares MSC

Cinco *stocks*, de los doce sobre los que faena la flota española, cumplen los estándares de sostenibilidad necesarios para solicitar la certificación Marine Stewardship Council (MSC), lo que representa el 30% del total de sus capturas anuales.

Rabil, listado y patudo del Pacífico Centro-Occidental, y el rabil y el listado del Pacífico Oriental, cumplen con los requisitos MSC, lo que garantiza que esa pesquería se realiza en *stocks* que se encuentran en buen estado, son capturados con un mínimo impacto ambiental y bajo un control exhaustivo. Este es el resultado visible de la aplicación del Proyecto de Mejora de Pesquería (FIP, en sus siglas en inglés), que la flota atunera agrupada en la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (Opagac) desarrolla con WWF desde 2016. El objetivo es que, para 2021, se logre el certificado sobre los doce *stocks* de túnidos tropicales sobre los que actúa esta flota.

Tanto Opagac como WWF señalan que aún existen problemas de gobernanza internacional que dificultan la gestión sostenible a largo plazo de estas poblaciones, especialmente, la recuperación de los *stocks* sobreexplotados, como el patudo del Atlántico.

En 2019 está previsto que continúen los trabajos para disminuir el impacto sobre el ecosistema. La flota seguirá participando en los proyectos BIOFAD en el Pacífico Oriental y en el Índico para



evaluar la eficacia de los prototipos de dispositivos agregadores (FAD) biodegradables.

Asimismo, la flota atunera de Opagac se sumó al Pacto Mundial de Naciones Unidas, integrando dentro de su actividad los principios básicos contemplados en las áreas de derechos humanos, trabajo, medio ambiente y anticorrupción. Se trata de una adhesión de forma voluntaria a la iniciativa empresarial

más importante del mundo, con más de 13.000 participantes de 170 países. Ello implicará una intensa actividad contra la pesca ilegal, tanto para defender el uso sostenible de los océanos y sus recursos, como para luchar contra la violación de los derechos humanos (esclavitud a bordo, tráfico de personas, explotación laboral infantil...), especialmente preocupante en algunas flotas asiáticas. ■

Adhesión al Acuerdo de Ciudad del Cabo



Opagac

España ha presentado en la sede de la OMI el instrumento de adhesión al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, con el que se suma a los esfuerzos mundiales por aumentar la seguridad de los buques pesqueros, mejorar las condiciones de vida y trabajo a bordo de sus trabajadores y luchar contra la pesca ilegal.

El Acuerdo, una adaptación del alcanzado en Torremolinos en 1977, constituye una plataforma sólida para mejorar la seguridad de los pescadores en el mar y combatir a la vez la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, al facilitar que los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños controlen mejor la seguridad de los buques pesqueros, según explican en nota de prensa desde el Ministerio de Fomento.

Considerado como uno de los tratados internacionales más importantes del sector pesquero, precisa para su entrada en vigor de la adhesión de 22 Estados, cuyo número total de buques pesqueros, de eslora igual o superior

a 24 m que operan en alta mar, sea de 3.600. Hasta la fecha, sólo cuenta con el compromiso de 10 Estados, con 1.020 buques pesqueros.

España, el décimo Estado en adherirse al Acuerdo, aporta 393 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, que operan en alta mar y representa un 28% del total de la flota notificada a los efectos de entrada en vigor del Acuerdo. No obstante, se espera que el compromiso español anime a otros países con intereses en el sector a seguir sus pasos.

Con este objetivo, el Gobierno ha iniciado contactos con la OMI para la celebración en nuestro territorio de un congreso internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros, previsto para la segunda mitad de 2019. ■

Reserva de bandera

El Ministerio de Fomento ha comunicado a la Comisión Europea que establecerá la reserva de bandera en las actividades portuarias de remolque y amarre, al considerar necesario garantizar el pleno cumplimiento de las condiciones laborales y sociales, ante la inminente aplicación del nuevo Reglamento comunitario que va a regular la prestación de estos servicios. Cabe destacar que la medida no restringe la posibilidad de que estos servicios puedan prestarse por operadores de otros países de la UE, siempre que cumplan con las condiciones de los pliegos particulares, incluido el de matricular los buques bajo registro español.

