

Mar

Nº 623
MAYO 2022

Manuel Barange (FAO)

**Con los actuales costes,
“pescar no será rentable”**

**Tripulaciones
abandonadas**



PLAN NACIONAL DE AYUDAS

Mantenerse a flote



FACULTAT DE NÀUTICA DE BARCELONA CURSOS DE ESPECIALIDAD MARÍTIMA



Cursos STCW



Actualización Cursos STCW



Packs Cursos Actualización

Cursos de Especialidad con Simulador

- ECDIS
- ARPA
- GMDSS (Restringido y General)
- Bridge Team Management (BTM)
- Shipbuilding
- Propulsión y Máquinas Navales



Náutica Recreativa



Marlins



Mecatrónica del Barco

Cursos de Especialidad Marítima Básicos y Avanzados

- Formación básica en seguridad marítima
- Formación básica en protección marítima
- Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos
- Buques de pasaje
- Marinero de puente
- Patrón portuario
- OPB, OCPM
- Botes de rescate rápidos
- Avanzado en lucha contra incendios
- Transportes especiales

Cursos de Especialidad Portuaria

- Manipulación de Mercancías Peligrosas para Operadores de Muelle y Terminal
- Capacitación para Manipulación de Mercancías Peligrosas para los Componentes de las Organizaciones Portuarias

www.fnb.upc.edu/aula.professional Tel: 934054624

aula.professional@fnb.upc.edu



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH
Facultat de Nàutica de Barcelona

Cursos Homologados por:



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Puertos del Estado



NUEVOS FOLLETOS INFORMATIVOS DEL ISM



MÁS INFORMACIÓN:
PÁGINA WEB | SEDE ELECTRÓNICA



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Plan de rescate al sector

La primavera ha llegado con borrascas y oleadas de frío inusuales para esta época del año. Sin embargo, la situación socioeconómica derivada de la invasión rusa a Ucrania ha elevado la temperatura encendiendo las protestas masivas. Muchos son los sectores, las empresas y las familias que viven asfixiados por el altísimo coste de la energía y la subida del Índice de Precios al Consumo (IPC) que se ha situado a finales de marzo en el 9,8%, cifra que no se daba en los últimos 37 años y que, a corto plazo, no parece que vaya a bajar mucho. El Banco de España ha previsto para este año una media inflacionista anual en torno al 7,5%.

La situación ha obligado a muchas empresas a parar la producción bien porque no llegaban las materias primas con las que elaborar sus productos, bien porque estos, especialmente en el caso de alimentos frescos perecederos, se estropeaban al no salir de fábrica por la huelga del transporte o bien porque la factura de la luz y el gasoil no cuadraba sus cuentas de resultados, saliendo más rentable dejar de trabajar que hacerlo. Es lo que ha pasado con nuestra flota, que decidió amarrar hasta no reunirse con el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas.

No es la primera vez que la subida de precios del gasóleo obliga a los pescadores a quedarse en tierra. Lo hicieron en 2005, cuando el litro de gasoil se

pagaba a 0,40€. En 2008, cuando costaba 0,70€ y ahora que ha alcanzado máximos históricos a 1€. El coste del combustible supone el 40% del gasto de explotación de la actividad pesquera y muchos no pueden más.

El Marco Temporal de Crisis, aprobado por la Comisión Europea en el contexto de la guerra en Ucrania para apoyar la economía de los Estados Miembros, estará en vigor hasta finales de diciembre, con posibilidad de prórroga y ha previsto ayudas de hasta 35.000€ para las empresas del sector primario afectadas por la crisis, apoyo a la liquidez y subvenciones para compensar los altos precios de la energía. El Plan de Choque del Gobierno ha establecido una bonificación de 20 céntimos por litro de carburante para todos los consumidores, lo que supondrá un ahorro de 16M€ al conjunto de la flota. Además, se contemplan ayudas directas al sector por valor de 68M€, de los que 18,1 los financia el Estado y los 50 restantes Bruselas, a través del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP). También se exonera a la flota pesquera y a las empresas acuícolas de la tasa portuaria de pesca fresca y a las empresas acuícolas del canon de explotación de bienes de dominio público hidráulico en los próximos seis meses. Medidas que, de momento, han servido para volver al mar, aunque no sabemos si definitivamente. ■



Una mujer en un mar de hombres

Autora: Alicia Vallina

Edita: Plaza y Janés

La primera novela de la historiadora Alicia Vallina cuenta las aventuras de la cordobesa Ana María de Soto que en 1793 y para huir de un matrimonio concertado, se hizo pasar por hombre para ingresar como marinero granadero en la Armada Española.

Se trata de una historia de superación y lucha de una mujer valiente que a finales del siglo XVIII con tan solo 18 años se opuso a la tradición que la obligaba a renunciar a sus sueños de conocer mundo y la ataba a un matrimonio no deseado.

La historia está basada en un personaje real a partir de la investigación que la autora desarrolló tras encontrarse unos manuscritos en una pequeña caja de madera de los depósitos del Museo Naval de San Fernando (Cádiz) donde trabajaba como directora técnica.

En su búsqueda en el Archivo General de la Marina Don Álvaro Bazán, Alicia Vallina pudo confirmar que Ana María de Soto estuvo embarcada y algunos de sus datos biográficos, pero la falta de más detalles, salvo los encontrados en el libro manuscrito, llevaron a la autora a optar por el formato no-

La protagonista se hizo pasar por hombre para ingresar en la Marina en 1793

velesco y no por el ensayo de sus anteriores obras.

La narración en primera persona nos introduce de lleno en el personaje de Ana María de Soto haciéndose pasar por Antonio de Sotomayor a lo largo de los cinco años que duró su viaje como infante de marina hasta que fue descubierta y expulsada de la Armada.

Durante sus aventuras en la mar, la protagonista no solo debe sobrevivir a la crudeza de la vida a bordo sino a la de ocultar su secreto en un mundo exclusivo de hombres.

Si bien la mayoría de los pasajes y personajes son obra de la imaginación de la autora, Alicia Vallina es experta en la recreación de escenarios históricos y su relato es totalmente fiel a la vida en un barco militar de la época, tanto en el léxico como en las costumbres marineras. El libro, que en unos pocos meses de vida ya ha agotado su primera edición y ganado el premio de novela histórica

“Ciudad de Pozuelo de Alarcón”, tiene un coste de 18,90 euros y puede encontrarse en todas las librerías. ■





Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

Redacción:

Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es), Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es) y Anabel Gutiérrez (ana-isa-bel.gutierrez1@seg-social.es)

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

Alicante: Casa del Mar. Acceso C/ Faro de Santapola, 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/ Churrua, 2. Tel. 91 591 99 00.

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

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

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

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

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

Valencia: Casa del Mar. Avda. del 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. Tel. 91 700 66 00. **Suscripciones:** revista.mar.ism@seg-social.es / www.seg-social.es

Diseña e imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 123-20-003-8 **NIPO Web:** 123-20-004-3

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR las suscritas por su director o que 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.

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica en 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.

Descárgala en tu smartphone



REAL DECRETO

Medidas del Plan Nacional para paliar el efecto de la guerra de Ucrania en el sector marítimo-pesquero.

PÁGINA 6

PESCA



Convenio OIT. España ratifica el Convenio 188 de la OIT que impulsa el trabajo decente en la pesca y mejores condiciones en los barcos.

PÁGINA 14

10 Tripulaciones abandonadas. La pandemia y la invasión a Ucrania han dejado en evidencia un modelo de negocio basado en la explotación laboral.

22 PERTE naval. El gobierno ha aprobado una inversión de 1.460 millones de euros para la recuperación y transformación del sector naval.

26 Tribuna. Javier Ojeda, gerente de Apomar, explica las dificultades de la actividad acuícola española.

28 Reforma Laboral. En el sector pesquero hay ya 22.140 personas contratadas.

32 Ciberseguridad. Un informe revela que el sector marítimo es muy vulnerable ante posibles ciberataques.

ENTREVISTA



Manuel Barange. El director de la División de Pesca y Acuicultura de la FAO habla de la importancia de los productos del mar para paliar el hambre mundial.

PÁGINA 16

40 Consumo. El MAPA Y Carrefour celebran una jornada sobre sostenibilidad a lo largo de la cadena de distribución de productos del mar.

42 Ferias. Las ferias sectoriales vuelven con fuerza tras la pandemia.

44 Europa. Buenos resultados del sistema de tarjetas de la UE contra la pesca ilegal.

46 Arrastre. Entrevista a Iván López, en defensa de la pesca de arrastre.

48 Campañas. Buenos precios de la caballa y sardina en una campaña complicada por la invasión de Ucrania y la subida del combustible.

52 Directores. Málaga acoge la primera Jornada de Directores del ISM de 2022.



PLAN NACIONAL DE RESPUESTA A LA GUERRA EN UCRANIA

Las ayudas, con cuentagotas



El Gobierno impulsaba, a través del Real Decreto 6/2022, aprobado el 29 de marzo, un ambicioso plan de ayudas urgentes para dar respuesta a las consecuencias económicas y sociales que la invasión de Ucrania está causando. El objetivo principal es lograr una bajada de los precios de la energía tanto para ciudadanos como empresas y lograr una estabilización de precios que frene el proceso inflacionista. Desde el sector, aunque se agradece el esfuerzo del Gobierno, consideran que las ayudas son insuficientes.

El Plan de Respuesta plantea una reducción temporal del 80% de los costes del peaje de acceso a la red de transporte y distribución de la electricidad en la factura de la luz con efecto retroactivo desde el 1 de enero y durante todo este año.

Habrán bonificaciones extraordinarias para determinados productos energéticos y para aquellas empresas

Prórroga de contratos y residencia para tripulantes ucranianos

muy dependientes del combustible que carecen de capacidad para trasladar esas subidas a los precios de sus productos. También se contempla un descuento directo del precio de los carburantes por parte de las operadoras y una línea de ayudas directas para la industria del gas.

En cuanto a las medidas que afectan directamente al sector marítimo pesquero, el Real Decreto contempla la

posibilidad de prolongar los contratos temporales de trabajo y la residencia de los tripulantes ucranianos enrolados en mercantes de bandera española más allá de los seis meses previstos por la ley.

También habrá rebajas de las tasas portuarias para buques y mercancías de las líneas que cubren el trayecto de la península con Ceuta, Melilla, Canarias y Baleares. Las líneas de pasajeros con convenios se verán exentas del cumplimiento de un número mínimo de viajes.

La descarga de pesca fresca podrá beneficiarse de una exención de las tasas portuarias mientras que las empresas acuícolas del canon de explotación de bienes de dominio público hidráulico durante seis meses.

Habrà ayudas directas para cubrir los costes adicionales de las empresas de producción pesquera y acuícola desde el 24 de febrero al 31 de julio de 2022, pudiendo ampliarse dicho plazo hasta finales de año. El importe total de estas ayudas directas es de 18,18 millones de euros y oscilarán entre los 1.550,52 euros por barco (con un tonelaje bruto de menos de 25) hasta un máximo de 35.000 euros para los buques a partir de 2.500 de tonelaje bruto.

Las empresas incluidas en el Régimen Especial del Mar podrán solicitar un aplazamiento en el pago de cuotas a la Seguridad Social de la recaudación de marzo a junio de 2022. Esta petición podrá realizarse de forma directa a través del Sistema RED.

Se han establecido líneas especiales de crédito y avales a través del Instituto de Crédito Oficial y de la Sociedad Estatal de Caución Agraria.

El ministro de Agricultura, Pesca y Ali-

El Plan se ha elaborado tras dialogar con los sectores más afectados, agentes sociales, Comunidades Autónomas y partidos políticos

mentación, Luis Planas, se ha reunido con el sector marítimo pesquero en varias ocasiones tanto para conocer de primera mano sus demandas como para ofrecerles detalles sobre las medidas aprobadas.

El paquete de medidas para el sector pesquero contempla ayudas directas por valor de 68 millones de euros, de los que 18,1 millones son financiados por el Estado y, al no depender de tramitación europea, podrán ser abonados de forma inmediata. Los otros 50 millones serán cofinanciados con el fondo FEMPA, 30 millones para la pesca extractiva y 20 millones para la acuicultura. Los beneficiarios de estas ayudas europeas podrán recibir un anticipo del 10% para así agilizar la llegada de las ayudas.

Con la bonificación de 20 céntimos para el gasoil, Planas apuntaba que el conjunto de la flota podrá ahorrarse unos 16 millones de euros, teniendo en cuenta el consumo medio realizado en años anteriores. Esta medida solo se aplicará en los repostajes que se realicen en territorio español.

Luis Planas hacía hincapié en que



Mural de la Lonja de Carboneras (Almería)

estas ayudas se han tramitado de oficio, atendiendo al tonelaje, por lo que está previsto que comiencen a llegar tanto a armadores como buques a partir de mayo.

POCO Y CON CUENTAGOTAS

Desde el sector, tanto la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) como la patronal Cepesca han manifestado su descontento con las medidas. Incluso se barajó la posibilidad de volver a convocar jornadas de paro, protestas en Madrid y un nuevo amarre total de la flota ante la decepción que las medidas han supuesto. Analizando el Real Decreto en profundidad, manifiestan que la flota artesanal no podrá beneficiarse de parte de las ayudas procedentes de Europa ya que se exige presentar una cuenta de gastos auditados, lo que no suele estar al alcance de las flotas artesanales. Por el contrario, la flota de altura y gran altura ha mostrado su disconformidad porque la reducción de 20 céntimos sobre el precio del gasóleo solo afecta al repostaje en territorio español.

El presidente de la FNCP, Basilio Otero, apuntaba que el Plan de Respuesta no cubre las necesidades reales de los pescadores para quienes salir a faenar ahora mismo no es rentable, “esta situación es inasumible y de seguir así no sabremos cuánto tiempo podremos aguantar”, apostillaba.

Desde Cepesca, además añadían que esta crisis energética ha puesto de manifiesto la necesidad de que la Política Pesquera Común, cuya reforma está este año sobre la mesa, contemple mecanismos para afrontar las amenazas que se ciernen sobre la soberanía alimentaria de Europa.

Manuel Fernández, vicepresidente de



Aprobada una línea de avales de 10.000 millones para reforzar la liquidez de empresas y autónomos

la FNCP, lamentaba que las demandas del sector no hayan sido atendidas, por ello adelantaba que se tomarán decisiones mes a mes, según las ayudas vayan concretándose y cada zona pesquera estudie si le es rentable salir. Mientras, la flota “saldrá a faenar ante las necesidades de los consumidores y como ejercicio de responsabilidad”.

También hay decepción en el sector conservero que se siente excluido, además de insuficientes, consideran que las ayudas del Plan de Respuesta están “mal planificadas” porque solo contemplan al sector pesquero y acuícola, obviando que las empresas de depuración, transformación y comercialización también forman parte

del sector, y así lo considera la propia Unión Europea.

Al cierre de esta edición, la única ayuda que habían recibido los pescadores, de todo el paquete, ha sido la reducción directa de 20 céntimos en el precio del gasoil, como todos los ciudadanos.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Además de los subsidios europeos y estatales, algunas comunidades están ultimando otro tipo de medidas para implementar y reforzar estas ayudas.

En Andalucía y Galicia hay exenciones de las tasas portuarias para todos los operadores y no solo para la descarga de pescado fresco.

El Gobierno de Cantabria anuncia la concesión de una ayuda directa extraordinaria de un millón de euros a la flota pesquera para compensar la subida del gasóleo.

Illes Balears ha movilizado una línea de subvenciones para el sector pesquero por un valor de 1,5 millones. Además, se exonera a las embarcaciones profesionales de pesca de pagar la tasa de suministro de agua y energía eléctrica y la tasa de almacenamiento. También se bonifica en un 50% la tasa portuaria sobre los beneficios de la venta de pescado. Estas bonificaciones se aplicarán durante el primer semestre de este año y equivalen a unos 300.000 euros.

La Comunidad Valenciana también exonerará de las tasas de primera venta de pescado en todos sus puertos, una medida con un coste de 700.000 €.

Por su parte, los consejeros de Pesca de Murcia, Galicia y Andalucía han solicitado al ministro Planas que complemente el Real Decreto con una bajada

Basilio Otero:
“El plan de ayudas del Gobierno no cubre las necesidades reales de los pescadores”

de impuestos, la bajada del IVA de los productos de mar, la flexibilización de las cuotas pesqueras y una exoneración de las cuotas a la Seguridad Social y no solo un aplazamiento.

El 14 abril, la Comisión Europea publicaba un nuevo paquete de ayudas en apoyo de la pesca y acuicultura para complementar las ya anunciadas el 25 de marzo. En esta ocasión se incluyen compensaciones financieras por los costes adicionales, también para el almacenamiento de productos y por la paralización temporal de la actividad pesquera.

Europa concede libertad a los Estados para redistribuir los fondos FEMP sobrantes hacia medidas específicas en estos apartados. Estas medidas deberán pasar el procedimiento legislativo ordinario antes de entrar en vigor.

El ministro Luis Planas en posteriores declaraciones ha querido tranquilizar al sector asegurando que el Gobierno, en función de la evolución de la situación, adoptará las medidas que vayan siendo necesarias. ■

TEXTO Y FOTOS
PATRICIA ROMERO ALONSO



CASI 3.000 BARCOS RUSOS NO PODRÁN HACER ESCALA EN PUERTOS EUROPEOS

Tripulaciones abandonadas

Primero fue la pandemia. Ahora la invasión a Ucrania. Ambos hechos han dejado en evidencia un modelo de negocio, que practican algunas empresas, basado en la explotación laboral. Casi un centenar de barcos y mil marinos permanecen bloqueados en Ucrania. 2.870 barcos rusos no podrán hacer escala en puertos europeos. Impedirles la libre circulación tendrá un impacto en la economía mundial a lo largo de este año.

El armador del buque Hunter (de bandera de conveniencia de Belice), abandonó barco y tripulación (37 marineros ucranianos y rusos) en el Puerto de Las Palmas el pasado mes de febrero. La tripulación se puso en contacto con la Federa-

Hasta un millar de marinos estarían atrapados en Ucrania

ción Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), encargada de mediar para que sean repatriados o acogidos y se respeten sus derechos a nivel internacional. Hay, en la actualidad, dos marineros ucranianos a bordo que no quieren regresar a su país. “Uno de ellos está



solicitando asilo en España, ya que no tiene intención de volver a Ucrania, el otro estaría pensando en trasladarse a otro país europeo”, explica Gonzalo Galán, inspector de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF). La guerra ha venido a agravar este problema que para Gonzalo Galán obedece a un “modelo de negocio basado en la explotación y el abuso laboral de sus trabajadores”. Entre otras razones porque a bordo de un buque pueden convivir marinos de tres nacionalidades distintas de media (y se ha llegado hasta las 30), según datos de la Cámara Naviera Internacional (ICS).

