

# Mar

Nº 558  
MAYO 2016

Expomar

## EL PROBLEMA DE LOS DESCARTES

III CONGRESO MARÍTIMO NACIONAL

Medidas para frenar la

# captura de aves por el palangre



# Centro Nacional de Formación Marítima

# Isla Cristina

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

## Dirección Provincial de Huelva



*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*

## Acuerdo “histórico”

**G**eneralmente, ante determinados acontecimientos de cierta relevancia, se es dado a utilizar adjetivos grandilocuentes en un afán de resaltar su importancia. La firma del acuerdo de prevención de los riesgos laborales y la salud de los trabajadores y trabajadoras, el pasado 10 de mayo, por parte de la patronal Cepesca y de los sindicatos que han participado en la negociación -CCOO, UGT y CIG-, recibió el calificativo de “histórico” por todos ellos. Así lo hizo también el director del ISM, en calidad de anfitrión de la firma del acuerdo.

Y en este caso, el adjetivo no hace más que calificar una realidad. Es un acuerdo “histórico”, para empezar, porque es el primero que se firma en el sector de estas características. Un acuerdo en línea con

los objetivos establecidos en la Estrategia Española de Seguridad y Salud Laboral 2015-2020.

“Histórico”, porque lleva trabajándose sobre este acuerdo desde 2010, lo que viene a poner de relieve lo complicado y dificultoso de su negociación y, desde ahora, de su puesta en práctica. Implantar una cultura de la prevención a armadores y pescadores, y unas prácticas que conduzcan a la protección, formación, divulgación y promoción de la salud y de la seguridad, no resultará una tarea sencilla. Poner fin, en definitiva, a que el sector pesquero abandone el “liderato” de la profesión de mayor riesgo laboral, diez puntos por encima del resto de los sectores y cuatro puntos más que el

de la construcción. Y todo ello, por las condiciones de trabajo extremas en que se ejerce esta profesión, con jornadas extenuantes y penosas, pocas horas de sueño y descanso. Un sector donde los accidentes se han mantenido estables, aunque muy elevados -alrededor de los 6.700 de media entre 2006 y 2014-, pero cuya tasa de mortalidad ha pasado del 40,2%, en 2006, a un 91,4% en este año.

Pero estas altas cifras no sólo son una peculiaridad de nuestro país, sino que, a nivel mundial, tanto en países desarrollados como los que no lo son, la tónica es similar, lo que pone de relieve que la pesca es la actividad económica con mayores cifras de siniestralidad.

Paliar esta situación es tarea de todos y así lo han entendido los firmantes. Y todos juntos se esforzarán en llevar a cada barco la aplicación de estos acuerdos, tanto los

que faenan en caladeros nacionales y a los pescadores contratados en España al servicio de empresas españolas en el extranjero y al de las empresas mixtas reguladas.

No sólo hace falta voluntad, sino que como explicaron los sindicatos es una tarea difícil, por tratarse de un sector extremadamente complejo. El primer paso será avanzar en la cultura de la prevención, fundamental en un acuerdo que trata de disminuir los riesgos laborales, dadas las características del sector. Todo un desafío. La primera actuación será la creación de una Comisión Específica de la Pesca para la Prevención de Riesgos Laborales y la Salud Laboral. ■



Juan José Vega.

## Atlas de las praderas marinas de España

Autor: Varios



Más de 1.600 kilómetros cuadrados de praderas marinas se extienden a lo largo de las costas españolas. Estas praderas forman importantes ecosistemas marinos y son unos buenos indicadores de la salud de nuestras playas. Gracias al Atlas ahora se dispondrá, por vez primera, de un inventario de las praderas marinas cartografiadas en todas las comunidades autónomas costeras del territorio nacional. Se trata de una obra colectiva en la que han participado 84 expertos y 36 instituciones de todas las comunidades costeras durante los últimos cuarenta años. Este trabajo fue promovido y coordinado por el Instituto Español de Oceanografía, la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) y el Instituto de Ecología Litoral (IEL).

En el Atlas se recoge toda la información útil disponible sobre el área de distribución de las cinco especies de angiospermas marinos que

hay en España: *Posidonia oceanica*, *Cimodea nodosa*, *Zostera noltii*, *Zostera marina* y *Halophila decipiens*. La obra se encuentra organizada en once capítulos, cada uno correspondiente a las diferentes regiones del territorio nacional y un capítulo introductorio. Hay 52 mapas con la distribución de las cinco especies de angiospermas y otros 52 mapas indicando las diferentes presiones que amenazan a la conservación de las praderas marinas y las figuras de protección de las áreas marinas con representación del hábitat.

Este trabajo puede descargarse en la página del Instituto Español de Oceanografía poniendo el nombre de la obra. En dicha página se hace la advertencia de que en estos momentos no es posible la descarga de las cartografías por cuestiones técnicas, pero que se espera que esté solucionado en breve. Asimismo, se comunica desde esta web que se van a continuar realizando trabajos de actualización de los mapas y del resto de la información mostrada en cada uno de los capítulos, según se vaya disponiendo de nuevo material cartográfico y se obtenga la autorización correspondiente para integrarlo en el Atlas. ■



**Director del ISM:**  
Luis Casqueiro Barreiro.

**Director:**  
Raúl Gutiérrez

**Redacción:**  
Ana Díaz, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

**Fotos:**  
Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortigueira  
**A Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2.  
Tel. 881 90 98 00.

**Alicante:** Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2.  
Tel. 965 12 65 23.  
**Almería:** Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1.  
Tel. 950 62 02 11.

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

**Barcelona:** Casa del Mar. C/Albareda, 1. Tel. 93 443 96 00.  
**Bizkaia:** Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32.  
Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 473 90 00.

