

# Mar

Nº 593  
JULIO-AGOSTO 2019

## El ISM en Las Palmas

ItsasMuseum

Posibilidades  
de Pesca 2020

# TU CENTRO DE FORMACIÓN MARÍTIMA PROFESIONAL



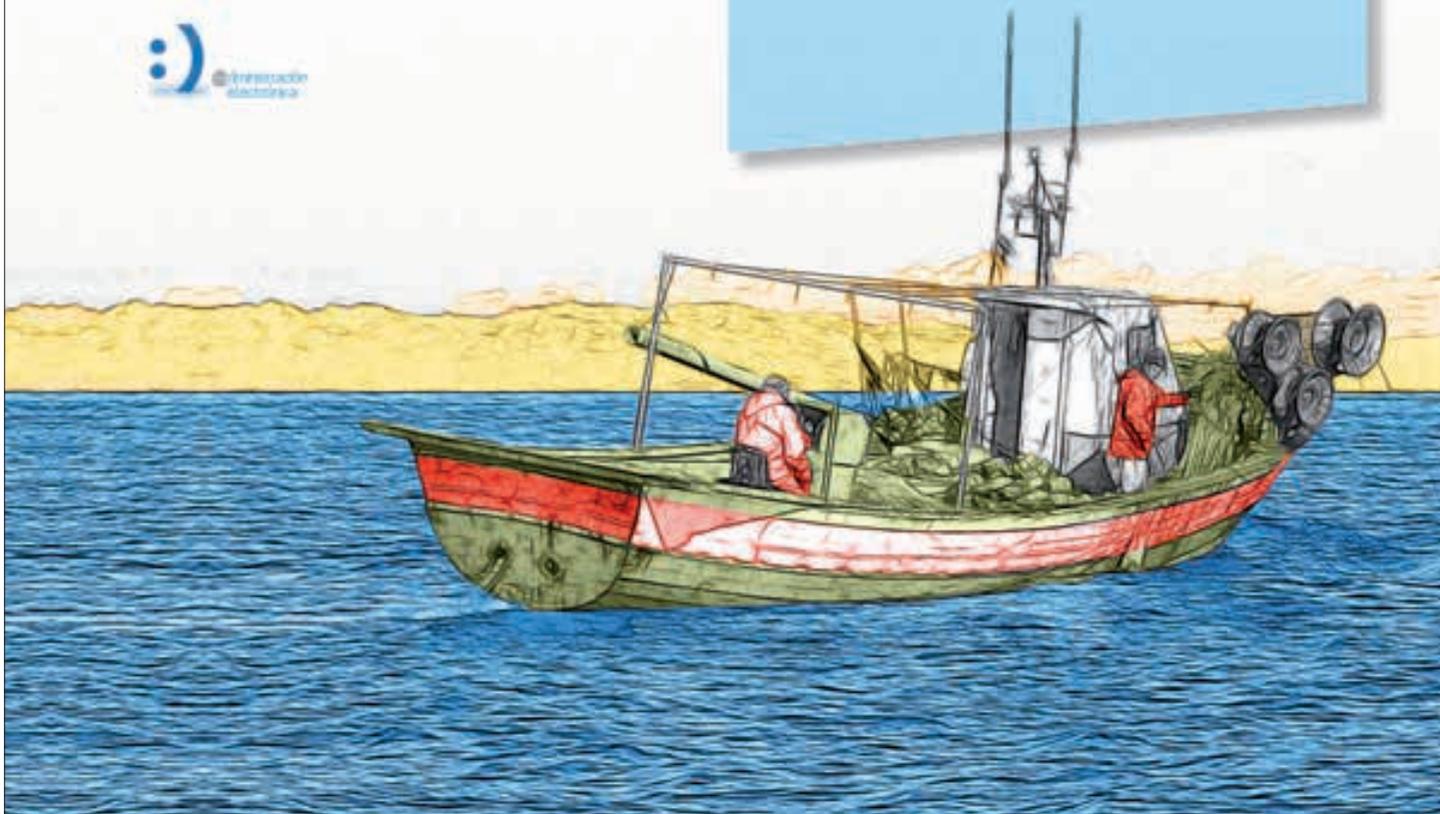
- Formación Básica en Seguridad Marítima
- Formación Básica en Protección Marítima
- Formación Específica Sanitaria Inicial
- Operador Restringido SMSSM
- Operador General SMSSM
- Avanzado Contra Incendios
- Patrón Portuario
- Buques de Pasaje
- PPER
- Vigilante de seguridad en buques
- Vigilante de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

TITULACIONES HOMOLOGADAS POR:



## LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)



## Incumplimientos

**H**ace un año, en otro editorial, se hablaba de “señales preocupantes” las que llegaban respecto al cumplimiento de objetivos en pro de una pesca sostenible a nivel mundial. Y se decía que la Unión Europea seguía avanzando en su consecución, aunque a un ritmo demasiado lento, a juicio de autorizadas voces del mundo de la ciencia y de las organizaciones ecologistas, especialmente. La situación mundial no ha cambiado. Su tendencia es a peor, como lo atestiguan los últimos estudios de los que se disponen. Aunque, al menos la presión de la UE, con sus amonestaciones y sanciones en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) sigue avanzando. Lo que constituye una buena noticia, sin duda.

Lo más preocupante es que los avances en aguas europeas, donde se habían alcanzado los mayores

logros, se han ralentizado hasta el extremo de que, como reconoce la propia Comisión Europea, el objetivo del rendimiento máximo sostenible (RMS) para el próximo año es inviable. Se incumplirá. El Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca de la Comisión Europea (CCTEP) señala, taxativamente, que el progreso es lento e insuficiente para garantizar que todas las poblaciones se recuperen y gestionen de acuerdo al RMS para 2020. En el Atlántico nordeste se ha producido un parón, mientras que en el Mediterráneo y mar Negro no se aprecian cambios en su mala situación. Y el Mediterráneo es el mar más sobreexplotado a nivel global, según el último informe de Naciones Unidas sobre el estado mundial de la pesca y la acuicultura.

Una prueba de esta “ralentización” es que los beneficios de la flota se han visto “frenados”. Tras varios años de fuerte crecimiento, en 2017 se han mantenido en los mismos parámetros que en 2016. Es decir, unos beneficios netos de unos 1.300 millones de euros. Y es que mares más sanos y productivos representan un mayor rendimiento económico. El esfuerzo compensa social y económicamente.

Pero el CCTEP señala también a otra de las medidas clave de la PPC: la obligación de desembarque, cuya prohibición entró plenamente en vigor el pasado 1 de enero. La Comisión Europea alerta de que la información sobre el cumplimiento de la obligación de desembarque es “insuficiente”, lo que genera discrepancias entre las estimaciones de descartes. Parece que también se va a tener que avanzar en ese punto.

Las previsiones de pesca que se anuncian por la Comisión Europea para 2020 no parecen resultar, en principio, inquietantes para la flota española en general, salvo algunas excepciones; pocas y de sobra conocidas, dada la situación que arrastran sus poblaciones.

Se espera, pues, un Consejo de Ministros sin sobresaltos. Y también que, de una vez por todas, el Mediterráneo y el mar Negro (de 40 poblaciones evaluadas, 35 se explotaron por encima de sus posibilidades) dejen de ser ejemplo de sobreexplotación. El Plan Plurianual para las poblaciones demersales en el Mediterráneo occidental puede ser un buen punto de partida. ■



Pep Arcos / SEO BirdLife

# Post Elcano circumdedisti me

## Los circunnavegadores

**Autor:** Manuel Maestro

**Edita:** Círculo Letras del Mar

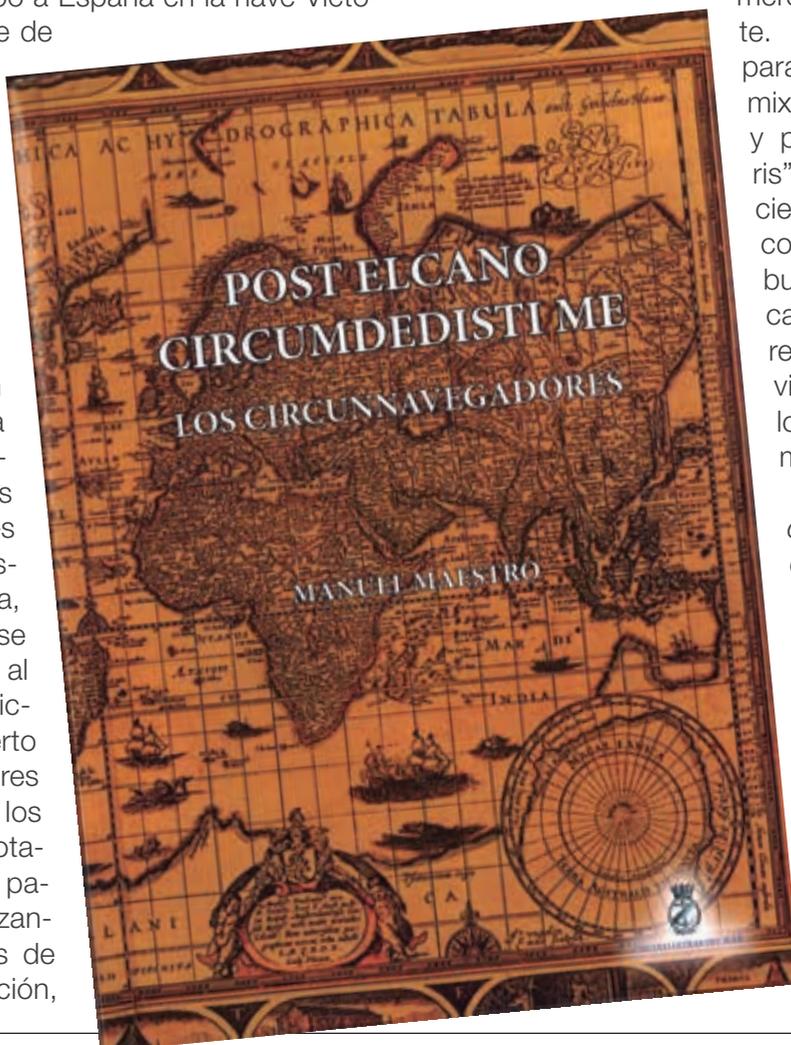
**M**anuel Maestro, presidente del Círculo de las Letras del Mar, periodista y escritor, acaba de presentar su nuevo libro *Post Elcano circumdedisti me – Los circunnavegadores*, con el que quiere homenajear a todos los que siguieron la estela de la gesta de Elcano durante estos quinientos años. Elcano arribó a España en la nave *Victoria* el 8 de septiembre de 1922, completando la vuelta al mundo concebida por Magallanes e iniciada el 10 de agosto de 1519.

En su libro, Manuel Maestro nos introduce en el concepto de la circunnavegación y los requisitos para conseguirla, descripción de los grandes océanos y principales rutas utilizadas por estos navegantes para, después de detenerse en la primera vuelta al mundo con la nave *Victoria*, que llegó a puerto con dieciocho hombres vivos, centrarse en los navegantes más notables que siguieron los pasos de Elcano, empezando por los miembros de esta misma expedición,

que también completaron su circunnavegación. Así, a este primer relato le siguen los de otras catorce vueltas al mundo realizadas por navegantes españoles que han tenido lugar desde entonces hasta 2017.

Las diez circunnavegaciones efectuadas por el buque escuela español Juan Sebastián Elcano merecen un capítulo aparte. También queda sitio para otras expediciones mixtas, por mar y tierra y personajes “sui generis”. Encontraremos a científicos, exploradores, corsarios, deportistas, buques de guerra, mercantes... En total, se recoge un centenar de viajes y biografías de los circunnavegadores más relevantes.

*Post Elcano circumdedisti me – Los circunnavegadores*, de 483 páginas, está publicado por el Círculo Letras del Mar y, al igual que el resto de los publicados por este autor, está a la venta en la Librería Náutica Robinson, en la calle de Santo Tomé, 4, 28004 Madrid. El precio es de 20 euros. ■





#### Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro

#### Director:

Raúl Gutiérrez

#### Redacción:

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

#### Fotos:

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

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

**Alicante:** Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2. Tel. 965 12 65 23.

**Almería:** Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1. Tel. 950 62 02 11.

**Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

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

**Bizkaia:** Oficina Administrativa. C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao. Tel. 94 473 90 00.

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

**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander. Tel. 942 21 46 00.

**Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

**Castellón:** Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

**Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20. Tel. 956 50 02 40.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 700 67 17  
Jesús M. Salamanca: 91 700 67 19

Patricia Romero: 91 700 67 18  
Ana Munguía: 94 231 95 08

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

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Impreme: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 857-19-001-7

NIPO Web: 857-19-002-2

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

Descárgate la revista en tu smartphone



# 6

## RENDIMIENTO MÁXIMO SOSTENIBLE 2020

Aunque prosigue la mejoría en los caladeros, la Comisión Europea cuestiona que se puedan alcanzar los niveles de RMS para todas las especies en 2020.



# 14

## LONJA 4.0

Vigo sigue su apuesta por la incorporación de un sistema inteligente de gestión.



Ana Díaz

# 52

## NOVEDADES EN EL MAR

El ISM contempla compatibilizar el cese de actividad, cambios en botiquines y en el cómputo de la paternidad

- 6 Se ralentiza el objetivo de RMS
- 14 Vigo se encamina a la lonja 4.0
- 20 Tribuna
- 22 Congreso Productores del Mar
- 28 Asamblea General de Anave
- 32 *Itsasmuseum*: renovado museo en Bilbao
- 38 Caídas, primera causa de accidentes
- 44 El ISM en Las Palmas
- 52 Compatibilizar el cese de actividad
- 54 Nuevo cómputo de la paternidad
- 56 Cambios en los botiquines tipo C
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

[www.RevistaMar.es](http://www.RevistaMar.es)

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

# Mar

A pesar del objetivo del RMS en 2020

# Se **RALENTIZA**

## la recuperación de los caladeros

*El objetivo de la Política Pesquera Común (PPC) de que todas las poblaciones se gestionaran a niveles de rendimiento máximo sostenible (RMS) en 2020 se quedará en eso, en un objetivo. Así lo afirma, en su última evaluación sobre la implantación y logros de la PPC, el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca de la Comisión Europea (CCTEP). Y es que, aunque prosigue la mejoría de los caladeros, en líneas generales (salvo en el Mediterráneo y mar Negro), este proceso se ha ido ralentizando (sólo tres nuevos TACs –hasta un total de 57– se añadirán este año a los gestionados en RMS) hasta el punto de hacer inviable, el próximo año, lograr su cumplimiento. En el comunicado sobre posibilidades de pesca para 2020, la Comisión destaca la necesidad de mejorar la información sobre la obligación de desembarque, plenamente en vigor desde el 1 de enero, ya que la considera insuficiente para garantizar que se esté aplicando correctamente.*





te para garantizar que todas las poblaciones se recuperen y se gestionen de acuerdo con la mortalidad por pesca dentro del rendimiento máximo sostenible (FRMS)". Algo ya apuntado, hace exactamente un año, desde estas mismas páginas.

Y en este camino hay, como hasta ahora, distintas situaciones y velocidades. En el Atlántico Nordeste, la biomasa sigue mejorando, como se ha apuntado, aunque aún quedan muchas en situación de sobreexplotación o permanecen fuera de los límites biológicos de seguridad. Un 40% exactamente, mientras que hace diez años era el 75% la proporción de las poblaciones que se hallaban sobreexplotadas.

En el Mediterráneo y mar Negro la situación apenas ha variado. "Las poblaciones permanecen en una situación muy pobre, aunque hay una leve mejoría en términos de presión pesquera y biomasa de la población. La mortandad por pesca está 2,2 veces por encima de la que correspondería al rendimiento máximo sostenible. De las 47 poblaciones, sólo 6 no están sobreexplotadas (13%). En el Báltico, el 95% de los desembarques establecidos corresponden a Totales Admisibles de Captura en consonancia con el

**B**iomasa de reproductores, en aumento. Un 36% más que en 2003, siendo veintinueve las poblaciones dentro de los límites biológicos de seguridad en 2017 en el Atlántico Norte y zonas adyacentes. Se sigue avanzando pero, como venían manifestando desde algunos sectores, a un ritmo insuficiente para alcanzar en 2020 el objetivo de que todos los caladeros se gestionen dentro del rendimiento máximo sostenible. Ahora, esas advertencias han sido corroboradas por el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca de la Comisión Europea al afirmar que "el progreso logrado hasta 2017 es lento e insuficien-



Oceana / Marta Carreras

RMS y el 4%, en consonancia con los dictámenes cautelares.

En aguas del golfo de Bizkaia y aguas ibéricas son, con respecto a las del Atlántico Norte y adyacentes, en las que se ha producido un mayor incremento de la biomasa, pasando de dos a ocho poblaciones, en los últimos quince años, las que son catalogadas dentro de los límites biológicos de seguridad. En total, un 36% más de biomasa de reproductores. En el Mediterráneo y mar Negro, como se señalaba, la variación es inapreciable en estos quince últimos años (hasta 2017). Lo más destacable, el incremento de la biomasa de rodaballo en el mar Negro al tiempo que disminuye su sobrepesca.

Esa laxitud en las medidas que se vienen tomando para la recuperación de los caladeros, superando las capturas aprobadas, en no pocos casos, las recomendaciones científicas (en el 41% de los TACs, según algunas or-

**“El progreso logrado hasta 2017 es lento e insuficiente para garantizar que todas las poblaciones se gestionen en 2020 de acuerdo con el objetivo del rendimiento máximo sostenible”**

ganizaciones), tal vez esté detrás del anuncio del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) sobre el peligro de colapso del bacalao del mar del Norte. Oceana, una de las organizaciones que había criticado la ralentización de los esfuerzos de la UE en la recuperación de los caladeros, ya ha solicitado una reducción del 70% de las capturas, en línea con lo apuntado por el ICES, de esta especie para poder recuperarlo.

Después de una situación complicada, y tras una década de esfuerzos, se logró superar esa crisis en el stock de bacalao, incluso otorgándole el aval de “opción sostenible”. Desde entonces, los TAC estuvieron por encima de las recomendaciones científicas llegándose ahora a esta situación. WWF y Marine Conservation Society (MCS), entre otros, se pronuncian en el mismo sentido. Es decir, acusan de “fallos en la reducción de la presión pesque-



Raúl Gutiérrez



Pesquera Común como es la obligación de desembarque, que entró plenamente en vigor el pasado 1 de enero. Desde el CCTEP, del que se hace eco la Comisión Europea en su comunicación sobre la situación de la política pesquera común, se solicita un mayor esfuerzo informativo y de control sobre el cumplimiento de esta norma. “La información al respecto es insuficiente, lo que genera discrepancias”. Existe una falta general de cumplimiento y una dificultad para poder controlarlo, según las auditorías reali-

ra, pescándose a niveles superiores al rendimiento máximo sostenible todos los años desde la introducción del asesoramiento RMS en 2013”.

### **CONTROL DE LOS DESCARTES**

En el pasado mes de abril, el ICES ya informó sobre el colapso del *stock* del Báltico oriental. A ello hay que añadir que el *stock* de bacalao del oeste de Escocia se halla en una delicada situación desde los años 90. Tan delicada que los científicos hablan de que si no se toman medidas urgentes puede llevarse a la especie al colapso en el mar del Norte. Una crisis especialmente grave porque, además de lo que de riesgo tiene para el mantenimiento de esta pesquería, los expertos señalan el papel crucial del bacalao en el mantenimiento de océanos saludables, ya que se trata de una especie depredadora superior con importantes consecuencias para el ecosistema marino.

Otro de los puntos destacables del informe del Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (CCTEP), además de no alcanzarse el objetivo del RMS en 2020, es su requerimiento para que se dé mayor cobertura a una de las medidas claves de la Política

***Respecto a la sardina, el ICES recomienda que los niveles de captura se adapten a la productividad, que considera baja***

zadas por la Comisión y otras iniciativas de la Agencia Europea de Control de la Pesca (AECOP).