EFFECTOS DE LA GUERRA

En una carta conjunta los dirigentes del Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), el Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR) y Médicos Sin Fronteras (MSF), el director general de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), Guy Ryder, y el secretario general de la Organización Marítima Internacional, Kitack Lim, han pedido que se actúe urgentemente para proteger a la gente de mar y a las tripulaciones de los buques que están atrapados en los puertos ucranianos y en las aguas cercanas desde que empezó el conflicto bélico en Ucrania. Según la OMI, unos 86 barcos mercantes y mil marinos permanecen bloqueados en puertos y aguas de Ucrania a día 30 de marzo, entre los que no consta que haya ningún español afectado.

Por su parte, la Comisión Europea (CE) no permite, desde mediados

El último caso español

A principios de mayo de 2020 un buque de bandera española, el Celanova, un gasero de los armadores Globalgas, propiedad de la familia Burgos y dirigida por Rodolfo José Burgos Escudero, fue abandonado en Manila. A bordo, 15 tripulantes españoles indefensos, sin poder cobrar el salario de varios meses y sin apenas provisiones a bordo, combustible o agua. Sin aire acondicionado y obligados a dormir en la intemperie para soportar el calor de la bahía de Manila. Fondeados a considerable distancia de la costa, rodeados de bolsas de basura y en plena pandemia. El seguro obligatorio, previsto en el Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo, que España ratificó en enero de 2013, debía hacerse cargo de pagar la repatriación y hacer frente a la deuda salarial de hasta tres meses. Pero la compañía aseguradora, una empresa norteamericana, alegaba que el Celanova había perdido la cobertura al quebrantar el boicot internacional contra Irán. Efectivamente. En noviembre de 2019, el Celanova cargó butadieno en el puerto de Assuleyha. El naviero conocía la prohibición y por esa razón le pidió al capitán que al entrar en aguas iraníes apagara el Sistema Automático de Identificación (AIS) del buque. Finalmente, gracias a la mediación de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), la aseguradora se hizo cargo de la repatriación y el pago de parte de los salarios de los 15 tripulantes españoles.

de abril, que los barcos con bandera rusa hagan escala en puertos de la Unión Europea. Esto afectará a 2.870 barcos rusos.

La guerra
reducirá el
crecimiento
del PIB
mundial
un 1%

CAMBIO DE BANDERA

Para que los operadores portuarios de la UE sepan si un buque con pabellón ruso ha cambiado a un “pabellón de conveniencia”, se tendrá en consideración el “número IMO”, un número de identificación que, por resolución de la OMI, se asigna a cada barco en el momento de la construcción y permanece igual durante su servicio. En consecuencia, cualquier inten-

to de eludir sanciones mediante el cambio de pabellón “podría ser fácilmente identificado por las autoridades portuarias a través de una verificación del número IMO del buque junto con los registros a bordo”, señala la Comisión.

A pesar de ello, un número inusualmente alto de buques abandonó su bandera rusa en marzo para registrarse en países como las Islas Marshall, según datos de la consultora especializada en gestión de riesgos marinos, Windward AI. En total, 18 barcos cambiaron su bandera rusa por otra nacionalidad, el triple de la tasa normal (que suele estar en 5,8).

Un barco mercante de media tiene tripulación de tres nacionalidades distintas

IMPACTO NEGATIVO

Los marinos rusos y ucranianos representan el 15% de la mano de obra del transporte marítimo mundial. La Cámara Naviera Internacional (ICS), ha advertido de la interrupción de la cadena de suministro si se impide la libre circulación de los marinos ucranianos y rusos. El informe sobre la fuerza de trabajo de los marinos, publicado en 2021 por BIMCO (el Instituto Nacional de Investigación Económica del Reino Unido) e ICS, informa de que 1,89 millones de marinos operan actualmente en más de 74.000 buques de la flota mercante mundial. Para mantener el comercio mundial sin

ENTREVISTA

“¿Qué jóvenes generaciones querrán ir al mar?”

LUZ BAZ, COORDINADORA DE ITF EN ESPAÑA

Luz Baz Abella, es coordinadora de la Federación Internacional de los trabajadores del Transporte (ITF) en España, cuya labor es, en estos momentos, la repatriación de marinos (por la pandemia y la guerra de Ucrania).

¿Qué le parece el cierre de puertos europeos a buques rusos?

En mi opinión, estas son medidas con fácil defensa en el papel, justificadas por la atrocidad de los hechos cometidos por el gobierno ruso en Ucrania, pero tienen enormes dificultades al ponerse en práctica. Personalmente creo que, una vez más, los marinos serán directamente los perjudicados, mientras arrastran todavía las consecuencias de la pandemia y las restricciones vinculadas a la



Evelina Saduikyte

misma. El otro día visité un barco con tripulación rusa y ucraniana conviviendo a bordo. Un barco de una de las compañías más respetadas en el sector. Tuve la oportunidad de entrevistarme con un capitán de verdad, ruso, y una tripula-

ción unida, fue un ejemplo conmovedor de dignidad y humanidad. Pero aquellos marinos todavía hoy no pueden disfrutar de un permiso para “bajar a tierra” en los puertos de recalada, confinados desde que embarcan por instrucciones de la

trabas (recordemos que el 90% se mueve por mar) es necesario garantizar que puedan circular libremente, permitirles cambios de tripulación y el pago de sus salarios. Según Niels Rasmussen, analista jefe de BIMCO, la guerra reducirá el crecimiento del PIB mundial hasta un 1%. Y tendrá un impacto indirecto sostenido en la economía mundial que se empezará a notar a lo largo de este año: aumento de precios de materias primas, mayor inflación en muchos países, aumento de los costes en transporte marítimo y encarecimiento de combustibles. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



Islas Marshall permite el registro de todos los barcos sin importar origen

naviera, sin un paseo posible, viviendo los hechos que les afectan directamente y sin poder respirar. A mí me queda poca confianza en la humanidad en el sector marítimo.

¿Qué medidas ve de difícil aplicación en la práctica?

Creo que es preciso destacar que, en el negocio de las banderas de conveniencia, es una quimera pretender evitar el comercio y el transporte con compañías de interés ruso, ya que el sistema, además de otros intereses, defiende la falta de transparencia en el sector y será difícil la identificación del interés y capital que hay detrás. Además, es posible que, desde el inicio de la guerra, muchos hayan cambiado ya de pabellón pues, en algunas de las peores banderas de conveniencia, eso puede hacerse en 24 horas por internet.

Las sanciones económicas, ¿tendrán impacto sobre el salario de las tripulaciones?

Las sanciones económicas tienen un impacto directo y actual en los tripulantes rusos que trabajan en buques explotados por navieras extranjeras. Desde el inicio de la guerra, me consta que hay empresas que están evaluando cómo pagar los sueldos a los tripulantes, planteando la entrega de “tarjetas monedero” o reteniendo los salarios para ser pagados al final de la campaña o cuando acabe la guerra o se levanten las sanciones. En cualquiera de los casos, los marinos, trabajadores, no podrán cobrar mensualmente sus salarios, como exige la normativa internacional (Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT) y sus familias en Rusia se verán directamente afectadas ya que, en muchas ocasiones, los marinos embarcados son la fuente de

ingreso principal en su comunidad. Es preciso destacar asimismo que, a bordo de los buques sancionados (rusos o de capital ruso) trabajan, en ocasiones, tripulantes de terceros países que tampoco podrán cobrar sus salarios.

¿Cómo se puede evitar, en su opinión, que se abandonen tripulaciones?

Si no se toman medidas urgentes de manera coordinada y se aplican con rigor, veremos de nuevo situaciones de marinos trabajando a bordo “sine die”, algo que afecta no sólo a la salud de los trabajadores, sino directamente a la seguridad de la navegación y, de manera derivada, a la escasez de marinos dispuestos a embarcar. ¿Qué jóvenes generaciones querrán ir al mar? Quizás pensemos en ello sólo cuando se bloqueen las rutas por falta de trabajadores o se desabastezcan los mercados.

LOS AGENTES SOCIALES, SATISFECHOS POR LA VOTACIÓN DEL CONGRESO

Sí al Convenio 188 de la OIT



Catorce meses después de que el Consejo de Ministros aprobara la adhesión de España al Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Congreso de los Diputados lo ha ratificado por unanimidad el pasado 7 de abril. Sindicatos y patronal pesquera han mostrado su satisfacción y confían en que el visto bueno servirá para que Bruselas revise los mecanismos que favorecen y privilegian las importaciones de pescado barato procedente de flotas asiáticas.

Con el sí del Congreso de los Diputados, España se une a la lista de países que han ratificado el Convenio 188 de la Organización Internacional de Trabajo (OIT), de 14 de junio de 2007, que fija requisitos básicos de contratación, alojamiento y alimentación en los buques de pesca y aborda cuestiones en materia de protección sanitaria y seguridad social.

Tanto CCOO y UGT como la patronal Cepesca han impulsado la ratificación del Convenio por parte española, de ahí que su voto a favor haya sido motivo de satisfacción y esperanza para el sector, afectado en estos momentos

El Convenio 188 garantiza un trabajo decente para los pescadores y contribuye a luchar contra la pesca ilegal

por la crisis energética y el conflicto en Ucrania. Otros 19 países también lo han ratificado: Angola, Antigua y Barbados, Argentina, Bosnia y Herzegovina, Congo, Dinamarca, Estonia, Francia, Kenia, Lituania, Marruecos, Namibia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido e Irlanda del Norte, Senegal, Sudáfrica y Tailandia. Aunque no son muchos, sí tienen un peso importante en la pesca mundial.

COMPETIR EN IGUALDAD

El Convenio 188 es, según los agentes sociales, el mejor instrumento para garantizar un trabajo decente y unas

condiciones sociolaborales mínimas a bordo de los barcos. Es también una buena herramienta para luchar contra la pesca ilegal y eliminar las prácticas de trabajo forzoso, trabajo infantil y esclavitud moderna que siguen produciéndose en algunos países, sobre todo asiáticos, que compiten en las mismas aguas y mercados con las flotas comunitarias que sí cumplen las normas.

Para el secretario general de Cepesca, Javier Garat, la firma del tratado “visibiliza el compromiso y la responsabilidad del sector pesquero español para garantizar condiciones de trabajo decente. Es importante que todos los países pesqueros del mundo lo ratifiquen para evitar las diferencias existentes actualmente, que dan lugar a que compitamos en condiciones desiguales con flotas, sobre todo asiáticas, con costes de explotación más bajos. La ratificación refuerza también la necesidad de que la Unión Europea exija el mismo grado de cumplimiento en materia sociolaboral a las flotas de todos los países con los que mantiene acuerdos de comercialización en Europa de sus productos pesqueros libres de aranceles”.

Desde los sindicatos, Juan Manuel Trujillo, de CCOO, afirma que la ratificación de España es “una gran noticia, una motivación y un gran impulso para el sector”. Además, considera que se trata de una “buena herramienta contra la pesca ilegal” que servirá para alcanzar “un marco de juego limpio” y que llena un “vacío legal” que perjudica a las empresas pesqueras que cumplen las normas y ha favorecido a agentes “precarios, casi delincuentes”. Por su parte, José Manuel Blanco, de UGT, dice que los marinos y marineros de pesca españoles ahora tienen “un instrumento muy valioso para implementar sus

Una veintena de países ya han ratificado el tratado internacional. Son pocos pero de gran peso en la pesca mundial

condiciones sociolaborales a través de la negociación colectiva entre los sindicatos y las asociaciones empresariales del sector, bien sea por artes de pesca, pesca de altura, gran altura o largas distancias. No obstante, queda un arduo trabajo de la Administración para ver cómo se pasarán las inspecciones a los buques de pabellón español que operan en caladeros de otros países y no vienen a España. Esperemos que sean diligentes y no paralicen la flota”.

Paralelamente, pronto entrará en vigor el Real Decreto para el cumplimiento y control de la aplicación del C-188 en los buques españoles. La norma obliga al desarrollo de inspecciones quinquenales a todos los pesqueros de más de 24 metros de eslora, a los que navegan más de la mitad del tiempo fuera de aguas territoriales españolas y a los que pasan más de tres días en el mar, al menos en el 20% de sus salidas de puerto. La Dirección General de la Marina Mercante será la encargada de certificar el cumplimiento de las normas. La obligatoriedad de certificación se aplicará a los barcos cuyo certificado de conformidad pierda validez el 1 de enero de 2023. Hasta entonces es voluntaria. ■

ANA DÍAZ



MANUEL BARANGE, DIRECTOR DE PESCA Y ACUICULTURA DE FAO

“Debemos asegurar el derecho universal al alimento”

Manuel Barange, es director de la División de Pesca y Acuicultura de la FAO, la organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. Desde su sede en Roma, esta Agencia de la ONU trabaja para que el alimento llegue a todos y evitar que un alto porcentaje de las personas que vivimos en el mundo sufra hambre y pobreza extrema. Nos habla de “transformación azul”, la estrategia para que el consumo de pescado crezca a mayor ritmo que la población mundial, de la situación actual de la actividad y de los retos que tenemos para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.



Manuel Barange, director de Pesca y Acuicultura de la FAO

Vivimos tiempos convulsos. ¿Temen que en algún momento los consumidores podamos quedarnos sin abastecimiento de productos del mar por los altos precios de los combustibles?

Efectivamente, vivimos tiempos difíciles e inciertos. Las cadenas de valor, que aún estaban en fase de recuperación tras la pandemia del Covid-19, están sufriendo ahora impactos, aún más

significativos, aunque su extensión geográfica no es comparable. La pesca y la acuicultura sufrieron mucho por la pandemia en sus primeras fases pero se recuperaron más rápidamente de lo esperado.

En estos momentos, el alto precio del combustible genera un problema significativo, añadido si el precio del producto no refleja este costo adicional. Es

interesante ver que, mientras el precio medio del alimento (el llamado “food price index” de FAO) alcanzó en marzo su máximo histórico, el índice FAO del precio medio del pescado se ha mantenido estable en los últimos 15 años. Es decir, si el consumidor o los sistemas de apoyo al productor no compensan los crecientes costes de producción tendremos un problema porque pescar no será rentable.

Otro tanto pasa con la acuicultura que, además, sufre el alto precio de las materias primas para la elaboración de piensos. ¿Están preocupados por cómo la guerra en Ucrania puede afectar a esta actividad?

La pandemia supuso para la acuicultura falta de mano de obra, costes adicionales para mantener el producto en las piscifactorías, e impactos a lo largo de la cadena de suministros. Pero la actividad es dinámica e innovadora. Esto es particularmente demostrable respecto a los piensos alimentarios. Hace un mes, estaba en un país que produce gran volumen de camarón. El 85% de la dieta es ahora de origen vegetal mientras que hace unos años era casi 100% harina de pescado. En la FAO nos preocupa más el hecho de que la acuicultura, aunque continúa creciendo a buen ritmo, no crece suficientemente en algunas regiones por falta de apoyos. Europa es un ejemplo donde este apoyo no es claro o efectivo.

Naciones Unidas declaró 2022, Año Internacional de la Pesca y Acuicultura Artesanales. ¿Cómo contribuyen estas pesquerías al desarrollo económico de las zonas costeras?

Es quizás poco sabido que el 40% de la producción pesquera proviene de pescadores y piscicultores de pequeña escala artesanal y este subsector em-

Si el consumidor, o los sistemas de apoyo al productor, no compensan los crecientes costes de producción tendremos un problema porque pescar no será rentable

plea al 90% de todos los que trabajan en la pesca.

El Año Internacional representa una oportunidad para destacar el importante papel que tienen la pesca y la acuicultura artesanales de pequeña escala en los sistemas alimentarios, medios de vida, cultura y medio ambiente. Los pescadores y trabajadores del sector pesquero en pequeña escala tienen gran potencial para promover cambios transformadores respecto a la manera en la que producen, procesan y distribuyen el pescado y los productos pesqueros.

El Año Internacional también tiene como objetivo crear conciencia sobre la pesca y la acuicultura a pequeña escala, fortalecer la interacción entre la ciencia y las políticas y empoderar a las partes interesadas para actuar y establecer nuevas asociaciones, consolidando las existentes. Además, el Año Internacional puede servir de trampolín hacia la aplicación del Código de Conducta para la Pesca Responsable y documentos conexos para lograr la sostenibilidad de la pesca



El mar provee de alimentos a la población mundial



Manuel Barange, en el Congreso Internacional de Nutrición y Salud

en el contexto de seguridad alimentaria y erradicación de la pobreza.

También este año, Naciones Unidas celebrará en Lisboa la Cumbre de los Océanos. ¿Cómo participará FAO?

Lisboa acogerá en el mes de junio la 2ª Conferencia de Naciones Unidas sobre los Océanos. Es un evento importante porque entramos en la última década para asegurarnos que cumplimos los ODS's de la Agenda 2030. La meta 14 del desarrollo sostenible se refiere a los océanos y tiene 10 objetivos concretos de los que varios son responsabilidad de FAO. En concreto, los referidos a la lucha contra la sobreexplotación de los mares, contra la pesca ilegal, no reglamentada y no reportada, en favor del aumento de los beneficios de la pesca sostenible para pequeños Estados insulares en desarrollo y, en general, para productores de pequeña escala. Objetivos muy técnicos y concretos, también controvertidos, donde la información fi-

El océano no es un acuario, es una fuente de alimentos y de medios de subsistencia que deben ser reconocidos y protegidos

dedigna y no partidista de FAO es muy importante.