**Cádiz:** Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. Tel. 956 25 17 03.  
**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza,  
s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

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

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

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

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

**Guipuzkoa:** Casa del Mar. C/Hermanos Otamendi, 13. San  
Sebastián (Guipuzkoa) Tel. 943 40 40 00.

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

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

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

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

**Málaga:** Oficina Administrativa. Pasillo del Matacero, 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 Puerto, 300.  
Tel. 96 331 99 00.

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

**Vilagarcía de Arousa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23.  
Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 50 17 81.

#### Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.  
Teléfonos: 91 591 99 20 y 91 591 99 07.  
Fax: 91 591 99 19. revista.marism@seg-social.es  
www.seg-social.es

**Diseño:** Editorial MIC www.editorialmic.com

**Imprime:** Editorial MIC

**Depósito Legal:** M.16516/1963

**NIPO Papel:** 273-15-001-7

**NIPO Web:** 273-15-002-2

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

Descárgate la revista  
en tu smartphone



# 6

## JORNADAS TÉCNICAS EXPOMAR

Descartes, alertas alimentarias y el relevo generacional en la pesca gallega, centraron los debates en Burela.



# 14

## III CONGRESO MARÍTIMO NACIONAL

El sector busca soluciones conjuntas a los problemas a los que se enfrentan.



# 30

## PALANGRE Y AVES MARINAS

El sector pesquero, administraciones y ONGs abordan cómo frenar la alta mortandad de aves marinas capturadas en los anzuelos del palangre.

- 6 Expomar Burela
- 12 Cuotas pesqueras a debate
- 14 III Congreso Marítimo Nacional
- 20 Tribuna: Banderas de Conveniencia
- 22 Entrevista al embajador marítimo de la OMI
- 26 Sentencia de la UE sobre la estiba
- 30 El palangre y la muerte de aves marinas
- 37 Acuerdo UE con Mauritania y Liberia
- 38 Campaña del pulpo
- 42 Asamblea de Apromar
- 46 Trabajo para 4 años en Navantia Ferrol
- 48 Aniversario de dos buques oceanográficos
- 52 Reunión de directores provinciales del ISM
- 56 Sistema Ci@ve
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

[www.seg-social.es](http://www.seg-social.es)

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

[www.seg-social.es](http://www.seg-social.es) - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

# Mar

XXIII Jornadas Técnicas Expomar

# LA PROHIBICIÓN

## de los descartes centra el debate

*Dirigentes de organizaciones pesqueras, técnicos, científicos y políticos analizaron durante dos días en Burela, en el marco del Expomar, temas de interés para el sector pesquero como prohibición de los descartes, formación y relevo generacional, alarmas alimentarias, etc. Paralelamente, los representantes de las organizaciones pesqueras aprovechando la coincidencia del encuentro con la nueva convocatoria de elecciones plantearon un decálogo de demandas a los distintos partidos políticos ante su falta de interés por reunirse con el sector.*

La inauguración de la vigésimo tercera edición de las Jornadas Técnicas Expomar 2016, corrió a cargo de Juan Carlos Maneiro, director general de Pesca, Acuicultura e Innovación Tecnológica de la Consellería do Mar, quien leyó el discurso de la conselleira do Mar, Rosa Quintana, ante su ausencia. El texto planteó el desafío que supone el relevo generacional en el sector pesquero. Para solventar este reto será necesario aprovechar el sistema formativo marítimo-pesquero de Galicia, así como mejorar la valoración de la actividad pesquera y marisquera visibilizando todo lo positivo que tiene el sector. Para ello, señaló Maneiro, *hay que profundizar en el fortalecimiento de la competitividad de la flota con la modernización de buques y embarcaciones poniendo especial atención a mejorar de la*

*habitabilidad a bordo.* Aportó datos sobre el incremento, a partir del 2009, del número de matriculaciones que han experimentado los centros de formación náutico-pesquera y el Centro Gallego de Formación en Acuicultura. Así mismo, subrayó que 2015 fue el primer año de la serie histórica, iniciada con la profesionalización del marisqueo a pie, con un incremento de los permex.

Concluyó conectando las jornadas de Expomar con la jornada en Santiago, que pocas fechas antes organizó la Xunta, bajo el lema: “El sector pesquero gallego: trazando rumbos de futuro” ya que ambas persiguen que la actividad pesquera tenga un futuro viable y sostenible.

### **FEMP EN LAS REGIONES PESQUERAS**

La primera jornada contó con tres intervenciones centradas en la Política Común



## La prohibición de los descartes frena el intercambio de cuotas

las partes. Sin embargo, esta positiva actitud no ha resuelto los efectos negativos de la prohibición. Entre éstos está la caída de ingresos que sufre la empresa pesquera por la reducción de las cantidades capturadas y desembarcadas de especies comerciales. A lo que se suma el aumento de trabajo a bordo de los barcos, los problemas para el desembarque y la reducción de ingresos al no poder comercializar los inmaduros pescados para consumo directo y no contar las empresas pesqueras con mercados alternativos.

Peña enumeró las distintas medidas para atenuar estos efectos negativos como mejorar la información de científicos y trabajar con los técnicos en la adopción de aparejos más selectivos. También planteó escalonar la aplicación de la prohibición, ya que preocupa el “estrangulamiento” que se produce al agotarse las cuotas de determinadas especies al cortarse los intercambios entre estados.