Desde el punto de vista del sector pesquero español, la aplicación de la obligación de desembarque no ha supuesto grandes problemas, según destacó Javier Garat, secretario general de Cepesca. Y ello es así, en gran parte, según nuestro interlocutor, por la buena negociación llevada a cabo en el Consejo de Ministros de Pesca en el que se establecieron los TACs para el presente año, acompañándolos de medidas para paliar sus efectos sobre la prohibición de desembarque estableciendo una “bolsa de capturas accesorias”. El problema podría surgir, a su juicio, a partir del mes de septiembre, cuando las cuotas utilizadas para intercambio de capturas se vayan agotando.

### **LA HORA DEL MEDITERRÁNEO**

En el momento de establecer la previsión de capturas para 2020, teniendo en cuenta las consultas ahora abiertas, la Comisión elaborará tres propuestas: para el Báltico (en el mes de agosto); para el Mediterráneo y mar Negro (en septiembre); y otra para el

Atlántico y mar del Norte (en octubre). Dichas propuestas serán debatidas en el Consejo de octubre (para el mar Báltico) y en el de diciembre (para las restantes).

La situación en el Mediterráneo tiene que empezar a cambiar ya, para que deje de ser uno de los mares más sobreexplotados del planeta. Para ello se ha diseñado el Plan Plurianual para las poblaciones de demersales en el Mediterráneo occidental, adoptado recientemente, y del que se ha venido informando en esta revista. A partir del día 1 de enero se establecerá una reducción del 10% del esfuerzo pesquero. Las posibilidades de pesca en estas aguas incluirán las medidas vigentes promovidas desde la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), como las que afectan a las especies pelágicas pequeñas y las anguilas. La pesca dentro del rendimiento máximo sostenible se fija para 2025, como muy tarde. Al menos, ese es el objetivo.

No se espera que las propuestas de TAC que se realicen en el Consejo de Ministros de Pesca del mes de diciembre sean excesivamente problemáticas, o se desvíen mucho de lo previsible, en líneas generales. Así lo aseguró hace unas semanas Javier Garat, al ser preguntado por MAR sobre cómo veía ese Consejo. A su entender, se prevé una reunión más tranquila que la de diciembre pasado. Por parte del sector español, las principales preocupaciones se centrarán en la cuota de merluza del *stock* sur puesto que, aunque sigue incrementándose la biomasa, la mortalidad por pesca se mantiene por encima del rendimiento máximo sostenible. El ICES, en sus recomendaciones, plantea una horquilla entre las 4.694 y las 8.991 toneladas, lo que significaría un recorte del 2,8% en el mejor de los supuestos. El pasado año esta recomendación sugería un recorte del 16% mientras que el Consejo de Ministros decidió mantener el mismo TAC. Es decir, por primera vez en años

## La flota pesquera mundial crece, los peces disminuyen

Al contrario de lo que está ocurriendo en las aguas gestionadas por la Unión Europea, en las que se intenta, al menos, que la presión pesquera sea acorde con el mantenimiento saludable de sus caladeros, en el contexto mundial ocurre exactamente lo contrario, según constatan informes de muy diversa índole. El último, a este respecto, es un estudio sobre evolución de la pesca mundial, realizado por investigadores de la Universidad de Tasmania, en Australia, y la Organización de Investigación Científica e Industrial de la Commonwealth, CSIRO (agencia independiente del gobierno federal australiano), la presión pesquera ha ido en creciente aumento, mientras que también se ha mantenido constante la caída en la abundancia de peces.

Los datos analizados durante los últimos 65 años llevan a señalar que la flota mundial se ha más que duplicado en



se mantuvo la cuota de la vez anterior sin recortes con un total de 9.258 toneladas.

La cuota que se imponga a la caballa es otra de las principales preocupaciones del sector español, así como el mantenimiento del cierre del caladero de cigala en la zona ICES VIIIc.

Respecto a la cigala y a las presiones del sector para que se reabra la pesquería, se sigue señalando, como

cuanto a su tamaño (de 1,7 millones de embarcaciones en 1950 a 3.7 millones en 2015), mientras que la captura cayó por encima del 80% en ese mismo periodo. Y eso, como se señala en el análisis de los datos obtenidos, a pesar del incremento en la potencia de los motores y de la mejor tecnología, en evolución desde la industrialización de la flota en los años 50. Según revelan en dicho estudio, los buques pesqueros modernos obtienen sólo una quinta parte de la captura por unidad de esfuerzo (es decir, los peces obtenidos por la cantidad de esfuerzo gastado) que lo que conseguía la flota en la década de los 50.

La caída de la pesca por unidad de esfuerzo ha sido notoria en aguas del sudeste asiático, América latina y Mediterráneo sur. Y la tendencia es a que siga ensanchándose la brecha entre número de barcos y peces. Según las tendencias actuales, estiman en un millón más de embarcaciones, en números redondos, para 2050, y un incremento notable de la potencia media de los motores. En definitiva: la sostenibilidad pesquera mundial estará aún más lejos. ■

R.G.



Oceana

Torcuato Teixeira, de la Organización de Productores de Pescagalicia a *La Voz de Galicia*, que “los biólogos no disponen de base suficiente como para dar un consejo tan contundente con tres años de cierre”, que se unirían a los 30 meses que ya lleva la veda, los científicos del ICES mantienen el mismo criterio. Es decir, que el *stock* sigue en niveles muy bajos, por lo que reiteran la petición de cierre

hasta 2022, a excepción de la captura de dos toneladas en el marco de una campaña de evaluación de su abundancia.

Lo que sí mejora, un año más, es la propuesta sobre jurel en la zona IX, que podría incrementarse hasta en un 24%, llegando a las 116.871 toneladas. Hay que recordar el excelente estado de esta población que ya incrementó su TAC, vigente en este año, en nada menos que un 69%. El abadejo mejora sus posibilidades de pesca, según las propuestas del ICES.

En “Gran Sol” hay buenas noticias, en general, para los intereses de nuestra flota, entre las que cabe destacar el gallo, cuya recomendación en conjunto podría llegar a las casi 29.000 toneladas, diez mil más que en el pasado TAC, que fue de 19.836. También mejora el rape, que podría ver incrementadas sus capturas hasta en un 2,3%.

### **LA SARDINA, A NOVIEMBRE**

La sardina, el otro gran punto de desencuentro entre los científicos y el sector pesquero, sigue en las mismas. Es decir, con unos niveles bajos de biomasa, hasta el punto de ser “preocupantes”, como señala Isabel Riveiro, investigadora del Instituto Español de Oceanografía de Vigo. Y añade que sigue fallando el reclutamiento, “es el más bajo de la historia”. Volverá el tira y afloja a la hora de establecer las cuotas de captura, pero los científicos siguen pensando que habría que cerrar la pesquería. El ICES recomienda que los niveles de captura se adapten a la productividad, que considera baja. A fin de disponer de datos más actualizados, este organismo científico acordó posponer hasta el mes de noviembre la propuesta de cuota, a fin de incorporar información más reciente, y de paso hacer caso a una de las críticas del sector, que achaca que los científicos trabajan con datos desfasados.

Las posibilidades de pesca para aguas profundas se establecen cada

dos años. Las que corresponden a 2020 se fijaron en el Consejo de Ministros de Pesca de diciembre de 2018 (ver MAR 587. Enero 2019).

En cuanto al número de embarcaciones de pesca de la UE, la Comisión señala que su número ha continuado disminuyendo durante el último año (ahora dispone de 81.644 buques, a diciembre de 2018, por los 82.912 registrados en el último control, lo que supone un descenso del 1,32%). En cuanto al arqueo bruto, la disminución fue del 2,46% (un 9,6% había descendido en 2016), y en kilovatios (potencia del motor), la disminución es del 2,61%, por un descenso del 6,5% registrado en 2016. Sin embargo, y a pesar de este decrecimiento, destaca la Comisión Europea, 190 segmentos de la flota de los 255 evaluados “siguen estando en desequilibrio con sus posibilidades de pesca”.

El rendimiento económico de la flota experimentó un importante crecimiento en los últimos años, debido a la mejora en la situación de los caladeros, registrándose unos beneficios netos de 1.300 millones de euros en 2017, con lo que se mantiene la misma cifra que en 2016.

Dentro de la serie de actuaciones realizadas desde la Unión Europea, contempladas en la presente comunicación de la CE sobre la situación actual de la PPC y la consulta sobre posibilidades de pesca para 2020, y que afectan a la gobernanza internacional de los océanos, se destaca como principales logros el respaldo de las Directrices voluntarias sobre el mercado de artes de pesca de la FAO (de julio de 2018) y la firma del Acuerdo para impedir la pesca no reglamentada en alta



mar en el océano Ártico central ( en octubre de 2018).

### **LUCHA CONTRA LA PESCA INDNR**

La lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), en la que la Unión Europea ha venido trabajando en los últimos años, y una de cuyas facetas viene marcada por las advertencias y sanciones visualizadas como tarjetas “amarillas” y “rojas” que otorga a los países con los que existen transacciones comerciales, destacar la supresión de las tarjetas amarillas a Tailandia (desde enero de 2019) y Taiwán (desde el pasado mes de junio). En ambos casos, se justifica para tal decisión la mejora de estos países en el control de la pesca en sus aguas y sus compromisos internacionales. Una vez más, se ha puesto en evidencia lo acertado de esta política de avisos y colaboración para reforzar el control de la pesca y la lucha contra la pesca INDNR.

En su comunicación, también se alude a otro de los grandes problemas de

***La información relativa a cómo discurre la prohibición de desembarque es insuficiente. “Existe una falta general de cumplimiento”, según la Comisión Europea de Control de la Pesca (AECP)***

nuestros mares: la basura. La UE aprobó una Directiva sobre los plásticos de un solo uso y otra sobre instalaciones portuarias receptoras de la basura recogida en el mar. La Comisión propone la creación de un sistema de información digital obligatorio dentro de la Unión Europea que ayude a recuperar las artes perdidas.

El próximo año sería el primero en que todas las poblaciones se gestionen con el objetivo del rendimiento máximo sostenible, según lo establecido en el Reglamento (UE) 1.380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo. "Sería" si se cumplieran esos objetivos aprobados por los Estados Miembro. Pero como se informaba al comienzo, todo indica que no será así, y el esfuerzo por alcanzarlo tendrá que continuar. La Comisión señala en su comunicación que se mantienen dichos avances, con un continuo descenso en la presión pesquera en el Atlántico norte

y un progresivo crecimiento del número de Totales Admisibles de Captura en consonancia con el rendimiento máximo sostenible. Pero a continuación añade que, dado que muchas de estas poblaciones siguen estando sobreexplotadas, se deberán intensificar los esfuerzos.

El Mediterráneo y el mar Negro no sólo requieren esfuerzos más decididos, sino adicionales, como señala la Comisión, dado su lamentable estado. En este sentido, la CE anuncia su decisión de trabajar en colaboración con todas las partes interesadas para lograr la rápida aplicación del plan plurianual para el Mediterráneo occidental. Por cierto, 2020 será el primer año en el que la mayoría de las poblaciones incluidas en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre posibilidades de pesca estén contempladas en un plan plurianual. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**



**STCW** Barcelona Países

**ESCOLAPORT** ESCUELA PORTUARIA DE BARCELONA

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

ACTUALIZACIÓN STCW	CURSOS STCW	
FORMACIÓN BÁSICA 31 de agosto	FORMACIÓN BÁSICA 19 de agosto	BUQUES DE PASAJE 16 de septiembre
BOTES NO RÁPIDOS 13 de septiembre	FORMACIÓN SANITARIA INICIAL 28 de agosto	AVANZADO CONTRA INCENDIOS 8 de octubre
AVANZADO CONTRA INCENDIOS 13 de octubre	BOTES DE RESCATE RÁPIDOS 29 de octubre	BOTES DE RESCATE NO RÁPIDOS 9 de septiembre
BUQUES DE PASAJE 26 de julio	OPERADOR RESTRINGIDO 16 de septiembre	MARINERO DE PUENTE 25 de noviembre

932 21 03 80 | [www.escolaport.barcelona](http://www.escolaport.barcelona)

# Vigo apuesta por la “LONJA DEL FUTURO”



**La lonja más importante de Europa apuesta por un sistema inteligente de gestión para realizar la transición a la “lonja 4.0”. Buques de pesca y lonja conectados durante la llegada a puerto, descarga automatizada y asignación informática de los espacios de venta están entre las innovaciones. Paralelamente se mejorarán los sistemas de refrigeración en el interior de la lonja, se incrementará la eficiencia energética y se habilitarán espacios para la actividad minorista. La implementación de estas mejoras, enmarcadas en la estrategia europea “Crecimiento Azul” colocará a las lonjas de Barbés entre los puertos pesqueros conectados.**

Las estrategias de crecimiento azul impulsadas por Bruselas para potenciar el sector marítimo pesquero tienen como uno de sus pilares la adaptación de los elementos de transporte hacia modelos más eficaces y sostenibles. En este marco, el

puerto de Vigo ha puesto en funcionamiento el proyecto “Lonja 4.0” para transformar integralmente las lonjas de Barbés. Esta transformación pretende clarificar, optimizar y agilizar el funcionamiento de esta infraestructura pesquera empezando por conectar la lonja a los buques de pesca durante

su llegada a puerto. Estas innovaciones cuentan inicialmente con una inversión de 3,5 millones de euros.

### **PUERTO PESQUERO**

El puerto pesquero cuenta con cuatro dársenas en cuyos muelles atracan los buques de pesca para descargar, pertrecharse o abastecerse utilizando los servicios de combustible, hielo, redes, grúas, etc. En la infraestructura también se ubican industrias de transformación de pescado, cefalópodos, marisco y sus derivados, tanto fresco como congelado. Además, la lonja posibilita otros servicios para que buques y armadores cumplan con la legislación pesquera, industrial, sanitaria y portuaria. Para ello, el puerto expide los certificados necesarios y proporciona servicio a los buques para la carga y descarga, así como el mantenimiento de las diferentes instalaciones.

El puerto de Vigo cuenta también con distintas lonjas que se adaptan a las peculiaridades de flota y operadores. La lonja de altura comercializa producto perecedero procedente de todas las partes del mundo, mayoritariamente de caladeros lejanos. Esta circunstancia exige un transporte por vía aérea o por carretera en envases isotérmicos debidamente identificados. A este mercado también llega pescado procedente de puertos y lonjas de la península por vía marítima. La venta de pescado se realiza mediante el método de subasta a la baja.

La lonja de grandes peces, bajura y litoral comparten edificio. La primera comercializa atún, pez espada, marrajo, quella, etc. La de bajura subasta pescado y marisco del día alijado por los barcos con base en el puerto de la ciudad herculina o de otros puertos cercanos. La lonja de litoral subasta gran volumen de monoespecies —sardina, caballa, jurel, etc.— que descargan embarcaciones que faenan en el litoral galaico-portugués. El método de venta es el de subasta a la baja.

## **Lonja 4.0**

- ▶ Informatización de la lonja
- ▶ Puerto pesquero conectado
- ▶ Optimización de los sistemas de refrigeración
- ▶ Incrementar la eficiencia energética

La comercialización total en el recinto durante el pasado ejercicio superó los 78 millones de kilos. La venta del producto superó los 184 millones de euros. Por su parte, la subasta de pescado en primera venta pasó de las 32.129 toneladas de recurso por las que facturó 106 millones de euros.

### **LONJA 4.0**

La transición desde la lonja tradicional a la lonja 4.0 tiene entre sus metas conectar los buques de pesca con la lonja. Esta conexión posibilitará, entre otros objetivos, la descarga automatizada en la que el pescado entra a través de un túnel que realiza el pesaje, y posterior etiquetado con código de seguimiento de radio frecuencia (RFID) o código QR.



Esta conexión digital permitirá aprovechar eficientemente los espacios de venta de pescado que contarán con un nuevo sistema de videovigilancia IP en las lonjas. Este tratamiento digital de las imágenes, para aplicaciones que permiten la clasificación e identificación del pescado agilizará el proceso evitando el papeleo. Para implementar estas innovaciones la Autoridad Portuaria cuenta con un presupuesto de 800.000 euros.

En el ámbito de gestión de la lonja, en febrero pasado se aprobó la pres-

tación de eviscerado, lavado y envasado de grandes peces en el Puerto de Vigo. El propósito es incrementar la ergonomía del espacio mejorando la manipulación y evitando posturas que produzcan lesiones a los operarios. De esta forma, se optimizarán los tiempos de manipulación. Esta prestación tendrá como principal pesquería la del pez espada y especies afines. La sala tiene más de 300 metros cuadrados y podrá hacer uso de este servicio cualquier persona física o jurídica que cumpla los requisitos. El proyecto para adaptar la sala de eviscerado cuenta con un presupuesto de 130.000 euros.

La mejora de la habitabilidad del espacio destinado a la actividad minorista es uno de los apartados más destacados del proyecto "lonja 4.0". Estos puestos, que se acomodarán junto a la nave de limpieza de cajas de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo (ARVI), garantizarán las condiciones higiénico-sanitarias y cumplirán con los

estándares de ergonomía. Además se realizarán mejoras estructurales que permitan adaptarse al nuevo diseño como la mejora de muelles de carga, reducción del tamaño de las puertas de carga de pescado desde el cantil e incrementar características térmicas de la fachada del edificio. Para realizar estas mejoras estructurales en la lonja el proyecto cuenta con una partida de 800.000 euros, a los que se añaden 400.000 para habilitar espacios para la actividad minorista.

El sistema de refrigeración de la lonja también será renovado para conservar la cadena de frío. Se busca mejorar la refrigeración de la sala de exposición y venta de la lonja de altura y sus muelles de carga. Aparte de mejorar los equipos, también se quiere mejorar la eficiencia utilizando cortinas de aire en zonas de puerta y el enfriamiento del agua del mar. Estas medidas de mejora de la calidad del proceso, en la conservación del pescado y en conservación de la cadena





## Economía marítima

La Comisión Europea quiere apoyar el crecimiento de la “economía azul”. Su estrategia es potenciar el sector marítimo pesquero europeo, que, en la actualidad, genera 5,4 millones de empleos y produce un valor cercano a los 500 billones de euros anuales. Con este fin, se busca un crecimiento sostenible que transforme una economía que, hasta hace un lustro, concentraba el 99 por ciento de los empleos en cinco sectores: recursos vivos, recursos no vivos, transporte, construcción naval y turismo. A estos sectores se quieren sumar nuevas formas de negocio relacionadas con el aprovechamiento del desarrollo de energías renovables, biotecnología, sistemas de redes, etc. De acuerdo con los expertos europeos, se pueden crear más de 150 mil empleos dentro del marco de la economía azul.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD, por sus siglas en inglés) prevé que esta estrategia permita a las in-

dustrias marítimas superar para 2030 el potencial de la economía global en su conjunto, tanto en valor añadido como en empleo. Se calcula en 1,3 trillones de euros la producción de la economía marítima mundial, y, según estimaciones, podría duplicarse para 2030. Para no desaprovechar este potencial, la CE ha impulsado una estrategia que actúa en tres frentes:

El primer frente se centra en sectores en desarrollo con alto potencial de crecimiento y empleo sostenible: acuicultura, turismo costero, biotecnología marina, energía marina, y minería en el fondo del mar.

El segundo frente se basa en el conocimiento que genera la economía azul en lo relativo a seguridad y certezas legales de estos nuevos sectores. Por ello se trabaja en un conocimiento marino que facilite el acceso a la información de los océanos, ordenación del espacio marítimo para asegurar una administración eficaz y sostenible de la actividad marítima, y vigilancia marítima integrada que proporcione a las autoridades una imagen ajustada a la realidad de lo que ocurre en los mares.

El tercero establece estrategias en cuencas marinas que garanticen y fomenten la cooperación entre países, como las de los mares Adriático y Jónico, en los océanos Ártico y Atlántico, en los mares Báltico, Negro, en el Mediterráneo y Mar del Norte. Por ello, esta estrategia contempla varias zonas geográficas, entre ellas, la fachada atlántica que incluye áreas temáticas como: acuicultura, turismo costero y marítimo, biotecnología, energías renovables, recursos mineros, reparación y construcción naval, transporte, pesca y petróleo y gas offshore. ■

**J.M.S.**

de frío cuentan con un presupuesto de medio millón de euros.