Uno de los aspectos más importantes que se esperan de esta Conferencia es el mayor reconocimiento del papel de los alimentos de origen acuático para la seguridad alimentaria y la nutrición. La agencia UN Nutrition publicó el año pasado un informe reflejando que los alimentos de origen acuático suelen tener una huella medioambiental menor que cualquier alimento terrestre de origen animal, comparable a los de origen vegetal. Que la eficiencia de la acuicultura es mucho mayor que la de la ganadería. Que pocos alimentos acumulan el volumen de micronutrientes que poseen peces, moluscos y crustáceos y, por último, que los alimentos acuáticos son particularmente accesibles para poblaciones costeras de bajo poder adquisitivo y con pocas alternativas. Este reconocimiento del papel nutricional de los alimentos acuáticos es reciente y bienvenido, gracias al trabajo de muchas instituciones. El océano no es un acuario, es una fuente de alimentos y de medios de subsistencia que deben ser reconocidos y protegidos.

Sostenibilidad económica, medioambiental y social. ¿En qué aspectos hay que trabajar y dedicar mayores esfuerzos para conseguirla?

Al hablar de sostenibilidad, la gente se refiere normalmente a sostenibilidad ecológica. En el caso de la pesca, y utilizando un símil bancario, si la población pesquera es nuestro capital, intentamos no extraer del océano más que el interés que nuestro capital genera. Es decir, la biomasa extra que entra en un año (menos las pérdidas). Este número mágico, que es elusivo y varía de año en año, es el que permite una explotación

en teoría hasta el infinito. Actualmente, una de cada tres poblaciones pesqueras está sobreexplotada, un porcentaje que ha aumentado en décadas recientes pero, en volumen de pescado, estimamos que casi el 80% del pescado que entra en los mercados proviene de poblaciones que son ecológicamente sostenibles porque las más abundantes son también las mejor gestionadas.

Pero la pesca depende de las fluctuaciones naturales de las poblaciones y, para gestionirlas, hay que también tener en cuenta las comunidades dependientes de la actividad. Por eso hablamos de sostenibilidad ecológica, social y económica como objetivos comunes e indivisibles. Una forma elegante de tratar este equilibrio es negociar los parámetros de gestión con los que dependen del recurso. Este tipo de acuerdos requieren datos adecuados, actualizados y fehacientes, modelos poblacionales aceptados por todas las partes interesadas, confianza mutua en las bases y medidas de gestión acordadas y, finalmente, voluntad política para aceptar el resultado de las negociaciones sin presiones adicionales. Gestión compartida, en definitiva, que refleje que todos tenemos responsabilidades para mantener la pesca a niveles sostenibles.

¿Por qué debemos apostar por alimentos azules en nuestro día a día?

FAO estimó que para el año 2050 necesitaríamos un 60% más alimento que en 2016, debido al aumento poblacional y también al desarrollo económico que esperamos en el mundo. No queremos 10.000 millones de personas donde un porcentaje elevado sufra hambre y pobreza absoluta. Nuestro deber es asegurar el derecho universal al alimento y a la nutrición. Quisiera reflejar específi-

La acuicultura, aunque continúa creciendo a buen ritmo, no lo hace suficientemente en algunas regiones por falta de apoyos

camente el papel de la acuicultura, que ha sido el sistema alimentario de mayor crecimiento porcentual en los últimos 50 años. Nos ha ayudado a duplicar la tasa de consumo de alimentos acuáticos por persona en el mismo período. Esperamos que esta tasa, que es ahora de 20 kg por persona y año, aumente un 25% en el 2050. Es decir, por encima de la tasa de crecimiento de la población humana. En la FAO, esta estrategia para aumentar la producción y el consumo de productos acuáticos la llamamos “transformación azul”. Sabemos los pasos necesarios: expandir la acuicultura sobre todo en zonas deficitarias en alimento, asegurar que la totalidad de los recursos pesqueros y áreas marinas estén bajo medidas de gestión efectivas y desarrollar cadenas de valor con nuevos productos en el mercado. Los beneficios los hemos estimado



La acuicultura es la esperanza para alimentar a la población mundial

cuantitativamente, pero el riesgo es no tener éxito. Si no transformamos el sector acuático para que contribuya más y mejor, ¿de dónde vendrán las proteínas y micronutrientes que precisamos para una dieta saludable?

Algas y medusas ¿estarán en la lista de la compra del futuro?

Ya lo están en muchos lugares, pero el volumen de consumo es bajo. Actualmente, cultivamos 30 millones de toneladas de algas al año pero la mayoría se dedica a la producción de carragenos y se concentra en pocos países. La producción de algas tiene mucho futuro y su valor es múltiple: ayuda a restaurar ecosistemas dañados, reduce la contaminación y genera biodiversidad, pero como fuente de alimento tiene sus límites.

Algo similar pasa con las medusas que no se cultivan sino que se pescan. Las medusas, en general, son especies de vida corta, sujetas a grandes fluctuaciones poblacionales. No está tan claro que sus poblaciones estén aumentando globalmente, como afirman los me-

Los pescadores y trabajadores del sector pesquero en pequeña escala tienen gran potencial para promover cambios

dios con regularidad, pero sí hay indicadores de este tipo en algunos lugares y épocas concretas.

Actualmente, capturamos 2.500 especies de peces, crustáceos y moluscos en el mundo y cultivamos unas 600 especies. Esta diversidad es lo que hace a la industria ser extremadamente resiliente. Tenemos que proteger y utilizar de forma sostenible esta diversidad. Enfocémonos en las oportunidades que se avecinan en lugar de en una especie o grupo de especies concreto.

Este año se publicará un nuevo informe SOFIA. ¿Para cuándo estará terminado? ¿Nos puede adelantar un avance de la situación actual de la pesca y la acuicultura en el mundo?

El informe SOFIA (Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura, por sus siglas en inglés) se publica cada dos años y es básico para entender el sector desde todos sus aspectos: producción, transformación, comercio y mercados, consumo, empleo y, por supuesto, sostenibilidad. Puedo anunciar que se



La FAO celebra en 2022 el Año Internacional de la Pesca y la Acuicultura artesanales

lanzará en la Conferencia de Naciones Unidas para los Océanos, probablemente el 29 de junio en Lisboa. Por supuesto no puedo comentar sobre su contenido, que está bajo revisión científica en estos momentos, pero veremos mejoras y empeoramientos en los índices que monitoreamos. También discutirá el impacto de la pandemia del COVID-19 en la producción y consumo. También presentaremos proyecciones de producción y consumo para el año 2030 y para las décadas siguientes, en función de nuestro éxito en la transformación azul.

Málaga será la sede de la futura oficina regional de pesca de la FAO para el Mediterráneo. ¿Cómo va el proyecto? ¿Qué puede aportar España a la región para mejorar la gestión de las pesquerías en la zona?

La oficina en Málaga a la que se refiere es la sede de una de las unidades técnicas de la Comisión General de la Pesca del Mediterráneo (GFCM por las siglas en inglés), que es un organismo regional de gestión pesquera que coordina medidas en el Mar Mediterráneo y en el Mar Negro. La GFCM dispone también de unidades técnicas en Burgas (Bulgaria), Beirut (Líbano), y trabaja para crear otras dos en Croacia y Túnez. Estas unidades ayudan a coordinar el trabajo de la GFCM en cada subregión, con un mayor contacto con los países ribereños, los pescadores, los científicos y las organizaciones no gubernamentales con interés y trabajo en la subregión. Los resultados demuestran que las unidades técnicas nos hacen ser más eficientes y efectivos, con mejor contacto con gobiernos y la realidad del día a día. La GFCM depende de la FAO, que la estableció hace ahora 70 años, aunque tiene un presupuesto autónomo y



Conferencia de expertos en Bruselas

En la Conferencia Internacional de los Océanos se hablará del valor nutricional de los productos del mar

un programa de trabajo establecido directamente por los 23 miembros de la Comisión. España y la Unión Europea aportan mucho a la GFCM, incluyendo apoyo político, técnico y económico. El Mediterráneo es un mar con una gran historia pero los países ribereños son muy desiguales, con diferentes niveles de pobreza, malnutrición, modelos y capacidad de gestión y control. Pero la GFCM es ahora más fuerte que nunca, con un apoyo institucional y político envidiable. Como ejemplo, el presupuesto de la Comisión es ahora seis veces mayor que en el año 2010 y aunque el estado de los recursos pesqueros del Mediterráneo es, en general, muy pobre, el porcentaje de poblaciones sobreexplotadas se ha reducido en los últimos años. Los países con más infraestructura y capacidad, como es el caso de España, deben jugar un papel clave para aumentar la capacidad en el resto del Mediterráneo y Mar Negro porque los recursos son compartidos. La oficina en Málaga tiene que liderar este reto. ■

ANA DÍAZ

PERTE PARA LA INDUSTRIA NAVAL

1.460 millones de euros

El Gobierno acaba de dar luz verde al Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación del sector naval (PERTE), una reconversión industrial hacia la digitalización, las energías renovables marinas, los buques de bajas emisiones, la mejora de la sostenibilidad ambiental y la capacitación profesional de sus empleados. La inversión asciende a 1.460 millones de euros.



El Consejo de Ministros aprobó el pasado 15 de marzo un Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación del sector naval (PERTE), con una inversión total de 1.460 millones de euros y el objetivo de modernizar el sector, incrementando su competitividad en alrededor de un 15% y consiguiendo una tasa de crecimiento anual de 9%. Se espera, además, que contribuya a la creación de 3.100 puestos de trabajo de calidad.

De estos 1.460 millones de euros, 310 procederán de inversión pública y

La competitividad del sector naval se incrementará un 15%

1.150 millones de euros de inversión privada. “Nuestro objetivo con este PERTE -ha dicho Reyes Maroto, ministra de Industria, Comercio y Turismo-, es generar importantes retornos económicos y sociales, así como reforzar las capacidades industriales de nuestro país, contribuir al desarrollo tecnológico y digital del sector naval y a la generación de empleo cualificado y de calidad”.

SECTOR ESTRATÉGICO

La Industria Naval un sector estratégico para la economía española. El sector

agrupa actividades de construcción, transformación y reparación de buques, donde nuestro país ha adquirido una alta especialización tecnológica. Según los últimos datos de la Agenda Sectorial de la Industria Naval, de 2019, este sector genera 70.000 empleos de alto grado de cualificación y factura al año 7.500 millones de euros. Actualmente, existen más de 20 astilleros con capacidad para construir buques de más de 100 GT (medida de arqueo bruto). Goza de un gran reconocimiento en los mercados internacionales, ocupando en Europa la primera posición en buques para la investigación y buques “offshore” (embarcaciones que ofrecen apoyo, suministros o base de operaciones para trabajos en alta mar), y ocupa la segunda posición en buques pesqueros. Es el 4º país a nivel mundial en buques “offshore” y el 5º en buques para la investigación y buques pesqueros.

NUEVOS DESAFÍOS

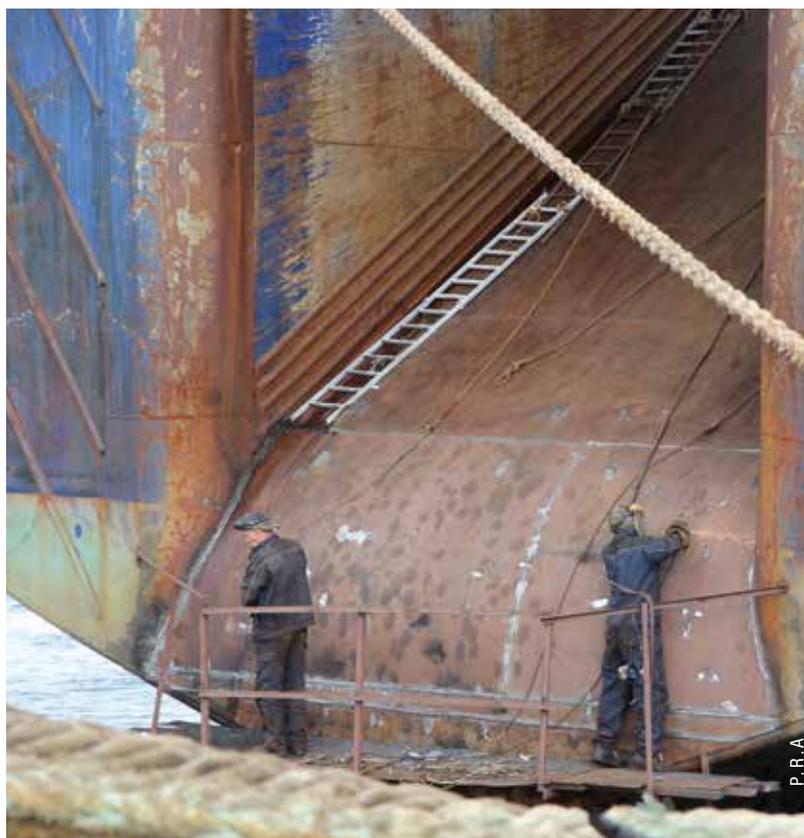
Ricardo Domínguez, presidente de la empresa estatal Navantia, considera que “tenemos la oportunidad y responsabilidad de orientar el futuro del sector naval hacia actividades de alto valor añadido, punteras, digitales y sostenibles”. Efectivamente, estos son los nuevos retos para la industria: avances tecnológicos (adaptarse al cambio y contribuir en I+D+i); contribuir a una economía más sostenible (el uso de combustibles menos contaminantes o el impulso de sistemas nuevos y mejorados que optimicen el aprovechamiento de la energía renovable marina, o diseños que tengan en cuenta al buque en su etapa como residuo para maximizar el aprovechamiento de los materiales en pro

Del total,
310 millones
de euros
procederán
de inversión
pública y
1.150 de
inversión
privada

de la economía circular); y, finalmente, la industria naval afronta los desafíos de la formación y la capacitación de profesionales altamente cualificados. La consejera delegada de Pymar, Almudena López del Pozo, en representación de los astilleros privados, ha calificado el PERTE naval como “oportunidad histórica” y ha destacado la importancia de la “necesaria colaboración público-privada para seguir avanzando y fortalecer un sector estratégico”.

LAS MEDIDAS

El PERTE naval actuará en dos ámbitos diferenciados. Por una parte, proyectos transformadores de la cadena de valor. Para ello se contará con una línea de ayudas de actuación para la modernización y diversificación del sector naval, de carácter plurianual, gestionada por el Ministerio de Industria, Comercio y



Trabajadores en el puerto de Las Palmas

Turismo, cuyo objeto será la concesión de préstamos con un tramo no reembolsable (ayuda mixta tipo préstamo y subvención). A la vez, en este ámbito también se incluye una medida de apoyo específica a determinados eslabones de la cadena de valor que son especialmente relevantes para su transformación, con especial incidencia en la I+D+i y la digitalización. En concreto, en el programa Misiones Ciencia e Innovación, desarrollado por el DDTI, el Centro de Desarrollo Tecnológico e Industrial del Ministerio de Ciencia e Innovación, se incluirá una Misión orientada a las tecnologías de aplicación en el ámbito naval.

El segundo ámbito de actuación será el de las medidas facilitadoras, aquellas que, sumadas a las medidas del primer ámbito de actuación, pueden apoyar la diversificación del sector naval hacia

Se espera que contribuya a la creación de 3.100 puestos de trabajo de calidad

las energías renovables marinas y los buques de bajas emisiones, la mejora de la competitividad y la sostenibilidad. Aquí se incluyen tanto medidas de apoyo económico de diverso tipo, como de carácter normativo, y otras dirigidas de forma general al fomento de los aspectos exteriores.

Por último, para poder realizar un seguimiento conjunto de los instrumentos previstos, para coordinar la participación de aquellos departamentos ministeriales con competencias en el PERTE y su impacto sobre los distintos sectores y agentes públicos y privados, se crea un grupo de trabajo interministerial, liderado por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y, en un segundo nivel, la Alianza del PERTE naval, un espacio de participación para involucrar al sector. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



La FORMACIÓN, HERRAMIENTA FUNDAMENTAL PARA SALVAR VIDAS EN LA MAR



Salvamento Marítimo Centro Jovellanos

Formamos personas extraordinarias.

La gente del mar se enfrenta a acontecimientos inesperados, con consecuencias aparentemente graves que se producen sin avisar. Situaciones de emergencia, momentos concretos en los que es necesario que los profesionales del mar estén entrenados para actuar de forma rápida y segura.

Hay muchas personas, unidas por una misma misión "Salvar vidas", trabajando todo el día para mantenernos seguros en el mar y alrededor de la costa: vigilando, controlando y activando los servicios de emergencia.

Desde el Centro Jovellanos, centro de formación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, continuamos impulsando la capacitación de los profesionales del mar descubriendo y desarrollando tecnología formativa innovadora hacia un futuro con Vidas más Seguras y Mares más Limpios.

Formar en seguridad marítima requiere compromiso de todos los involucrados, mediante el uso de nuevas ideas y de nuevas tecnologías, elevando estándares y demostrando los beneficios de saber actuar en casos de emergencia, especialmente en aquellos donde una vida humana pueda estar en grave peligro.

Cumpliendo con nuestra misión como centro de formación marítima, el Centro Jovellanos se destacan las siguientes líneas de actuación para actuar en situaciones de emergencia:

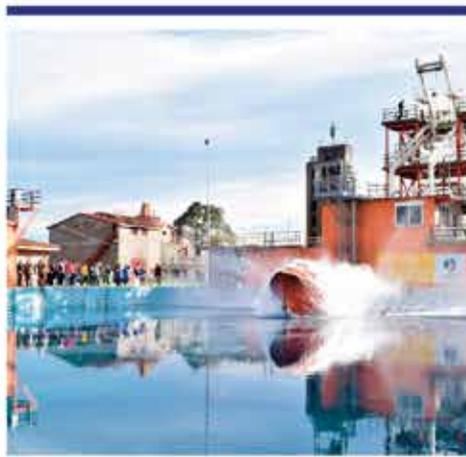
- Entrenamiento de las tripulaciones marítimas, conforme al Código STCW, en Incendios en buques, para salvar las vidas humanas y minimizar las pérdidas económicas provocadas por un incendio a bordo de un buque y en Supervivencia en la mar, para preservar la vida de las personas que están en peligro desde el momento que abandonan el buque en alta mar.
- Para contribuir a aumentar la seguridad en el mar, el Centro Jovellanos está homologado por la DGMM para impartir los cursos Modelo de IALA V-103/1, IALA V-103/3 y IALA V-103/4.
- Con el fin de prevenir el riesgo de incidentes y perfeccionar la eficiencia en las maniobras en buques, los Capitanes, Oficiales, Prácticos de Puerto se entrenan en los 4 Puentes de Simulación, bajo distintas condiciones meteorológicas y marítimas, con la interacción de varios tipos de buques y remolcadores, en puertos y áreas navegables, con una flota de 120 modelos.
- Así mismo, las tripulaciones de las unidades aéreas se entrenan en el Simulador de Abandono de Helicóptero Sumergido (HUET) para garantizar la supervivencia de las tripulaciones en caso de amerizaje forzoso. El Centro Jovellanos está certificado por OPITO.