### **PROGRAMA OPERATIVO**

El director general de Ordenación Pesquera, Carlos Larrañaga Ces, habló sobre el Programa Operativo español (PO) en la segunda intervención de la jornada. Tras enmarcar el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP) y los objetivos de esta herramienta financiera centrados en la sostenibilidad ambiental, económica y social, explicó que *el PO aprobado por Bruselas el pasado 17 de noviembre dispone de 1.558 millones de euros. La UE aporta 1.161 y la AGE y las CC AA 396 millones. A estas cifras se añadirán las aportaciones de la iniciativa privada, pudiendo llegar a un total de 2.200 millones de euros.*

El objetivo del fondo es ayudar a los pescadores en la transición hacia la pesca sostenible y apoyar la diversificación económica de las sociedades costeras. Por ello, las ayudas serán distribuidas de acuerdo a las prioridades del PO. Entre éstas destaca el fomento de la pesca sostenible. Este capítulo contará para el período 2014-2020 con más de 524 millones de euros si se suman las ayudas de Bruselas y las de las administraciones españolas. El fomento de la acuicultura sostenible contará con la segunda partida más alta: 274 millones de euros. Para la aplicación de la PCP irán destinados cerca de 187 millones y el aumento del

Pesquera (PCP). La Primera estuvo a cargo de Miguel Peña Castellot, de la Dirección de Pesca de la Comisión Europea, para hablar de los descartes en la PCP. El experto habló sobre la política de descartes desde tres ámbitos: teoría económica del descarte, obligación de desembarque, y su puesta en práctica. Económicamente, señaló, que los descartes son negativos para la sociedad, aunque el pescador no asume esos costes en el corto plazo. Por ello, *hay que fomentar la reducción de las capturas no deseadas, para reducir el tamaño del problema.*

En cuanto a la obligación de desembarque, Peña constató que la aplicación de la prohibición de los descartes en pesquerías pelágicas no ha significado grandes problemas como lo demuestran las irrelevantes infracciones cometidas. Circunstancia debida principalmente a la colaboración de todas

empleo y la cohesión territorial más de 126 millones de euros.

Explicó los objetivos específicos de la partida dedicada a la cohesión territorial: aumento de la competitividad de los sectores pesqueros y acuícolas, diversificación económica, aumento del valor añadido de los productos y actividades, conservación del patrimonio cultural y apoyo a la cooperación y al trabajo en red. Terminó, el responsable de Ordenación Pesquera, indicando que ya se han aprobado los criterios de selección de operaciones financiables con estos fondos. Este es el paso previo al nombramiento de la Autoridad de Gestión y de los Organismos intermedios, que serán los encargados de gestionar estas cantidades en las diferentes administraciones. Por ello, pidió que *las comunidades locales, a través de los Grupos de Acción Local Pesqueros, lideren el desarrollo de estos proyectos.*

La directora del equipo de Investigación de Economía Pesquera de la Universidad de Santiago, María do Carmo García Negro, cerró la primera jornada valorando la PCP específicamente en la aplicación de la prohibición de los descartes. Expuso algunas consecuencias negativas que tendrán para la flota gallega de litoral la aplicación de la prohibición de los descartes. Centró sus argumentos en datos basados en un estudio pendiente de publicar; pero, advirtió a los representantes del sector allí presentes que hay que *modular las críticas si cogen las subvenciones.*

Calificó como un “disparate” el proceso que sigue la UE en la aplicación de la normativa, que debería adaptar el desembarque obligatorio de todas las capturas a las diferentes pesquerías, ya que hay gran diferencia entre las del norte con las de Galicia. Otro aspecto preocupante para la experta es el almacenaje a bordo *ya que supone un grave problema para los barcos y un incremento de trabajo para los trabajadores que nadie resarce.* En incremento de la carga de trabajo lleva unido la caída de beneficios. Esta circunstancia puede







forzar el desguace de barcos por no ser rentable la actividad pesquera.

También fue crítica con la prohibición de vender el pescado que no puede comercializarse para el consumo humano. Finalizó apuntando un rayo de esperanza en un panorama tan desalentador y es que la prohibición de los descartes está afectando también de la misma forma a las flotas de los países del norte y es posible que la UE escuche sus quejas alargando el proceso de aplicación de la norma.

### **PESCA RESPONSABLE: PESCA DE FUTURO**

En la primera intervención de la segunda jornada Jaime Mejuto, investigador jefe del programa Pesquerías de Gran-

des Pelágicos Oceánicos, del Instituto Español de Oceanografía, resumió la situación de los stocks de grandes pelágicos de interés para la flota española señalando además los problemas esperables a corto plazo. Tras definir qué se entiende por grandes pelágico-oceánicos y repasar las capturas por especie de la flota española en tres océanos, el investigador estableció el concepto de Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) como el “*paradigma simple*” asumido como objetivo de sostenibilidad. Pero esta definición aparentemente simple del RMS, subrayó Mejuto, *no debe confundirse con la simplicidad para su estimación ya que hay multitud de factores que afectan a la exactitud y certidumbre de su estimación.*

Durante la ponencia, elaborada por el Equipo de Túnidos y Afines del IEO de A Coruña, el investigador señaló que, *del conjunto de los 27 principales stocks de mayor interés para la flota española, el 85% se encontrarían en subpesca o en torno a equilibrio, y el 15% con moderada sobrepesca y sometidos a regulaciones específicas. Subrayó que ningún stock de los evaluados, que sea actualmente objetivo o de interés prioritario para las flotas de Galicia, se encontraría en sobrepesca.* El modelo de ordenación multilateral basado en RMS, destacó Mejuto, *ha permitido mantener estos stocks en niveles de explotación probablemente mejores que otras pesquerías de competencia nacional o supranacional.*

De cara al futuro, en el caso de las pesquerías de cerco tropical, se espera que las decisiones de ordenación se orienten hacia los dispositivos FAD y a sus efectos, y en otras pesquerías se haga énfasis en temas de bycatch y capturas incidentales. Para el investigador, *la mayor complejidad de los modelos de evaluación de stocks—cada día más demandantes de información y conocimiento— requieren mejores y más cualificadas estructuras administrativas y científicas para mantener el sistema de Investigación-Evaluación-Ordenación de los Estados. Pero, todo apunta a que*





desde hace al menos una década vamos justo en el sentido opuesto, con un sistema público cada día más debilitado.