Concluye Redmar2

La Fundación para la pesca y el marisqueo (Fundamar) y Arvi (la Asociación de Armadores de Vigo) presentaron el resultado de la segunda edición del programa Redmar, con el que se pretende potenciar la presencia de mujeres en el sector pesquero y que, en esta edición, ha facilitado el embarque de tres mujeres –dos patronas de altura y otra de litoral–. Durante el acto de presentación de experiencias, se hizo un llamamiento a aprovechar la “oportunidad” que supone la escasez de tripulaciones para la inclusión a bordo de las tituladas que quieren enrolarse.

36 denuncias por pesca INDNR

En cinco años, y gracias al apoyo humano y técnico de la Agencia Europea de Control de la Pesca, ubicada en Vigo, se han abierto 36 denuncias por potenciales actuaciones de pesca ilegal, no declarada y no documentada (INDNR). Mauritania, Cabo Verde y Senegal han actuado de forma conjunta, recopilando e intercambiando información para obtener una visión más amplia y detallada del área de operaciones. Esta información servía para que acudiera a determinados lugares un patrullero, en el que viajaba un oficial de la UE, para



BREVES

realizar las oportunas averiguaciones. Los casos detectados han sido derivados a las correspondientes autoridades nacionales.

Proyecto MarProtect

Dentro del Proyecto MarProtect, que forma parte del programa Intermares, Azti está realizando trabajos de cartografiado que serán claves para la futura identificación de áreas marinas a proteger en el marco de la Red Natura 2000 en el País Vasco. Los investigadores de Azti han centrado su trabajo en el golfo de Bizkaia, recopilando información de los fondos marinos para realizar una primera caracterización geomorfológica que sirva para la identificación de hábitats de interés comunitario.

Ampliaciones de Tabarca y Cabrera

Cabrera, cuyas aguas albergan especies en peligro de extinción y casi todos los sistemas naturales marinos que exige proteger la ley, ha visto cómo se multiplicaba por nueve su extensión, hasta casi alcanzar las 91.000 hectáreas. Y es que desde el pasado día 1 de febrero es ya una realidad, largamente perseguida, gracias a la apuesta para lograrlo de la ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, y el Govern balear. Este parque, creado en 1991, es el único Marítimo-Terrestre que tiene España en el Mediterráneo, y dará protección legal a especies como corales, delfines y ballenas, gravemente amenazadas. Ya es un hito internacional por su enorme biodiversidad y por la profundidad alcanzada.

Y también la reserva de Tabarca, ubicada frente a la costa de Santa Pola, la primera que se delimitó en nuestro país hace ya 33 años, ve como su extensión se incrementa en un 60%, tal y como se detalla en el BOE del pasado día 7 de febrero. Se mejoran sus posibilidades para repoblación y regeneración de los recursos pesqueros, permitiendo además una



MEDITERRÁNEO

La responsable de Pesca de Malta, implicada en el fraude del atún

La operación Tarantelo, desarrollada contra la mayor trama mundial de fraude de atún rojo encabezada presuntamente por la empresa Ricardo Fuentes e Hijos, acaba de provocar el cese de la directora de Pesca y Acuicultura de Malta, por su implicación en la trama de comercialización ilegal.

Andreina Fenech, directora de Pesca y Acuicultura de Malta ha sido destituida de su puesto al resultar directamente implicada en la trama de fraude en la venta ilegal de atún rojo. Esta nueva acusada, y la importancia del cargo que ostentaba (en 2017 se postuló para presidir la Comisión Internacional del Atún Atlántico, ICCAT), pone aún más de relieve la magnitud de la red desmantelada por la acción de la Guardia Civil en la operación Tarantelo, coordinada por Europol. En este proceso está personado el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, así como Cepesca, en calidad de acusación particular.

En esta operación, puesta en marcha en el mes de junio del pa-

sado año, y que provocó la destitución de la directora de Pesca de Malta por cobrar de la red de pesca y comercialización de atún rojo ilegal, cuenta ya con 79 personas detenidas, todas ellas españolas, y la incautación de 80.000 kilos de atún rojo de procedencia ilegal. Según revelan fuentes de la investigación, la red introducía en nuestro país más de 3.500 toneladas de atún rojo procedente, en su mayor parte, precisamente de Malta, además de Italia, de donde llegaron unas mil toneladas solo en los seis primeros meses del año 2018, hasta que se iniciaron las detenciones.