***"Salvar vidas es gratificante.
Formar a las personas que lo hacen, también."***

Seguimos innovando y haremos lo que sea necesario para trabajar día a día por la seguridad de las personas



“ DESDE EL
CENTRO JOVELLANOS
CONTINUAMOS IMPULSANDO
LA CAPACITACIÓN DE LOS
PROFESIONALES DEL
MAR DESCUBRIENDO
Y DESARROLLANDO
TECNOLOGÍA FORMATIVA
INNOVADORA HACIA UN
FUTURO CON VIDAS MÁS
SEGURAS Y MARES
MÁS LIMPIOS



CRISIS INFLACIONISTA EN LA PRODUCCIÓN ACUÍCOLA

Mirando al futuro, volvimos al pasado



La invasión de Ucrania por parte de Rusia ha devuelto a la Unión Europea los horrores de la guerra. La proximidad geográfica y cultural ha motivado una reacción de las sociedades occidentales desconocida hasta la fecha. Este conflicto armado supone una vuelta a un pasado que creíamos haber superado. Una tragedia humanitaria de miles de fallecidos y de millones de refugiados huyendo por la supervivencia a todos los países del viejo continente.

Los efectos colaterales del conflicto nos van a obligar a redoblar los esfuerzos para continuar produciendo alimentos. Europa ha perdido su “granero”. Ucrania ha sido, tradicionalmente, la despensa de cereales del viejo continente. Una fuente fiable y garantizada de trigo

La invasión a Ucrania supone una vuelta a un pasado que creíamos haber superado

y maíz de excelente calidad a un precio competitivo. Esta pérdida supone un impacto dramático para nuestra acuicultura, que produce más de una docena de especies a través de sistemas adaptados a la geografía ibérica.

Los precios de los piensos necesarios para alimentar a dichas especies (que suponen en torno al 60% del coste final) están subiendo casi semanalmente. El gluten de trigo, maíz, aceite de girasol o de colza empleados en su fabricación procedían habitualmente de Ucrania. Ahora son caros y difíciles de encontrar. La cancelación de los puertos ucranianos ha complicado las posibilidades de abastecimiento. Además, los escasos productos que hay están siendo reclamados para uso bioenergético, ante la imparable

subida del gas y el petróleo. La posibilidad de no poder alimentar a nuestros peces es cada vez más real. Lo que provocaría daños a su bienestar y, en caso extremo, incluso la muerte por inanición. Esta contingencia es aún más grave, si cabe, en los pescados de producción ecológica ya que las materias primas utilizadas para fabricar sus piensos son especialmente escasas.

La cadena de frío, garante para el consumidor de la máxima frescura y calidad de los productos, es una de las principales -aunque no la única-, fuente de gasto energético en el sector. Algunas granjas acuícolas (Sistemas de Acuicultura en Recirculación -RAS-, las granjas marinas en tierra en flujo abierto y las instalaciones de procesado) son intensivas en electricidad. En ellas, la energía es un coste de producción muy importante. Las embarcaciones, los vehículos y camiones, también están afectados por la imparable subida de la luz y el gasóleo. El coste de la electricidad ha aumentado entre un 200% y un 300% respecto a 2021. El precio del oxígeno líquido, utilizado para asegurar la vida de los peces y aumentar la productividad, está directamente relacionado con el eléctrico. Los costes del oxígeno se han más que duplicado en comparación con los de hace un año. El precio del flete por tierra y aire aumenta por días, lo que incrementa los costes de comercialización. Esto se produce además en un escenario inflacionista que se percibe a todos los niveles.

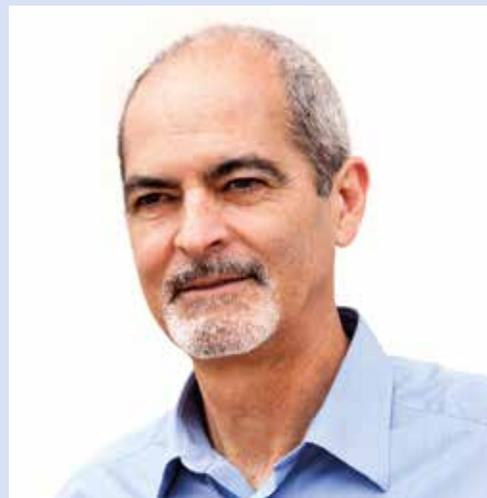
La pandemia y sus efectos ya venían empujando al alza los precios de los componentes imprescindibles en la producción. Aumento que, de media, ha supuesto un gasto extra en 2021 de 0,45-0,50 €/kg en los costes de producción. Ahora, a raíz del conflic-

El conflicto obliga a las granjas a redoblar esfuerzos para producir. Los precios de materias primas se han disparado

to bélico, la escalada nos obliga a redoblar los esfuerzos para seguir produciendo a precios competitivos. La pérdida de Ucrania y Rusia como proveedores es un problema real que llega en un momento de márgenes comerciales agotados por la asunción de las subidas del año pasado.

La relajación de los requisitos para cultivar en la UE las materias primas necesarias, la búsqueda de nuevos proveedores o la revisión de los sistemas de tarificación eléctrica son pasos en la buena dirección. Una dirección que permita sobrevivir a unas empresas esenciales para garantizar la soberanía alimentaria con productos saludables, sostenibles y cercanos.

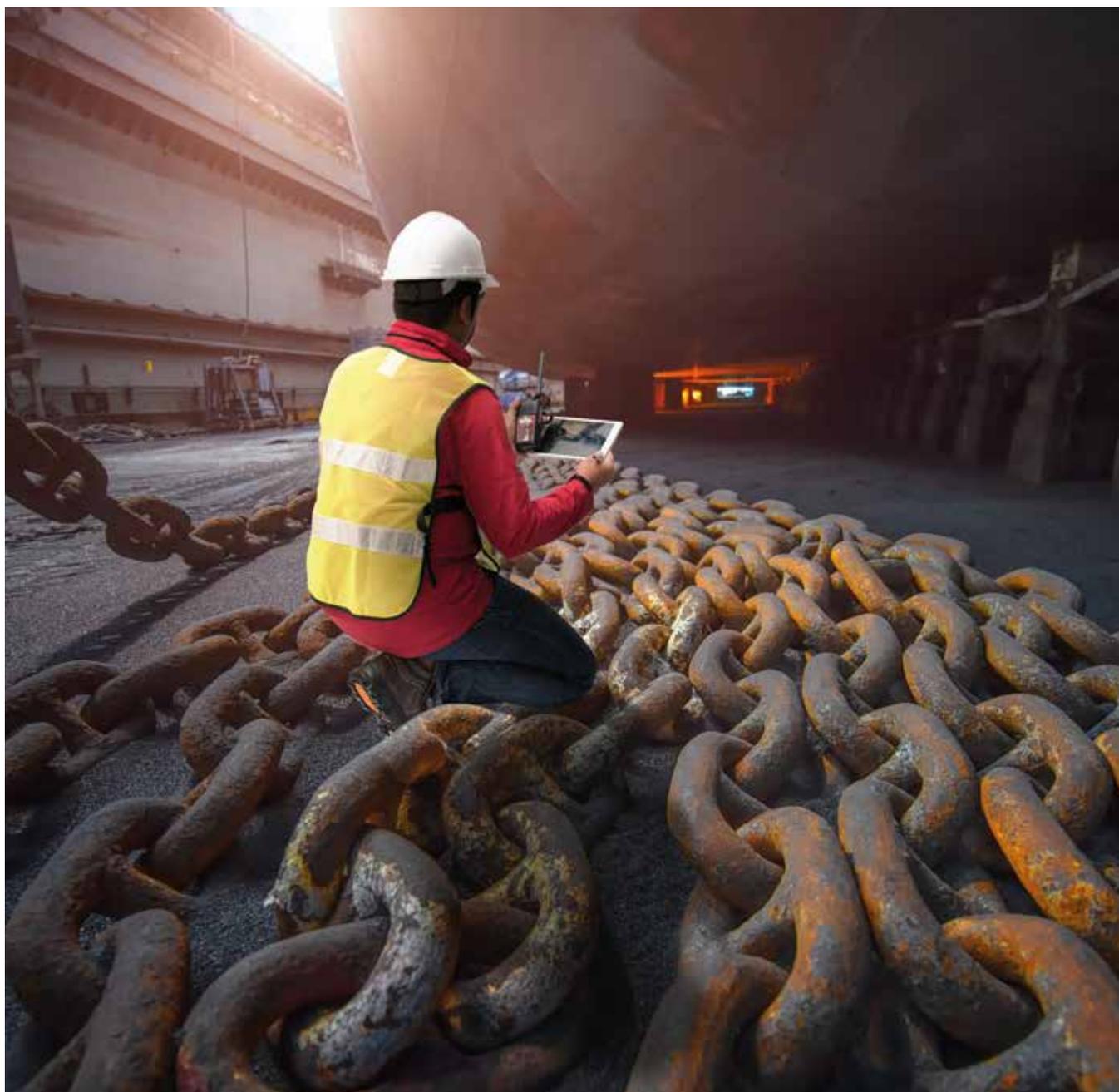
Desde Apromar hemos solicitado a la Comisión Europea el establecimiento de un marco de crisis temporal, específico para ayudas estatales a la acuicultura. El sector podría tener, gracias a las subvenciones a las empresas más afectadas por el conflicto, cierta liquidez. En este sentido, no olvidamos que en el precedente del Covid las ayudas a través del FEMP llegaron tarde o nunca. ■



JAVIER OJEDA
GERENTE APROMAR
(ASOCIACIÓN EMPRESARIAL
DE ACUICULTURA ESPAÑOLA)

MÁS DE 22.000 CONTRATOS FIJOS EN MARZO EN EL SECTOR PESQUERO

Una oportunidad laboral



Han transcurrido los tres meses de plazo previstos, desde que se aprobó la reforma laboral, para que las empresas adecúen sus modelos de contratación a la nueva normativa. En el sector pesquero hay ya 22.140 personas contratadas de manera indefinida. Este es el principal cambio de la reforma. Se pone fin a la temporalidad sin causa.

Empresas y autónomos han tenido tres meses para adecuar contratos a la nueva normativa laboral que contempla ahora únicamente cuatro tipos: contrato indefinido, formativo, de duración determinada y fijo-discontinuo.

CONTRATO INDEFINIDO

Será el que se firme sin establecer un límite de duración. Este tipo de contrato ha sido el habitual desde el 31 de diciembre del año pasado, que es cuando entró en vigor la reforma laboral. Esta nueva normativa laboral establece que, una vez expirado el tiempo máximo de los contratos de duración determinada, se entenderá que ese contrato pasa a ser indefinido.

En marzo de este año, según datos del Instituto Social de la Marina, había en el sector de pesca y acuicultura marina, 6.548 contratos indefinidos (el 30% del total); 8.335, que representan el 38%, en el sector de la estiba y 7.257 (el 33%) en marina mercante. Un total de 22.140.

Cádiz es la provincia con mayor número de estibadores con contratos indefinidos, 2.195 (el 26% del total de contratos). Vigo es la provincia con mayor número de personas contratadas indefinidamente en pesca y acuicultura marina con 1.815 (el 28%). Y Madrid, en marina mercante, 1.682 (un 23%).

CONTRATO FORMATIVO

Dirigido con carácter general a personas hasta los 30 años se establecen dos tipos. El contrato de formación en alternancia, que tie-

Vigo, la provincia con mayor número de contratos fijos en pesca y acuicultura

ne como objetivo compatibilizar la actividad laboral retribuida con los correspondientes procesos formativos en el ámbito de la Formación Profesional, los estudios universitarios o del catálogo de especialidades formativas del Sistema Nacional de Empleo. El contrato para la obtención de la práctica profesional adecuada al nivel de estudio está enfocado a personas que hayan terminado sus estudios superiores (grados formativos, carreras universitarias, certificados profesionales, etc.). Aunque no hay datos todavía sobre este tipo de contratación en el sector pesquero, Juan Manuel Trujillo, secretario de Pesca del sector del Mar de la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO, considera que “facilitarán el relevo generacional, un grave problema para la pesca”.

DE DURACIÓN DETERMINADA

En el sector marítimo hay actualmente contratadas por una duración determinada un total de 7.612



“Facilitará el relevo generacional en la pesca”

JUAN MANUEL TRUJILLO, SECRETARIO DE PESCA DEL SECTOR DEL MAR DE FSC-CCOO

Juan Manuel Trujillo preside desde 2009 la sección pesquera sindical de la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y es el responsable de “Pesca y Acuicultura” de la Federación de Servicios para la Ciudadanía de CCOO.

¿Cree que reducirá la temporalidad?

No vemos todavía el cambio de tendencia. Seguiremos la evolución a largo de los meses siguientes, haremos una extracción de datos para ver las consecuencias y la transformación o extinción de los contratos de duración determinada y su transformación en fijos discontinuos o indefinidos. La flota de pesca necesita convertir los contratos a indefinidos y garantizar el empleo dada la falta de pescadores que tiene la flota pesquera.

¿Qué aspectos valora más de esta reforma?

De la reforma laboral, valoro los avances en los contratos formativos, porque facilitarán el relevo generacional que es un grave problema para el sector pesquero. La implementación de medidas frente a la precariedad y la temporalidad, porque contrarrestarán las consecuencias del descenso de capturas, y las no-



vedades sobre ERTE por causas económicas, técnicas, organizativas y de producción (ETOP) y el sistema RED. Las negociaciones de un convenio colectivo y el avance, salvando las discrepancias que existen aún y que creo son “salvables”, como la fijación del salario garantizado (no inferior al salario mínimo interprofesional más los porcentajes de “la parte” de las categorías profesionales).

¿Cómo espera que evolucione esta situación?

Reequilibra la negociación colectiva en el sector y la implementa con algunos aspectos claves como es la formación, la recuperación de la ultraactividad y la garantía de mantener las mejoras sociales y económicas. Además, se ofrecen alternativas a los despidos a través de una normalización de los ERTE con el nuevo dispositivo Red, que servirá para evitar despidos.

personas: el 59% en pesca y acuicultura marina; el 35% en marina mercante y un 6% en estiba. Este tipo de contrato sustituye a los de obra y servicio y pueden ser de dos tipos: por sustitución de la producción y por sustitución de

la persona trabajadora. En ambos casos hay que acreditar que concurre una causa justificada para la temporalidad y, para ello, se debe detallar en el documento la causa habilitante de la contratación temporal, las circunstancias concre-

tas que la justifican y la duración prevista. Su duración no puede ser superior a seis meses o un año si lo recoge el convenio colectivo.

CONTRATO FIJO-DISCONTINUO

Está destinado a la realización de trabajos de naturaleza estacional o vinculados a actividades productivas de temporada. En el contrato, que deberá formalizarse por escrito, debe figurar la duración de la actividad, la jornada y su distribución horaria. Las personas que trabajen a tiempo parcial tendrán los mismos derechos que los trabajadores a tiempo completo. En el sector marítimo hay 7.614 personas con este tipo de contrato. La mayoría, 7.103 personas, el 93%, pertenecen al sector de la



pesca y acuicultura marina; 433, el 6%, proceden de marina mercante; y 78, apenas un 1%, del sector de la estiba. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO
(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y FOMENTO

administración electrónica

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y FOMENTO

administración electrónica

LOS CIBERATAQUES SE HAN MULTIPLICADO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

Ciberseguridad: Asignatura pendiente

Un informe desvela que el sector marítimo es muy vulnerable ante posibles ciberataques y que no está preparado para hacerles frente. Un 26% de marinos desconoce cuál es el procedimiento a seguir y un 32% no lleva a cabo simulacros o cursos de capacitación para estos supuestos.

En agosto de 2021 dos piratas informáticos, desde un hotel en Las Vegas (EEUU) atentaron contra un barco comercial. En apenas unas horas fueron capaces de tomar el control de la dirección del barco. Afortunadamente, todo esto formó parte de una simulación. Los piratas participaban en la DefCon, uno de los eventos más importantes sobre seguridad informática, en la que se invitaba a intentar hundir un barco en el menor tiempo posible. La mayoría de los competidores lo lograron en 14 horas. Hace apenas cinco años, el sector del transporte marítimo era visto por muchos como un objetivo improbable para los piratas informáticos. Sin embargo, desde entonces, siete de las

Un 3%
de los
ciberataques
se resolvió
con el
pago de un
rescate

diez principales compañías de transporte marítimo de contenedores, ha reconocido públicamente que han sido víctimas de ciberataques.

En 2016, un grupo de piratas informáticos accedió, a través de la página web de una importante compañía de transporte marítimo, a los informes de carga de los buques mercantes que operaban en todo el mundo. Esta información facilitó que piratas somalíes atacaran solo los barcos con cargas más valiosas. Y lo hicieron durante meses antes de que se detectara.

La extorsión, sin embargo, es el sistema más habitual. Un 3% de los ciberataques se resolvió con el pago de un rescate que se cifra en una media de 3,1 millones de dólares, según CyberOwl.



Los sistemas a bordo más vulnerables

CARTA DE NAVEGACIÓN

La vulneración del sistema de cartas electrónicas de navegación, ECDIS, podría permitir el acceso de un atacante y la modificación de archivos y tablas a bordo o en tierra.

SISTEMAS DE COMUNICACIÓN

Los A.I.S. permiten a los buques comunicarse con otras naves e intercambiar su posición para evitar colisiones. Un atacante, con una radio V.H.F. podría modificar datos como identidad, posición, rumbo, velocidad... podría hacerse pasar por autoridades portuarias, comunicarse con otros buques, etc.

NAVEGACIÓN POR SATÉLITE

La falta de seguridad de los sistemas mundiales de navegación por satélite, GNSS, en el dominio civil se considera muy preocupante.

Los GNSS son más vulnerables que los GPS militares debido a que no están encriptados ni autenticados.

SISTEMAS DE POSICIONAMIENTO

Un ejemplo del riesgo de realizar un ciberataque a través de los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS) es el ataque al yate White Rose of Drax.