### **ALERTAS SANITARIAS**

Al teclear en Google las palabras “aniskis” o “mercurio”, el buscador nos indica que de la primera hay 387.000 resultados y de mercurio en el pescado más de 400.000. Los resultados de estas dos palabras sobrepasan a los 538.000 encontrados al teclear “pescado” y añadir “beneficios salud”. No es difícil constatar un cierto alarmismo, dado que consumir productos del mar es sano y los riesgos potenciales, según José Miguel Mulet, profesor de Biotecnología en la Universidad Politécnica de Valencia, *son muy bajos*. El autor de “Comer sin miedo” aseguró que *hoy la comida es más segura que nunca en la historia de la humanidad*. Respecto a la cantidad de mercurio en pescados como la caballa gigante, la aguja, el pargo alazán, el pez espada, o el atún, advirtió que en la alimentación lo que hay, sobre todo, es mucho miedo. Los productos del mar son una parte importante de una dieta saludable ya que contienen proteínas de alta calidad así como nutrientes esenciales bajos en grasas saturadas que contienen ácidos omega-3. Aunque la mayoría del pescado contiene niveles muy bajos de mercurio, para la mayoría de la población no supone ningún riesgo y supone muchos beneficios. Además, subrayó el investigador, la comida en Europa es muy segura, así que de lo que

### **Los productos del mar son una parte importante de una dieta saludable**

se trata es de no pasarse con los hidratos de carbono, con las grasas saturadas.

Sobre los principios y normas internacionales recogidas en el *Código de Conducta para la Pesca Responsable* —adoptado por los gobiernos miembros de la FAO en 1995— habló Javier Garat, secretario general de CEPESCA. En este marco, el representante de la patronal pesquera, explicó alguno de los proyectos formativos como “Sospesca” centrado en mejorar la sostenibilidad del sector pesquero español. También explicó los trabajos centrados en la reducción de las capturas no deseadas (el rendimiento y captura por especie en la pesquería de palangre); el ahorro energético de los buques de pesca (Iniciativa ahorro), o las auditorías energéticas para las flotas de palangre de superficie y arrastre del Mediterráneo (ver Mar 512); la mejora de la selectividad de las artes de arrastre, también en el Mediterráneo.

Garat concluyó su intervención señalando que el estado biológico de las poblaciones mundiales está mejorando como lo muestra que el 71,2 por ciento de los stocks no están sobreexplotados.

Cerró la segunda jornada Laura Rodríguez, responsable en España de Marine Stewardship Council (MSC), hablando del interés de los consumidores por la trazabilidad de los productos del mar, ya que como muestra un trabajo en España, el 61% de los consumidores españoles de productos del mar dudan de que los productos que consumen son lo que dicen sus envases. ■

**J.M.S.**



## XVII Encuentro empresarial

# Decálogo en defensa de la pesca



El encuentro de las organizaciones pesqueras organizado por la Fundación Expomar ha sido aprovechado por sus representantes para subrayar la falta de interés de los partidos políticos para reunirse con el sector a nivel nacional durante la anterior convocatoria de comicios y para reiterar sus demandas a los distintos grupos políticos ante la nueva convocatoria recogidas en un decálogo.

Así, CEPESCA y las 14 asociaciones pesqueras asistentes al encuentro demandan a los partidos políticos la necesidad de ejercer una defensa activa de los intereses de la flota española, tanto a nivel europeo como a escala global.

El decálogo de las organizaciones pesqueras solicita el reconocimiento de los distintos representantes políticos del importante **peso económico y social de la actividad pesquera** en España, y de forma particular, en las zonas altamente dependientes de la pesca.

Debido a la importancia de la pesca, las asociaciones consideran imprescindible **dotar a la Secretaría General de Pesca de los medios económicos y humanos necesarios para realizar una gestión correcta y adecuada de las necesidades del sector**. Una gestión en colaboración con el sector y más allá de la inversión en el régimen de control.

El tercer punto solicita la **defensa de todas las artes de pesca** ya que, además de complementarias, las artes menores y el resto de artes son tan importantes como las utilizadas por las flotas de altura y gran altura. Todos los artes debidamente regulados y utilizados permiten una explotación equilibrada de los re-

ursos que abastezca el deficitario mercado pesquero español. Por ello, se deben **evitar prohibiciones y limitaciones radicales** como la prohibición del procesamiento a bordo de los tiburones, o la actualmente en consideración para suprimir el arrastre en aguas profundas.

Se demanda, en quinto lugar, el apoyo de los partidos políticos para el **incremento de TAC y cuotas** para especies que, de acuerdo a los datos científicos, no existe riesgo de alteración de su buen estado.

El punto sexto y séptimo del decálogo persiguen el **incremento de consumo de pescado**, que ha bajado de los casi 30 kilos por persona al año de 2009 a los 25,86 del pasado año. Con este propósito se pide la rehabilitación del Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado de los productos de la pesca y la acuicultura (FROM) o la creación de un organismo similar.