La operación todavía está en fase de investigación judicial por lo que no se descartan más detenciones e implicaciones políticas en la trama. ■

Suspendida la certificación de la sardina en el golfo de Bizkaia

Tras los últimos dictámenes científicos publicados por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), la pesquería de la sardina en el golfo de Bizkaia verá suspendida su certificación MSC desde el 12 de marzo. La flota tendrá un plazo de 90 días para adoptar medidas de gestión que eviten su retirada.

Noventa días. Ese es el tiempo del que dispone la flota de cerco compuesta por 59 barcos que opera en aguas del golfo de Bizkaia para adoptar medidas de gestión que eviten la retirada de la certificación MSC. El problema surge cuando este organismo modifica los criterios seguidos hasta ahora para valorar el esfuerzo pesquero, tras la última recomendación del ICES, con el resultado de que el nuevo cálculo estima que es más alto del valorado hasta este momento. Con los nuevos parámetros, los científicos consideran que el esfuerzo está por encima del Rendimiento Máximo Sostenible. También ha sido suspendida la certificación de la pesquería del sur de Bretaña.

La situación actual podría llevar, según los informes científicos y los nuevos datos que se manejan, a poner en riesgo especies de bajo

nivel en la escala alimentaria y de menor longevidad, como es el caso de la sardina, que son susceptibles de padecer importantes variaciones en sus poblaciones en un corto espacio de tiempo.

Por lo tanto, esta situación no tiene nada que ver con la de la sardina atlántica, que se halla en una situación crítica. La flota que captura sardina en el golfo de Bizkaia, lo mismo que la que lo hace al sur de la Bretaña francesa, deberá presentar un plan de medidas correctoras para que se mantenga la certificación. Algo que se espera consigan, ya que vienen trabajando con los científicos de Ifremer y Azti, y conjuntamente con el sector pesquero francés, desde enero de 2017, en que obtuvieron la certificación, para lograr la adopción de un plan robusto de gestión, como señala Miren Garmendia, secretaria general de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa. ■

actividad pesquera artesanal responsable y sostenible en aguas exteriores.

Nuevo pez brótola

Investigadores canarios y de Madeira han hallado una nueva especie de pez brótola en aguas de Cabo Verde: un ejemplar que difiere de los nueve conocidos en el Atlántico, puesto que su dentición está compuesta de dientes caninos, intercalados con otros pequeños. Se trata de una especie de pequeño tamaño, de 17 centímetros, y que habitualmente forma parte de los descartes de la pesquería del camarón soldado.

Pescadero profesional

La secretaria general de Pesca, asociaciones de detallistas de pescados y productos congelados, y la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) acaban de presentar el primer curso de Comercialización de Productos de la Pesca y Acuicultura, tras el que se obtendrá el Diploma de Experto Profesional del Sector.

Esta nueva formación *on line* viene a cubrir la laguna que había hasta ahora en la especialización y actualización de conocimientos para la comercialización del sector pesquero. Legislación, seguridad alimentaria, trazabilidad y tratamiento de los residuos son algunas de las materias que se abordarán en el curso, que se complementará con un módulo de marketing y otro de gestión empresarial.

Comunicación en ligereros

Cetmar (Centro Tecnológico del Mar) y la Universidad de Murcia acaban de finalizar con éxito un estudio con nuevas tecnologías para la comunicación y monitorización de embarcaciones ligeras. El dispositivo, testado en el Puerto de Vigo, ha logrado un alcance de 4 kilómetros y una autonomía de un día, con dos baterías de bajo coste. Se trata de una solución alternativa para veleros, pequeñas embarcaciones de recreo o botes pequeños que navegan por la zona costera. ■



Oceana / Enrique Pardo

Hace 50 años...

La pérdida de pequeños pesqueros ha llevado a la ruina a numerosas familias modestas

Aún hay barcos que no están asegurados, a pesar de que las primas de seguro pueden ser de 50 pesetas trimestrales



Siempre se producen tragedias en la mar. Recientemente, los tripulantes de los pesqueros “Segundo Monte San Pedro” y “Ángel” han perdido sus vidas en sendos naufragios, casi continuados. Pero la tragedia de la mar ha continuado en tierra. Allí han quedado viudas y huérfanos a quienes será prácticamente imposible consolar de tanto dolor. Y ha quedado también, en muchos casos, una situación económica difícil para estas familias enlutadas.