### **AHORRO ENERGÉTICO**

Entre los proyectos puestos en marcha para la transformación en la “Lonja 4.0” destaca el de mejorar la eficiencia energética de su lonja de altura y los muelles de carga.

El proyecto, enmarcado en Eje Estratégico “Eficiencia Energética y Sostenibilidad”, busca reducir el consumo energético asociado al edificio de la lonja de altura de Vigo. Para ello, la empresa pública de ingeniería Isdefe S.A., fue escogida por la APV el pasado diciembre para instalar un sistema inteligente de gestión de la electricidad. Este siste-

ma contará con el apoyo de fuentes de energía basadas en la utilización de recursos naturales (eólica y fotovoltaica). Además, se quiere reducir la demanda de energía en la sala de exposición y venta de la lonja de altura y sus muelles de carga. Esta reducción del consumo pasa por la sustitución de las luminarias existentes por unas de tecnología led de alta eficiencia y un sistema inteligente para la gestión de la eficiencia energética.

Con la inversión se espera un ahorro de al menos un 30% del consumo energético del edificio. En la misma línea, se quiere alcanzar al menos entre un 10% y un 20% de autoproducción sobre la base de generación y almacenamiento de energía procedentes de fuentes renovables.

La optimización de los recursos energéticos necesarios para la actividad diaria del puerto pesquero beneficiará a cerca de 4.500 personas que utilizan a diario las instalaciones.

Todo apunta a que la transformación iniciada hacia la "Lonja 4.0" agilizará y mejorará el funcionamiento de la infraestructura. Pero el cambio ha llega-

do también con el anuncio del incremento de las tasas de ocupación de las concesiones. Según han recogido medios gallegos, la Asociación de Comerciantes de Pescado de Vigo, que representa a más de medio centenar de empresas comercializadoras, se ha quejado del incremento del 150 por ciento al prorrogar la concesión. Desde la APV se señala que el incremento afecta únicamente a la segunda venta. La primera, la de los armadores, no tendrá incremento. Ante el malestar creado por el incremento entre subastadores, transportistas y comercializadores que, han estado pagando una tasa reducida para favorecer la actividad, parte del sector aboga por incrementos graduales. ■

**J.M.S.**



# Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

# BAMIO

## *La gran escuela del Mar*



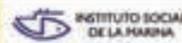
UNIÓN  
EUROPEA  
FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*

## EL “TRABAVOTO”

**El personal embarcado durante meses no tiene derecho a participar, por mucho que exista un sistema que de tan complejo es un insulto a la inteligencia de los implicados. El voto por correo es inviable para el sector marítimo-pesquero.**

Votar o no votar desde un barco en el que trabajas es el mismo dilema que el que separa a ser un ciudadano o no serlo. El derecho a votar para cambiar o refrendar el gobierno de tu país, tu Comunidad Autónoma o tu alcalde, pese a que muchas personas lo minusvaloran, es lo que te hace miembro de la tribu, lo que implica esa relación formal entre tú y los demás, lo que establece la interrelación entre tu opinión y la *res publica*, lo que muchos llaman, quizás algo frívolamente, “la fiesta democrática” (pero ahora vamos a dejar de lado las imperfecciones del sistema y centrarnos en el simple y básico derecho al voto).

Cuando empiezas con el lenguaje lo haces con sintagmas simples: mi mamá me ama, yo amo a mi mamá (tan simple como votar: ir a un colegio con el DNI y depositar tu voto). Imagínense que alguien pretende aprender un idioma empezando por los trabalenguas. Yo tengo una gata ética pelética pelín plamplética pelada peluda pelín plampluda que tiene gatitos éticos peléticos pelados peludos pelín plampludos si la gata no fuera ética pelética pelada peluda pelín plampluda los gatitos no serían éticos peléticos pelados peludos pelín plampludos. Así es votar para un profesio-

nal del mar. Sin duda, se puede explicar de otra forma, pero no sería tan elocuente. Conclusión: si estás embarcado no tienes derecho a voto.

La promesa de reformar la ley electoral para facilitar el voto a los tripulantes de la flota de altura y mercante permanece en un cajón desde hace más de treinta años a pesar de las promesas de los diferentes gobiernos que pasaron por La Moncloa.

Se calcula en unas 15.000 personas las impedidas de ejercer este derecho fundamental. Ningún gobierno se preocupó por organizar un sistema de televoto eficaz y a la altura de lo que permite la tecnología en pleno siglo XXI, ya que un marinero es como un emigrante sin acceso a un consulado. Si vives fuera de tu país pero en tierra firme, has de armarte de paciencia para cumplir los rigores burocráticos



con que el sistema te martiriza, si estás embarcado has de calcular cuál es el puerto más próximo a un consulado, perder los días de trabajo necesarios para arribar al mismo (cosa como puede imaginarse muy fácil de negociar con un armador ruso, pongamos como ejemplo) y quizá votar. A los abotargados burócratas que idearon el sistema deberían premiarlos con la piruleta de oro al audaz servidor público.

Pero más allá de lo importante y trascendente del asunto, lo de votar no es más que un peldaño de la agobiante escalinata de despropósitos sociolaborales del sector marítimo-pesquero, como se manifestó en la reciente disposición gubernamental de fichar a la entrada y la salida del

trabajo. Y de run-run de fondo, como siempre, la eterna cantinela de algunos armadores: falta relevo generacional, los jóvenes no quieren trabajar a bordo. No es que los jóvenes no quieran. Es que no se les ofrece ninguna ventaja comparativa del mar en relación a los puestos de tierra. Ni siquiera aquellos que no tienen costes, como votar con una simple urna en el barco cuyo resultado se pueda transmitir a la Junta Electoral.

Además de votar, existen otras cuestiones. La primera, la masa salarial, ya que la diferencia entre el salario que percibe un marino y el que percibe como media un trabajador de tierra no es especialmente significativa. Por otro lado, ciertas condiciones que podrían compensar para un tripulante esas jornadas intensas en ese espacio tan reducido, como por ejemplo las vacaciones remuneradas, que deberían acercarse al 100% de los días trabajados (esto es: un mes de descanso por cada mes trabajado), lo que permitiría un cierto nivel de vida familiar. Y no digamos todo lo relacionado con el acceso a un ocio contemporáneo a través de

las comunicaciones: *wifi* en los barcos y acceso a las redes en banda ancha.

A estas condiciones deben sumarse otras reivindicaciones clásicas en el mundo marítimo, como una digna habitabilidad de los buques, espacio del que los trabajadores no pueden salir en meses. O la reclamación de un sistema fiscal más favorable al empleado marítimo en relación con otros trabajadores, y fórmulas de jubilación más adaptadas al intenso nivel de dedicación al mar que requiere esta profesión, a efectos de poder normalizar las relaciones sociales, familiares y de pareja en una etapa no muy avanzada de la vida.

Como podemos comprobar, el “trabavoto” dificulta la participación, y es un símbolo de cómo el conjunto de la sociedad ignora a la gente del mar. Pero como se ve, no es lo único. Abandonar las fórmulas semi esclavistas que rondan el mundo marítimo-pesquero sería un magnífico camino para recuperar un sector que no es que se quede sin trabajadores, sino que lo que quieren algunos es perpetuar el *dumping* laboral. ■



**José M. Muñiz Ríos**  
Presidente de la Asociación Española  
de Titulados Náutico-Pesqueros

20ª Congreso AECOC de Productos del Mar

# El consumo de pescado y mariscos sigue **A LA BAJA**

**En el año 2018, los españoles nos gastamos 8.261 millones de euros en pescado y marisco, un 1,4% menos que el año anterior, según el informe "Tendencias del Mar" de Nielsen presentado en el 20º Congreso AECOC de Productos del Mar. En el certamen, que tuvo lugar en Baiona (Pontevedra) los pasados 18 y 19 de junio, la conselleira do Mar de Galicia puso en valor las oportunidades de negocio que ofrece el programa Primare para la digitalización de 35 lonjas gallegas. También se destacó que la acuicultura gana mercado en los hogares de nuestro país y se presentó una Guía de Buenas Prácticas para prevenir el anisakis.**

**E**l Congreso AECOC es el punto de encuentro de los responsables de la producción, elaboración, comercialización y distribución de productos del mar. La vigésima edi-

ción del certamen se celebró en Baiona (Pontevedra) los pasados 18 y 19 de junio. Cerca de 300 representantes del sector, la industria transformadora, comercializadores y distribuidores se reunieron para debatir sobre nue-



Rosa Quintana durante su intervención en el 20º Congreso AECOC

vos modelos de venta de pescado, los productos del mar en el mercado de gran consumo o la trazabilidad de estos alimentos.

Los asistentes al Congreso compartieron durante dos días su visión del mercado, mostrando las tendencias más relevantes y las claves para crear un valor diferencial para cada compañía.

Durante la apertura del encuentro, Ignacio González, vicepresidente de AECOC y CEO de Nueva Pescanova, destacó que uno de los retos a los que se enfrenta la industria en la actualidad es “responder a un consumidor en proceso de cambio, digitalmente exigente y responsable con el medio ambiente”. Por eso, instó al sector a “liderar el desarrollo responsable, especialmente en un momento en el que debemos buscar alternativas al plástico”.

La industria alimentaria de los productos del mar, dijo González, debe actuar como “motor de cambio” y allanar el camino hacia la consecución de los compromisos internacionales en materia ambiental, especialmente en lo referente a los ODS de Naciones Unidas. Todo ello porque el consumidor actual es “un militante que toma partido, que quiere empresas y marcas responsables y honestas”, aseguró el vicepresidente de AECOC.

### **MENOS CONSUMO**

Durante el encuentro, la consultora Nielsen presentó el informe “Tendencias del Mar” en el que confirmaba que los españoles seguimos llevando cada vez menos pescado y mariscos a nuestros hogares. La tendencia a la baja registrada desde hace tiempo continuó en 2018 y seguirá haciéndolo este año.

Según detalla el estudio, los españoles consumimos el año pasado un total de 893 millones de kilos de productos del mar, un 4% menos que en 2017, y nos gastamos 8.261 millones de euros en su compra, una re-



Desarrollo de una de las mesas de debate que tuvieron lugar en el Congreso

## ***En un escenario de descenso de productos del mar en España, la acuicultura gana cuota de mercado***

ducción del 1,4% en la comparativa anual. Desde el pasado mes de enero, la demanda de pescado y marisco en nuestro país ha descendido un 2%. Con estos datos, la tendencia a la baja seguirá produciéndose en este ejercicio, a juicio de los expertos.

Para el director de ventas de Nielsen, Pedro J. Domínguez, “hay factores estructurales que hacen pensar que el cierre del año no será muy diferente. Terminaremos en niveles muy similares, con un descenso moderado de demanda y precios elevados”. Según este especialista, el incremento de los precios (de hasta un 2,6% más) debido a la inflación y el cambio en los estilos de consumo, que incide de forma clara en los productos del mar, están detrás de la caída del consumo de estos alimentos.

Domínguez destacó que la tendencia que están experimentando los hogares españoles, con un descenso continuado en el consumo de productos del mar, contrasta con el incremento de la demanda mundial de estos alimentos, tal como apuntan los indicadores de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

### **MÁS PESCADO DE CRIANZA**

Las cifras no son positivas para los productos frescos, que aun lideran-



do el grupo alimentario de productos pesqueros (el 58,1% del total) perdieron un 2% de su valor frente al año anterior. El resto de grupos alimenticios registran crecimientos, aunque ninguno llega al 1%. Las conservas (un 19,1% de la categoría) mejoraron su valor en un 0,7% mientras que los congelados (16%) crecieron un 0,8%. Por otra parte, los refrigerados (3,6%) y ahumados (3,1%) registraron un incremento del 0,2 y el 0,3% respectivamente. “Los productos del mar llevan un tiempo de estabilidad en facturación y cae su volumen. Seguimos las tendencias del año pasado y eso no es bueno”, señaló el director de ventas de Nielsen.

Por otra parte, dentro de los productos frescos, las especies de captura salvaje pierden la partida frente al pescado de crianza, cuya evolución es positiva especialmente en el caso de doradas y lubinas.

Los españoles preferimos el salmón a la merluza. El salmón representa el 13% de la cuota de mercado de la familia de productos frescos frente al 12% de la merluza, que ha registrado un fuerte descenso del 7,9% en volumen y del 6,9% en valor. Datos negativos para la especie paradigma del consumo nacional que, en el úl-

***Se prevé que el consumo de pescado y marisco seguirá una tendencia a la baja durante 2019***

timo año, tuvo que hacer frente a la crisis de imagen debido al anisakis. Con todo, a pesar de situarse en primer lugar, el salmón tampoco cerró el ejercicio en términos positivos. En la categoría de productos frescos, el consumo de salmón en los hogares españoles cayó un 0,9% mientras que su valor se redujo un 2,4%.

Es la excepción al resto de productos de acuicultura, que mejoran de manera sustancial respecto a 2017, frente a la caída generalizada de los productos procedentes de la pesca extractiva. Rodaballos y gallos cayeron dentro de la categoría de frescos un 9,3% en volumen y un 12,1% en valor. Las especies pelágicas lo hicieron en un 6% en volumen y un 6,7% en valor; mientras que el volumen del bacalao fue un 20% inferior y un 8,3% menor en valor.

El atún también tuvo un comportamiento negativo. Su volumen comercializado descendió un 3,8%, mientras que su valor cayó un 3,5%. Caso contrario sucede con doradas y lubinas, especies de acuicultura, cuya aceptación por parte de los consumidores crece. Así, la dorada lo hizo en un 6,9% en cuanto al volumen y un 2% en su valor. El volumen comercializado de la lubina creció un 10,3% mientras que su valor se incrementó un 56,5%.

Año positivo también para las especies de cefalópodos que experimentaron un incremento del 8,4% y del 7,1% en la categoría de frescos; los crustáceos, que incrementaron un 20,6% su volumen comercializado y un 17,7% su valor y los moluscos, que crecieron un 5% en volumen y un 9,3% en valor.

### **TENDENCIAS**

Durante la primera jornada del Congreso se abordaron las tendencias de consumo en cuanto a hábitos de compra. El canal organizado, formado por supermercados e hipermercados, se impone con un 65% como el espacio

habitual para la compra de productos del mar, frente al 32% del canal tradicional. La compra de productos del mar on-line, que sigue sin desplegar todo el potencial que tiene, se queda con el 3% del mercado.

Con todo, el consumidor sigue premiando la compra en el canal minorista debido a la atención y al asesoramiento que recibe frente a la percepción de impersonalidad que transmiten los grandes distribuidores, según expuso Marta Munné, consultora de AECOC Shopper View, quien recomendó a los distribuidores “trabajar en el trato personalizado”.

Los expertos coinciden en la necesidad de que el sector profundice en los “drivers” de crecimiento habituales de los productos del mar (salud, conveniencia, precio, sostenibilidad y segmento gourmet) para lograr un cambio de tendencia. “El consumidor pide productos saludables pero también reclama indulgencia: quiere que le guste”, indicó Munné. Pedro J. Domínguez, de Nielsen, apuesta por

“seguir profundizando en los caminos iniciados”, en relación a los argumentos de salud o sostenibilidad que ya está utilizando la industria a su favor.

Responsables de Carrefour España explicaron a los asistentes la apuesta del gigante de la distribución por la tecnología “blockchain” en la merluza del Puerto de Celeiro y Javier Sirvent protagonizó una charla motivacional sobre transformación digital.

El impacto de las crisis de comunicación y la alianza de la industria para desarrollar una guía de buenas prácticas para la prevención del anisakis también despertaron interés entre los asistentes. En este sentido, se celebró una mesa redonda en la que se habló de la necesidad de trabajar en unos ejes de comunicación comunes para explicar y prevenir la presencia de este parásito, adaptando la comunicación a los tiempos actuales e implicando a la Administración en el asunto.

Los expertos aseguran que el trabajo conjunto de toda la cadena de valor, al tratarse de cuestiones que



A los españoles nos gusta comprar en las pescaderías tradicionales

afectan a todo el sector, es una tarea imprescindible porque “la unión hace la fuerza”, aseguran.

### **PROGRAMA PRIMARE**

La Xunta de Galicia aprovechó su presencia en el Congreso de la Asociación de Fabricantes y Distribuidores AECOC de Productos del Mar para poner en valor las oportunidades de negocio que ofrece el programa Primare con la digitalización de 35 lonjas gallegas.

La conselleira do Mar de Galicia, Rosa Quintana, ensalzó este proyecto. Se trata de un programa, impulsado por la Consellería que dirige y la Agencia para la Modernización Tecnológica de Galicia (AMTEGA) que cuenta con ayuda del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP).

El proyecto piloto se ha implantado en la lonja de Fisterra y se extenderá a otras 34 instalaciones. Estas lonjas tendrán una plataforma tecnológica única que integrará los sistemas de gestión, subasta y comercialización, a través de un perfil propio, según sea comprador, vendedor o gestor.

Durante su intervención, Rosa Quintana explicó las ventajas principales de la digitalización de las lonjas gallegas. La primera es que “la subasta en lonja podrá dejar de ser presencial”. En este sentido, el comprador podrá pujar a través de teléfonos móviles y abastecerse en distintas lonjas, cuando hasta ahora lo que se necesitaba era tener una red de compradores. “Esto le permitirá acceder a los productos que le interesan, ahorrando desplazamientos. También es un beneficio para la lonja, ya que le permitirá abrir el abanico de compradores y distribuidores, así como la competencia del producto”, señaló la conselleira.

La segunda ventaja a la que se refirió Quintana es que la gestión de la lonja y de la cofradía será más ágil ya que el proyecto Primare les permitirá disponer de un sistema de gestión y comercialización. En este sentido, será un



### **La conselleira Rosa Quintana presentó el programa Primare que pretende la digitalización de 35 lonjas gallegas**

sistema único para la tramitación de la contabilidad, la facturación, el pago de impuestos y la gestión social. La conselleira do Mar se dirigió a los asistentes diciendo que, en el momento en el que se produzcan las operaciones de compra-venta, “se generarán los albaranes y las facturas automáticamente, facilitando su contabilidad. También será un sistema flexible que se ajusta a las peculiaridades de cada cofradía”.

Además, esta solución integral supone un gran avance en el tratamiento de la información, permitiendo eliminar su traslado físico de la lonja a la cofradía en dispositivos externos. De este modo, “se agilizará la trazabilidad con la que protegemos la calidad y la salubridad de nuestros productos, garantizamos su origen, identificación y marca, dotándonos de más y mejor información y controlando la transparencia de la gestión en todas las transacciones del proceso comercial”, señaló Quintana. ■

ANA DÍAZ

# Centro Nacional de Formación Marítima

# Isla Cristina

## Dirección Provincial de Huelva

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



*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*

## Asamblea general Anave

Paciencia y **OPTIMISMO**

**Así definía Ernesto Anastasio —presidente de la Asociación de Navieros Españoles (Anave) en 1918— a la marina mercante del momento, y así podría, en cierta forma, calificarse ahora, tal y como señaló el actual presidente de la entidad, durante la última Asamblea General celebrada en Madrid. Un encuentro en el que, año tras año, se ponen sobre la mesa los éxitos y dificultades del sector.**



De izquierda a derecha, el ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos; los dos últimos presidentes de Anave, Utor y Riva, junto con el actual, Alejandro Aznar

Endesa fleta en julio el metanero "Adriano Knutsen", construido en Corea del Sur y abanderado en Canarias

**E**n esta ocasión, a pesar de la inestabilidad geoestratégica, se pudo constatar el buen momento de nuestro comercio marítimo —sube el tráfico de contenedores y el tráfico de carga rodada de corta distancia en nuestros puertos— y, con ello, el tonelaje bajo control español alcanza cifras inéditas en los últimos 33 años. No sucede lo mismo con el pabellón, que sigue perdiendo unidades: la falta de competitividad del Registro Especial de Canarias tiene la culpa, insisten desde la patronal naviera.