Fortalecer la investigación pesquera es la octava demanda. El objetivo es fortalecer la **relación entre el sector y los investigadores** para el desarrollo de una pesca responsable y sostenible. El noveno punto pide el reconocimiento de los esfuerzos realizados por el sector en cultura de la responsabilidad y que se tenga en cuenta la reducción que ha sufrido la flota española en comparación con otros estados de la UE.

En el último punto, las asociaciones pesqueras solicitan un análisis del **impacto que tiene sobre el estado de los stocks otros fenómenos** como el cambio climático y el desarrollo de actividades diferentes a la pesca, como la actividad petrolera y gasística o los parques eólicos.

Trazando rumbos de futuro

# EL REPARTO DE CUOTAS, clave para el futuro del sector pesquero



**Bajo el lema “El sector pesquero gallego: trazando rumbos de futuro” la Administración pesquera reunió a principios de mayo durante dos jornadas a representantes del sector pesquero, técnicos de la administración y científicos para analizar la realidad del sector pesquero gallego y proponer soluciones que despejen las inquietudes de la flota, que pasan, en buena parte, por cambiar el reparto de cuotas pesqueras fijado en 1983 entre países de la entonces Comunidad Económica Europea.**

La conselleira del Mar, Rosa Quintana, inauguró en Teo, A Coruña, las jornadas “El sector pesquero gallego: trazando rumbos de futuro” en la que expertos y profesionales de distintos ámbitos de la pesca analizaron la situación actual del sector. Una realidad determinada por el malestar y la incertidumbre. El malestar tiene su origen en el reparto de cuotas establecido hace casi treinta y cinco años antes de que España se incorporara a la CEE. Y la incertidumbre se debe a la política de descartes. A estos proble-

mas se agregan la irritación generada en la bajura por la ya retirada Ley de acuicultura y la división creada por la distribución de cuota establecida en el plan de gestión para el Cantábrico y Noroeste en la flota de cerco gallega.

Ante este panorama, el objetivo del encuentro, según la responsable de Pesca, es aprender del pasado, analizar el presente y orientarnos de cara al futuro. Para ello, el encuentro se centró en tres cuestiones básicas.

La primera ha sido que el encuentro sirva para poner en común las diferentes visiones de la situación de la actividad pesquera para consensuar con los representantes de las distintas flotas y actividades las debilidades y amenazas que frenan el desarrollo del sector o aminoran su capacidad de generar riqueza y empleo. De esta forma, la administración gallega ha procurado que el encuentro acale las acusaciones de tomar decisiones sin contar con todos.

El segundo objetivo quiere organizar una estrategia conjunta contra la clave de repartos de cupos sin ir al Tribunal de Luxemburgo. Con este fin, planteó recopilar los argumentos de los tres ejes de la actividad pesquera: administración, sector e investigadores para abordar este reto unidos, ya que sector y Administración gallega coinciden que los problemas actuales tienen su origen en el Principio de Estabilidad Relativa (PER). Éste, como señaló Quintana, es una de las cuestiones fundamentales para garantizar la viabilidad del sector pesquero. Ya que es la clave de la bóveda que sustenta el reparto de cuotas de pesca en la UE y que supone la parte fundamental del marco decisivo que hace que nuestra flota no tenga unas posibilidades de pesca adecuadas a su potencial.

Parece obvio que desde Galicia se promueve la apertura del debate político sobre los criterios de reparto del sistema de cuotas pesqueras, como lo muestra el estudio realizado por la Cooperativa de Armadores de Vigo (Arvi)

## **La prohibición de los descartes modificará el reparto de cuotas**

que señala la infrautilización por parte de los estados miembros de las cuotas que tienen asignadas mientras se desguazan barcos y se importa pescado; pero no parece tan claro que haya la unanimidad en cuanto a la estrategia a seguir. Desde la Administración se aboga por argumentar que el fin de los descartes de la Política Pesquera Común (PPC) va a hacer que se modifique el PER ya que el resto de los Estados miembros van a tener los mismos problemas que España para disponer de cupo con el que cumplir con la norma de desembarcar todas las capturas. Pero, por su parte, la Asociación de Armadores de Cerco de Galicia (Acerga) ha recurrido el PER ante el Tribunal de Justicia de Luxemburgo.

La tercera finalidad del encuentro ha sido establecer las bases para la orientación de vías de trabajo que permitan poner en práctica medidas oportunas verificando su eficacia y eficiencia en la búsqueda de una pesca sostenible ambiental, económica y socialmente.

También se examinó la relación entre científicos, sector y administración. Una relación que, para Quintana, es una llave de futuro pues la recopilación de datos, su análisis y el acierto en el diagnóstico son cruciales para la sostenibilidad de la pesca. La responsable de Mar señaló al sector que cuenta con el apoyo de la Xunta y con el compromiso de diálogo permanente y destacó la importancia de negociar, en vez de enfrentarse a Bruselas. Avaló su afirmación con la negociación del Fondo Europeo Marítimo y Pesquero que permitió pasar a España de un reparto porcentual de un 44% en el período 2007-2014 a un 51% para el período 2014-2020. Este incremento supone disponer de 500 millones de euros para invertir y apoyar el sector, especialmente la pesca de bajura.

El final de la segunda jornada se leyeron las conclusiones y volvió a reunirse el pleno del Consejo Gallego de Pesca, en cuya última reunión se gestó el encuentro. ■

**J.M.S.**



## III Congreso Marítimo Nacional

# SOLUCIONES CONJUNTAS



**Cartagena ha sido la capital marítima española al acoger el III Congreso Marítimo Nacional el 10 y 11 de mayo. Dos días de intensos coloquios, exposiciones y propuestas centradas en potenciar las sinergias y la búsqueda de soluciones que aporten crecimiento y mayor reconocimiento y visibilización para el sector marítimo español. Organizado por la Real Liga Naval y el Clúster Marítimo Español, el Congreso ha sido convocado dos años después del celebrado en Santander, persiguiendo prácticamente el mismo objetivo: buscar entre todos los agentes involucrados soluciones para conseguir que el sector marítimo sea considerado como estratégico dentro de la economía española.**



En la imagen, algunos de los asistentes al III Congreso Marítimo Nacional.