Hoy destacaremos el caso del “Ángel”. A bordo del mismo iban seis marineros, todos de la misma familia y propietarios de la embarcación. Todos fallecieron. La situación

en que han quedado las familias es realmente catastrófica. Porque aparte del dolor por la muerte de sus seres queridos, han quedado también sin su único medio de vida, que era el barco.

Aún está reciente el siniestro del colectivo Aguiño, producido en la madrugada del 15 de abril último, en que se perdieron más de cuarenta dornas que tampoco estaban aseguradas. La mar de aquella madrugada trajo la ruina a numerosos hogares de pescadores.

Pero es el caso de que las primas de seguro que tenían que abonar los propietarios de estas embarcaciones no eran en forma alguna prohibitivas, sino todo lo contrario. Porque

los barcos pequeños que se aseguran en la Mutua de Riesgo Marítimo tienen una bonificación importante en las primas que es del 40 por 100 cuando el valor de la embarcación no sobrepasa las cincuenta mil pesetas, y del 50 por 100 si no sobrepasa las veinticinco mil.

Según esto, el seguro de pérdida de un barco de cien mil pesetas representaría una prima de 400 pesetas al trimestre. El de un barco de valor inferior a veinticinco mil pesetas, la prima es de 50 pesetas al trimestre.

Como se ve, las cifras son irrisorias. Desde luego, la entidad aseguradora no se lucra en absoluto de estos seguros. Pero la Mutua de Riesgo Marítimo, integrada en el Instituto Social de la Marina, es una entidad eminentemente social y esta es la razón de que se haga cargo del seguro de las embarcaciones modestas de forma tan graciable para ellas.

¿Han pensado los propietarios de estos pesqueros de pequeño tonelaje qué puede suceder a sus familias si se pierde un barco? Volveremos sobre este tema, e invitamos a la reflexión a los armadores modestos. Estamos dispuestos a resolver cualquier duda, y otro tanto harán las agencias locales y delegaciones provinciales del Instituto Social de la Marina.

Primera cooperativa de producción pesquera en Cataluña



En Bermeo se ha construido el casco de la embarcación "Fernando el Católico", una de las dos que serán propiedad de la cooperativa de producción pesquera "Reyes Católicos", de Arenys de Mar, a cuya financiación han contribuido con importantes préstamos el Crédito Social Pesquero y el Fondo de Protección al Trabajo.

La Cooperativa "Reyes Católicos" es la que abre el naciente movimiento cooperativo en Cataluña. Sus comienzos, patentes de dinamismo, de espíritu social y de afán por el trabajo, no pueden ser más prometedores. Esta cooperativa es ya semilla de una importante promoción que puede cambiar la configuración de la industria pesquera en el litoral catalán.

Certificado de competencia para marinero

Se ha creado el Certificado de Competencia para Marinero dirigido a facilitar el conocimiento de tu profesión. Este certificado será obligatorio para todo el que quiera embarcar por vez primera a partir de 1970. La disposición que lo establece viene inserta en el Boletín Oficial del Estado número 241, o Diario Oficial de Marina número 254, de 8 de octubre de 1966.

El Certificado se obtiene mediante examen en las Comandancias de Marina, Escuelas de Náutica o Escuelas de Formación Náutico-Pesquera. Si tu impulso te lleva a elegir la profesión de marinero de la Marina Mercante o de la Pesca, te conviene ir adquiriendo estos conocimientos cuanto antes. Para ello existen cursos gratuitos de muy corta duración en las Escuelas citadas. Los conocimientos que se exigen son muy sencillos pero necesarios.

Si estás ya embarcado, también te conviene adquirir el Certificado, porque te ensañará muchas cosas necesarias que desconoces o tienes mal aprendidas; porque al poseer este Certificado tendrás preferencia sobre el que no lo tenga para embarcar y ocupar puestos de mayor responsabilidad.

Se han creado dos especialidades para este Certificado: la de Marinero Mecánico y Marinero Pescador. La primera, para desempeñar plazas de especialistas en Puente o Máquinas, indistintamente de buques mercantes, y la segunda para desempeñar las mismas plazas en buques pesqueros. Si llevas cinco años de embarco, te consideras preparado y conoces perfectamente el contenido de sus programas, puedes examinarte directamente, sin curso previo.