Tras años lamentando este déficit del Registro canario, la Asociación de Navieros Españoles (Anave) ha logrado arrancar al ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, el compromiso de *estudiar su grado de competencia, respecto a otros registros de nuestro entorno*, así como el de trasladar al resto de departamentos ministeriales implicados en su gestión las necesidades del sector. *Somos muy conscientes de las implicaciones que supone contar con una flota abandonada en España, que aporta mayores oportunidades de empleo a todo el*

ecosistema económico vinculado a la nacionalidad del buque, apuntó el ministro, quien en todo momento reconoció el papel de la patronal naviera como interlocutor fundamental para lograr los objetivos comunes. En este sentido, el ministro avanzó algunas de las decisiones adoptadas en los últimos meses, encaminadas a dotar al Registro de una mayor competitividad. En concreto, señaló el proyecto de Real Decreto, con el que se flexibiliza la posibilidad de recurrir a las sociedades de clasificación, que se encuentra en su fase final de tramitación.

Y es que, el año pasado, como recordó Alejandro Aznar, mientras la flota bajo control español alcanzaba cifras de récord con las nueve incorporaciones previstas, a finales de este año vamos a estar muy cerca de los 5 millones de GT, la flota con bandera española perdió un 5,5% de su tonelaje.

Con estos datos, el presidente de Anave volvía a insistir en la necesidad de introducir cambios en el Registro de referencia español, en un acto en el que no faltó nadie del sector y que contó con una nutrida representación de la Administración marítima, encabezada por el ministro de Fomento, José Luis Ábalos.

### ENFOQUE EMPRESARIAL

Una demanda basada en la cada vez más evidente caída libre de unidades bajo pabellón español, que el presidente de la patronal naviera —por cierto, que ese mismo día recibía la Gran Cruz del Mérito Naval— proponía revertir —como ya hizo durante el IV Congreso Marítimo Nacional, celebrado en Madrid en mayo— a través de la centralización de la gestión del Registro Especial de Canarias (REC) en una Entidad Pública Empresarial, con gran autonomía de gestión y un enfoque eminentemente empresarial. Un organismo, en definitiva, que acabe con la actual dispersión de competencias —repartidas entre cinco Ministerios— y con la maraña burocrática que hay que salvar



para llevar a buen puerto cualquier trámite.

De hecho, tal y como detalló, mientras el tonelaje de la flota de bandera española descendió un 5,5%, la controlada por navieras españolas en otros pabellones, casi todos de la Unión Europea, aumentó un 26,3%. “Que los armadores de los nuevos buques elijan el pabellón español frente a éstos últimos dependerá de que se introduzcan reformas que relancen la competitividad de la bandera española y el empleo en la misma, explicó el presidente de la patronal naviera.

### SAFETY-SECURITY

Otra de las grandes inquietudes del transporte marítimo español se centra en cuestiones relacionadas con la seguridad a bordo y, en concreto, con la aprobación de disposiciones que permitan reforzarla y, por tanto, que sirvan como medidas disuasorias frente a los ataques piratas que en los últimos meses se están reactivando en algunas zonas del mundo. Lleva más

de dos años y medio sobre la mesa sin que hayamos visto una solución, que no solo afecta a buques y mercancías sino que es la seguridad de los tripulantes españoles la que está en juego.

En este punto, el responsable de Fomento coincidió en la necesidad de actuar ante este problema y confesó que el departamento que dirige trabaja ya con los departamentos de Interior, Exteriores y Defensa para encontrar una solución y que, de hecho, solo están a la espera de la provisión de la empresa que pueda cumplir, anunció el ministro.

En todo momento, Ábalos ofreció colaboración para conseguir los objetivos comunes de protección y seguridad en el transporte marítimo, así como la conservación del medio ambiente, dado que *la dimensión marítima resulta indispensable para la economía del país*. Igualmente, el ministro en funciones señaló el trabajo que viene desarrollando su departamento para alcanzar los mayores niveles de seguridad, tanto operacional (*safety*) como contra actos ilícitos (*security*), pero también para *garantizar unas condiciones dignas de trabajo de los profesionales del mar, reforzar la lucha*

*contra la contaminación marítima y la accesibilidad al transporte marítimo y la conectividad de nuestros territorios extrapeninsulares.*

Junto a ello, el ministro mostró una especial preocupación por la sostenibilidad al afirmar que *el crecimiento no puede implicar más impacto ambiental*, y destacó la apuesta por la digitalización, *pieza central, tanto de nuestro crecimiento económico como para contribuir a los objetivos medioambientales*. Ambas cuestiones son los dos grandes retos que, según explicó, marcarán nuestro futuro.



El "Volcán de Teror" (arriba) y el "Volcán de Tagoro" (abajo) son dos de las últimas unidades incorporadas este año a la flota

# Mike Corrigan, “Carus Excellence 2019”



Mike Corrigan, director general de la asociación Interferry, fue el galardonado este año con el Carus Excellence Award, una distinción con la que, en los últimos años durante la Asamblea General de Anave, esta empresa —dedicada al desarrollo de aplicaciones y sistemas integrales de venta electrónica en el transporte marítimo, especialmente para ferries y cruceros— distingue la Excelencia en la dedicación al sector marítimo.

Corrigan ha sido durante 14 años ejecutivo de la naviera canadiense BC Ferries. Bajo su dirección, esta compañía se convirtió en un líder reconocido a nivel mundial en materia de seguridad y excelencia operativa.

Desde hace dos años, es consejero delegado de Interferry, una asociación que defiende los intereses del sector del ferry en todo el mundo.

Entre los galardonados con el Carus Excellence Award en los últimos años se encuentran Antonio Armas, Luis Miguel Sousa, Emanuele Grimaldi, Vicente Boluda, Rafael Rodríguez Valero, Adolfo Utor y Juan Riva.

Ábalos recordó también la labor de *puesta al día* y el desarrollo de nueva regulación demandada por el sector que ha llevado a cabo Fomento, y anunció que en los próximos meses pueden estar listas normas como la de modificación del Reglamento sobre Despacho de Buques y el borrador de Orden Ministerial por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes.

Por su parte, Alejandro Aznar recordó las normas medioambientales que han entrado en vigor y lo van a hacer en los próximos meses que, en su opinión, suponen una *presión permanente* para los navieros. En concreto, se refirió

**Las nuevas medidas disuasorias frente a la piratería están solo a la espera de la provisión de la empresa que las pueda cumplir**  
**(José Luis Ábalos)**

al convenio de las aguas de lastre, a la entrada en vigor el 1 de enero del año que viene, del nuevo límite de azufre de la OMI y a la estrategia para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, normas todas ellas que suponen un desafío para los armadores

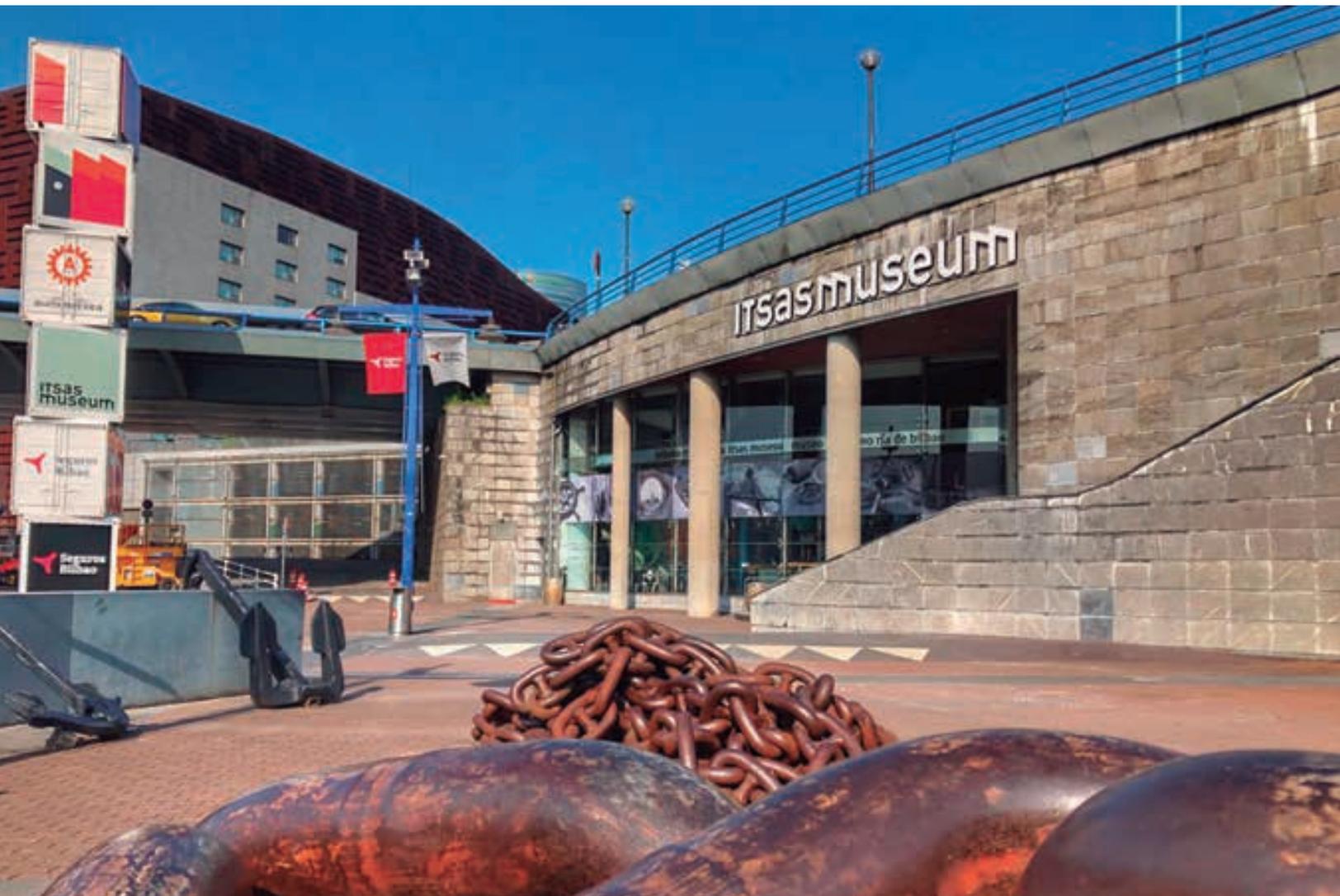
y, en su opinión, que no deberían complicarse más con normas adicionales de la Unión Europea. *Es necesaria una máxima alineación de estas últimas con las normas de la OMI* y, en este sentido, Aznar pidió que España apoye decididamente *que sea la OMI la que lidere este proceso de reforzar la excelencia del sector marítimo en cuestiones medioambientales*, una demanda que contó de nuevo con el compromiso del ministro: *defenderemos la alineación de la legislación europea a la internacional*, a lo que añadió su compromiso *a seguir trabajando con ustedes en el clima de buen entendimiento actual.* ■

A. MUNGUÍA

# ItsasMuseum:

## de la Ría de Bilbao al Golfo de Bizkaia

*A pesar de su juventud —está a punto de cumplir dieciséis años— la ubicación de ItsasMuseum en una ciudad con la tradición marítima de Bilbao y, concretamente, en el mismo lugar donde estuvieron en su día los “míticos” astilleros Euskalduna, de entrada ya otorga cierto empaque a la institución. Si a esto además le añadimos la completa y novedosa oferta cultural que viene ofreciendo en los últimos años —desde el concepto expositivo clásico hasta otras propuestas, todas ellas orientadas a la conservación y difusión de la cultura marinera vizcaína— el Museo, que en estos días estrena nombre: Itsamuseum, se puede considerar un referente en la vida cultural vasca y, cada vez más, de la cultura marítima de la cornisa cantábrica.*



**I**tsasMuseum Bilbao, es el nombre que recibe el conocido hasta ahora como Museo Marítimo Ría de Bilbao. Tras 16 años de historia, la institución lleva un año inmersa en un cambio de *derrota*, enmarcado dentro del Plan Estratégico aprobado por su Patronato en 2017, y cuyas primeras actuaciones se empezaron a implantar el año pasado, coincidiendo con la celebración de su decimoquinto aniversario. En el tiempo transcurrido desde entonces, los responsables del Museo han emprendido un proceso de innovación y adaptación a los nuevos parámetros culturales y de ocio que actualmente demanda la sociedad. *Un salto a la madurez y a organizar un Museo de más potencia*, puntualiza el director del Museo, Jon Ruigomez.

Y es que, según señalan desde la institución, *esta nueva etapa que comenzó el año pasado, mantiene todo lo positivo de años atrás y adopta medidas para lograr un salto cualitativo que le permita consolidarse como un referente cultural a nivel local, estatal e internacional*, con la vista puesta en alcanzar los 78.000 visitantes anuales, partiendo de los 55.000 que, en este momento, contabiliza de media cada año.

### **ERAIN, INTEGRADOR**

El proceso transformador emprendido por el Museo en 2018 arrancó con la incorporación de los proyectos conocidos como Port Center, el centro de interpretación del Puerto de Bilbao que, tal y como nos cuenta Ruigomez, ha permitido a la institución *vincularse con muchas empresas*; y el Proyecto *Erain*, un taller de carpintería de ribera del siglo XX en Bizkaia, una iniciativa novedosa y *netamente marítima, que protege el patrimonio industrial* de la zona.

De hecho, ya el nombre del Proyecto encierra en sí mismo su propia filosofía. *Erain* en euskera es el tipo de corte que hay que dar a la tabla para adaptarse a las formas de un barco, pero también la forma coloquial de *“eragin”*, que significa promover, activar, impulsar, y es preci-



**“El Museo ha emprendido un salto cualitativo para consolidarse como un referente cultural a nivel local, estatal e internacional”**

samente eso lo que busca este proyecto. Con base en un principio netamente integrador (generacional, profesional...) *Erain* se compone de tres espacios diferenciados pero conectados entre sí: el taller, donde se diseñan los planos y se hace el estudio científico de los proyectos; la exposición interior, un espacio en el que se explica cómo se desarrollaba la carpintería de ribera en aquella zona en el siglo pasado a través de herramientas, imágenes, documentos e incluso maquinaria...; el dique, donde se acogen las embarcaciones sobre las que se trabaja; la asociación de voluntarios, y el grupo de jóvenes estudiantes, que realizan sus prácticas de carpintería allí. En definitiva, una comunidad formada por voluntariado, estudiantes de FP, investigadores y visitantes que aporta una enorme riqueza humana al proyecto. *Trabajamos con patrimonio y personas* subraya el director que insiste en el *talante colaborativo* de la institución.

Como parte importante del desarrollo de *Erain* se ha acometido la restauración de la bonitera “Nuevo Anchústegui”, construido en 1958, el ejemplo más antiguo de la pesca tradicional vizcaína, que se encontraba en estado de semi-abandono antes de comenzar su restauración. Se trata de un proyecto

científico apoyado en un equipo técnico multidisciplinar formado por profesionales de la restauración, de Museos, Patrimonio, Universidad y de la etnografía, y en el que también participa la familia propietaria, aportando fotografías e información, que permiten un mejor conocimiento de lo que fue la embarcación.

### **ABIERTO A LA TECNOLOGÍA**

Pero no es solo el cambio de nombre, el Museo también acaba de inaugurar una nueva web: [www.itsasmuseum.es](http://www.itsasmuseum.es), adecuada a los canales digitales y el móvil, mucho más sencilla, intuitiva, atractiva y moderna que la que tenían hasta ahora y también nuevos espacios, así como la reorganización de otros y una nueva tienda.

Según explica su responsable, *Itsas-Museum Bilbao se presenta como un lugar dinámico, cercano y abierto a la participación de la sociedad*, que aglutina todo lo positivo de estos años y, como ya hemos dicho, adopta medidas para lograr un salto cualitativo, *un lugar privilegiado para descubrir la cultura y el patrimonio marítimo de Bilbao y Bizkaia*.

Prueba de ello es que el Museo participa en todas las redes que operan en temática marítima en nuestro país, aunque también con otros, que aunque no están especializados en lo marítimo, si aportan valiosas piezas a la colección. Este es el caso del Museo de Bellas Artes de Bilbao, que gracias al convenio suscrito entre ambas instituciones, periódicamente cede a *ItsasMuseum* obras de temática marítima y de reconocido valor artístico para exhibirlas en sus salas, *lo que genera un diálogo innovador y coherente entre las obras prestadas temporalmente y el resto de piezas que conforman la exposición*. Actualmente, la obra “El timonel” de Quintín de Torre ocupa un espacio privilegiado a la entrada del museo marítimo bilbaíno.

### **HISTORIA “IN SITU”**

La historia de esta ciudad es la historia del puerto en torno al que se constituyó la villa de Bilbao, tal y como recoge



**ItsasMuseum  
ocupa 27.000 m<sup>2</sup>  
repartidos  
entre el espacio  
expositivo  
del interior  
del edificio  
y su zona exterior**

la Carta Puebla (una copia se puede ver en el Museo). Huele a mar y es el mar el hilo conductor de *ItsasMuseum*: 27.000 m<sup>2</sup> repartidos entre el espacio expositivo, en el interior del edificio, pero también —y es una de las señas de identidad de la instalación— en su potente zona exterior, ubicada en los terrenos que acogían los astilleros “Euskalduna”, otro emblema de la historia marítima de la ciudad, donde la gran grúa roja, conocida popularmente como Carola, que en su momento llegó a ser de las más potentes de Europa, domina los diques y permite identificar la ubicación del Museo casi desde cualquier punto de la ciudad.

Y es que pinturas, esculturas, artefactos, maquetas, documentos históricos, embarcaciones, el taller, la gran grúa, las actividades para escolares y los diques —que el año pasado cumplieron 150 años y son quizás la pieza con más valor patrimonial de las muchas que allí se encuentran— conforman la diversa identidad de *ItsasMuseum*.

### **PUERTAS ADENTRO**

Iniciando la visita por su interior, el Museo cuenta con más de mil piezas organizadas en tres bloques principales: el entorno físico de la Ría, la evolución del comercio en Bilbao y sus alrededores y, por último, el desarrollo de la cons-

trucción naval en la Ría de Bilbao. Todo ello, como hemos dicho, se enmarca bajo el prisma de la cultura marítima en general pero dedica especial atención a las piezas que mantienen una estrecha relación con los hombres y mujeres protagonistas de la historia marítima vasca.

La gran vidriera de temática marinera, obra del artista bilbaíno Lucio Ortiz de Urbina, acompaña al visitante prácticamente en todo el recorrido por el Museo. Oleos de distintos tamaños conviven con piezas escultóricas, artilugios y maquetas de emblemáticos buques como el “Artagan Mendi”, el “Monte Gorbea” y el “Infanta María Teresa”, también las imágenes de los astilleros donde muchos de ellos se construyeron, traineras, barcos a vela y embarcaciones históricas, como “la falúa” o el “andarivel” —un sistema de salvamento para rescates desde tierra que fue de los primeros con los que se dotó la Estación de Salvamento de Arriluze para atender la Ría y el Puerto de Bilbao— componen esta ecléctica muestra que también cuenta con impactantes instalaciones audiovisuales, como la conocida como “piel de luz”, que muestra la gran transformación experimentada en el entorno de la ciudad y la Ría bilbaína en los últimos años.

El gran valor patrimonial de la exposición exterior del Museo —los diques,

con sus históricos barcos en proceso de reforma y la grúa Carola— acoge también con cierta frecuencia a otras emblemáticas embarcaciones que aportan un interés adicional a la instalación: el Museo tienen un convenio con el barco escuela “Atyla”, pero también ha acogido recientemente a barcos como el “Aita Mari”, el pesquero guipuzcoano remodelado en buque de rescate, y al “Artic Sunrise” de *Greenpeace*.

Completa la oferta cultural que ofrecen estos diques el Concurso de Intervenciones Artísticas sobre contenedores que organizan conjuntamente la Universidad del País Vasco, el Ayuntamiento de Bilbao, Aurtenetxea Containers y el Museo Marítimo de Bilbao, en el que estudiantes de la Facultad de Bellas Artes intervienen artísticamente sobre contenedores industriales de los que se usan habitualmente para el transporte de mercancías.