Los representantes del “tándem” formado por la Armada y Navantia fueron los encargados de dar el pistoletazo de salida al Congreso. La estrecha relación comercial y orgánica de ambas instituciones -el modelo de colaboración entre Navantia y la Armada es un caso de éxito que ha constituido una relación estratégica- según apuntó el presidente del astillero público durante su intervención, propició una mesa de diálogo en la que

el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA), Jaime Muñoz-Delgado, ofreció una visión *moderna, eficaz y realista* de la institución que dirige, con la vista puesta en el plan de la Armada 2030 pero sin cambiar su esencia.

Por su parte, José Manuel Revuelta, presidente de Navantia, profundizó en el concepto de los astilleros 4.0 y en lo conveniente de incorporar más tecnología a estas factorías y a su industria auxiliar.

En una segunda mesa redonda, los participantes hicieron un repaso a la realidad de la marina mercante y de la náutica deportiva. Mientras que el director general de la Marina Mercante en funciones, Rafael Rodríguez, destacó las mejoras introducidas por la Ley de Navegación: *la simplificación normativa, aclaración de conceptos, regulación de salvamento y la introducción de particularidades de la náutica de recreo*, que calificó de *gran avance*, el presidente de Anave, Alejandro Aznar, reiteró sus propuestas a la Administración, especialmente en lo que se refiere a la posibilidad de resolver problemas técnicos *todos los días del año, las 24 horas, y a aportar seguridad jurídica en el enrole*, cuestiones que, en su opinión, mejorarían la competitividad de la flota.

Por su parte, José Llorca, presidente de Puertos del Estado, aprovechó el encuentro para informar al sector de la creación de un nuevo puerto, al este de Argel, fruto de la cooperación entre Argelia y China, un hecho que puede llegar a influir en el resto de puertos del Mediterráneo. A su vez Llorca destacó *la solidez financiera y la mejora de la conectividad de los Puertos españoles*, subrayando el record alcanzado en millones de toneladas gestionadas durante 2015.

En lo que se refiere a la náutica deportiva, Carlos Sanlorenzo, presidente de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen), planteó una reflexión sobre los problemas que afectan al sector de la náutica de recreo entre los que identificó: *el envejecimiento de los usuarios, la presión fiscal desmesurada y la falta de cultura de mar*, no sin antes sugerir la conveniencia de *intensificar las políticas*

*para la promoción del sector, el desarrollo de programas públicos para la práctica de las actividades náuticas, y para pedir más apoyo que permita visualizar mejor este sector como motor económico y empresarial.*

## **La simplificación normativa, la regulación del salvamento y la introducción de las particularidades de la náutica de recreo son algunos de los avances aportados por la Ley de Navegación (Rafael Rodríguez)**

### **SERVICIOS PORTUARIOS**

En el tercer bloque de debate, bajo el epígrafe “Los Puertos”, participaron el Práctico Mayor de la Corporación de Cartagena, José Manuel Rivas y el Jefe de Salvamento Marítimo de Valencia, Antonio Padial, quienes explicaron la labor que ambos colectivos desarrollan en sus respectivos Puertos.

El tercer ponente de esta mesa redonda, Antonio Sevilla, presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena, destacó la trascendencia económica de la dársena, no solo para la ciudad de Cartagena sino también para toda la Región de Murcia: *el Puerto se ha convertido en líder nacional en el tráfico de graneles, líder en el tráfico de ganado vivo con destino al norte de África y península arábiga, siendo así el puerto más rentable de España*. Además, tal y como reveló Sevilla, es *un referente internacional en la compatibilización de la actividad portuaria y la conservación del medio ambiente, inclu-*



Los participantes en el Congreso revisan el programa de debates.

so creando una Cátedra de Medioambiente con la Universidad Politécnica de Cartagena.

### **EL PODER DE LA PESCA**

En lo que hace referencia al potente subsector de la Pesca, tema de análisis en otra de las mesas redondas celebradas en Cartagena, María Aymerich, responsable de comercio e internalización, relaciones con la Unión Europea y promoción de ANFACO-CECOPECA centró su intervención en la realidad del sector conservero, según dijo *un sector centenario que vivió épocas doradas y situaciones difíciles, pero que ha sabido reorganizarse y construir su futuro*. En este sentido, Aymerich reivindicó la necesidad de *asegurar la materia prima en condiciones competitivas con un marco legal estable que permita una base industrial fuerte en el territorio comunitario y unos efectivos mecanismos de vigilancia y control de las normativas de la UE e internacionales*.

### ***El Puerto de Cartagena es un referente internacional en la compatibilización de la actividad portuaria y la conservación del medio ambiente (Antonio Sevilla)***

Con la ponencia “Nuevos sistemas de señalización por balizas/sondas de bancos de pesca”, Iñaki Arbulu, consejero delegado del Grupo Arbulu: Marine instruments, describió el uso de las boyas controladas por satélite, a través de sondas, con objetos a la deriva (FADs) para la pesca del atún tropical. Arbulu relató cómo, para la explotación eficiente del buque, resulta esencial, además de la localización del objeto a la deriva, que se dé una correcta recepción y gestión de la información transmitida vía satélite a los sistemas de recepción a bordo.