Se amplía el seguro a los aparejos, artes y equipajes

La Mutua de Previsión de Riesgo Marítimo, entidad integrada en el Instituto Social de la Marina, amplía su seguro a los riesgos que puedan sufrir los aparejos, artes de pesca y equipajes de la tripulación. Este seguro deberá ser solicitado por los armadores que tengan un barco asegurado en la Mutua de Riesgo Marítimo. Se entenderá concertado para el caso de pérdida total de los aparejos, artes de pesca o enseres, siempre que sea como consecuencia del hundimiento o abandono de la embarcación. Quedan por lo tanto excluidos los deterioros de los mismos ocasionados durante los trabajos de pesca u otros accidentes.

La cuota que se abonará por este seguro será del 1,12 por 100 anual del valor asegurado en cada caso.

Sanidad Marítima

Riesgo químico en el barco

Algunas de las tareas habituales que se realizan en los barcos, como las destinadas a la limpieza, conllevan el uso de productos químicos que sin la formación adecuada para su uso, pueden suponer un riesgo para la salud. Es por ello que nos gustaría dar una serie de consejos, que podrían ser de utilidad a aquellos marinos que pudieran estar expuestos a su acción.



Los materiales utilizados para las tareas de limpieza, ya sean lejías, agentes limpiadores, desoxidantes, desengrasantes, productos concentrados, pinturas, disolventes, etc. suelen ser bastante seguros si son usados en las condiciones adecuadas, pero pueden reaccionar al combinarse con otros elementos (o con el vapor de agua del ambiente) liberando humos tóxicos o generando suficiente calor como para provocar lesiones.

Como ejemplo, podríamos hablar de la lejía, que mezclada con otros ácidos o productos amoniacales (sulfumán, aguafuerte) liberan gases tóxicos que pro-

ducen efectos irritativos en ojos y vías respiratorias. El amoníaco es otro ejemplo de producto químico que puede llegar a producir lesiones graves, como quemaduras o congelaciones a nivel dérmico.

En general, las lesiones más comunes a las que están expuestos aquellos que realizan estas labores son tanto dérmicas como inhalatorias, aunque también existe la posibilidad de contacto por vía digestiva (si se ingiere por error, lo que suele ocurrir cuando se cambia su envase original), ocular, al tocarse los ojos después de usar estos productos, o parenteral cuando la entrada de la sustancia es a través de una herida o llaga preexistente.



LESIONES MÁS HABITUALES

A nivel dérmico:

- Dermatitis de contacto alérgica
- Dermatitis de contacto irritativa
- Acné ocupacional
- Urticaria por contacto
- Cáncer cutáneo ocupacional

A nivel inhalatorio:

- Asma inmunológica o por hipersensibilidad
- Asma no inmunológica o sin periodo de latencia
- Asma agravada por el trabajo

Por lo que se hace necesario el uso de equipos de protección individual (EPI) como son los guantes y gafas, para evitar lesiones dérmicas y procurar que haya la suficiente ventilación para aquellos trabajos realizados en zonas confinadas del barco.

Las labores realizadas en las bodegas de los barcos son las que implican mayores riesgos, ya que, si no existe la ventilación adecuada y no hay ningún sistema de extracción y renovación del aire, la acumulación de vapores tóxicos emanados por dichos productos puede llegar a producir efectos indeseables en la salud del trabajador. Lo que significa que deberemos aplicar mayores medidas de prevención. En el caso de que no fuera posible suministrar la



suficiente ventilación, se aconseja el uso de equipos de protección respiratoria, con filtros que se ajusten a la sustancia a usar.

Además, cuando pueda obtenerse una ficha de datos acerca del producto, debería conservarse, para que el usuario sepa cómo se debe usar y las precauciones a tomar.

Ingerir productos tóxicos accidentalmente también puede ocurrir cuando en el puesto de trabajo se fuma, se come o bebe y no se lavan las manos después de usar estos productos. Con unas adecuadas prácticas higiénicas personales, debería bastar para evitar esta penetración.

PRIMEROS AUXILIOS

En caso de inhalación salga a respirar aire fresco. Productos como el amoníaco o el cloro pueden dar lugar a ataques de asma, por lo que se hace necesario el uso de oxigenoterapia.