En 2013 un equipo de investigación de la Universidad de Texas-Austin demostró cómo un potencial atacante podría tomar control remoto de este barco manipulando el GPS. Y lo hizo en solo treinta minutos.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del informe: "Ciberataque al transporte marítimo. ¿Una amenaza real o ciencia ficción?" de James Crawford

Esta compañía ha publicado un informe analizando la vulnerabilidad del sector marítimo ante posibles ciberataques.

MALA PREPARACIÓN

Según los resultados de una encuesta y entrevistas a más de 200 profesionales del sector, el 44% del personal informó de que su organización había sido objeto de algún ciberataque en los últimos tres años. A pesar de esto, un 26% de los marinos desconoce cuál es el procedimiento a seguir en caso de ciberataque y un 32% no lleva a cabo simulacros o cursos de capacitación para estos supuestos. En tierra, el 38% del personal responsable no tiene un plan de respuesta o no está seguro de si su organización lo tiene.

Un ejemplo de esto es el ataque a la compañía Colonial Pipeline. En 2021, ciberdelincuentes vinculados a Rusia ejecutaron un ataque que detuvo las operaciones de la mayor compañía de

infraestructura petrolera de EEUU, la Colonial Pipeline. Los propietarios no tuvieron más remedio que pagar los 4,4 millones de dólares en Bitcoin que se les exigía.

Las empresas de transporte marítimo, según un informe de Allianz Global Corporate & Specialty SE, han recibido tres veces más ataques en 2020, que en 2019. Y esto ha ido creciendo. Los meses anteriores a la invasión de Ucrania, entre enero y febrero de 2022, los ciberataques contra organizaciones ucranianas también se incrementaron.

Es preocupante la capacidad que tendría un solo país para manipular la trayectoria de buques y los daños que podría ocasionar: las pérdidas millonarias para las compañías y los efectos sobre el aumento de costes de las mercancías, el colapso en la cadena de suministro... Incluso podrían instigar un conflicto internacional. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

Un 70% de las principales compañías de transporte marítimo ha sufrido ciberataques



CASI 35.000 NUEVOS TÍTULOS DE NAVEGACIÓN DE RECREO

El turismo náutico crece

La afición a la navegación está en alza, como demuestran los 34.352 nuevos títulos de navegación de recreo y las 60.921 nuevas licencias de navegación expedidos en 2021.

El año pasado fue un buen año para la náutica de recreo, según datos de la Dirección General de la Marina Mercante. El título de Patrón de Embarcación de Recreo (PER) sigue siendo el que más atrae, con 23.749 expediciones en 2021. Le sigue el título de Patrón de Navegación Básica (PNB), con un registro de 5.725 nuevas titulaciones. Por su parte, el número de nuevos titulados de Patrón de Yate (PY) fue de 3.304 y 1.574 navegantes obtuvieron el título de Capitán de Yate (CY). En total, 34.352 nuevos títulos de navegación

Más de
95.000
nuevos
navegantes
de recreo
en 2021

de recreo expedidos en 2021. A los que hay que añadir 60.921 nuevos usuarios con licencias de navegación en España el año pasado.

Recordemos que las titulaciones náuticas de recreo son emitidas por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) o las Comunidades Autónomas que hayan asumido estas competencias (Andalucía, Baleares, Canarias, Cantabria, Cataluña, Ceuta, Galicia, Melilla, Murcia, País Vasco y Valencia). Para obtener una titulación náutica de recreo (de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 875/2014,

de 10 de octubre), hay que superar un examen teórico, si así lo determina la DGMM o la CCAA competente, y un examen práctico, que únicamente podrá realizarse en las escuelas náuticas certificadas.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Por Comunidades Autónomas, Cataluña es en la que se han expedido el mayor número de títulos náuticos de recreo en el 2021 (8.711), seguida de Illes Balears, donde se titularon 4.912 navegantes. En tercer lugar, se sitúa Murcia, con 3.957 nuevos titulados, Galicia es la cuarta comunidad autónoma por número de títulos expedidos (2.381) y Andalucía con 2.221 ocupa la quinta posición. A continuación, se sitúa la Comunidad Valenciana (2.179), las Islas Canarias (2.096), Asturias (945), País Vasco (600), Cantabria (521), Ceuta (191) y Melilla (151). La iniciación a la navegación de recreo, con 60.921 nuevas licencias de navegación expedidas el año pasado, marca también cifras récord, con Andalucía a la cabeza, donde 13.943 usuarios obtuvieron licencias de navegación. Cataluña es la segunda comunidad autónoma donde más licencias de navegación se expidieron (10.487), seguida de la Comunidad Valenciana (9.351), Galicia (5.988) y e Illes Balears (4.102).

CONGRESO NÁUTICO

El turismo náutico es una fuente de riqueza y empleo y su impulso es una apuesta rentable a nivel nacional y también para las comunidades autónomas. Así se expresó Ana Muñoz Llabrés, subdirectora General de Desarrollo y Sostenibilidad de la Secretaría de Estado de Turismo, en el



El mayor número de títulos náuticos de recreo, en Cataluña

Congreso Náutico celebrado en Valencia el 24 y 25 de marzo. En esta línea explicó los tres objetivos -sostenibilidad, digitalización y competitividad- en los que está trabajando esta administración para hacer que el sector turístico español sea más resiliente, más diversificado y genere mejores puestos de trabajo. Asimismo, explicó el Plan de modernización y competitividad del sector turístico que cuenta con la mayor inversión pública de su historia, y en el que está contemplado el programa de Experiencias España 21, lanzado por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, cuya primera convocatoria ya en marcha está dotada con 26 millones de euros (financiados con los fondos Next Generation EU), y a la que optan distintas iniciativas de náutica de recreo, coordinadas por ANEN. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



Draga multipropósito Vox Amalia de astilleros Astander

CONSTRUIDOS POR ASTILLEROS ESPAÑOLES

Barcos de última generación

La búsqueda de la eficiencia energética, de la operatividad, el aumento de la autonomía o ganar mayor confort son algunas de las apuestas de mejora desarrolladas por astilleros españoles para mejorar la competitividad del sector a nivel europeo. Seis proyectos de 2021 han sido seleccionados como los más innovadores.



Los proyectos mejoran la posición y competitividad del sector en Europa, con la eficiencia energética como denominador común en la mayoría de ellos

Soermar, la Sociedad para el Estudio de los Recursos Marítimos, ha seleccionado seis proyectos acometidos o concluidos por astilleros españoles en 2021, en los que ha participado. El objetivo es que la actividad que llevan a cabo los buques sea más sostenible y operativa y permita a los astilleros ofrecer

soluciones diferenciales frente a sus competidores europeos. “La diferenciación tecnológica que contienen todos estos proyectos permite a los astilleros ampliar sus catálogos con productos de alto valor añadido, que dan respuesta a las nuevas necesidades del mercado y la industria naval, y que, además, les permiten mejorar su propia productividad, su competitividad y su posicionamiento en el sector”, opina Eva Novoa, directora general de Soermar.

RENDIMIENTO ENERGÉTICO

De Astilleros de Murueta han sido seleccionados dos proyectos. El primero de ellos es Avataq, el buque arrastremo factoría congelador. Este proyecto logra maximizar el rendimiento energético y la captura de energía disipada con el fin de aplicarla en las fases de procesamiento y congelación de camarones y pescado en la costa Oeste y Este de Groenlandia, Costa de Labrador, Islandia y el noreste del Ártico. Además, está diseñado para realizar todo el ciclo del pescado en su interior, dejando el producto listo para su distribución comercial. El otro buque de este grupo industrial vizcaíno es el Ibaizabal Quince, un buque remolcador de puerto de última generación, innovador por su sistema de propulsión dual, que combina Gas Natural Licuado (LNG) y Marine Diesel Oil (MDO). Su objetivo es dar servicio portuario y estar preparado para realizar trabajos de asistencia a maniobras especiales en la mar, servicios de logística en trabajos marítimos y lucha contra incendios y conseguir gran autonomía.

De Astilleros Armón Gijón es el Ilivileq. Este prototipo es un buque arrastremo

Los buques más innovadores de 2021 construidos por astilleros españoles



VOX AMELIA

ASTILLEROS ASTANDER

Buque draga multipropósito con una planta eléctrica con generación a frecuencia variable, que reduce significativamente los costes de mantenimiento y optimiza el espacio a bordo.

SABAHA

ASTILLEROS FREIRE

Buque patrullero para ámbito pesquero de elevadas prestaciones con diseño especial de formas y peso en rosca optimizado para alta velocidad. Podrá alcanzar más de 30 nudos de velocidad máxima.

AVATAQ

ASTILLEROS DE MURUETA

Buque arrastrero factoría congelador de 82 metros de eslora que cuenta con la tecnología más avanzada para realizar todo el ciclo del pescado en su interior, dejando el producto listo para su distribución comercial.



IBAIZABAL

ASTILLEROS DE MURUETA

Se trata de un buque remolcador de puerto de última generación, innovador por su sistema de propulsión dual, que combina Gas Natural Licuado (LNG) y Marine Diesel Oil (MDO). Dispone también de dos equipos contra incendios.

ILIVILEQ

ASTILLEROS ARMÓN GIJÓN

Buque arrastrero congelador que destaca por utilizar una tecnología que reduce el consumo de combustible, de las emisiones contaminantes y permite una óptima gestión de la potencia propulsiva y eléctrica.

PROYECTO

ASTILLEROS ASTACAN

Este es el único de los proyectos que no se refiere a un tipo de buque sino a la viabilidad de un dispositivo que facilite y reduzca el tiempo de la maniobra de desmontaje, traslado y posterior montaje de los ejes de cola.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DE SOERMAR

ro congelador de última generación. Destacan sus elevadas prestaciones de confort y ergonomía, y la integración de una planta de procesado de pescado y otra de aceite y harina. Técnicamente, cuenta con formas tipo Wave Piercing, para aumentar la eficiencia del casco y el confort en condiciones de mala mar. Otra de

sus peculiaridades es el desarrollo de una nueva tecnología denominada Hybrid Shaft Generator que reduce el consumo de combustible, y, por tanto, las emisiones contaminantes y permite una óptima gestión de la potencia propulsiva y eléctrica.

SISTEMAS NOVEDOSOS

Freire Shipyard ha desarrollado Sabah, un buque patrullero de ámbito pesquero optimizado para la alta velocidad. Este proyecto contiene dos sistemas novedosos: un sistema de estabilización activa y una rampa de estiba y lanzamiento de embarcación auxiliar. Con este buque, Freire Shipyard se introduce en un segmento del mercado controlado en la actualidad por astilleros holandeses y polacos.

Vox Amalia es un buque draga multipropósito de astilleros Astander, dotado de una planta eléctrica con generación a frecuencia variable que reduce significativamente los costes de mantenimiento y optimiza el espacio a bordo.

El único proyecto I+D seleccionado que no se refiere a un tipo de buque concreto es el estudio de viabilidad de diseño de un pórtico automotor para la maniobra de extracción y montaje de ejes de cola, desarrollado por astilleros Astacan. Se trata de un dispositivo que reduce el tiempo de la maniobra de desmontaje, traslado y posterior montaje de los ejes de cola. En la actualidad esto se realiza de forma manual y limitado por la seguridad de los operarios, la lentitud del proceso y la capacidad de carga y movimiento de los medios que se utilizan para la extracción del eje. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



DESCARGA LA APP Y ACCEDE A TODOS LOS RECURSOS QUE NECESITAS

 ismarina.odilotk.es



ESPACIO DE CONOCIMIENTO AZUL MAPA-CARREFOUR

La sostenibilidad es calidad

En el marco de la Red de Espacios de Conocimiento de crecimiento azul, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y Carrefour organizaron la jornada “La Cadena de Distribución, garantía de sostenibilidad ante el consumidor” en el que los participantes destacaron que la mejor vía para obtener, transformar y comercializar productos pesqueros es la sostenibilidad a lo largo de toda la cadena de distribución.

No son muchas las ocasiones en las que en un mismo escenario se sientan representantes de todos los eslabones de la cadena de producción y distribución de productos del mar, de ahí el éxito de la jornada “La cadena de distribución, garantía de sostenibilidad ante el consumidor” que organizaron conjuntamente la Secretaría General de Pesca y Carrefour. Una jornada, enmarcada dentro de la red de “Espacios de conocimiento”, que sirvió para debatir sobre sostenibilidad desde el mar a la mesa.

Ignacio Gandarias, director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura del

Los Espacios de Conocimiento impulsan el desarrollo de actividades de crecimiento ligadas al mar

MAPA, señaló que la sostenibilidad comienza en los buques y en la extracción equilibrada. “No buscamos pescar más sino mejor para seguir con la actividad”, dijo. Insistió en que la sostenibilidad no termina en el desembarco de los productos pesqueros sino que “hay que garantizarla a lo largo de toda la cadena de la distribución. Para ello, es esencial que todos cumplamos adecuadamente con nuestro papel”, señaló.

A juicio de Gandarias, la trazabilidad es “la mejor herramienta” para garantizar la calidad y la seguridad alimenticia en la distribución de los productos.

La pandemia ha supuesto un cambio



en hábitos y tendencias a la hora de elegir los pescados que adquirimos. El input calidad-precio siempre es algo determinante en la compra pero, ahora más que nunca, a los consumidores nos importan otros aspectos. Nos preocupa que los productos que llevamos a nuestros hogares sean saludables, que tengan la menor cantidad de aditivos y conservantes posibles y que sean sostenibles. En este sentido, Carrefour mantiene desde hace tiempo un compromiso con la sostenibilidad, “apostando por la estacionalidad, la promoción de especies más abundantes, la oferta local sostenible y las artes de pesca menos dañinas con el medio ambiente”, aseguran sus responsables.

AMPLIA PARTICIPACIÓN

Carmen Fernández, subdirectora del Instituto Español de Oceanografía (IEO) explicó el funcionamiento y la estructura del organismo dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC): “Nuestra labor, al igual que la de

La sostenibilidad hay que garantizarla desde el mar a la mesa. La trazabilidad es la mejor garantía para los consumidores

otros institutos científicos, es trabajar a favor de la sostenibilidad con programas y observaciones a bordo de los barcos para adquirir datos científicos de las pesquerías que más interesan a nuestra flota”. También destacó la labor que desarrollan los centros del IEO encargados de la investigación acuícola para conocer mejor la biología de las especies cultivadas y mejorar las técnicas empleadas en su producción.

Rocío Béjar, de Cepesca, habló del compromiso de su organización con el cuidado del medio ambiente y la lucha contra la contaminación marina, desarrollando una pesca sostenible y cuidando del capital humano del sector. Una sostenibilidad para que no haya desabastecimiento de productos pesqueros y que incentive el consumo de pescado. Basilio Otero, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, destacó igualmente el compromiso de los pescadores por el mantenimiento de los mares y océanos sostenibles y limpios. Planteó la posibilidad de que, al igual que existen zonas protegidas para la pesca, se creen “áreas protegidas de comercialización”.

El presidente de la Asociación de Armadores de Roquetas de Mar, Antonio Rodríguez, destacó que uno de los retos a los que se enfrenta el sector es la falta de relevo generacional.

M^a Luisa Álvarez, de Fedepesca, señaló que hay que avanzar en la trazabilidad electrónica, mostrando su preocupación porque la conveniencia está generando mucho mal, “haciéndonos abandonar estilos de vida sanos”. A su juicio, habría que sensibilizar a la población sobre los beneficios de comer pescado y bajar el IVA a los productos del mar. ■

ANA DÍAZ

REGRESAN LAS FERIAS SECTORIALES

Fuerte apoyo institucional



La pandemia nos confinó en nuestros domicilios. Paró las actividades promocionales y comerciales del sector. Aprendimos a hacer negocios trabajando desde casa por videoconferencia pero, aunque las cosas han funcionado con buena voluntad y mucho aprendizaje a la fuerza, necesitábamos volver a la normalidad o sentirla cerca. Con fuerza y muchas ganas, las ferias y los encuentros cara a cara han vuelto con el apoyo de las instituciones.

Al acercarnos a cualquiera de las ferias de alimentos y productos del mar que se celebran en España nos damos cuenta de dos cosas. La primera, las ganas con las que organizadores, empresas expositoras y visitantes vuelven a los certámenes donde los negocios cara a cara, los reencuentros profesionales, los espacios de debate y conocimiento y hasta los show-cookings y degustaciones de productos se esperan más que nunca. La segunda, la presencia de grandes pabellones pertenecientes a instituciones que sirven de paraguas de promoción para muchas compañías.

La Casa Real, el Estado y las Autonomías consolidan con su presencia estas ferias

El apoyo de las instituciones y de sus representantes suma y da valor a los salones. Las ferias son escaparates de lo que hacemos y de cómo lo hacemos. Hacen brillar a nuestros productos, nuestras empresas y a las ciudades que las acogen, siendo importante fuente de ingresos para las economías locales.

BARCELONA LÍDER

La experiencia de Barcelona en la celebración de encuentros y foros internacionales, unida a su gran oferta hotelera y de servicios, han sido razones más que suficientes para que Diversified Communications eligiera

la capital catalana como sede de la Seafood Expo Global. Liz Pliga, vicepresidente del grupo, dijo que “en Bruselas ya no había infraestructura para crecer, por lo que la elección de Barcelona como nueva sede del certamen ha sido un total acierto”.

Más de un millar de empresas expositoras entre productores de pescado y marisco, comercializadores y compañías de tecnologías y servicios procedentes de casi un centenar de países se han dado cita en el certamen durante los pasados 26 al 28 de abril.

Aunque muchas de nuestras empresas contaron con espacio propio, otras lo hicieron en el pabellón del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que les ofreció su apoyo. “Para muchas compañías es una gran oportunidad que, desde Alimentos de España, se les brinde la opción de estar presentes físicamente en ferias y dar a conocer su trabajo y sus productos. Muchas son pymes sin envergadura para poder instalar un stand propio pero que, mediante esta colaboración, consiguen mucha capacidad de negocio”, aseguran desde el MAPA.

Barcelona también ha sido escenario de una nueva edición del Salón de Alimentación y Bebidas, Alimentaria, que inauguraron S.M. Felipe VI y el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas. Tras cuatro años de espera por la pandemia, la celebración de Alimentaria y Hostelco confirman la recuperación de estos salones donde los profesionales ya no tienen miedo a la presencialidad. “La intensa dinámica vivida en esta edición refuerza el carácter del evento como aliado estratégico del sector en su imparable proceso de internacionalización”, dijo el director de Alimentaria, Toni Valls.