Por su parte, la presidenta de la Federación Española de Empresarios del Mar (IVEAEMPA) Iolanda Piedra, en su intervención centrada en “Los Retos de la Marina de Pesca española en la Unión Europea”, mostró cómo la evolución del número de buques y de empleos de la flota española apunta a un *descenso de un 12% en el número de barcos y, por tanto, una repercusión en el empleo de un 55%*. Así, según



José Casado

*La actualidad de la pesca también ha sido objeto de análisis en este III Congreso Marítimo Nacional.*





Crucero atracado en el Puerto de Cartagena

la responsable de IVEAEMPA, España tienen que reivindicar ante la Unión Europea que se contemplen *medidas socio-económicas ante la caída de la renta y del empleo, y que se fomente la innovación, el emprendimiento y la diversificación*. En la misma línea, Piedra insistió en que es preciso *modificar la imagen del sector ante los científicos, y obligar a estos a integrar variables que tengan en cuenta el riesgo y todos los criterios de precaución necesarios, no sólo para el sector pesquero, sino para todos los sectores que tienen un impacto en el medio marino*.

#### **ASTILLEROS 4.0**

Para analizar la situación actual de los astilleros en España, el Congreso contó con la participación del presidente de *Astilleros Armón*, el director de la oficina en Vigo de *Ghenova Ingeniería*, el director general de *Seaplace*, el coronel jefe del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y con el jefe de motores marinos de *Volvo Penta* España.

**Los astilleros tendrían que avanzar en materia de tecnología e innovación, y los marinos adquirir nuevos conocimientos y aptitudes e integrarse en las nuevas tecnologías (Alfredo Pardo)**

Unos profesionales que elaboraron una radiografía de la construcción naval española, en la que coincidieron en resaltar la importancia de tomar el “tren de la tecnología” en las factorías españolas.

Así, el responsable de *Astilleros Armón*, además de enumerar cuales son los buques que más se fabrican en España -pesqueros, remolcadores, buques militares y oceanográficos, offshore, ferries, ro-pax, lanchas rápidas, patrol, salvamento, cargueros, dragas, plataformas y FPSO, yates y recreo- señaló a motivos relacionados con *la competencia internacional, arropada con protección oficial; la problemática fiscal; la emigración de personal cualificado por falta de oportunidades laborales, y la bajada brusca y continua del PIB del sector industrial, como causantes de los cierres de astilleros en España*.

En cuanto a la previsión de cuál será la tendencia de diseño de buques mercantes en el futuro, el responsable

de *Ghenova Ingeniería* apuntó hacia la *construcción naval centrada en buques que generen menos emisiones y un mayor control medioambiental*. Por tanto, en opinión de Javier Pamies, *existe una tendencia clara hacia buques dotados de sistemas de control de evacuación y desarrollo de sistemas de decisión inteligente, que mejoren la seguridad del pasaje y tripulación*.



## Centenario de Trasmediterránea

Como ya casi todos los profesionales de este sector saben, la compañía marítima *Trasmediterránea* celebra cien años de singladura el próximo noviembre y, como no podía ser de otra forma, el III Congreso Marítimo Nacional hizo un hueco en su programa para conmemorar este aniversario.

El 25 de noviembre de 1916 nació la Compañía Trasmediterránea, fruto de la visión de un grupo de navieros que decidieron unir sus medios y sus esfuerzos para sobrevivir ante un escenario difícil.

En la constitución de la Compañía Trasmediterránea, liderada por José Juan Dómine, figuran la Compañía de Vapores Correos de África, la Sociedad Línea de Vapores Tintoré, Ferrer Peset Hermanos y la S.A. Navegación e Industria. En total aportaron 44 barcos, el astillero Talleres Nuevo Vulcano y un capital humano extraordinario, lo que permitió comenzar su singladura el 1 de enero de 1917. En 1918 se unió Isleña Marítima y La Marítima, Compañía Mahonesa de Vapores. La recién nacida compañía llegó en 1920 a Nueva York.

La constitución de la sociedad Unión Naval de Levante (1924) y el I Plan de Nuevas Construcciones que, entre 1927 y 1933, supuso la incorporación de 14 nuevos buques. Éstas son algunas de las fechas más relevantes en la historia de esta compañía, que se nacionalizó en 1978 y que volvió a manos privadas en julio de 2002 con Acciona como accionista mayoritario. ■

A. MUNGUÍA

Los retos y oportunidades de la construcción naval en el mercado de offshore, según el director de *Seaplace*, *se va diversificando poco a poco*, abandonando la fabricación en exclusiva de barcos para la explotación offshore de hidrocarburos y el gas, *abriéndose a otros sectores como el eólico marino, el de la extracción de minerales y el de la acuicultura*.

El coronel jefe del Servicio Marítimo de la Guardia Civil ofreció una visión general de los astilleros de referencia de los buques del Servicio Marítimo de la Guardia Civil a la vez que avanzó las previsiones que tiene la Benemérita de construcción de naves. Según Carlos Crespo, entre ellas está: *un patrullero a medio plazo; la posibilidad de renovación de las patrulleras en alta movilidad; y completar la flota de embarcaciones de apoyo*.

La tercera y última mesa redonda, donde se analizaron "Otros aspectos del sector marítimo español" contó con la participación de Mauricio Álvarez, representante del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN) de Murcia, quién, en un análisis del mercado laboral para los ingenieros navales españoles, incidió en que es preciso incorporar *una revolución tecnológica* en la formación, como ya ha sucedido en otros sectores industriales, lo que implicaría *un cambio profundo en actitud y mentalidad*.