### EXPOSICIONES TEMPORALES

Y es que el Museo programa también conferencias y exposiciones temporales. Al cierre de esta Revista, acababa de inaugurar “*Gyotako Directo*”, una exhibición, creada a partir de una técnica milenaria japonesa, que consiste en imprimir peces, usando para ello el propio pez como matriz o placa, tinta y papel, obra de José María Ferarios, investigador marino de *Azti-Tecnalia*, y del artista plástico José Abel, en colaboración con *ItsasMuseum Bilbao*.

Como no podía ser de otra forma y coincidiendo con el V Centenario de la primera circunnavegación, el Museo acaba de inaugurar la exposición “Tras la huella de Elcano”, centrada en la biografía del navegante guipuzcoano. Y podríamos continuar citando los talleres, las experiencias en torno a la Ría o los Festivales, los campamentos para los pequeños o las visitas para escolares que organiza *ItsasMuseum Bilbao*, en definitiva, de todo el universo marítimo que descubre partiendo de la Ría de Bilbao con destino al Golfo de Bizkaia. ■

A. MUNGUÍA



# Un aperitivo del *ItsasMuseum Bilbao*



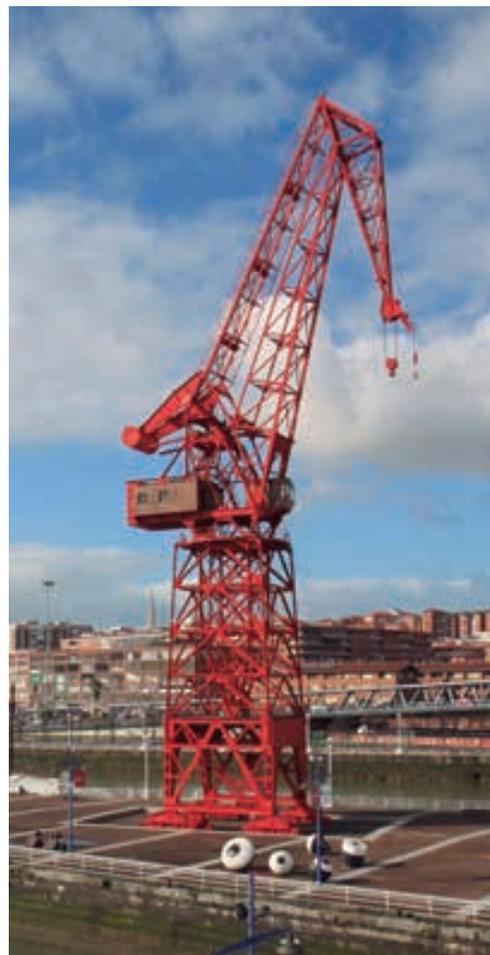
## FALÚA DEL CONSULADO

Se trata de la reproducción de la falúa utilizada por el Consulado durante su época dorada. Se trataba de una embarcación de representación, destinada a conducir a las autoridades de dicha institución en sus actos y recepciones oficiales, además de en otros de especial relevancia dentro del ámbito local. Es, por ello, que este tipo de falúas se revestían de detalles ornamentales, algunos puramente decorativos y estéticos y otros asociados a la simbología del “poder”.



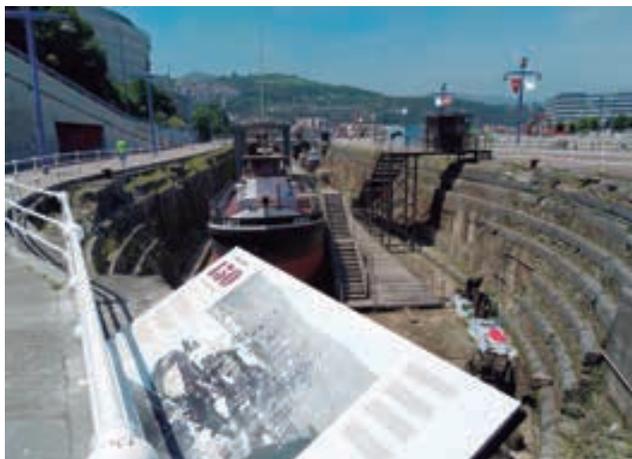
## “EL NAUFRAGIO DE LA TXALUPA JOSEPHITA”

Óleo de gran calidad artística que representa el naufragio de la txalupa (embarcación) de Ondarroa Josephita el 2 de julio de 1899, obra de Anselmo Guinea. Recoge el momento en que son rescatados los pescadores de este barco por los marineros del yate de Sir Ramón de la Sota, “Goizeko Izarra”. La obra está por tanto basada en hechos reales y los naufragos supervivientes son los retratados por el autor.



## LA GRÚA CAROLA

La grúa Carola era utilizada por los astilleros Euskalduna en la construcción de embarcaciones. Con una altura de 60 m, esta grúa cigüeña de 30 toneladas salió de los Talleres de Erandio, en 1957. En su momento, fue la de mayor potencia de las fabricadas en España. “La Carola”, que estuvo en activo hasta el cierre de Euskalduna es la única que permanece en Bilbao cuya función fue la construcción naval.



## LOS DIQUES

El Museo ha acometido las labores de puesta en seco y recuperación de los diques 1 y 2, respetando al máximo su forma original. De esta forma, cuenta con un espacio expositivo de elevado valor patrimonial, teniendo en cuenta que es el dique civil, dedicada a la construcción naval, más antigua de España.

## GÁNGUIL PORTU

Los gánguilos son un tipo especial de embarcación que habitualmente son destinados al interior del puerto y utilizados, fundamentalmente, para recoger vertidos. Contienen en su interior un gran depósito central, cuyas paredes están aisladas con respecto al resto del casco y que, una vez llenado, de basura o escorias, se dirigía fuera de la Ría, donde vaciaba su depósito abriendo la compuerta. El *Portu* fue la primera embarcación que se construyó en los astilleros Euskalduna, en 1902, para la compañía Altos Hornos de Vizcaya, siendo un referente de la construcción naval.



## PIEL DE LUZ

Instalación artística que representa la profunda transformación urbana de Bilbao, en un período de 25 años. Muestra la manera en que una urbe ambientalmente deteriorada y con un sistema productivo industrial en crisis se convierte en una de las ciudades más atractivas de Europa.



## “EL TIMONEL”

Quintín de Torre (Bilbao, 1877-1966) fue uno de los escultores vascos de mayor proyección durante el primer tercio del siglo XX. *El timonel* es una de sus obras más representativas, en la que aparece representada la figura de Juan Bautista Echaburu, de pie, a un tamaño ligeramente mayor que el natural, firmemente asentado, dirigiendo con mano firme su embarcación. El modelo en barro figuró en la Exposición de Arte Moderno organizada por la Asociación de Artistas Vascos en Bilbao en 1913 y la versión en bronce, fue encargada por Ramón de la Sota y posteriormente cedida al Museo de Bellas Artes de Bilbao.

La primera causa de accidentes laborales en la bajura:

# CAÍDAS AL EMBARCAR



***Las caídas de los pescadores al embarcar o desembarcar es la forma de accidente más frecuente y más grave en la pesca con artes menores. La dificultad de acceso a las embarcaciones, debido al efecto de las mareas, y el poco calado y escaso desplazamiento de estas embarcaciones aumentan la complejidad y grado de riesgo de estas maniobras que generan uno de cada tres accidentes laborales en la pesca. Para reducir el número de caídas, desde el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo recomiendan orden en los muelles, cuidado de las escaleras de acceso a las embarcaciones y un alumbrado operativo.***

La elevada siniestralidad laboral en la pesca marítima ha sido analizada por técnicos del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) con el objetivo de recomendar medidas que incrementen la seguridad a bordo a través de la protección, formación, divulgación y promoción de la se-

guridad y la salud de los trabajadores del sector pesquero. Estas medidas buscan reducir el índice de incidencia de accidentes de trabajo mortales o con baja.

El análisis de los estudios de los accidentes de trabajo catalogados como graves y mortales, elaborados por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS), establece que las caídas al



embarcar en embarcaciones menores o al desembarcar de las mismas como las formas de accidente laboral grave más frecuente en la pesca con artes menores.

Asimismo, el examen de los datos de los accidentes recabados por la ITSS entre 2011 y 2015 en embarcaciones de artes menores muestra que las condiciones de la zona del muelle donde se realizan las maniobras de embarque y desembarque pueden ocasionar accidentes. Es decir, como subraya Francisco Díaz García, técnico del INSST y uno de los firmantes del trabajo, *muelles estructuralmente dañados, sucios, ocupados con obstáculos, impregnados de sustancias resbaladizas, e inadecuada o insuficientemente iluminadas, pueden entrañar riesgos a la hora de embarcar y desembarcar.*

Teniendo en cuenta esta información, estos expertos han centrado su trabajo en los accidentes y condiciones de trabajo en los medios de acceso a embarcaciones menores marítimo pesqueras.

### **TRABAJO DE CAMPO**

El estudio, realizado en colaboración con la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) ha optado, por razones logísticas, por la costa andaluza. Se evaluaron, en cuatro puertos del litoral Atlántico andaluz y en dos puertos del Mediterráneo, los medios de acceso a las embarcaciones menores que por sus características constructivas —embarcaciones de pequeño porte, con escaso puntal y poco francobordo— son las que con mayor frecuencia se ven involucradas en este tipo de accidentes. En el embarque o desembarque, a menudo hay que salvar un importante desnivel, a veces de más de un metro, entre el plano del muelle y el de la cubierta principal de la embarcación, sobre todo en puertos con una considerable amplitud o carrera de marea.

Por ello, se ha estudiado la tipología y las características de los medios de

acceso empleados en embarcaciones menores y las particularidades de la propia maniobra, con objeto de plantear oportunidades de mejora y proponer soluciones que eliminen o minimicen los riesgos de accidente durante el embarque y desembarque.

En la costa andaluza el efecto de las mareas es bastante más significativo en la vertiente Atlántica (provincias de Cádiz y Huelva) que en la vertiente Mediterránea (provincias de Málaga, Granada y Almería). No obstante era necesario conocer de primera mano la incidencia en ambas vertientes. Por este motivo, los trabajos de campo se han llevado a cabo en puertos atlánticos y mediterráneos.

Al efecto de las mareas a la hora de acceder a las embarcaciones de artes menores, se añade el poco calado y escaso desplazamiento de estas embarcaciones aumentando la complejidad y grado de riesgo de las referidas maniobras. De acuerdo con Miguel Ángel Arjona, coautor del estudio, *el posicionamiento o traslado de pesos a bordo, como el que se produce cuan-*



do embarcan tripulantes, causa pares escorantes que influyen claramente en su estabilidad, generándose inclinaciones y balances más o menos pronunciados que dificultan estas maniobras y que pueden llegar a ser peligrosos.

### **ENTREVISTAS EN PUERTO**

También se han realizado paralelamente al trabajo de campo 25 cuestionarios, todos ellos procedentes de trabajadores, patrones y armadores de embarcaciones que tienen sus puertos bases en la costa atlántica andaluza.

De la información de los cuestionarios se desprende que la franja de edad más frecuente es la comprendida entre los 40 y los 50 años, lo que puede considerarse un indicador del envejecimiento de la población del sector, ya que en ella se encuentran representados más del 50% de los encuestados.

En lo que respecta al desnivel a salvar entre la cubierta principal de la embarcación y el plano del muelle a la hora de embarcar o desembarcar, se constata que el 29% de los tripulantes encuestados afirma que casi siempre existe un desnivel considerable, otro 21% que siempre, y un porcentaje idéntico que a veces. Esto pone de manifiesto, como se ha venido indicando en otras partes del presente estudio, que dicho desnivel es el principal factor incidente en el grado de riesgo de la maniobra de embarque y desembarque.

### **INFRAESTRUCTURAS**

En algunos puertos, el número de muelles y la longitud de las líneas de atraque existentes resultan insuficientes para el atraque costado al muelle del total de embarcaciones con base en cada puerto sin necesidad de abarloamiento. Para evitar esta situación habría que prever en la fase de diseño un dimensionamiento adecuado de las líneas de atraque.



En determinados tramos de las líneas de atraque se ha constatado la presencia de obstáculos tales como redes, nasas, cabos adujados y sin adujar, cajas de pescado, fragmentos de poliestireno expandido. En algunas ocasiones también se han apreciado objetos o acumulación de objetos de gran tamaño que impiden o dificultan gravemente la deambulaci3n y el uso seguro del muelle. Por ello, habría que sanear de obstáculos las líneas de atraque e inmediaciones de los cantiles de los muelles para que los tripulantes puedan deambular sin riesgo de tropiezos.

En las líneas de atraque de determinados muelles se ha apreciado la presencia de suciedad y sustancias resbaladizas, como pueden ser desechos de pescado o descartes. La limpieza de estos desperdicios o sustancias resbaladizas puede evitar accidentes de los tripulantes durante sus labores por estas zonas.

### **DEFENSAS**

Otros elementos analizados por los técnicos han sido las defensas de costado utilizadas en determinados muelles. Éstas, son frecuentemente inadecuadas —neumáticos—, indebidamente posicionadas o no tienen las dimensiones adecuadas. Estos elementos tienen influencia a la hora de embarcar o desembarcar en la medida en que determinan la separación horizontal a salvar entre el



cantil del muelle y la cubierta de acceso de la embarcación. Para evitar este tipo de accidentes, los técnicos del INSST plantean sustituir los neumáticos por defensas cilíndricas flotantes —tipo Yokohama—, o por defensas de espuma o por defensas de caucho perfiladas en forma de arco o en forma de “D”, instaladas en la pared del muelle.

En lo relativo a los medios de acceso propios de la infraestructura portuaria, éstos resultan insuficientes para el número de embarcaciones con base en los puertos y sólo uno de los puertos cuenta con pantalanés de atraque para la flota pesquera.

### **MEDIOS DE ACCESO**

Las escaleras estructurales de hormigón presentan algunos desperfectos tales como: falta de integridad estructural en algunos de sus peldaños, presencia de cabos de amarre que impiden el libre tránsito por las mismas, presencia de verdín o musgo en los peldaños —que las hacen resbaladizas— y, en algunas ocasiones, el borde perimetral del tramo de muelle perteneciente al contorno del hueco de la escalera no se encontraba protegido por ningún tipo de protección anticaí-

## ***En el embarque o desembarque hay que salvar el desnivel entre el plano del muelle y el de la cubierta principal de la embarcación***

da, por ejemplo, barandillas, balaústres o similares.

Los medios de acceso no se encuentran en estado óptimo de conservación. Presentan pérdida de material por oxidación en los peldaños de las escaleras de hierro embebidas estructuralmente. En las construidas en aluminio, además de deformidades por haber sido sometidas a grandes tensiones por ser utilizadas como puntos de amarre, se aprecian arrollamientos de cabos tanto en peldaños como en pasamanos. Muchos de ellos se han ido soltando con el paso del tiempo, quedando cabos sueltos y lazos que pueden suponer un riesgo (resbalones, enredos...) a la hora de utilizar la escala. Por todo ello, las escaleras de hierro no son aconsejables dado que este material se ve muy afectado por la oxidación producida por el ambiente húmedo y salino portuario. Las escaleras de aluminio actualmente instaladas tampoco son aconsejables, ya que no son aptas para soportar los esfuerzos y tensiones a las que son sometidas. Sería recomendable la instalación de escaleras de acero galvanizado (contra la corrosión), de huella de sección rectangular —no circular—, estriadas (antideslizantes).





Las barandas de agarre de la parte superior de las escalas no se encuentran debidamente fijadas al firme, lo que las hace inestables. Dichas barandas, en un significativo número de ellas, se encuentran deformadas, lo que hace que pierdan su utilidad y, en muchos casos, la deformación es tal que incluso impide el uso seguro de la escala.

La sección de los peldaños de todas las escalas valoradas es circular, por lo que no disponen de huella plana, y no cuentan con recubrimiento ni rugosidades antideslizantes.

Para evitar los accidentes que se producen en las zonas de acceso debería proveerse un mayor número de medios de acceso fijos en cada línea de atraque, de tal manera que se minimizaran las secciones de esta que no cuenten con dichos medios. Además, debe instarse a los usuarios a que hagan un buen uso y mantenimiento de las escaleras estructurales. Deben mantenerse expeditas, sin obstáculos en sus peldaños ni cabos de amarre que las crucen ni hechos firme a las mismas. Asimismo, deben repararse los desperfectos que se vayan produciendo en su estructura debido al uso. Merece que se preste especial atención a la formación de musgo y

verdín en los peldaños de las escaleras estructurales de hormigón, prevenir su formación y/o proceder a la retirada del ya formado con carácter periódico.

La carrera de marea, en los puertos en los que existe, incide negativamente en la seguridad de la maniobra de embarque y desembarque, por lo que se recomienda la instalación de pantalanos flotantes, que minimizan su efecto, en tales puertos, como por ejemplo los pantalanos modulares de polietileno, que permiten la configuración del pantalan en diversas formas según las preferencias o necesidades del puerto.

### **ILUMINACIÓN**

Se ha apreciado la inexistencia de alumbrado específico de las líneas de atraque, con excepción de los muelles en los que se encuentran situadas las lonjas. El alumbrado existente es de tipo general y no está diseñado ni emplazado para iluminar específicamente las zonas del cantil del muelle.

Las torres de luz se encuentran alejadas de las líneas de atraque, por lo que de noche la maniobra de embarque/desembarque probablemente se lleve a cabo en condiciones de oscuridad o penumbra.

Existen torres o puntos de luz inoperativos y con inadecuado mantenimiento, y las pantallas de algunas farolas se encuentran indebidamente orientadas.

Sin perjuicio de la existencia de alumbrado general, el cantil de los muelles debiera contar con iluminación específica. Una adecuada iluminación contribuye a mejorar la seguridad de las maniobras de embarque y desembarque. Hay que asegurarse de que todo el sistema de alumbrado e iluminación se encuentre plenamente operativo.

La puesta en práctica de estas recomendaciones planteadas por los autores del estudio en muelles, iluminación y accesos a las embarcaciones reducirán estas formas de accidente laboral grave tan frecuente en la pesca con artes menores. ■

**J.M.S.**

**FOTOS: ÁNGEL ARJONA Y FRANCISCO DÍAZ**

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

# Suscríbase

a la revista de referencia en el sector

**SOLO 8,25 €  
AL AÑO  
(6 números)**

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

**...Y MUCHO MÁS...**

**+ INFORMACIÓN:**  
<http://revista.dgt.es>



## ► SUSCRIPCIONES

c/ Artesiano s/n, Pol. Ind.  
Trobajo del Camino 24010 León  
Tel.: 987 27 27 27  
Fax: 987 80 79 83  
[edicion@editorialmic.com](mailto:edicion@editorialmic.com)

Dirección Provincial de Las Palmas

# Cómo hacer que las piezas del puzle ENCAJEN

***Si a la complejidad del Régimen Especial del Mar, que abarca todas las gestiones que estos trabajadores requieren, se le añade la insularidad, la dirección administrativa del Buque Hospital Esperanza del Mar y del único centro de Formación Profesional Marítimo Pesquera del ISM, así como un inmenso edificio de uso compartido, tenemos todos los ingredientes para que el personal de la Dirección Provincial de Las Palmas se enfrente a diario con el reto de conseguir que todo encaje y funcione.***



Dirección Provincial Las Palmas

La Dirección Provincial de Las Palmas está situada en un emblemático edificio en el centro comercial de la ciudad, frente al Puerto de Las Palmas. Actualmente 42 empleados públicos prestan allí servicio de los que 35 son funcionarios y 7 laborales, existiendo tres plazas vacantes, para dar servicio a los 4.223 afiliados registrados en junio de 2019.

Desde 2014 Las Palmas y sus dos direcciones locales están recibiendo un aumento progresivo en el número de afiliados, en los últimos cinco años más de 1.000 nuevas altas y, siendo Canarias un paraíso para el turismo de buceo, se espera un incremento aún mayor cuando finalmente se apruebe la incorporación de los buceadores profesionales con titulaciones deportivas-recreativas al REM.

*Grosso modo*, la mitad de los afiliados pertenecen al sector pesquero mientras que el resto se reparten fundamentalmente entre marina mercante y servicios portuarios.

La flota pesquera de la provincia de Las Palmas está compuesta en su mayoría por embarcaciones de madera y fibra con una eslora inferior a 15 metros. Las artes de pesca más utilizadas son las nasas, palangre y caña.