Barcelona acaba de clausurar dos de los más importantes certámenes en el calendario: Alimentaria y Seafood Expo Global

El despliegue que el MAPA ha realizado en Alimentaria amparando a muchas empresas como embajadoras de los Alimentos de España en su stand ha sido “muy valorado por todas ellas”.

La Xunta de Galicia instaló en Alimentaria un pabellón para respaldar a 26 empresas gallegas. Para la conselleira do Mar, Rosa Quintana, eventos como Alimentaria son claves para difundir la calidad de los peces y mariscos de la región. En este sentido, la Xunta va a llevar la iniciativa “Galicia sabe a mar” a más de una decena de ferias nacionales e internacionales.

En Galicia, el Salón Internacional de la Industria Acuícola, AquaFutureSpain 2022, cerró las puertas de su primera edición con gran éxito de participantes y visitantes. Más de 2.000 profesionales pasaron por la feria de Silleda con el objetivo de consolidar el certamen como uno de los más importantes del sector. La mayoría de los expositores valoran muy positivamente la experiencia, confirmando que volverán en 2023. Un total de 24 compañías han dado ya el “sí, quiero” a AquaFutureSpain 2023. ■

ANA DÍAZ



Pabellón de la Xunta de Galicia

IMPLICAR A TERCEROS PAÍSES EN LA LUCHA CONTRA LA PESCA ILEGAL

Tarjeta verde al Reglamento INDNR

En 2020 se cumplían diez años de la entrada en vigor del Reglamento contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y por tanto del “esquema de tarjetas” que la Unión Europea implantó para advertir y sancionar a los países extracomunitarios que no cooperan contra las capturas ilegales. La Comisión Europea publicaba un extenso informe, realizado a lo largo del pasado año, para conocer el efecto de estas medidas.



A lo largo de esta década se ha podido constatar que la lucha contra la pesca INDNR está dando sus frutos y que el Reglamento y especialmente el sistema de tarjetas ha conseguido disminuir este tipo de práctica y se han promulgado legislaciones más adecuadas a evitarla, sin embargo, es necesario lograr una mayor implicación de otras pesquerías comenzando por una mayor transparencia e implicación en la protección de los océanos.

Los países sancionados han mejorado sus sistemas de gobernanza pesquera

La tarjeta amarilla es una advertencia formal de la UE a un país no comunitario con la que le avisa de que no está actuando contra la pesca ilegal. La tarjeta roja sería el siguiente paso si dicho país no toma las medidas adecuadas para solucionar el problema identificado en el proceso anterior. Por el contrario, si el país señalado realiza los cambios necesarios, la UE le otorgará una tarjeta verde.

Los países con tarjeta roja tienen prohibido vender pescado a la UE y

los buques comunitarios no pueden operar en sus aguas hasta que se revoque la sanción.

El informe hace alusión a cuatro países, Belice, Guinea, Islas Salomón y Tailandia, donde este esquema de trabajo ha propiciado un aumento del seguimiento, control y vigilancia de sus aguas que ha ayudado de forma notable a sus gobiernos a enfrentarse a las empresas que operan en sus aguas nacionales poniendo en riesgo las economías locales costeras. También se ha constatado una notable mejoría en la gestión de las pesquerías.

Tailandia recibió una tarjeta amarilla en 2019 y desde entonces se han duplicado el número de inspectores pesqueros y algo similar ocurrió en Islas Salomón. Estos países han endurecido sus legislaciones nacionales para luchar contra la pesca ilegal como se demuestra en el número de multas impuestas a las flotas de otros países mientras pescaban en sus aguas nacionales.

Dentro de las propuestas para seguir luchando contra esta lacra que esquilmaba los océanos y pone en peligro la economía local de muchos países, en el informe se propone la publicación de las identidades, actividades, capturas y datos de propiedad de los barcos infractores. Se solicita la asignación de más recursos que permitan a la UE tener más capacidad para hacer cumplir las sanciones.

INFORME DE LA EFCA

Por otro lado, la Agencia Europea de Control de la Pesca (EFCA por sus siglas en inglés) acaba de publicar su informe anual sobre infracciones detectadas. 2021 ha sido un año de vuelta a la normalidad tras las complicaciones para realizar su labor tras la pandemia.

EFCA anuncia que estrenará tres nuevos buques para vigilar las zonas pesqueras de riesgo

La Agencia, cuya sede está en Vigo, coordinó 53.600 inspecciones durante 2021, un 40% más que durante el pasado año detectando 4.000 infracciones, lo que supone un 140% más que en el ejercicio anterior.

Las infracciones más numerosas son las que están relacionadas con errores en el registro de capturas o el uso inadecuado del tamaño de las redes de pesca.

Su directora, la irlandesa Susan Steele, mostraba su satisfacción por el incremento de recursos, que en el último año les ha permitido contratar a una veintena de personas más, lo que a su vez ha supuesto una ampliación de las tareas asignadas a la Agencia.

Para este verano la EFCA estrenará tres nuevos buques de vigilancia que se unen a los dos que ya operan, el Lundy Sentinel y el Aegis 1.

Además, desde la Agencia se han llevado a cabo tres nuevos proyectos para ayudar a países extracomunitarios a luchar contra la pesca ilegal formando a más de 1.400 personas en las labores de inspección. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Lundy Sentinel y Aegis 1

EN DEFENSA DE LA SOSTENIBILIDAD EN LAS ARTES DE ARRASTRE

Alianza Europea de Pesca de Fondo

A finales de marzo se presentaba en Bruselas la EBFA, Alianza Europea de Pesca de Fondo por sus siglas en inglés, una asociación que nace en defensa de la pesca de arrastre de fondo integrada por organizaciones de 14 estados europeos y presidida por el español Iván López van der Deen.



La legislación europea estrecha cada vez más el cerco a la pesca de arrastre. Algunas organizaciones ambientalistas han hecho de la eliminación de este tipo de arte su caballo de batalla y desde el sector creen que se están ganando a la opinión pública con sus campañas contra los barcos arrastreros.

Todos los puertos europeos tienen registrado algún barco de arrastre. Llevan años innovando e invirtiendo en tecnología para ser más sostenibles, pero no es suficiente, como se puede leer en el documento Estra-

El 40% de los ingresos pesqueros de los veintisiete procede del arrastre

tegia de Biodiversidad 2030 donde se propone, entre otras medidas restrictivas, la prohibición de la pesca de arrastre de fondo.

EBFA representa a más de 7.000 arrastreros que dan trabajo a 22.000 pescadores. El 40% de los ingresos pesqueros de los veintisiete procede de este arte de pesca, lo que supone más de un millón de toneladas anuales de pescado. Si se vetara el arrastre, Europa tendría que adquirir pescado a terceros países con flotas de arrastre de fondo menos rigurosas en sus controles.

Demonización injustificada del arrastre

IVÁN LÓPEZ VAN DER DEEN, PRESIDENTE DE EBFA

Desde el sector reconocen que la tarea será ardua ya que se han encontrado muchos prejuicios y desconocimiento de la realidad pesquera. Frente a ello creatividad y fomento de las investigaciones científicas que avalan que el arrastre puede ser rentable y sostenible a la vez.

¿Cuáles son los objetivos y los primeros pasos que ha dado la EBFA?

Hay que recordar que la European Bottom Fishing Alliance (EBFA) o Alianza de la Pesca de Fondo se constituyó hace menos de tres meses y que, por tanto, esta fase inicial se ha focalizado más en el proceso de constitución y de presentación institucional en Bruselas. El proceso culminó con su presentación en el Parlamento Europeo, donde tuvo una buena acogida y ha generado la curiosidad y el interés esperados.

En dicho acto presentamos los objetivos de EBFA, que no son otros que la promoción de la sostenibilidad de las artes de fondo en la pesca y la defensa de estos artes de una demonización completamente injustificada que está prendiendo en la Comisión Europea y está llevando a tentaciones de decretar prohibiciones de algunos artes de manera muy populista.

No será tarea fácil y habrá que ser muy creativos en los métodos utilizados para poder tener un impacto y contrarrestar las campañas de diversas ONG europeas.

¿Se plantean llegar más allá de las fronteras comunitarias?

EBFA es y debe de seguir siendo lo



que es, una alianza de Asociaciones y Organizaciones de Productores comunitarios. Es importante mantener la coherencia interna para garantizar un buen funcionamiento. Ahora bien, es intención de EBFA buscar el apoyo de organizaciones que agrupan a proveedores y clientes de las artes de fondo puesto que, al fin y al cabo, ellos sufrirían tanto como nosotros las posibles prohibiciones futuras.

La dimensión extracomunitaria es algo que buscaremos, pero no debemos olvidar que es la Comisión Europea la que aparentemente es más voluntarista en adoptar como propias las posiciones más radicales de algunas ONG y, por lo tanto, el debate dentro de la UE es diferente que en el entorno internacional. Pero el debate sobre las artes de fondo, y sobre el arrastre en particular, está presente en los foros internacionales y desde luego será necesaria una coordinación con plataformas de otros países. Los contactos existen y se evaluará

la necesidad de formalizar la relación en el futuro. Particularmente importantes serán los contactos con las organizaciones de Reino Unido, Islandia y Noruega por su cercanía y vecindad geográfica.

¿Qué recibimiento han tenido?

Hemos tenido una reunión telemática con el Comisario Sinkevicius y otra en la que estaba presente su gabinete y el del Comisario Timmermans, además de otras reuniones de corte más técnico con la DG Mare y la DG Environment. Salvo en algunas partes de la DG Mare, hemos podido comprobar que las opiniones de estas instituciones y sus representantes están basadas en prejuicios nada científicos y sí muy populistas. Nos espera una larga marcha en pendiente y deberemos esforzarnos en promocionar los numerosos estudios científicos que demuestran la posibilidad de una pesca con artes de fondo sostenible. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

GRAN TAMAÑO Y PRECIO ALTO EN PRIMERA VENTA

Costeras complicadas pero buenas

En abril arrancaban las costeras del boquerón, sardina y caballa en el Cantábrico Noroeste, Portugal y Golfo de Cádiz con resultados desiguales y condicionadas por la carestía de combustibles y materias primas y también el mal tiempo. Pese a estas circunstancias externas, los pescadores reportan ejemplares de buen tamaño que están alcanzando precios interesantes en primera venta.



Embarcación cerquera censada en Barbate en plena temporada de la sardina

Cerqueros, arrastreros de litoral y embarcaciones de bajura del Cantábrico se encuentran en plena campaña de la caballa (verdel o xarda) y del boquerón (anchoa o bocarte) mientras que en el Sur ha comenzado la costera de la sardina.

Una campaña complicada por circunstancias ajenas a la pesca pero que los pescadores no se pueden permitir perder, aunque haya previsión de menos ingresos debido a los costes de producción.

La recuperación del stock de sardina permite adelantar la temporada

La pesquería de la sardina se ha abierto anticipadamente con una cuota total para la flota española de 14.827T. El plan de recuperación de la especie ha permitido que en la campaña del 2022 se disponga de una cuota compartida para España y Portugal de 45 millones de kilos, un 11% más que en el 2021. La flota portuguesa se queda el 66,5% del total.

La Secretaría General de Pesca podrá cerrar la pesquería cuando la cuota se agote o llegue al 90% para evitar multas

por sobrepesca, de no ser así, la campaña concluirá el 1 de noviembre.

Los precios en lonja varían día a día según tamaño y cantidad desembarcada. Durante los meses que duran las costeras las claves del éxito están en una planificación unida al factor “suerte”, es decir, para una mayor rentabilidad del producto hace falta que llegue suficiente pero no en exceso, que se venda todo y haya demanda para el día siguiente, aunque factores como el mal tiempo o que no se encuentre un banco hacen que la fórmula nunca sea exacta y dependa a partes iguales de programación, experiencia y suerte.

Las costeras en el Cantábrico se realizan en dos fases. La primera va desde el 4 de abril al 31 de mayo con una cuota diaria menor que se incrementa en junio, cuando entra “la temporada alta”, aunque rara vez hay cuota para completar el mes, y la flota cambia su derrota para dirigirse a la costera del bonito y de la sardina.

ARRANTZALES, LOS PRIMEROS

El bocarte es una especie altamente migratoria, cuando pasan por la costa norte española está en un punto de maduración óptima y se captura antes de que sigan su ruta hacia el Oeste con lo cual son los arrantzales vascos los primeros en iniciar la temporada.

Los puertos de Hondarribia, Santoña, Getaria, Pasaia y Ondarroa reportaban buenas capturas desde el inicio con precios altos en lonja donde se paga hasta 1'2 euros por kilo de boquerón, aunque los pescadores se quejan de que el precio medio del pasado año llegó a 1'6 €/Kg con ejemplares de buen tamaño, ideal para la industria conservera. Este año, las primeras capturas han sido

Después de dos años, regresa la fiesta del verdel, “Berdel Jaia”, a la localidad guipuzcoana de Mutriku

de tamaño pequeño que solo sirve para venta en fresco.

Según datos publicados por el Gobierno Vasco, y pese a la situación de pandemia, 2021 fue una buena campaña con subidas en las capturas de especies tanto de bonito del norte, un 9% más, como de boquerón, de un 37%.

Una vez recuperada la sardina, ahora hay preocupación por la cuota de jurel, justo cuando después de dos años suspendida, regresa la fiesta del verdel, “Berdel Jaia”, a la localidad guipuzcoana de Mutriku.

En las dos primeras semanas de campaña del boquerón, la flota de bajura vasca no ha llegado a la tonelada, algo inusualmente bajo para la fecha.

LONJAS ASTURIANAS

En menos de una semana, tras el inicio de la campaña del boquerón, las lonjas de Gijón y Avilés habían subastado cerca de un millón de kilos, ya que la mayoría de la flota del Cantábrico elige estos puertos de descarga porque hay mejores precios. Ejemplares grandes, de un tamaño doble a la media de capturas en los últimos tres años, y que



Puerto pesquero de Santurtzi (Bilbao)



Puerto pesquero de Bueu (Pontevedra)

están alcanzando en primera venta un precio máximo de 6 euros.

En Cantabria, Santoña recupera este año su afamada Feria de la Anchoa, tras dos años suspendida con motivo de la pandemia. Un año especial para la Cofradía de la Anchoa que celebra sus 25 años con talleres, degustaciones y un homenaje especial a las mujeres dedicadas a la soba del bocarte.

Sin embargo, la costera de la caballa no comenzó con buen pie, pese a que este año hay un cupo extra para las flotas del Cantábrico y una mayor flexibilidad en el reparto. Escasas capturas, pero las que entran se pagan a buen precio en lonja. En 2021 alcanzaron un precio máximo de 2,6 €/kg, pero en años anteriores, una mayor abundancia de boquerones había provocado una caída de precios de hasta 1,1 euros.

La flota de anzuelo, con un mayor número de buques censados, se está resintiendo notablemente en los últimos años ya que los bancos se localizan en zonas más profundas lo que obliga a faenar más horas para ob-

La flota del Cantábrico tiene cupo extra de caballa y más flexibilidad en el reparto

tener el mismo resultado y por ello la temporada finaliza con un 40% de sus cuotas sin pescar.

BUEN TAMAÑO EN GALICIA

Los cerqueros gallegos han reportado capturas de boquerón de gran tamaño que alcanzaron en lonja hasta los 4,5€/kg, aunque las primeras de menor tamaño se cotizaban por debajo de 2,5€. Las conserveras son optimistas por el aumento constatado de la biomasa ya que los tres últimos años han sido ejemplares demasiado pequeños.

Pese a las cifras, los pescadores gallegos no están contentos ya que en otras campañas en una semana y media habían conseguido llegar al tope de capturas permitidas de caballa.

En Andalucía, la campaña de la sardina se adelantaba un mes en Cádiz y Huelva. Los barcos de cerco salieron a faenar tras meses muy complicados en los que la mayoría de la flota decidió amarrar por el elevado precio del gasoil. La mayoría de los patronos mayores andaluces reconocen que las ganancias no serán grandes en la presente campaña, pero necesitan aprovechar esta costera con más de un 9% (5.779 toneladas) más de cuota.

Las primeras cajas obtuvieron buenos precios en lonjas como las de Isla Cristina, rondando los 8€/kg, de buen tamaño y calidad, es decir con la grasa correcta en los ejemplares adultos.

Este año hay censadas 72 embarcaciones para la pesca de la sardina en aguas del Golfo de Cádiz. A diferencia de en la zona del Cantábrico, donde la cuota es una bolsa común a repartir entre los buques autorizados a esta pesquería, en Andalucía el reparto de cuotas es individual por embarcaciones. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Planes anuales de
**FORMACIÓN
PROFESIONAL**
marítima y sanitaria
del Instituto Social de la Marina

Dirigidos a mujeres y hombres del mar



Deposito Legal: M. 27.033/2010

MIPD: 115-2010/9

COFINANCIADOS POR EL FONDO SOCIAL EUROPEO

EL Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo



GOBIERNO
DE TENERIFE

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN SOCIAL
Y PROMOCIONES



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES
INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

REUNIÓN DE DIRECTORES PROVINCIALES DEL ISM

Visibilizar nuestra labor

Málaga acogía en abril la primera reunión de directores provinciales del ISM del año. Estos encuentros semestrales sirven para tomar el pulso en primera persona al Instituto Social de la Marina, conocer cuáles son sus fortalezas y debilidades y así tomar decisiones e impulsar proyectos más acordes a la realidad de los afiliados. Un ejercicio de comunicación abierta y de puesta en común indispensable para seguir siendo esenciales.