En caso de ingestión hay que evitar provocar el vómito. En el caso de que haya vómito se debe evitar el contacto con la piel para impedir su absorción por esta vía. Conserve la etiqueta del producto para que el centro médico pueda aplicar o aconsejar el antídoto más adecuado, como por ejemplo el carbón activado.

En caso de contacto por vía dérmica o parenteral deben retirarse las ropas impregnadas y lavar la zona con abundante agua durante al menos 15 minutos. En el caso de productos inflamables o que se absorban rápidamente, el lavado se prolongará hasta los 60 minutos.

En caso de contacto con los ojos, evitar restregarse y lavarlos con abundante agua durante al menos 15 minutos.

Para resumir, se podría decir que la mejor medida preventiva es la formativa. Es por ello, que resulta de vital importancia que aquellos marineros que vayan a desempeñar determinadas tareas que impliquen el uso de productos químicos, conozcan a la perfección no solo las técnicas de aplicación, sino también las medidas de protección y auxilio en caso de accidente. ■

**Francisco Javier Rodríguez
Gómez
Enfermero de Sanidad
Marítima
Barbate (Cádiz)**



Visita al “Juan de la Cosa”

El delegado del Gobierno en Cantabria, Pablo Zuloaga, visitó el buque hospital del Instituto Social de la Marina “Juan de la Cosa”, atracado en el puerto de Santander hasta el pasado 2 de febrero. Estuvo acompañado por el director del ISM en Cantabria, Alberto Villa, y la directora del puerto de Santander, Cristina López. Tras la visita, el delegado del Gobierno quiso destacar la “importante labor” que presta este buque”, labor que sirve para

salvar vidas y atender a personas enfermas o accidentadas en sus embarcaciones.

El “Juan de la Cosa”, en el que viajan 29 tripulantes, tres médicos, una enfermera y un auxiliar de enfermería, cubre la zona comprendida entre Irlanda y las islas Azores, desde Francia hasta Estados Unidos y Canadá, donde faenan miles de barcos. En esta labor cuenta con el apoyo del “Esperanza del Mar”, que cubre desde las Azores y Canarias hacia el sur.



De izquierda a derecha: la directora del Puerto de Santander, el delegado del Gobierno en Cantabria y el director provincial del ISM.

Redoble de la vigilancia pesquera

30 nuevos inspectores de pesca y la reactivación de los medios aéreos y marítimos de control, inspección y vigilancia pesquera, que llevan inmovilizados desde 2017 debido “a la falta de financiación”, son algunas de las medidas que integran el Plan de Acción anunciado por el ministro Luis Planas en el Congreso de los Diputados. Entre las medidas que también se contemplan está el utilizar de forma plena los convenios de colaboración suscritos con la Armada (con cuatro patrulleros de altura) y con la Guardia Civil (con seis patrulleras ligeras), así como reforzar los “sistemas de intercambio de datos inherentes a la actividad pesquera” y establecer “nuevos protocolos para los certificados de capturas”.

MAR en la web del Instituto Cervantes

El ISM se ha adherido al convenio suscrito el pasado año entre el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social y el Instituto Cervantes, por lo que los últimos números de la revista MAR estarán disponibles en su biblioteca electrónica. Esta web constituye, por lo tanto, una nueva y valiosa ventana para dar a conocer nuestra publicación en todos los

países del mundo. El enlace para acceder es el siguiente: https://www.cervantes.es/bibliotecas_documentacion_espanol/biblioteca_electronica/default.htm.

Una vez en la página, pinchamos el icono de *libros electrónicos*, a continuación volvemos a pinchar otra vez ese icono, y ya veremos los últimos números de MAR colgados en la bibliote-



ca. Para descargarse el número habrá que hacerse socio de la biblioteca, tal y como se explica en la propia página.



**ABOGADOS DE DERECHO MARÍTIMO · GESTORÍA NÁUTICA
SEGUROS PARA BARCOS**

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

Suscríbase

a la revista de referencia en el sector

**SOLO 8,25 €
AL AÑO
(6 números)**



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

...Y MUCHO MÁS...

► **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

INFORMACIÓN:
<http://revista.dgt.es>



Acceso al catálogo de publicaciones:

- ☞ **Publicaciones gratuitas:** revista *MAR* y *Guía sanitaria a bordo*
- ☞ **Publicaciones NO gratuitas:** manuales de formación editados por el ISM

En la web ismarina.doopaper.net
y en el link ismarina en la web seg-social.es