Las nasas de 3 a 12 metros de diámetro se emplean para especies pequeñas como samas, bocinegros, salmonetes y pulpos. El palangre es un arte de anzuelo para objetivos de mayor tamaño como meros, medregales, tiburones y merluzas. Cuando la especie objetivo es el atún, los barcos impulsan chorros a presión de agua y sueltan carnada para atraer a los túnidos.

Otra arte típica de Canarias es la “pesca sobre mancha”. Los atuneros utilizan su propio barco como dispositivo de agregación de peces, que se cobijan bajo los barcos fondeados en alta mar buscando “refugio, sombra y comida” formando “manchas” o balsas y luego son pescados a caña.

### **SERVICIO INTEGRAL**

Como en todas las direcciones provinciales se realiza un servicio integral

## **La demanda de formación en Las Palmas es muy elevada, cada año se quedan fuera más de mil solicitudes**

al afiliado. En Las Palmas por sus especiales características reciben un mayor número de peticiones de Reconocimientos Médicos para Embarque y cursos de formación marítima.

Cuando los desplazamientos implican la mayoría de las veces aviones, barcos y autobuses en el mismo día, el personal de la Dirección Provincial trata de reducir al mínimo el impacto negativo que supone para el afiliado y se vuelca en tratar de resolver todos los trámites presenciales con una sola visita.

Así que cuando el diagnóstico médico es un No Apto, causado la mayoría de las veces por hipertensión o disfunciones analíticas, el equipo médico se centra en ofrecer pautas que ayuden a una rápida resolución del problema.

“En esos casos somos las malas — comentaban Saro y Manuela, dos de las facultativas— pero luego los pescadores reconocen que nos preocupamos y ocupamos de ellos”. Tal es su labor que en 2013 el equipo fue galardonado por el Cabildo, a petición de las cofradías, con el premio Sabios del Mar.

“Nosotros consideramos necesaria realizar una labor importante en educación sanitaria, es básico que la gente del mar aprenda autocuidados. A veces incluso hacemos labores psicológicas y les motivamos para que mejoren sus hábitos de vida. Tratamos de que encuentren el equilibrio entre el trabajo y su vida personal”, comenta la doctora Saro Gómez.

### **EL HOTEL DE LOS LÍOS**

Para quien no conozca de primera mano su trabajo, la Dirección Provincial de Las Palmas podría ser “el hotel de los líos” de aquella genial película dirigida por William Seiter en 1938.

Situado en pleno corazón urbano, frente al Muelle de Santa Catalina, se trata de un complejo



Olga Rodríguez, Mar Cintora, Dimas Sánchez, Manuela Alemán y Saro Gómez, equipo médico de Sanidad Marítima Las Palmas

de edificios multidisciplinar construido en 1964 y diseñado por el arquitecto Miguel Martín-Fernández para el descanso de pescadores y marineros de flotas nacionales e internacionales. Se concibió para alojar la primera Casa del Marino en España con viviendas; oficinas; un centro comercial; hotel con piscina; una clínica y un club social financiado por el ya extinto Montepío Marítimo Nacional.

El hotel cerró en 1971 y desde entonces el complejo ha sufrido múltiples remodelaciones para ir adaptándose a los distintos usos, según se ha ido avanzando en la política de transferencias a la Comunidad Autónoma de Canarias.

La titularidad de la totalidad del complejo fue transmitida a la Tesorería General de la Seguridad Social quien ha venido explotando los arrendamientos que se encontraban en vigor y enajenando muchos de los locales y bienes susceptibles de aprovechamiento individual.

Actualmente, el ISM administra 7.500 m<sup>2</sup> del inmueble, 7 de las 15 plantas del edificio norte, y desde 1999 se ha cedido parte del uso del resto de plantas a la Comunidad Autónoma de Canarias, que sirven para albergar una hospedería con 46 habitaciones para marineros y consultas del Servicio Canario de Salud.



Instituto de FP

### ***El crecimiento exponencial del turismo marítimo en Las Palmas ha hecho despegar el número de afiliados al REM***

Se calcula que a diario más de quinientas personas visitan las distintas dependencias del edificio entre personal, alumnos y usuarios.

Gustavo Martín, funcionario del Área de Administración, se ha convertido en uno de los mayores expertos en este peculiar inmueble. Desde el hecho de que posee una cimentación a prueba de movimientos sísmicos, hasta que cuenta con murales y esculturas de los



Simulador

artistas César Manrique, Pepe Dámaso y Miguel Arencibia, no deja indiferente a nadie.

El edificio alberga una capilla, ya en desuso, pero que vivió sus momentos de esplendor cuando en los años 70 incluso se celebraban las bodas de los funcionarios y marineros que así lo deseaban.

Sus 13.180 metros cuadrados construidos a mitad del pasado siglo requieren una continua inversión en reformas y reparaciones de las instalaciones. En los últimos meses se ha renovado la recepción, las aulas de formación, las instalaciones sanitarias y sistemas eléctricos. También se ha adquirido nuevo material para los equipos de seguridad y contra incendios. En el presente año ya está presupuestado un nuevo generador eléctrico para el suministro de energía en caso de emergencia.

Otra partida de gasto importante se ha destinado a la adquisición de maquinaria avanzada para la Escuela

como simuladores de cartas electrónicas, tornos y un centro de mecanizado que siguen haciendo del centro de formación un centro de vanguardia.

Como en el resto de Direcciones Provinciales, la formación es uno de los puntos álgidos del trabajo de los funcionarios del Instituto, en Las Palmas la demanda es muy superior a la oferta hasta el punto que pese a los 22 cursos profesionales de formación marítima y sanitaria que se celebran cada año de media, se quedan fuera más de mil solicitudes.

El director provincial José Julián Suárez comentaba que en estos momentos “se están buscando otras opciones para tratar de ampliar el número de cursos y alumnos apoyándonos en el Instituto de Formación Profesional”. El Puerto de Las Palmas es el sexto de España en volumen de mercancías y tráfico de pasajeros y el sector portuario es en la actualidad el que mayor número de cursos solicita. “Es una satisfacción muy grande que la mayoría de los trabajadores de puerto se hayan formado con nosotros”, comentaba.

### **LAS JOYAS DE LA CORONA**

La Dirección Provincial de Las Palmas dedica gran parte de su esfuerzo, sobre todo en las áreas de recursos humanos y administración, al buque hospital y a el instituto de FP “es como si tuviéramos otras dos direcciones provinciales más —comenta su director— además de atender la afiliación, prestaciones o desempleo del REM”.

El Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquero de Las Palmas ha sido objeto de atención de varios números de la Revista Mar y de otros medios de comunicación nacionales por ser el único centro de FP Dual de estas características en el archipiélago del que ade-

más, los alumnos salen con todos los certificados necesarios para embarcar.

Su amplia oferta de titulaciones y certificados profesionales y el hecho de que la mayoría de los trabajadores del Puerto han sido alumnos ameritan que sea una de “las joyas de la corona”. Se trata del único centro con enseñanza reglada del ISM

Juan Socorro, biólogo marino y director del Instituto, está al frente del equipo de 25 personas, todos laborales, que hacen posible que sea uno de los centros formativos más punteros de todo el país. Dispone de simuladores de navegación que permiten a 20 alumnos de forma simultánea operar desde el primer año de formación. La plantilla en estos momentos tiene cinco plazas vacantes.

Del Esperanza del Mar poco más se puede decir, su labor como buque hospital es ampliamente conocida por el sector, que en numerosas ocasiones ha premiado sus servicios. El barco tiene como base Las Palmas, lo que supone que toda la gestión administrativa y de recursos humanos, así como pequeñas reparaciones y avituallamiento se realiza desde esta Dirección Provincial.

El buque está diseñado para operar con 59 trabajadores que figuran en su RPT. Actualmente 25 de esas plazas están ocupadas por personal fijo, antes de finales de año mediante la próxima



Equipo médico Esperanza del Mar



Dirección Local Arrecife

OEP, que ya está en proceso, se cubrirán estas vacantes que actualmente se ocupan con personal eventual.

Esta circunstancia supone que en cada enrolamiento de un mes de duración, el barco necesita cubrir esas plazas, lo que obliga a realizar cada mes 25 contratos eventuales.

### **ARRECIFE**

La Dirección Local de Arrecife, en la isla de Lanzarote, también tiene sus peculiaridades. “Tramitamos todo tipo de solicitudes, tocamos tantos palos que nos han llegado a pedir gestiones de Tráfico, de Aduanas o pagar el IBI, es como si tuviéramos un cartel de información en la puerta” comentaba Inés Nieves Blanco, su directora.

Pero anécdotas a parte, el reto está en la gran cantidad de información que hay que conocer, gestionar y resolver “el trato con el trabajador del mar es más cercano, como de andar por casa pero sientes una gran responsabilidad porque las familias enteras viven de ello, no hay tanta diversificación laboral como en la península”.

Inés Blanco lleva un año al frente de una dirección local que a finales de mayo tenía registrados 589 afiliados.

Arrecife cuenta con cuatro funcionarios, un médico y está a la espera de cubrir una plaza vacante.

A finales de los años 80 en Lanzarote el 80 por ciento de la población vivía de la pesca, el boom turístico llevó a que la gente fuese abandonando este medio de vida. Queda poco de aquella flota sardinera que ocupaba hasta cuatro filas de barcos amarrados, actualmente hay seis atuneros del grupo segundo A y B y el resto de embarcaciones se dedican al turismo y al transporte de pasajeros.

Los afiliados que se dedican a la pesca en Lanzarote están integrados en el grupo tercero, apenas hay estacionalidad y tienen ingresos que les permiten ganarse bien la vida. De hecho es un sector que se mantiene estable habiendo relevo generacional.

Los afiliados de isla La Graciosa son “los niños mimados” de la Dirección, siendo el mayor reto tratar de que puedan resolver todo con un sólo viaje. Hace 25 años en La Graciosa vivían unas 200 personas, todas emparentadas, que se dedicaban a la pesca, en este tiempo el sector turístico y su denominación como reserva marina lo han cambiado todo.

Según datos del último censo, en 2017 vivían en La Graciosa 752 personas la mayoría del turismo marino



y unos pocos de la pesca profesional. El submarinismo lleva un flujo anual superior a las 250.000 personas a la isla.

Por otro lado, el Cabildo dispone de una importante escuela de Formación Profesional Marítimo Marina en Lanzarote, “Yo tiemblo en septiembre y octubre —comentaba la directora— porque cuando comienza la escuela las listas de desempleo crecen notablemente, al igual que las peticiones de Reconocimientos Médicos, son personas que se dan de baja del REM para poder acceder a esa formación y vienen de toda España porque además de tener residencia, las listas de espera en otros lugares son enormes.

### **PUERTO DEL ROSARIO**

La Dirección Local de Puerto del Rosario está situada en Fuerteventura, la segunda isla más grande del archipiélago después de Tenerife. Su director, José Miguel Gargallo después de 30 años en distintos organismos de la Seguridad Social en Tarragona decidió afrontar el desafío personal e intelectual de aceptar un destino a miles de kilómetros de su zona de confort “porque en el ISM tienes que ser capaz de cambiar de un asunto a otro en menos de un minuto, para pasar de tramitar una prestación por desempleo a inscribir a una empresa tienes que domi-

### ***La gestión administrativa del Instituto de FP y del Esperanza del Mar suponen el trabajo de dos direcciones provinciales más***



José Miguel Gargallo, director Fuerteventura

nar todo los palos. Me llamó mucho la atención la filosofía del ISM, la atención integral a la persona desde que se afilia hasta que se jubila. Esa idea de la administración única que es lo que se persigue, el ISM ya la tiene”.

En las direcciones locales del ISM de Canarias no es solo el volumen de usuarios a quienes se atiende sino que la insularidad provoca un mayor número de gestiones, unido al hecho de que muchas familias al completo viven de la pesca o del turismo, además de la cantidad de kilómetros, desplazándose en barcos, aviones y autobuses, que deben recorrer para realizar una gestión.

En el anecdotario personal, el director recuerda que hace un par de años consiguieron solucionar un tema complicado a un pescador y en agradecimiento apareció días después con un atún. El anterior director local siempre hablaba de la época en que se cobraban los seguros sociales casa por casa, así que lo más cómodo era colocar un letrero en el bar de la lonja donde se leía: “Hoy viene a cobrar el director del ISM”.

En Fuerteventura en los últimos años, al igual que en Lanzarote está disminuyendo el número de afiliados dedicados a la pesca y aumentando el de empresas y trabajadores por cuenta propia del sector marítimo-turístico y una de las causas es el Parque Natural del Islote de Lobos cuyos fondos son área de reserva submarina y contienen una gran riqueza ecológica que



ha traído también muchos trabajadores a la zona.

Actualmente Fuerteventura tiene 263 afiliados, algunos de ellos pertenecientes al grupo tercero, regentan además negocios de hostelería. Salen a pescar por la mañana y por la tarde sirven lo que capturan. Algunos estuvieron inscritos en dos regímenes pero a efectos jurídicos por el principio de alta única se tuvo que determinar si su trabajo principal era en tierra o en el mar “fue todo un reto, la mayoría después de un estudio por parte de la Dirección Local se quedó en el REM”, comentaba Gargallo.

Entre islas son las navieras Fred Olsen; Armas; Bioesfera Express; Trans-

mediterránea y Líneas Romero las que operan, además disponen de servicios como el “watertaxi” o “waterbus” un taxi acuático a demanda que se realiza en lanchas zodiac, existiendo afiliación tanto de empresas con flotas como de trabajadores autónomos.

Como dato curioso en los últimos años la isla de Fuerteventura se está dividiendo por zonas y nacionalidades, en el norte los italianos, en el sur los alemanes y los ingleses por todas partes; además aumentan mes a mes el número de gallegos que van a vivir y trabajar en el sector del mar. ■

**TEXTO Y FOTOS:  
PATRICIA ROMERO ALONSO**

## De abajo arriba

José Julián Suárez fue nombrado director provincial de Las Palmas el pasado mes de mayo tras tres años y medio ocupando el cargo de subdirector.

Una vez titulado como ingeniero técnico naval e industrial por la Universidad de Las Palmas con un Máster en Prevención de Riesgos Laborales, se trasladó a Barcelona para licenciarse en Máquinas Navales de la Facultad de Náutica.

Antes de recalar en el ISM trabajó durante trece años en Capitanía Marítima, en el sector privado realizó proyectos de ingeniería naval sobre modificaciones y estabilidad de embarcaciones además de haber trabajado en astilleros y de haber ejercido como jefe de taller de reparaciones navales.

Conoce a fondo el sector desde dentro y desde abajo a arriba y tiene claras sus prioridades “es necesario trabajar todos a una, tener contacto continuo con el sector portuario, marítimo y pesquero” por eso ha comenzado a reunirse con las cofradías de pescadores siendo el siguiente paso concertar citas con el sector empresarial del puerto y turístico para ver cuáles son sus inquietudes y mejorar el servicio acorde a sus necesidades.

Los primeros en mostrarle sus inquietudes han sido los pescadores de las cofradías de Gran Canaria y Fuerteventura. En primer lugar les preocupa la escasez de opciones formativas por lo que se les ha ofrecido la posibilidad de realizar una lista



**José Julián Suárez**

de los cursos específicos para pescadores que requieren. También han solicitado mejorar los tiempos de espera para los reconocimientos médicos.

Otro de los objetivos del nuevo director es aumentar el número de visitas al Esperanza del Mar e integrarlo en el sector marítimo del puerto de Las Palmas. También se han comenzado a estudiar opciones de cursos que ayuden a mejorar la calidad de vida del trabajador de la Dirección Provincial.

“Reconozco que la Dirección Provincial de las Palmas es compleja, asumo el cargo con ilusión y orgullo y quiero destacar el esfuerzo de todo el personal por hacerme más sencilla la tarea. Vivo el mar en todos sus aspectos y no solo como ingeniero, practico con asiduidad diferentes deportes náuticos, buceo y me embarco de vez en cuando”.

[www.empleo.gob.es/cartaespana](http://www.empleo.gob.es/cartaespana)

Reportajes, entrevistas,  
convocatorias, centros  
y asociaciones  
contenidos exclusivos  
Sólo en red

**CARTA DE ESPAÑA**  
online



# COMPATIBILIZAR

## el cese de actividad con funciones de limpieza y vigilancia

**Tras reiteradas solicitudes por parte del colectivo de mariscadoras el ISM consigue, tras varias consultas a la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social, que sean compatibles la prestación por cese de actividad con las funciones de vigilancia y limpieza cuando la ría se cierre.**



Ana Díaz

**A**instancias del ISM, la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social ha sometido a estudio por segunda vez la posibilidad de modificar su criterio contrario a compatibilizar la prestación por cese de actividad de las mariscadoras con las de funciones de limpieza y vigilancia.

Las funciones de limpieza y de vigilancia en aquellos casos en los que se decreta el cierre de la ría por motivos de fuerza mayor, podrían ser compatibles con la percepción de la prestación de cese de actividad.

En una anterior consulta con fecha 26 de junio de 2013, se había denegado la posibilidad de compatibilizar argumentando que las labores de vigilancia de la ría, cuya finalidad sería la de evitar el furtivismo, al tratarse de

una actividad accesoria del marisqueo su propósito último era comercial.

De la misma manera se consideraba que las labores de limpieza eran una fase más de la actividad productiva por lo que se catalogó de actividad comercial incompatible con el cobro de la prestación por cese de actividad.

Tras reiteradas solicitudes del colectivo de mariscadores, el ISM volvió a presentar esta consulta con nuevos argumentos que han servido para modificar el criterio de Ordenación.

En su alegato, el ISM argumentó que ambas actividades están orientadas a impedir que los cultivos mueran sin que se esté realizando una labor comercial.

Las funciones de limpieza y vigilancia de la ría consisten sobre todo en eliminar depredadores y retirar algas que puedan llegar a acumularse hasta



Ana Díaz

asfixiar la producción, y no solo evitar el furtivismo.

Además, si no se realizan dichas funciones podría producirse la pérdida total de los productos y no habría nada que recolectar una vez que se decreta el fin del cierre de la ría. Si se siguen considerando incompatibles dichas funciones se obliga al colectivo a elegir entre limpiar y vigilar o recibir la prestación por cese de actividad.

Es importante volver a destacar que esta compatibilidad solo tendrá lugar

cuando se motive el cierre de la ría por peligro grave de contaminación.

### **CONTINÚA EL MISMO CRITERIO**

Por otro lado, el ISM también solicitó una posible modificación de la norma que determina la imposibilidad de cobrar por cese de actividad involuntario a los autónomos del REM cuando estos disponen de autorización para desarrollar su actividad en otras zonas o modalidades y los ingresos por esas otras actividades supongan más del 10 por ciento de sus ingresos anuales.

Tras analizar varias sentencias, la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social determina que no hay fundamento para el cambio de criterio del ISM, que se rige por la normativa vigente.

Por lo tanto, no es posible cobrar por cese de actividad involuntario si se dispone de permisos para faenar en otras zonas o con otras artes. ■

**PATRICIA ROMERO ALONSO**

## **Tras 60 días de baja Ya no se pasan recibos**

Tras la entrada en vigor el pasado 1 de enero del Real Decreto-Ley 28/2018, de 28 de diciembre, los trabajadores autónomos pasaron a cotizar por cese de actividad y contingencias profesionales lo que implicó una serie de cambios importantes, entre ellos, que el abono de las cuotas por incapacidad temporal, una vez transcurridos 60 días, serán por cuenta de la mutua o del ISM, si pertenecen al REM.

En el caso de los trabajadores del Grupo Tercero, será el ISM quien abone la cuota a la Seguridad Social tras 60 días de baja por contingencias comunes, si es por contingencias profesionales, al igual que en los Grupos Primero y Segundo, la cobertura la rea-



lizará la mutua o el ISM, según se haya elegido.

También es importante recordar que transcurridos los 60 días de baja, el trabajador no tiene que hacer gestión alguna ya que automáticamente será el ISM o la mutua quien de oficio comience a abonar esas cuotas.