La directora del ISM, Elena Martínez Carqués, inauguraba las Jornadas de Directores Provinciales de Málaga abordando un importante tema estructural para el ISM como es la aplicación de la Ley 21/2021, de 28 de diciembre, de la que se infiere el compromiso de presentar un proyecto de ley, en el plazo de seis meses, para la creación de una Agencia Estatal de la Seguridad Social. Aunque todavía no hay

Proyectos que funcionan en unas zonas y pueden aplicarse a otras

concreción sobre lo que ocurrirá con algunas de las entidades, todo apunta a que el Instituto Social de la Marina va a mantener sus especialidades al preverse una disposición transitoria que así lo indique. La situación actual de escasez de recursos humanos es un problema en toda la Seguridad Social pero especialmente en algunas direcciones locales del ISM que carecen de dotación. Desde el Instituto se ultima un proyecto para optimizar

los recursos disponibles, proponiendo la utilización de estas oficinas para ofrecer a los ciudadanos servicios de información electrónica comunes a todas las entidades. La culminación de las obras de la Dirección Provincial de Vilagarcía de Arousa y el avance del proyecto de trasladar la sede de la Dirección Provincial de Lugo desde esta ciudad a la localidad costera de Burela, donde se concentra la mayor parte del colectivo de la provincia, son dos de las novedades presentadas durante las jornadas.

En breve, al sector de rederos, mariscadores, neskatillas y buceadores profesionales se le reconocerá el derecho a un coeficiente reductor de la edad de jubilación. Los mariscadores además contarán con un incremento del coeficiente aplicable.

PENSIONES Y PRESTACIONES

La subdirectora de Seguridad Social, Covadonga Jiménez, hacía referencia a la revalorización de las pensiones, que se ha fijado este año en un 2,5%, junto a la paga única que se ha abonado a los pensionistas. Desde que el simulador de la pensión de jubilación “Jubimar” se incorporó a la app ISM en tu bolsillo, éste ha sido uno de los servicios más consultados. En cuanto a los proyectos principales en los que se está trabajando, figura el procedimiento de pago centralizado de pensiones y prestaciones que se sumará a la reciente automatización de la resolución de prestaciones con el objetivo de reducir y agilizar los trámites.

La convocatoria de ayudas de botiquines será publicada previsiblemente en la primera quincena de mayo

Por otra parte, continúa en desarrollo la nueva aplicación de Trámite de Procedimientos de Reintegro de Cobros Indebidos (TPRE), que entrará en funcionamiento para el próximo cruce de rentas con las administraciones tributarias para un control más eficiente del percibo del complemento a mínimos de pensiones.

En el ámbito de la cotización, se estudia la posibilidad de fijar las bases de cotización por zonas o caladeros de pesca, y no según la provincia en la que el barco tenga su puerto base.

También en este aspecto cabe recordar que este año se tramitarán exenciones de cotización para los autónomos afectados por la erupción del volcán de La Palma y el aplazamiento previsto para hacer frente a las consecuencias de la guerra en Ucrania.

En cuanto a la app ISM en tu bolsillo se han implementado nuevas versiones que incorporan una serie de mejoras técnicas relacionadas con los avisos sobre salida y



Elena Martínez y Covadonga Jiménez

pérdida de datos, situación laboral y tiempo cotizado. Además, se han incorporado nuevos servicios como la acreditación del número de la Seguridad Social, la consulta del cálculo de cuotas para trabajadores autónomos o la notificación electrónica.

Por parte de la letrada jefe del Servicio Jurídico se hizo referencia al recurso planteado por la entidad ante el Tribunal Supremo frente a la consideración de las Cofradías de Pescadores como oficinas de registro para la presentación de escritos ante el ISM, que está pendiente de resolución.

NOVEDADES EN FORMACIÓN

El subdirector de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio, hizo referencia a las modificaciones del Real Decreto 1120/2021, en relación con los botiquines a bordo. Como novedades figura la

Una plataforma única permitirá impartir online toda la formación en “streaming”, con tutorización y simuladores

posibilidad de que los médicos de Sanidad Marítima puedan determinar la sustitución de fármacos en el botiquín; el procedimiento telemático para la revisión de botiquines; la regulación del continente de estos y la extensión del botiquín C de 10 a 30 millas.

Ya está en producción la versión de la aplicación Sanimar que incluye la firma biométrica, de esta manera, los certificados firmados por el trabajador se guardarán asociados a su expediente y se podrán descargar a través de la Sede Electrónica o mediante la app ISM en tu bolsillo.

Por otra parte, se hizo referencia al nuevo modelo de gestión de la formación basado en el Acuerdo Marco, fórmula contractual mediante la que se establecen las condiciones comunes que regirán los contratos. Actualmente está en vigor un Acuerdo Marco para determinados



cursos que exigen la contratación de empresas homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) en 15 direcciones provinciales y en fase de tramitación otro para todos los tipos de cursos en los Centros Nacionales de Formación de Bamio e Isla Cristina y en el resto de direcciones provinciales. Asimismo, ha comenzado la tramitación de un tercer Acuerdo Marco para los cursos todavía no incluidos.

El sistema de Acuerdo Marco permite realizar una planificación más estable, reduciéndose el número de cancelaciones de cursos. El nuevo modelo de gestión de la formación tendrá únicamente solicitudes específicas para una edición concreta de un curso que incluirá fechas fijas.



Puerto Comercial de Málaga y Paseo del Palmeral

Objetivos y líneas de actuación

-  Mantener la asistencia presencial como principal medio de atención al usuario y seguir desarrollando la administración electrónica.
-  Impulsar las especialidades del ISM como son la formación marítima y sanitaria y la atención personalizada.
-  Fomento de la administración digital entre el colectivo. Incorporación de nuevas plataformas para facilitar la labor al usuario.
-  Mejorar la comunicación entre las distintas direcciones provinciales con la finalidad de agilizar la gestión.
-  Visibilizar la labor del Instituto Social de la Marina.
-  Fomentar el uso de la app ISM en tu bolsillo y la participación de los usuarios para avanzar en la mejora de la aplicación. Se pondrá la app a disposición de la DGMM y de la Secretaría General de Pesca para incorporar servicios suyos.
-  El desarrollo de un nuevo portal de la Seguridad Social que unificará la Sede y la página web y cuyo objetivo fundamental será simplificar los servicios electrónicos y facilitar su uso.

Ante una creciente demanda de formación online y a tenor de una próxima regulación de la DGMM, el ISM quiere extender la modalidad online al resto de formación profesional marítima, para lo cual se están adaptando los contenidos y elaborando nuevos manuales. En este ámbito se está desarrollando una plataforma única para la impartición online de toda la formación que permita la tutorización, formación en “streaming” y la utilización de simuladores online. Todo ello facilitará el acceso de los alumnos a los cursos, reducirá costes y evitará desplazamientos, logrando así un mayor alcance de la acción formativa. Poder compatibilizar la formación con el ejercicio de la actividad laboral era una de las peticiones más demandadas del sector. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO
FOTOS: CARMEN PARRONDO

CONSEJO GENERAL DEL ISM MARZO 2022

Datos y objetivos

A finales de marzo se celebraba el primer Consejo General anual del ISM, una reunión en la que la directora Elena Martínez Carqués presentó las cifras de 2021 que ofrecen una radiografía de la gestión del Instituto. Además, el encuentro sirvió para escuchar de primera mano las demandas del sector y exponer los objetivos de la entidad de cara al presente ejercicio. El ISM cuenta este año con un presupuesto de 2.108.540.560,00 €.

A principios de marzo el ISM contaba con 70.634 afiliados, todavía algo lejos de las cifras previas a la pandemia cuando el REM contaba con 72.263. El grupo primero sigue siendo el más numeroso con 36.457 afiliados. El colectivo dedicado a actividades de marina mercante sigue acaparando el mayor número de contrataciones, sector que sí ha conseguido recuperar afiliados hasta situarse a niveles de 2019. A continuación, le sigue el sector de la estiba.

En cuanto a la distribución de afiliación por nacionalidades, el 6% son extranjeros de los que el mayor porcentaje son los nacionales de Senegal (949) seguido de los trabajadores marroquíes. Un amplio porcentaje, el 73%, presta sus servicios en el sector de la pesca. En cuanto a la distribución de afiliados por género solo el 15,45% son mujeres.

En los dos últimos años se han incrementado los expedientes de pensiones en algo más de un 8%, pensiones cuyo importe medio se acerca a los 1.100€.

Objetivo:
reducir el
tiempo medio
de tramitación
para la
obtención de
pensiones



Durante el Consejo General, Elena Martínez planteó como objetivo de mejora de cara al 2022, la reducción del tiempo medio de los trámites para la obtención de las pensiones por incapacidad permanente, jubilación y fallecimiento en territorio nacional. Actualmente el tiempo medio de tramitación es de 67, 7 y 4 días para las prestaciones indicadas. De los 1.758 afiliados que pasaron a la jubilación en 2021, la media del coeficiente reductor fue de 4 años y 11 meses, es decir que se pudieron jubilar con una media de 60 años. En cuanto a las cifras de incapacidad temporal, en 2021 se ha incrementado la duración media que han pasado de 150 días a 177. En 2021 se han concedido 1.464 prestaciones por nacimiento y cuidado del menor, la mayoría de ellas, 1.260, solicitadas por el padre. En cuanto a la evolución de las cotizaciones, cabe destacar que 2022 es el año en el que porcentualmente menos se han incrementado las bases de co-



tización, un 0,9%, que contrasta con el año 2019 cuando subieron un 5,33%. 2021 sigue siendo un año deficitario en cuanto al personal que trabaja en el Instituto Social de la Marina con un 15% menos de efectivos que hace diez años.

MEDIDAS EXCEPCIONALES

También 2021 ha sido un año en el que desde el ISM se han gestionado las ayudas y prestaciones incluidas en los Reales Decretos destinados a paliar las disfunciones creadas en el mercado laboral generadas por la pandemia de Covid 19. Desde el Instituto se han gestionado 4.881 expedientes de ERTE en los que se han incluido 16.365 trabajadores.

El Centro Radio Médico registró una mayor actividad. Se atendieron 2.076 llamadas, 1.299 casos y se realizaron 170 evacuaciones.

Los centros asistenciales que el ISM dispone fuera de España atendieron 779 casos, siendo el centro de Islas

El colectivo dedicado a las actividades de marina mercante ha conseguido recuperar afiliados hasta situarse a niveles previos a la pandemia

Seychelles el que ha asistido a un mayor número de trabajadores.

El buque Esperanza del Mar realizó 223 consultas, atendiendo a 141 personas y 11 evacuaciones. El buque Juan de la Cosa evacuó a 8 tripulantes, realizó 54 asistencias y atendió 112 consultas.

En 2021 se han revisado 9.444 botiquines, la mayoría en embarcaciones de pesca. Tan solo un pequeño número, 29, fueron considerados no válidos tras la inspección. También este año se ha incrementado en un 4,15% el porcentaje de la dotación de ayudas económicas para subvencionar la compra de material de los botiquines.

En cuanto a la formación marítima y sanitaria en 2021 pasaron por las aulas del ISM 10.880 alumnos, recuperándose el número previo al inicio de la pandemia. Este año también ha supuesto el despegue definitivo de la formación online para la parte teórica de los cursos sanitarios, que triplica en número a los alumnos de la modalidad presencial. En total durante 2021 el ISM impartió 994 cursos formativos.

En la misma línea, el registro electrónico continúa ganando adeptos y durante el pasado año se registraron 43.253 solicitudes telemáticas dirigidos al ISM. Tal solo dos años antes, en 2019, el número de registros era de 5.905. La localización de los buques sanitarios, seguida de las solicitudes de formación, acaparan el interés de los usuarios sobre los servicios ofrecidos en la app de la Seguridad Social.

Con menos de seis meses de vida, la aplicación “El ISM en tu bolsillo” ha sido muy bien acogida por el sector y ha recibido 28.459 accesos, la mayoría para descarga de informes y acceso al simulador de jubilación. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Cambios en las OPP's

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, inauguró la jornada “Las organizaciones de productores de la pesca y la acuicultura: futuro, nuevos retos financieros y legislativos”, organizada por la Organización de Productores de Pesca del Puerto y la Ría de Marín (Opromar) en Madrid. En el acto, el director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura, Ignacio Gandarias, anunció una nueva propuesta de regulación con cambios sustanciales respecto a la gestión actual de las OPP's.



En su intervención, el ministro Luis Planas reiteró el apoyo del Gobierno para crear, entre todos, un sector pesquero, “moderno, sostenible y competitivo y rentable” en el que las organizaciones de productores (OPP's) sirvan para “incrementar el valor de la cadena, retribuir mejor a las empresas y pescadores y dotar de futuro al sector”. A lo largo del tiempo, las OPP's han contribuido a estabilizar los mercados con planes de producción y comercialización, incrementando la transparencia y la eficiencia. Dada su importancia para el sector, España ha reservado cerca de 50M€ en ayudas dirigidas a estas organizaciones

dentro del Programa Operativo propuesto por nuestro país para el nuevo Fondo Europeo Marítimo de la Pesca y la Acuicultura (FEMPA).

Ignacio Gandarias, director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura, informó de los cambios que plantea el Gobierno para estas organizaciones. Son iniciativas abiertas a debate para consensuar un borrador de Real Decreto que deberá aprobarse en enero de 2023.

La primera de las propuestas es reducir al 4% el porcentaje máximo de financiación de los planes de producción y comercialización que subieron por la pandemia al 12% y antes se situaban en el

3%. Además, por imperativo del FEMPA, se baja el porcentaje de ayuda del 90% actual al 75% aunque los proyectos de innovación e interés colectivo podrían financiarse en su totalidad.

Otros cambios se refieren a los segmentos de flota que pasarán a ser tres (altura y gran altura, litoral y local). Mientras que en acuicultura la propuesta es unir un solo segmento los dos actuales: marina y continental. Otra novedad es la creación de una figura en las OPP's que haga de interlocutor con la Administración y sea responsable además de la planificación y ejecución de los planes de producción y comercialización. ■



ANDALUCÍA

Apertura de fronteras

Ya se puede cruzar el Estrecho de Gibraltar en barco. Tras dos años sin actividad, España y Marruecos abrieron el pasado 12 de abril sus fronteras marítimas restableciendo así las rutas cerradas por la pandemia.

Con la vista puesta en la Operación del Paso del Estrecho (OPE), España y Marruecos retomaron enlaces marítimos desde Algeciras y Tárfifa a Tánger transportando, en una primera fase, autobuses y viajeros sin coches, aunque desde el pasado 18 de abril ya pueden también embarcar pasajeros con vehículos privados. Eso sí, se mantienen las medidas sanitarias por el covid, exigiéndose certificado de vacunación o prueba PCR realizada con un máximo de 72 horas antes del embarque y restricciones respecto a la venta de billetes, ya que solo pueden viajar personas con billetes cerrados, adquiridos antes de llegar a las instalaciones portuarias.

Esto sucede tras la visita del presidente del Gobierno, Pedro Sán-

chez, a Rabat y acordar con el rey Mohamed VI reabrir el tráfico de ferries de forma gradual.

El presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA), Gerardo Landauce, asegura que los dos años de suspensión del enlace “han provocado pérdidas de ingresos superiores a los 200 millones de euros a un buen número de empresas”. A estas cifras habría que sumar las de otros puertos involucrados en la OPE, como Motril (Granada), Almería o Ceuta. Alrededor de diez millones de pasajeros y dos millones de vehículos se vieron afectados por la inactividad de las navieras, lo cual “ha tenido un fuerte impacto económico en las empresas y sus trabajadores, muchos de los cuales han estado parados o en ERTE”, afirma Landauce. ■

Campaña ISM en tu bolsillo

Tras una campaña de promoción de la descarga y utilización de la app ISM en tu bolsillo, 7.640 personas se descargaron la aplicación el día que recibieron el SMS, duplicando el número de usuarios. En tan solamente un día se registraron 38.569 inicios de sesión, cifra que viene a confirmar el creciente interés de los usuarios en los servicios que se ofertan. Desde su lanzamiento el 13 de octubre de 2021, la app ISM en tu bolsillo tiene registradas más de 28.000 altas.

Campaña del atún

Comienza en Cádiz la temporada de atún rojo. Los primeros ejemplares llegaban a las almadrabas de Conil y Barbate el día 19 de abril. Las cofradías de Zahara de los Atunes y Tárfifa retrasan unos días el inicio de la “levantá” mientras ultimán las labores de calamento. Las comercializadoras han informado que este año tienen una demanda sin precedentes y que cuentan con importantes encargos desde mucho antes del inicio de temporada. También están de enhorabuena en Águilas (Murcia) donde, después de veinte años, los barcos artesanales han conseguido autorización para poder pescar túnidos. Las cuatro embarcaciones autorizadas pescan con caña empleando la técnica de “la lanza”.

Auditoría OMI

La OMI audita a la Administración Marítima española para comprobar si nuestro país cumple con su compromiso de seguridad en el transporte marítimo. La evaluación se realiza cada 7 años y está orientada a establecer los mecanismos adecuados para prevenir la contaminación en el medio marino.



BREVES

Los derechos del Mar Menor

El Congreso de los Diputados aprobaba una iniciativa legislativa popular para dotar de personalidad jurídica al Mar Menor. Esta laguna de agua salada se ha convertido en el primer espacio natural europeo con unos derechos jurídicos reconocidos, lo que reforzará tanto su conservación, como su mantenimiento y restauración, además de su protección y gobernabilidad independientemente de los intereses políticos.

Cajas verdes en Menorca

La Dirección General de Pesca ha finalizado la instalación de cajas verdes en las embarcaciones de artes menores en Menorca, unos dispositivos de seguimiento que aportarán datos para conocer el esfuerzo pesquero y garantizar la explotación racional de los recursos. Estas cajas no han tenido coste para los pescadores.

“Amor al mar”

La campaña “Amor al mar” para promocionar la merluza de Burela ha sido premiada en la feria Alimentaria de Barcelona por su estrategia de difusión en las aulas universitarias por innovar a la hora de crear mensajes a través de nuevos soportes para promocionar el consumo de pescado en la gente joven.

Sedimentos marinos

Campaña del IEO para analizar la contaminación existente en los sedimentos de la plataforma noratlántica española, incluyendo las Rías Gallegas, desde la costa hasta los 600 metros de profundidad. El buque “Ramón Magalef” realizará un inventario de los contaminantes orgánicos e inorgánicos, como microplásticos, hidrocarburos, pesticidas y sus efectos sobre la biota.



Estudio sobre basura marina

CANARIAS

La revista “Marine Pollution Bulletin” acaba de publicar los resultados del estudio sobre basuras marinas que científicos del Instituto Universitario de Acuicultura y Ecosistemas Marinos (IU-ECOQUA), perteneciente a la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, llevaron a cabo en una pequeña isla deshabitada, situada al norte del archipiélago canario.

Con la autorización del Cabildo de Lanzarote y del Ayuntamiento de Tegui, los científicos del IU-ECOQUA, en colaboración con la organización WWF y la Asociación para la Conservación Medioambiental Latitud Azul, realizaron seis desplazamientos a Alegranza entre junio y octubre de 2020. En la Caleta de Trillo, una pequeña cala de tan solo 100 metros de longitud, llegaron a recoger 321 kilos de basuras marinas que analizaron y clasificaron. El interés que este islote deshabitado, situado en la parte más septentrional del archipiélago, despierta en la ciencia se debe a que es donde la corriente de Canarias choca por primera vez en cientos de kilómetros con un obstáculo físico. Además, al tratarse de una zona despoblada toda la contami-

nación existente procede del mar. La mayor parte de la basura recogida eran objetos de uso cotidiano y fragmentos de plástico de origen desconocido. Curiosamente, el 25,4% de los residuos encontrados eran botellas de agua y refrescos (960) que procedían, según su etiqueta, mayoritariamente de Asia. Para Alicia Herrera, coordinadora del estudio, resulta poco probable que una botella de plástico arrojada al mar en China, Indonesia o la India termine en Canarias. A su juicio, es más probable que se deba al creciente tráfico marítimo del Atlántico, tanto mercante como pesquero, por lo que recomienda que cualquier plan que pretenda disminuir la presencia de plástico en el mar debe contemplar la reducción del consumo de botellas fabricadas con dicho material. ■

Por la eólica marina

El Bilbao Exhibition Center (BEC) acogió del 5 al 7 de abril una nueva edición del WindEurope Annual Event 2020 en el que participaron más de 8.000 personas. El rey Felipe VI inauguró el encuentro promovido por la Asociación Empresarial Eólica (AEE).

España está a la cabeza de naciones que lideran la eólica marina. Somos los quintos en el mundo en potencia eólica instalada y los terceros en exportaciones. Esta industria es clave en nuestra economía. Da empleo a cerca de 30.000 personas y genera en estos momentos el 23% de la electricidad que consumimos, capacidad que deberemos duplicar para el año 2030, según el Plan Nacional de Energía y Clima. Juan Diego Díaz, presidente de la AEE, considera que se trata de “un gran reto” que podemos alcanzar. Bilbao se convirtió durante los pasados 5 a 7 de abril en la capital de la eólica marina al acoger el WindEurope Annual Event 2022 donde la Autoridad Portuaria de la ciudad y Uniport Bilbao (el clúster del puerto bilbaíno) compartieron pabellón. Ricardo Barkala, presidente de la Autoridad Portuaria, fir-

mó el “Manifiesto por el Desarrollo de la Eólica Marina” cuyo objetivo es promover esta fuente de energía y transmitir la necesidad de agilizar un marco regulatorio para mantener la posición de liderazgo mundial en eólica flotante. Al mismo se han adherido ya 230 firmas que representan a los principales actores de esta industria.

En Euskadi existe un fuerte tejido industrial enfocado al desarrollo de esta tecnología de marcado carácter exportador y el Puerto de Bilbao cuenta con suelo para instalaciones de este tipo, una comunidad portuaria con gran experiencia y servicios que le conectan con más de 900 puertos de todo el mundo. En 2021 se movieron por este enclave 150.000 toneladas de componentes eólicos, entre los que destacan motores y generadores, así como soportes de aerogeneradores. ■



BREVES

Cartografiado en Asturias

El buque “Emma Bardán” ha comenzado la campaña para obtener datos sobre el fondo marino de la plataforma continental asturiana. En primer lugar se busca cartografiar la zona, lo que será de gran ayuda para el sector pesquero y marisquero. También se estudiará la sismografía y se tomarán muestras del fondo marino, flora y fauna, para completar un estudio sobre reflectividad.

Labor divulgativa del ISM

Desde la Dirección Provincial del ISM en Cádiz han comenzado una serie de charlas que se están desarrollando en los centros de formación profesional marítima para dar a conocer a los estudiantes y futuros usuarios las funciones del Instituto Social de la Marina y sus servicios. En la misma línea, la Dirección Provincial de Huelva mantiene encuentros periódicos con los afiliados para enseñarles el uso de los servicios telemáticos.

Pescaderos se modernizan

El comercio tradicional de pescado se pone al día. A partir de ahora se permitirá el pago con móviles sin datáfono en las pescaderías tradicionales que así se adaptan a las nuevas necesidades y demandas de los consumidores. De esta manera se facilita el pago en los servicios de entrega a domicilio.

Diésel y eléctrico

Astilleros de Murueta ha botado en las instalaciones de Erandio el primer buque diésel y eléctrico construido en Europa para transporte de hidrocarburos y suministro en alta mar. El “Bahía Levante”, un barco con cero emisiones acústicas y de CO₂ en puerto, dispone de propulsión híbrida y de un sistema de almacenamiento de energía mediante baterías.

Hace 50 años...



PESCA DE SARDINA CON "MAMPARRA"

En aguas valencianas



A las ocho de la tarde, como habíamos quedado con el patrón de "El Cristóbal", llegamos al puerto preparados para la faena. La tripulación y el barco ya lo estaban mucho antes que nosotros, y nada más poner nuestros pies en cubierta la "traíña" tomó rumbo hacia la salida del puerto. "El Cristóbal" es un buen barco para la pesca de cerco, quizás de los mejores que en aquellos días se vieron por el puerto valenciano. Tiene una eslora de 20,40 metros, 5,90 de manga y 2,40 de puntal; pesa 57,42 toneladas y va dotado de un motor 170-190 HP de dos cilindros de marca "Volund". Todos estos datos son muestra de las buenas condiciones que para el tipo de pesca a que se dedica tiene la

embarcación. Por eso a nosotros, cuando acordamos el viaje, desde tierra, nos pareció enormemente amplio, poderoso y seguro. Después, cuando pusimos los pies en cubierta, o sea desde dentro y en el mar, la sensación contraria se vino a nuestro ánimo, el barco se nos había hecho más pequeño. (...)

"LAS MAMPARRAS"

A este tipo de pesca de cerco se le designa con distintos nombres, pero los más usuales son el de "pesca con mamparra" y el de "traíña". Hasta detenernos "El Cristóbal" traía a estribor dos barcas amarradas. Una con diversas lámparas a su alrededor y otra simple con dos remos. La primera es la de las mamparras. En el

momento en el que se detectó el pescado es soltada la mamparra con dos marineros a bordo, y se sitúa justo encima de donde ha sido detectado el banco de pesca. Rápidamente se encienden sus lámparas. A su luz, y en contraste con la oscuridad de la noche, el pescado se queda quieto debajo de ella. En ese momento comienza la pesca de cerco. "El Cristóbal" gira alrededor de la mamparra, en un amplio círculo, y de forma perfectamente ordenada, va echando las redes. Al término de su evolución -tranquila y rápida a la vez-, el cerco ha sido conseguido, y todo lo que haya en ese fondo y espacio ya es parte del beneficio de una larga noche de trabajo. (...)

MAURICIO RODRÍGUEZ

Formación social y humana



Setenta y dos trabajadores del mar de todo el litoral español han participado en el VII Curso de Formación Social y Humana que, organizado por el Instituto Social de la Marina, se ha celebrado del 25 de marzo al 3 de abril, en el incomparable marco de la Universidad hispanoamericana de Santa María de la Rábida. (...) El curso ha estado dividido en tres amplias vertientes: asignaturas, seminarios y actividades formativas. En la primera se han cursado las asignaturas de “Derecho del Trabajo y la Seguridad Social”, “Justicia, sociedad y persona” y “Las ideas políticas y sociales del mundo mo-

derno”. Los seminarios han tratado sobre los siguientes temas: “Organización política española”, “La Administración provincial y local”, “Convenios colectivos” y “Regímenes políticos contemporáneos”. Y, por último, (...) las actividades formativas, que se dividieron en culturales –concursos literarios, de dibujo y oratoria-, recreativas –campeonatos de ajedrez, pingpong, etcétera- y deportivas –competiciones de fútbol y atletismo-. En todas ellas la participación fue masiva y entusiasta. También (...) se realizaron excursiones a Sevilla, Huelva, playas de Mazagón, cuevas de Arcena y Moguer.

El presidente del ISM, en Vizcaya

Durante dos días, el almirante Fontán Lobé tomó contacto con los problemas de los hombres del mar vizcaínos. Se dará nuevo impulso a la formación profesional de los pescadores y a los

centros asistenciales. En Santurce se edificará un Hogar del Marino. Los días 17 y 18 de marzo, el almirante Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina, visitó varios puertos pesqueros vizcaínos. (...)

Herido a tiros

El día 22 de marzo (...) el "Aguilica", buque español con base en Huelva de algo más de cien toneladas, se hallaba pescando al arrastre frente a las costas de Marruecos. Según versión de los tripulantes, fuera de las aguas jurisdiccionales. Inesperadamente, vieron llegar una lancha patrullera marroquí. Se distanciaron, para poder seguir pescando en otro lugar. Pero la lancha les persiguió y les ametralló. Don Francisco Palma Cortés, de veintisiete años de edad, patrón de litoral, resultó herido de gravedad: una bala le atravesó el pulmón. Luego, en la lancha se llevaron detenido al patrón de pesca, con lo que redondearon una acción de todo punto incalificable. (...) Don Francisco Palma fue internado en una clínica de Agadir, donde permaneció desde el 22 de marzo hasta el 2 de abril. (...) El Instituto Social de la Marina, ante la extrema gravedad del herido, lo repatrió desde Agadir en un avión especial. En estos momentos se encuentra en estado muy grave en la clínica Puerta de Hierro de Madrid. (...)

Crónica del Walvis Bay

Debido al precio de la merluza congelada, los armadores de varios barcos merluceros han ordenado hacer descargas de merluza congelada a los mercantes (...). La campaña pasada estos barcos hicieron "viaje redondo" y la estancia en la mar, hasta volver a España, era de tres a cinco meses. Con estas descargas, la estancia en la mar será de seis a siete meses. Se nota cierto malestar en estos barcos (...).

PELIGROSAS PARA EL CORAZÓN Y LAS ARTERIAS

Grasas saturadas y grasas trans

Pese a su fama, el consumo de grasa es necesario en una alimentación sana y equilibrada, ya que suponen la fuente de energía más concentrada, transportan las vitaminas A, D, E y K y proporcionan al organismo los ácidos grasos esenciales, necesarios para la producción de otras sustancias como hormonas y enzimas.



No todas las grasas son iguales y es cierto que en ocasiones deben evitarse. Es lo que sucede con las grasas saturadas y las grasas trans industriales, presentes en multitud de productos y cuyo consumo excesivo multiplica el riesgo de sufrir ataques cardíacos, accidentes cerebrovasculares y diabetes tipo 2.

La mayoría de los alimentos con-

tienen una mezcla de diferentes tipos de grasa. Se distinguen entre: 1. Grasas saludables para el corazón; Omega-3, mono insaturadas y poliinsaturadas.

Los ácidos grasos Omega-3 son especialmente saludables para el corazón y pueden ayudar a disminuir los valores de los triglicéridos en la sangre. Pueden encontrarse en el pescado (salmón, caballa, arenque, sardinas, atún

blanco y trucha arco iris), tofu y otros productos de soja, nueces, linaza y aceite de linaza y aceite de canola.

Las grasas monoinsaturadas y poliinsaturadas pueden ayudar a mejorar el colesterol cuando se utilizan en lugar de las grasas no saludables. Algunas de estas fuentes de grasa están en el aguacate, nueces, almendras, cacahuete, piñones, semillas de

calabaza, semillas de ajonjolí o girasol, aceite de oliva y aceitunas, así como en otros aceites vegetales (aceite de girasol, maíz y soja)

2. Grasas que deben evitarse: grasas saturadas y grasas trans. Las grasas saturadas se encuentran principalmente en los alimentos procedentes de animales (como la carne y los productos lácteos). No saludables porque aumentan los niveles de LDL, (“el colesterol malo”) en el cuerpo y aumentan el riesgo de padecer enfermedades del corazón. Muchas grasas saturadas son grasas “sólidas” que pueden verse, como la grasa de la carne. Otras fuentes de estas grasas incluyen: quesos, cortes de carne con alto contenido de grasa, nata y leche entera, mantequilla, helados y productos con helado, aceites de palma y coco.

Las grasas trans. En su mayoría son grasas artificiales que se forman de manera industrial al añadir hidrógeno al aceite vegetal o por calentamiento del aceite a altas temperaturas. En menor cantidad se encuentran de forma natural, en el estómago de algunos animales rumiantes como vacas, ovejas y cabras, desde donde se absorben y pasan a los músculos y leche de estos animales.

Las grasas trans tienen un efecto doblemente nocivo para el colesterol porque aumentan el LDL (colesterol “malo”) y reducen el HDL (colesterol “bueno”). También aumentan la inflamación, y los factores inflamatorios tienen un papel importante en el desarrollo de la diabetes, aterosclerosis,

ruptura de placa y muerte súbita cardíaca. A pesar de los efectos negativos de este tipo de grasas, la industria sigue empleándolas porque mejora el sabor, la textura y la durabilidad de los alimentos cocinados o elaborados con ellas. Este tipo de grasa se encuentra principalmente en alimentos congelados (como canelones, pizzas o helados) productos precocinados, fritos o empanados (como croquetas), aperitivos salados (snacks, patatas fritas), alimentos procesados como galletas y bollería industrial, cremas y batidos.

En definitiva, coma variado, pero consuma pocas grasas (cantidad

moderada). En una dieta saludable en un adulto medio, la OMS recomienda que las grasas totales se encuentren entre el 20 y 30% de las calorías totales diarias.

Las grasas consumidas deben ser de “las mejores” y más beneficiosas para la salud. Así las grasas saturadas deben suponer la menor cantidad posible, (menos del 10% de las calorías totales diarias, un máximo de unos 25 gramos/día). Las grasas trans industriales deben desaparecer de nuestra alimentación (menos del 1% de la energía total diaria, un máximo de 2,5 gramos/día). ■

PURIFICACIÓN VEGA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA, MADRID

Elegir alimentos saludables

- Reducir el consumo de los alimentos con alto contenido en grasas saturadas (carnes, huevos, embutidos, comidas preparadas industrialmente, etc) y evitar el consumo de las grasas trans (salchichas, hamburguesas, bollería, galletas, aperitivos, alimentos fritos, y multitud de alimentos precocinados o congelados, es decir “comida rápida”)
- Consumir más pescado (en cualquiera de sus formas y especies: fresco, conservas u otras preparaciones) que carne, y al menos dos raciones a la semana de pescado azul (como salmón, arenque, atún, caballa, anchoa o sardina), que aunque tiene un poco más de grasa que el pescado blanco, el tipo de grasa es especialmente buena.
- Cocinar y preparar los alimentos con poca grasa. Alterne métodos de cocinado priorizando el hervido, plancha, vapor, grill, horneado o papillote de los alimentos frente al frito o asado. Además, para el cocinado, use preferentemente aceite de oliva o aceite de girasol en lugar de mantequillas, para aliñar ensaladas, use aceite de oliva virgen extra.
- Al elegir productos lácteos, priorizar el consumo de lácteos semidesnatados por su bajo contenido en grasa, o desnatados (excepto para menores de 3 años).
- Leer el etiquetado nutricional de los alimentos. Elija aquellas opciones de productos existentes en el mercado en cuyo etiquetado aparezcan las leyendas “bajo contenido en grasa” o “contenido reducido en grasa”. Evite aquellos que tengan en el etiquetado la palabra “hidrogenado” o “parcialmente hidrogenado”, ya que son alimentos que contienen ácidos grasos trans.

Visita al centro radiomédico



Alumnos del Grado Superior de Transporte Marítimo y Pesca de Altura y de Organización y Mantenimiento del Buque del CIFP Marítimo Zaporito de San Fernando (Cádiz) durante su visita a las instalaciones del Centro Radiomédico Español en la sede del ISM en Madrid. ■

Fondo red para ERTE

El Consejo de Ministros del pasado 15 de marzo aprobó el procedimiento y constitución del Fondo RED para solicitar Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) para los trabajadores cuyas empresas se han visto especialmente afectadas por la crisis.

El Real Decreto responde a la necesidad de que las compañías pertenecientes a sectores que han sufrido cambios estructurales y permanentes puedan adoptar medidas de transición y recualificación profesional.

Este tipo de ERTE es fruto de la reforma laboral acordada con los agentes sociales y puede tener una dimensión cíclica o sectorial. El mecanismo RED prevé exoneraciones del 40% de las cuotas a la Seguridad Social, condicionadas a la formación de los trabajadores. La empresa que quiera adherirse a esta subvención está obligada a presentar un plan de recualificación que incluya obligatoriamente acciones formativas con las que los trabajadores puedan recolocarse en otro puesto dentro de la misma empresa, o bien en otra. La duración máxima del mecanismo RED es de un año, con la posibilidad de dos prórrogas de seis meses cada una. ■

Cotizaciones para el Grupo I

El 30 de marzo se publicaba la orden por la que se regula la cotización a la Seguridad Social, desempleo, cese de actividad, formación profesional y Fondo de Garantía Salarial, con efectos desde el 1 de enero de 2022. Los tipos de cotización para los trabajadores del Grupo I del Régimen Especial del Mar Fondo de Garantía Salarial 0,20%; Cese de Actividad 0,90% y Contingencias comunes 28,30%.

Formación profesional para trabajadores por cuenta ajena 0,70% y para autónomos 0,10%. Desempleo en contratación indefinida 7,05% y en contratación de duración determinada 8,3%. Contingencias profesionales para trabajadores por cuenta propia 1,30%, del que el 0,66% corresponde a la contingencia por incapacidad temporal y el 0,64% a las de incapacidad permanente, muerte y supervivencia. ■

GUÍA SOBRE ENCUADRAMIENTO EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

13:10



ISM EN TU BOLSILLO

Siempre a tu lado

¿QUÉ TIENES QUE HACER PARA UTILIZAR ISM EN TU BOLSILLO?



DESCARGAR la aplicación disponible en Google Play y en App Store.



IDENTIFICARTE



MIS DOCUMENTOS



SERVICIOS



REGISTRO



BUZÓN DE CONSULTAS



AVISOS

Descárgate la app



*En cualquier momento,
desde cualquier lugar...*

FÁCIL • ÁGIL • ACCESIBLE