Destacar la siguiente excepción, el ISM o la mutua se hará cargo de las cuotas de aquellos trabajadores que voluntariamente abonaban el recibo antes de la entrada en vigor del actual Real Decreto-Ley el 1 de enero de 2019 y que estaban ya en situación de incapacidad temporal antes del cambio normativo. ■

**P.R.A.**

# PERMISO DE PATERNIDAD

## para el personal embarcado

***A instancias del ISM y con el fin de evitar el grave perjuicio para el personal embarcado la Dirección General de Ordenación de la Seguridad acepta que los trabajadores del REM que se encuentren en alta mar en el momento del nacimiento de un hijo puedan retrasar el descanso obligatorio por nacimiento hasta su llegada a puerto.***



Baifregó

**T**ras las recientes modificaciones legales para garantizar la igualdad de trato y de oportunidades laborales entre hombres y mujeres, desde el 1 de abril todos los afiliados del REM cuentan con una nueva prestación por nacimiento y cuidado de menor. La Ley determina un periodo de descanso de 16 semanas para la madre biológica y el otro progenitor, seis de las cuales tendrán que disfrutarse inmediatamente después del parto, mientras que el resto podrán solicitarse durante el primer año de vida del bebé, avisando a la empresa con al menos quince días de antelación.

El Instituto Social de la Marina argumentó que los plazos marcados por la





Patricia Romero Alonso

ley no tenían en cuenta a los trabajadores que se embarcan por largos periodos de tiempo y que pueden tardar días o semanas hasta concluir la campaña pesquera o el servicio, lo que implica la imposibilidad de prever dónde estarán en el momento del nacimiento y que a su vez imposibilita el inicio de la suspensión de contrato que da pie al pago de esta prestación por parte de la Seguridad Social.

Una vez aceptadas las alegaciones del ISM, esta excepción al régimen jurídico se aplicará tanto a trabajadores por cuen-

ta ajena como autónomos del RETM que se encuentren embarcados en buques de Marina Mercante, pesqueros o plataformas a gran distancia del hogar familiar y solo en caso de nacimiento.

De esta manera, el inicio del permiso se contabilizará cuando el trabajador abandone el barco o plataforma al haber llegado a algún puerto, nacional o extranjero desde el cual pueda trasladarse a su hogar. En este momento la empresa o el autónomo podrá comunicar la baja a causa de nacimiento y comenzará el devengo del correspondiente subsidio.

El trabajador embarcado tendrá que presentar un certificado de la empresa y la libreta de navegación donde coste la fecha de suspensión de actividad por desembarco, mientras que el personal de plataformas solo tendrá que presentar el certificado.

Esta excepción se aplicará también en casos de parto prematuro o aquellos casos en que el bebé precise hospitalización tras su nacimiento. ■

**PATRICIA ROMERO ALONSO**

## Almería recibe la Certificación de Excelencia

La Dirección Provincial de Almería recibía el pasado día 3 de junio la Certificación del Nivel de Excelencia conforme al Modelo EVAM en el Nivel 200 – 299 puntos para ello han sido necesarias tres importantes acciones de mejora.

1. Actuaciones de comunicación para el fomento de la cita on-line en la realización de los Reconocimientos Médicos de Embarque Marítimo.
2. Elaboración de documentos guía tanto para los usuarios de los servicios como para empleados públicos.
3. Formación del personal competente de la Dirección Provincial y de la Dirección local de Adra en el manejo de la cita on-line, especialmente a través de puntos



de acceso electrónicos localizados en ambas sedes.

La directora provincial Carmen Soler apunta que ha sido el equipo al completo quien ha conseguido la certificación, supliendo las dificultades de una dirección provincial pequeña con el esfuerzo y entusiasmo del trabajo en grupo: “Esta certifica-

ción mide la calidad por objetivos, pero hay una parte que no se puede cuantificar que es la dedicación y apoyo del personal del ISM a todos los trabajadores del mar, el hecho de estar ubicados en el puerto facilita el contacto directo y la tarea de asistencia total al afiliado”. ■

**P.R.A.**

Ante la Comisión Europea

# El ISM lidera mejoras en los BOTIQUINES

***Ajustar las exigencias sobre la dotación mínima de medicamentos y material sanitario al riesgo real de las embarcaciones, concretamente de aquellas que navegan más próximas a la costa afectadas por el botiquín reglamentario tipo C es, desde 2010, una constante reivindicación del Instituto Social de la Marina ante los organismos competentes de regular estas cuestiones en la Comisión Europea. A pesar de que en estos años la postura española no ha logrado un apoyo completo a sus tesis, sí que ha liderado importantes avances en este sentido.***

Substituir, en las embarcaciones que faenan más próximas a la costa o en rías, radas o bahías, el botiquín tipo C por otro con menor número de elementos constituyentes, ajustado a las necesidades específicas de este tipo de flota, sin que esto suponga una reducción del nivel de protección de la salud es, en suma, el objetivo que durante todos estos años ha venido defendiendo el organismo español ante el Comité Consultivo Sobre Seguridad y Salud en el Trabajo (ACSH de sus siglas en inglés) dependiente de la Comisión Europea.

Desde que la institución comunitaria aprobara la directiva 92/20, por la que se regulan las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques, el ISM ha ido proponiendo puntualizaciones a esta norma, con la que desde Bruselas se establecía taxativamente las categorías de buques que deben llevar un botiquín a bordo (A, B y C) así como los grupos terapéuticos y productos sanitarios mínimos que deben contener los botiquines a bordo, sin incluir en su articulado la posibilidad de los Estados Miembro



Botiquín reglamentario tipo C

A. Munguía



José Casado

de efectuar ningún tipo de exención o exclusión.

La primera modificación propuesta llegó con la trasposición de la Directiva a nuestra legislación (RD 568/2011, de 20 de abril). Concretamente, esta adaptación consistió en la determinación de un botiquín tipo 'C' para los buques que navegan entre 10 y 60 millas náuticas de distancia de la costa y que retornan diariamente a puerto: unos barcos que anteriormente debían disponer de un botiquín tipo 'B', lo que ya supuso una disminución significativa en la cantidad de elementos constituyentes del botiquín (de 69 principios activos y 64 artículos sanitarios, la dotación preceptiva pasó a ser de 27 fármacos a 24 artículos sanitarios).

### **PROPUESTAS A BRUSELAS**

Puntualizaciones a las que siguió una Orden en la que se establecía que los botiquines C de embarcaciones que naveguen hasta 10 millas de la costa, debían de disponer de 14 principios activos y 15 elementos de material sanitario, mientras que, los botiquines C hasta 60 millas, debían contar con 24 fármacos y 23 elementos de material sanitario.

Sobre esta base y a propuesta del ISM, en 2017, el ACSH instó a la Comisión, de cara a la modificación de la Directiva 92/29, a que considerara, a la hora de determinar los suministros médicos a bordo, factores como: la distancia a la orilla y la disponibilidad de evacuación con medios marítimos o helitransportados, la provisión de instalaciones médicas adecuadas en tierra,

## **La dotación mínima de medicamentos y material sanitario de los botiquines C pasa a un mínimo de 7 fármacos y 7 elementos de equipamiento médico**

el tipo y área de operación. Igualmente, el Comité Consultivo propuso, en línea con lo sugerido por el organismo español, reflejar los avances tecnológicos y médicos en los suministros médicos, considerar la telemedicina, determinar una lista abreviada de suministros médicos para una nueva categoría de buques pequeños que nunca están en el mar por más de un periodo corto, teniendo en cuenta los factores de riesgo relevantes, entre otras cuestiones.

Con todo ello, y a pesar de no conseguir que se aprobara una nueva categoría de botiquín tipo D, tal y como solicitaba la administración española, sí que fue aprobada una significativa reducción de la dotación mínima de medicamentos y material sanitario destinada a los botiquines C, pasando a un mínimo de 7 fármacos y 7 elementos de equipamiento médico.

Además, tras la última reunión celebrada hace escasamente un mes, la delegación del ISM logró el compromiso de que se tomará en consideración la revisión de las referencias internacionales en la materia, fundamentalmente de la Guía médica internacional a bordo 3ª edición de la Organización Mundial de la Salud; la modificación de determinados elementos, ya sea actualizando la terminología de los mismos o introduciendo nomenclaturas más genéricas que confieran una mayor flexibilidad a los estados miembros en el aprovisionamiento de los mismos o en la determinación de la vía de presentación más usuales en cada país; la supresión de específicos o material sanitario innecesario, obsoleto o inadecuado y la incorporación de determinados constituyentes de comprobada eficacia para la atención sanitaria a bordo (kit de detección de paludismo y antipalúdicos en buques A y B según el área operacional del buque, antihipertensivos, medicamentos para el tratamiento de patología gástroduodenal y anticomiciales en buques de categoría B). ■

**A. MUNGUÍA**

# Estimación de la abundancia de pelágicos en el Mediterráneo

***Durante el mes de julio, el buque oceanográfico “Miguel Oliver” ha estado prospectando el Mediterráneo por métodos acústicos para caracterizar su ecosistema pelágico, entre otros trabajos. Casi al mismo tiempo, el “Vizconde de Eza” iniciaba la campaña Flemish Cap en el banco de Terranova. Ambas campañas tendrán una duración de algo más de un mes.***

**S**ardina y boquerón son las dos especies pelágicas sobre las que se incidirá especialmente en la campaña Mediterranean International Acoustic Survey (MEDIAS), liderada por el Centro Oceanográfico de Baleares, y a través de la cual se determinará su estado de explotación. Dentro de esta misma campaña se procederá al cartografiado de la distribución espacial sobre la plataforma continental (prospección de entre los 30 y los 200 metros de profundidad) de estas especies, al tiempo que se recabará información sobre otros pelágicos como jureles y caballas y la distribución de huevos y larvas de las especies más importantes. También se caracterizarán las variables oceanográficas en la zona de actuación, como salinidad, temperatura y fluorescencia.

Tras la finalización de la serie MEDITS (ver MAR 591. Mayo 2019), que está formada por tres campañas consecutivas de evaluación pesquera en el Mediterráneo el pasado día 25 de junio, y después de dos días para el relevo de los equipos y avituallamiento del “Miguel Oliver”, dio comienzo el 27 de junio, con la partida desde el puerto de Palma de Mallorca del buque oceanográfico “Miguel Oliver”, la campaña MEDIAS. Den-



tro de las actividades previstas en ella, el buque realizó varias paradas. Primero en el puerto de Tarra-gona, y después en el de Alicante, para llegar al puerto de Málaga el 29 de julio, con lo que se puso fin a los 33 días de duración de esta campaña en lo que a recogida de muestras se refiere, dando comienzo al análisis de la información recopilada.

La serie de estas campañas acústicas en el Mediterráneo se

inició hace diez años y se efectúan en coordinación con otros países de la UE. La campaña MEDIAS se incluye en las realizadas bajo el Programa Nacional de Datos Básicos para la gestión sostenible de los recursos de los océanos. Abarca desde la frontera con Francia hasta Punta Europa, y en ella participan científicos del Instituto Español de Oceanografía de Baleares, Murcia, Cádiz, A Coruña, Vigo y Santander, así como



Oceana / Javier López

de la Universidad degli Studi della Tuscia (Italia) y de la Sociedad Española de Ornitología (Seo/BirdLife). El resultado de la evaluación resultante se presenta anualmente a la Comisión General de Pesca para el Mediterráneo (CGPM), a fin de disponer de información relevante para el establecimiento de medidas de gestión o regulaciones específicas.

## **FLEMISH CAP**

Tres días más tarde del inicio de la campaña MEDIAS, en el Mediterráneo, dio comienzo otra de las grandes campañas que tiene a su cargo el Instituto Español de Oceanografía: la Flemish Cap en el Gran Banco de Terranova. Además de científicos del Departamento de Pesquerías Lejanas del IEO, también participan miembros del Instituto de Investigaciones Científicas del CSIC y del Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA).

El inicio de la campaña tuvo lugar el día 1 de julio, con la partida del buque oceanográfico “Vizconde de Eza” del puerto de Saint John’s, en Canadá, y finalizó el 1 de agosto. Esta serie de campañas se inició en Flemish Cap hace 32 años y están dirigidas a la gestión pesquera y medioambiental

en una zona de gran interés para la flota española. Un intenso mes de trabajo donde se realizaron capturas para distribuir las por tallas. Estas capturas se realizan con pesca de arrastre de fondo, de media hora de duración, y hasta los 1.500 metros de profundidad. Además de las tallas, se analizan parámetros biológicos, contenidos estomacales y muestras para estudios de crecimiento y reproducción. Fundamentalmente se dirige a especies como el bacalao, gallineta, platija, fletán negro, granadero y camarón.

La campaña Flemish Cap en el banco de Terranova se realiza inmediatamente después de efectuarse la campaña Platuxa y antes de Fletán Negro 3L, con lo que se hace un estudio en profundidad de toda esta zona de pesca en el área de regulación NAFO en un trabajo que se prolonga a lo largo de unos tres meses. Con ellas se conocerá mejor el estado de sus poblaciones, determinando abundancia, biomasa y estructura demográfica, así como las condiciones oceanográficas del Banco de Flemish Cap. La información obtenida se utiliza en el Consejo Científico de NAFO para evaluar los recursos pesqueros de interés para la flota española. ■

## **Prohibido pescar en el Canal de Menorca**

Lo acaba de fallar la Audiencia Nacional. Y es que la Federación Balear de Co-fradías de Pescadores había recurrido un reglamento de septiembre de 2016 de la Secretaría General de Pesca, por el que se prohibía pescar en el Canal de Mallorca. Un reglamento que se adoptó en virtud del Reglamento (CE) 1967/2006 del Consejo sobre las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el Mediterráneo. Una decisión que partía de la necesidad de proteger los fondos coralígenos cartografiados en la campaña científica Indemares.

El recurso de la Federación Balear aducía que el reglamento no contaba con el preceptivo informe del Consejo de Estado ni con un estudio de impacto socioeconómico. Ahora, tras pasar por las distintas instancias, la Audiencia Nacional ha dado la razón a la Secretaría General de Pesca. El arrastre será el principal arte de pesca afectado por esta medida.

## **Recuperar la biodiversidad**

Uno de los grandes problemas al que se enfrentan los océanos es la pérdida de biodiversidad. A finales de este siglo, la Unesco estima que más de la mitad de las especies marinas podrían estar en riesgo de desaparición. Para mitigar esta situación se trabaja desde el proyecto Mercedes, financiado por el Horizonte 2020, dirigido a restaurar los hábitats europeos. Ya se están replantando praderas marinas en el Mediterráneo, Báltico y mar del Norte, reintroduciendo gorgonias y corales.

Según los responsables de este proyecto, iniciado en 2016 y que finaliza en 2020, algunas especies de kelp o algas pardas han propiciado el retorno de crustáceos, gasterópodos, bivalvos, estrellas de mar y sus depredadores.

## **Subproductos de la pesca**

El Instituto Tecnológico AZTI y un equipo interdisciplinario compuesto por trece socios de Francia, Bélgica, Dinamarca, Suecia y España participan en el proyecto WaSeaBi, que busca dar



**BREVES**

valor a los subproductos de la pesca y de la acuicultura. Se calcula que estos subproductos alcanzan el millón y medio de toneladas en Europa (vísceras y sobrantes o pescados de escaso valor comercial). En la actualidad, el 70% de los recursos acuáticos termina como subproductos y, en su mayoría, de poco valor, como la alimentación animal. El proyecto busca probar nuevos conceptos y métodos que garanticen la obtención de nuevos productos de un valor superior al actual.

**FP dual en Vigo**

El Instituto Politécnico Marítimo Pesquero do Atlántico cuenta ya con un ciclo superior de formación pesquera dual, que permitirá que 16 alumnos de mecánica naval conozcan de primera mano la vida en un pesquero. El curso constará de 2.000 horas de formación curricular, de las que el 44% se desarrollarán en el centro educativo, entre septiembre y diciembre y el resto, el 56%, tendrán lugar entre enero y junio a bordo de palangreros y arrastreros de NAFO, Malvinas y Gran Sol.

Con esta iniciativa, en la que participan quince armadoras viguesas, se pretende atraer a más jóvenes a la pesca ya que, según los promotores del programa, solo 2 de cada 10 alumnos de las escuelas náutico-pesqueras barajan trabajar en la pesca.

**Tánger Med 2**

La ampliación del puerto de Tánger, que supone la incorporación de 4.600 metros de diques y tres kilómetros de muelles, es ya una realidad. El nuevo Tánger Med 2 triplicará la capacidad de carga del puerto actual y ha contado con una inversión de 8.000 millones de euros. Se prevé que cuando el puerto esté funcionando a pleno rendimiento, más o menos en seis años, tendrá capacidad para gestionar el paso de 9 millones de Teus por sus muelles convirtiéndose así en la dársena más grande del Mediterráneo, superando incluso al puerto de Algeciras.

**MADRID**

A. Murguía

## Los astilleros incrementan su carga de trabajo un 25%

**Este incremento significativo, junto a los 29 nuevos contratos correspondientes a 217.566 CGT por valor de 900 millones de euros y 6,8 millones de horas de trabajo firmados el año pasado, son parte de las cifras ofrecidas durante la celebración de Junta General de Accionistas de PYMAR, en la que se pudo constatar, por segundo año consecutivo, el buen momento que atraviesan los pequeños y medianos astilleros españoles.**

Los datos apuntan a un aumento del 25% de la carga de trabajo, frente a la que se registró en el año 2017, y más del doble de las contrataciones alcanzadas en 2016, recogidos en el Informe de Actividad del Sector de la Construcción Naval de 2018, según dio a conocer durante la reunión Almudena López del Pozo, secretaria general de Pymar, quien tampoco ocultó su satisfacción por estas cifras en gran parte debidas a la capacidad competitiva de los astilleros españoles, que tienen en la innovación tecnológica su elemento diferencial más importante.

La decena de contratos logrados en los primeros meses de este año, por un importe de más de 315 millones de euros y cerca de 2 millones de horas de trabajo, han posicionado a España como el primer país de la Unión Europea con mayor volumen de construcciones en cartera

dentro del segmento de los grandes buques para la industria pesquera, y el segundo en buques oceanográficos, ferris y remolcadores, según López del Pozo.

Con estos datos, los astilleros agrupados en Pymar se sitúan en el noveno puesto en el ranking mundial de países con mayor número de encargos en 2018 y en el segundo, en el ámbito de la Unión Europea, confirmando su carácter exportador, con cerca del 90% de las CGT de nueva contratación con destino al extranjero.

En el trascurso de este acto, la ministra de Industria en funciones, Reyes Maroto, después de alabar a la Asociación, se comprometió a seguir desarrollando la Agenda del sector industrial naval a la vez que adelantó la necesidad de realizar en la próxima legislatura un pacto por la industria y la actualización del marco normativo del sector. ■

## Los GALP generaron más de 1.200 empleos

**El éxito de los proyectos desarrollados por los Grupos de Acción Local del Sector Pesquero (GALP) — antes conocidos como Grupos de Acción Costera (GAC) — ha propiciado que en estos días la Xunta de Galicia haya publicado una Orden en el Boletín Oficial gallego con la que amplía, en más de 1,2 millones de euros, el crédito para la concesión de nuevas ayudas para este año, tal y como anunció recientemente la conselleira del Mar, Rosa Quintana.**

Los grupos creados para favorecer la dinamización económica de las zonas del litoral, que en el caso de Galicia son especialmente importantes, permitieron generar en aquella Comunidad más de 1.200 empleos a tiempo completo, entre directos e indirectos, e incrementar el valor añadido bruto del conjunto de la economía gallega en casi 57 millones de euros.

Las ayudas concedidas en estos años superaron los 40 millones de euros. En la primera etapa de esta estrategia —en el marco de los GAC, entre 2010 y 2014, financiada con el Fondo Europeo de la Pesca (FEP)—, la Xunta aprobó un total de 426 proyectos, a los que destinó en aportaciones 23,2 millones de euros. Las iniciativas puestas en marcha para dinamizar el litoral permitieron crear más de 250 empleos directos.

La buena experiencia y las enseñanzas extraídas en este período, tal y como explicó la conselleira en su comparecencia ante el Parlamento gallego, llevaron a redoblar los esfuerzos por este objetivo, contando también con el apoyo del nuevo Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), hasta cerca de los 58 millones para el período 2016-2020.

Solo en los tres primeros años de esta nueva etapa, hasta 2018, el Ejecutivo gallego aprobó 301 proyectos de los GALP y concedió ayudas por valor de 19 millones de euros. Inversiones que, como explicó Quintana, permitieron movilizar otros 24 millones de euros del ámbito privado, generaron 267 empleos directos a tiempo completo, y ahora animan al Ejecutivo gallego a ampliar en más de 1,2 millones de euros el crédito para así poder atender más iniciativas este mismo año. ■

### Detenidos del “Grande Europa”

La Guardia Civil ha detenido al capitán y dos oficiales del “Grande Europa”, el carguero de la compañía Grimaldi incendiado cuando navegaba a 28 millas de la isla de Cabrera y que dejó más de cien coches calcinados y cuantiosos daños en la nave. Tras una intensa investigación de la benemérita, el juez encargado del caso decretó el ingreso en prisión de los tres acusados, aunque eludible con el pago de 9.000 euros, en el caso del capitán, y de 5.000 en el caso de los otros dos acusados. Tras constatar que no se trató de un accidente, las hipótesis que baraja la investigación van desde un posible fraude al seguro hasta incluso un hipotético sabotaje a la compañía.

### España en la elite marítima

España ha vuelto a presentar su candidatura a la reelección como miembro del Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI). De esta forma nuestro país quiere revalidar su posición en el grupo de los diez Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo mundial.

La presencia de España en este selecto grupo es una constante desde 1973. En concreto, desde 2001, desempeña las funciones de miembro del Consejo, en la categoría B. El Consejo es elegido por la Asamblea para un período de dos años que, en esta ocasión, corresponderá al bienio 2020-2021

### Albatross apoyo del Salvamento

Albatross es el primer sistema automático, de alta precisión, para detectar naufragos en el mar que, por encargo de Salvamento Marítimo, acaba de desarrollar una empresa tecnológica española y que será implantado en las primeras aeronaves de Sasemar, probablemente el año que viene.

La aplicación se basa en una tecnología de infrarrojos para cámaras térmicas, que permite la detección automática y la geolocalización de naufragos en el mar en condiciones adversas con lo que ya la dependencia del ojo del piloto se hace prescindible. ■



Hace 50 años...

# Utilidad de la Oceanografía

Por el doctor Manuel López-Benito

del Consejo Superior de Investigaciones Científicas

La Oceanografía se dedica al estudio de los mares desde el punto de vista físico-químico y biológico. Sin duda alguna podemos afirmar que fue en el año 1872, con el viaje alrededor del mundo del buque oceanográfico inglés "Challenger", cuando por vez primera quedaron sentadas las bases de la ciencia oceanográfica. Esta corbeta británica, que recorrió 70.000 millas durante tres años y medio, retornó a Edimburgo con tal cantidad de especies marinas, muestras de agua de mar y datos científicos, que fueron necesarios para su publicación más de cuarenta volúmenes, en los que se encuentra condensada toda la ciencia oceanográfica fundamental (...).

El crecimiento y desarrollo de los animales y vegetaciones en el mar está condicionado a las variaciones del medio ambiente, tales como la de la luz, la temperatura... El mecanis-

mo de la producción es bien conocido: el fitoplancton en primer lugar que está formado por multitud de microorganismos vegetales que flotan en el seno del mar (...) es capaz de realizar la función fotosintética, a la vez que consume sales nutritivas que abundan en los fondos marinos que, por los movimientos de afloramiento de las aguas, pueden subir a la superficie.

Los bancos de peces mundialmente conocidos por su mayor producción, coinciden con las áreas de mayor producción planctónica.

## La oceanografía en el año 2000

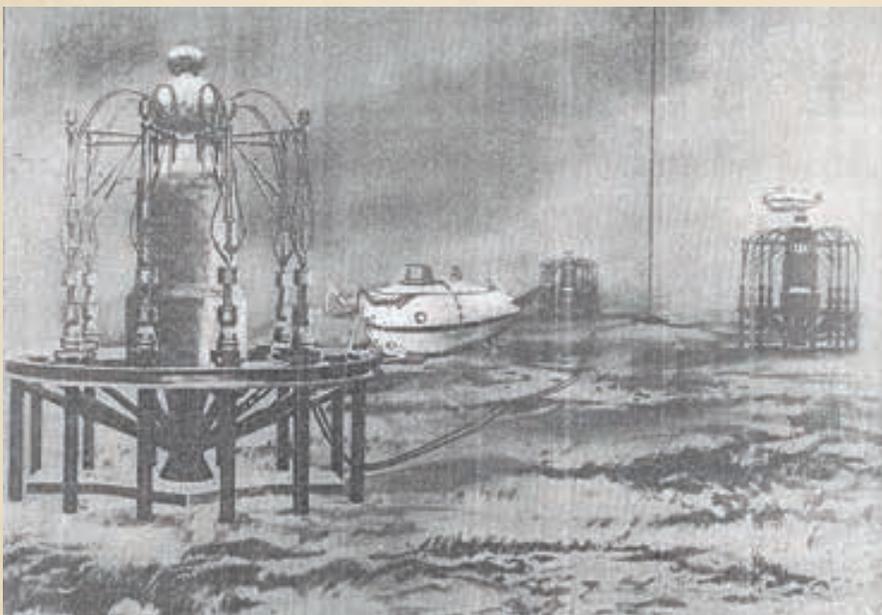
¿Será el mar la futura despensa de la Humanidad? Desde luego hay que admitir que con los métodos actuales de explotación pesquera no se puede asegurar que las riquezas del mar sean inagotables (...). Son precisas las normas que se derivan de la ciencia pes-

quera, entonces señalar un límite a la captura anual de peces y seguir al objeto de no acabar con los bancos de peces.

Pero en el futuro se pueden vislumbrar importantes mejoras: sabemos que la fertilización del mar abonándolo con sustancias nutritivas no es viable... Ahora bien, si las sales nutritivas se encuentran en el fondo del mar y permanecen allí inactivas durante siglos en zonas en las que no se producen afloramientos de aguas profundas, se podría en el futuro montar en el fondo de los océanos, grandes reactores nucleares capaces de calentar las masas de agua de los abismos oceánicos. Estas masas de agua, al calentarse, subirían como un sistema de calefacción hasta las capas superficiales arrastrando con ellas enormes cantidades de fosfatos y nitratos y produciendo en su superficie un progresivo aumento de la concentración del plancton y, por lo tanto, un incremento también de los bancos de peces.

En fin, podríamos enumerar otras muchas aplicaciones directas de los estudios marinos, tales como el cultivo masivo de moluscos y crustáceos, miles y miles de ostras obtenidas en parques por fijación de sus larvas, la cría de las langostas...

Los avances son cada vez más gigantescos (...), a este ritmo se desarrollarán sin duda las otras facetas de la explotación del mar, basada siempre, como es lógico, en el perfecto conocimiento del medio ambiente, el agua del mar, objeto directo e inmediato del estudio oceanográfico.



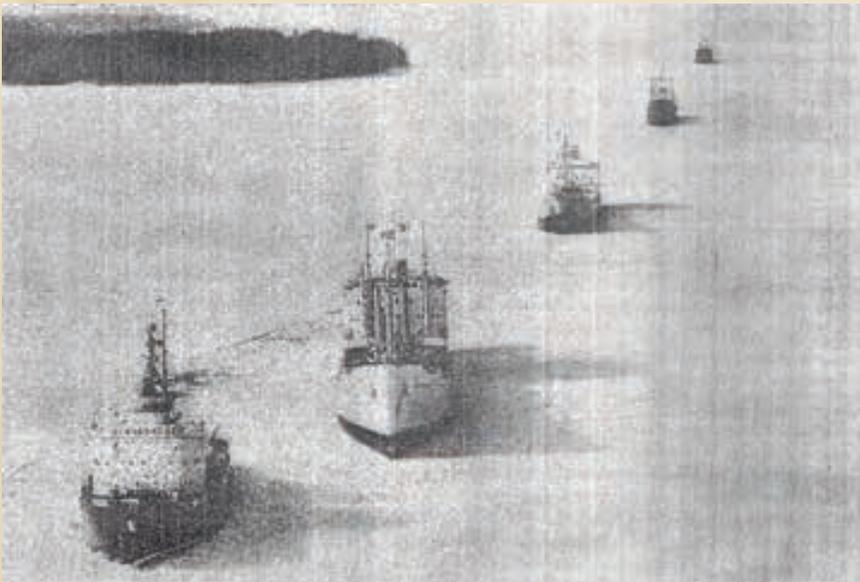
## Urge un plan pesquero para la región

# Asamblea sobre pesca en La Coruña

Después de la reciente asamblea celebrada en La Coruña por la junta regional de pesca, todos coinciden en la urgente necesidad de promulgar un plan pesquero para Galicia que supere definitivamente la actual crisis, especialmente grave para los pequeños empresarios. En líneas generales, el proyecto está trazado y ha sido expuesto a la dirección general de Pesca. Es obra del equipo de trabajo que, bajo la dirección del presidente de la Junta y comandante militar de Marina en La Coruña, señor Liaño de Vierna, integran técnicos y especialistas de las cuatro provincias gallegas.

A juicio de los interesados, los puntos principales del plan de ordenación pesquera en Galicia deberían ser:

- La regulación del uso de artes, de cuyo empleo correcto depende a la larga, nada menos que la conservación o la desaparición de especies.
- La autoridad real y el grado de influencia efectivas de Cofradías y Juntas Locales.
- La licitud o ilicitud -con determinación de épocas y circunstancias- sobre la captura del cebo vivo aplicable a la costera del bonito en las rías gallegas.
- La concesión de facultades autónomas a las Comandancias de Marina para que resuelvan diferencias o marquen el camino a seguir, en caso de duda, respecto de cualquiera de esos puntos, en casos concretos.
- La introducción y ampliación de estímulos a los armadores o propietarios de embarcaciones pesqueras para la renovación de su flota.



### Prohibido adelantar

*La orden es tajante. Sólo falta (o debe faltar) la boya con su correspondiente señalización de tráfico: la dirección es única y estricta la prohibición de adelantar en el helado golfo de Botnia. Los barcos que realizan el tráfico en aquel lugar navegan seguros a popa del rompehielos "Karhu" (significa "el oso"). En temporada de tormentas y heladas es la única forma de navegar con garantías por aquellas aguas hechas hielo.*

## Resolución sobre el consumo de moluscos

El 1 de mayo entró en vigor la resolución de 8 de enero (Boletín Oficial del Estado número 22 del 25 del mismo mes) que ordenaba la obligatoriedad del origen salubre o depurado para el consumo de moluscos en determinadas zonas del territorio nacional. Entonces se fijaba la entrada en vigor de la disposición de 31 de enero de 1969, ampliándose a la de primero de mayo para acomodar la indicada resolución a las circunstancias de producción marisquera.

Esta determinación se adopta por nueva resolución que inserta el Boletín Oficial del Estado del pasado 5 de marzo.

## Ampliación del muelle pesquero de Arrecife

El muelle pesquero de Arrecife de Lanzarote va a ser ampliado en doscientos metros. El proyecto ha salido ya a información pública.

La explanada resultante, después de efectuar las obras de relleno, se destinará a la instalación de industrias conserveras frigoríficas o congeladoras. La noticia de estas obras ha causado extraordinaria satisfacción. El actual muelle pesquero solamente tiene ochenta y cinco metros de longitud.

## Mugardos: quince millones en la campaña de la almeja

Mugardos (La Coruña).- A quince millones de pesetas se eleva el valor de las capturas de almeja efectuadas en esta zona durante la última campaña marisquera, que dio comienzo en el mes de octubre último y finalizó en el pasado mes de marzo.

**Sanidad Marítima**

# Trastornos digestivos típicos del verano

***En ocasiones nuestras vacaciones pueden estropearse debido a la aparición de problemas intestinales que se presentan con más frecuencia en época veraniega, debidos principalmente al calor y a los cambios en los hábitos de vida y especialmente los de alimentación. Cuando se está embarcado también hay que tomar precauciones en épocas de verano.***



Las infecciones intestinales conocidas como intoxicaciones alimentarias componen uno de los trastornos más frecuentes del verano aumentando en más de un 80% los casos respecto a otras épocas del año. Microorganismos como bacterias, virus o parásitos como la salmonella, E-Coli (*Escherichia coli*) y amebas, acceden al organismo por medio de alimentos en mal estado, bien porque no han sido cocinados adecuadamente, se han dejado demasiado tiempo a temperatura ambiente o, en el caso de los alimentos crudos,

como las ensaladas, no se han lavado previamente o se ha hecho con agua contaminada. Las altas temperaturas, por encima de los 30 grados, y la humedad favorecen el desarrollo de estos microorganismos.

Las intoxicaciones alimentarias pueden manifestarse de diversas formas:

Diarrea aguda, con un período de incubación de dos a tres días que se caracteriza por la necesidad de realizar tres o más deposiciones al día, generalmente muy líquidas.

Gastroenteritis, que es un cuadro de diarrea aguda que se acompaña de náuseas, vómitos,

a veces fiebre y presencia de sangre en las heces, así como dolor abdominal que mejora con la deposición.

Salmonelosis: una de las intoxicaciones alimentarias más agresivas, causada por alimentos contaminados con heces de animales que contienen una enterobacteria denominada *Salmonella* (por ejemplo, en huevos que no han sido lavados antes de romperse y ser utilizados para elaborar alimentos como la mayonesa). Además de los síntomas de una gastroenteritis produce fiebre alta, escalofríos y dolores musculares. Los primeros síntomas pueden

aparecer a partir de las ocho horas de haber ingerido el alimento contaminado.

Síndrome urémico hemolítico (SHU): suele deberse a la ingesta de carne mal cocinada contaminada con la enterobacteria *Escherichia coli* 051, pudiendo llegar a causar una insuficiencia renal crónica. Los niños pequeños son los más sensibles a esta intoxicación alimentaria.

Cuadros de deshidratación y desmineralización, por pérdida de agua, iones y minerales motivados por las deposiciones y la fiebre. Por ello es importante que, además de una dieta de las denominadas astringentes se beba agua a pequeños sorbos y constantemente y se recurra a la limonada alcalina o a los preparados de rehidratación rápida que se venden en farmacias.

Por otra parte, durante el verano cambiamos de hábitos rutinarios y sobre todo alimentarios. No tener un horario fijo de comidas, trasnochar, disminuir la actividad física, etc. puede ocasionar que nuestro ritmo intestinal se vea afectado ocasionando estreñimiento que en ocasiones puede llegar a ser una molestia porque con él, aumenta la pesadez de estómago, el dolor y el malestar en general.

## **RECOMENDACIONES**

### a) Generales

- Intenta seguir con los mismos hábitos: Es importante para asegurar el funcionamiento normal del intestino mantener una rutina horaria, seguir una alimentación variada y equilibrada, intentar respetar las cinco comidas diarias y evitar o reducir el consumo de comidas poco recomendables para la salud.

- Bebe mucha agua y mantente hidratado para facilitar el proceso

digestivo y evitar el estreñimiento. Por otra parte, la pérdida de líquidos y de minerales que se ocasionan durante casos de diarreas, también pueden ocasionar deshidratación.

- Mastica bien y no comas en exceso: Comer poco a poco, en pequeñas proporciones y varias veces al día favorecerá la digestión.

- Evita los alimentos y bebidas irritantes que además pueden causar ardores y malas digestiones y afectar a nuestra flora intestinal.

- No te auto mediques y consulta con un médico en caso de que la sintomatología persista durante varios días.

- Añade a tu dieta alimentos probióticos que contribuyen al equilibrio de la flora intestinal y ayudan a regular las funciones del colon.

### b) Para evitar intoxicaciones

- Mantén una correcta higiene personal, lávate las manos con frecuencia y siempre antes de cocinar y extrema la limpieza en la cocina.

- Lava los alimentos que se consumen crudos poniéndolos en agua con unas pocas gotas de lejía o vinagre (vegetales y huevos).

- Pon atención a las fechas de caducidad de los alimentos envasados, especialmente si se trata de carnes, pescados o precocinados.

- Sigue unas pautas correctas para la conservación de los alimentos, cocinados o no. Siempre tapados y en el frigorífico.

- No dejes los alimentos cocinados a temperatura ambiente más tiempo del imprescindible. Las salsas, cremas y natas son productos considerados de “alto riesgo”.

- Evalúa las condiciones higiénicas de los bares o restaurantes a los que vas a comer.

### c) Para prevenir el estreñimiento.

- Ingiere abundante fibra que ayuda a mover los desechos a través del cuerpo y promueve la evacuación.

- Evita los alimentos astringentes que pueden inflamar el colon.

- Realiza ejercicio físico.

- No pospongas el momento de ir al baño. ■

**PURIFICACIÓN VEGA GUERRA**  
**MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA**  
**MADRID**



# Santander reconoce al “Juan de la Cosa”

2019 está siendo el año de los reconocimientos para el buque hospital “Juan de la Cosa”, propiedad del Instituto Social de la Marina. En esta ocasión ha sido el Puerto de Santander, base habitual del buque, el que de manos de su presidente, Jaime González, ha hecho entrega al capitán Ramón Argibay de una placa conmemorativa en reconocimiento a la labor asistencial de carácter sanitario, marítimo y de salvamento a la flota pesquera que ofrece este barco en la zona del Atlántico Norte. Un servicio del que, según apuntó el presidente de la Autoridad Portuaria, *solo se ocupan los dos buques civiles con los que cuenta el ISM; el “Juan del Cosa”, con sede en Santander y el “Esperanza del Mar”, con base en Canarias.*



En la imagen, el presidente de la Autoridad Portuaria de Santander y el capitán del “Juan de la Cosa”

En concreto, el buque hospital “Juan de la Cosa” da cobertura, según la época del año, a las flotas dedicadas a la pesca de pez espada, del bonito y del bo-

carte, así como a otras pesquerías, a mercantes o a cualquier otro barco que lo solicite y se encuentre dentro de su área de actuación.

## Dominio de MAR

[www.RevistaMar.es](http://www.RevistaMar.es). Esta es la nueva dirección electrónica de la revista Mar en la red, una apuesta más del Instituto Social de la Marina por modernizarse y acercarse a lectores de MAR de mano de las nuevas tecnologías. Una plataforma que iremos dotando, poco a poco y en la medida de nuestras posibilidades, con nuevos contenidos de utilidad para las gentes del mar, en lo que esperamos sea un paso más en dar un mejor y más efectivo servicio público a todos los colectivos marítimos. En este empeño, el último paso dado

para incorporar a nuevos lectores fue la inclusión de medidas de accesibilidad para la lectura de la revista a personas con discapacidad visual a partir del número 590, correspondiente al mes de abril de este año.

Desde ahora, además de en el dominio recién inaugurado, se podrá acceder a la revista MAR a través de la actual ubicación en la *web* de la Seguridad Social ([www.seg-social.es](http://www.seg-social.es)); en [www.ismarina.doopaper.net](http://www.ismarina.doopaper.net), y en la biblioteca electrónica de la *web*

del Instituto Cervantes [www.institutocervantes.es](http://www.institutocervantes.es).



# Mar

Revista del ISM



INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA

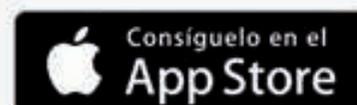


DESDE DICIEMBRE DE 1963, "MAR" SE DIRIGE A LAS GENTES DEL MAR CON INFORMACIÓN SOBRE EL SECTOR PESQUERO, MARINA MERCANTE, ACUICULTURA, INVESTIGACIÓN, ECOLOGÍA MARINA...

## SUSCRIPCIÓN GRATUITA

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

O si prefiere consultarla 'on-line', en la dirección [www.seg-social.es](http://www.seg-social.es) - icono Revista MAR o ISMARINA Publicaciones.



### Acceso al catálogo de publicaciones:

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

En la web [ismarina.doopaper.net](http://ismarina.doopaper.net)  
y en el link [ismarina](http://ismarina) en la web [seg-social.es](http://seg-social.es)