Por último, Alfredo Pardo, presidente del Instituto Marítimo Español (IME), ha aunado en su ponencia las tendencias actuales del *shopping* y la formación marítima. En este punto, Pardo ha reconocido que la fuerza laboral empleada en el sector marítimo *está tecnológicamente menos preparada que la de otras industrias y que, para atraer a nuevos profesionales, los astilleros tendrían que avanzar en materias de tecnología e innovación, y los marinos adquirir nuevos conocimientos y aptitudes e integrarse en las nuevas tecnologías*. ■

A. MUNGUÍA

Suministros Navales e Industriales  
**PUERTO Y BAHÍA**  
 General Ship Supplier

**One stop ship supply  
 all over Spain & Gibraltar**

Provisions  
 Deck & Engine Stores  
 Bonded/Duty Free  
 Repairs  
 Transportation  
 Product Care

**90%**  
**in stock**

easy | fast | efficient



**OFICINAS EN ESPAÑA Y GIBRALTAR**

CÁDIZ Tel: +34 956 282 007 - [spain@puertoybahia.com](mailto:spain@puertoybahia.com)  
 LAS PALMAS Tel: +34 920 464 629 - [laspalmas@puertoybahia.com](mailto:laspalmas@puertoybahia.com)  
 BILBAO Tel: +34 944 544 440 - [bilbao@puertoybahia.com](mailto:bilbao@puertoybahia.com)  
 FERROL Tel: +34 981 397 733 - [ferrol@puertoybahia.com](mailto:ferrol@puertoybahia.com)  
 ALGECIRAS Tel: +34 956 282 007 - [algeciras@puertoybahia.com](mailto:algeciras@puertoybahia.com)  
 GIBRALTAR Tel: +34 956 282 007 - [gibraltar@puertoybahia.com](mailto:gibraltar@puertoybahia.com)



VALENCIA Tel: +34 960 649 657 - [valencia@puertoybahia.com](mailto:valencia@puertoybahia.com)  
 PASAJES Tel: +34 943 107 540 - [pasajes@puertoybahia.com](mailto:pasajes@puertoybahia.com)  
 A CORUÑA Tel: +34 981 060 430 - [coruna@puertoybahia.com](mailto:coruna@puertoybahia.com)  
 VIGO Tel: +34 886 096 960 - [vigo@puertoybahia.com](mailto:vigo@puertoybahia.com)  
 BARCELONA Tel: +34 936 113 157 - [barcelona@puertoybahia.com](mailto:barcelona@puertoybahia.com)  
 HUELVA Tel: +34 902 196 070 - [huelva@puertoybahia.com](mailto:huelva@puertoybahia.com)

Pol. Ind. Tres Caminos, C/ La Dorada, s/n, 11510 Puerto Real – Cádiz  
 Tel.: +34 956 28 28 07 - Fax: +34 956 25 04 54 | [spain@puertoybahia.com](mailto:spain@puertoybahia.com)

[www.puertoybahia.com](http://www.puertoybahia.com)



**NUEVAS GRANJAS OCEÁNICAS  
 PARA ACUICULTURA**



**Fabricación  
 Venta  
 Explotación**

**Tripuladas  
 Automatizadas  
 Robotizadas  
 Propulsión  
 Programables  
 Autónomas**



**FONDEABLE HASTA 4000 METROS**  
**sodac.es**

©2016 Sodac Offshore

# “A los marinos no nos sorprenden los PARAÍOS FISCALES”

***La fragilidad de nuestra memoria, hundida en la sociedad del consumo y del marketing publicitario, donde la información viaja “sibilinamente manipulada” por las redes de información, puede terminar anestesiando nuestros recuerdos y llevarnos a olvidar nuestra propia historia y nuestro más reciente pasado.***

***Estas semanas, los ciudadanos descubrimos perplejos y asombrados otro escándalo más de corrupción, el bautizado como “los papeles de Panamá” sobre el que, un día tras otro, vamos conociendo como personajes de la vida pública y política se dedicaban presuntamente a otras actividades paralelas que les terminaban reportando succulentas cantidades de dinero, gracias a la evasión fiscal que desde estos países se puede realizar.***

***No escribo estas líneas para recordaros lo que los medios ya os recuerdan sino, más bien, para reflotar lo que debajo de todos estos paraísos fiscales se oculta cada día: ¡Las banderas de conveniencia!***

**Y** es que, a los marinos no nos sorprenden los paraísos fiscales. Ya a finales del siglo pasado vimos como toda la industria marítima desaparecía de un plumazo de los países desarrollados para terminar abanderada en paraísos fiscales y hacer resurgir así las llamadas banderas de conveniencia, que tanto daño han originado a los marinos y al medio ambiente.

En el caso de España, que entre los años 40 y 60, vivía de una economía relativamente “autárquica” -mediante la reserva de determinados tráficos marítimos o la protección del transporte de cereales, crudo y carbón bajo pabellón Español-, mantuvo a los armadores españoles en una realidad ficticia al margen del mercado internacional, hasta que con la recuperación de la democracia y la incorporación de España a

la, por aquel entonces, Comunidad Económica Europea, hizo que el 1 de enero de 1992, se liberalizase completamente lo que era propio de cada Estado: el cabotaje, y se viviese además la internacionalización del resto, con toda su crudeza, y por si fuera poco, el impago de los créditos de los armadores al Banco de Crédito Industrial fue otro de los ingredientes a sumar en esta coctelera. Así fue como España pasó de una flota de 700 buques y más de siete millones de toneladas, en 1981, a un millón de toneladas en el año 1992.

Esta nueva situación, nos llevó a toda máquina a competir en el espeso lodo del juego crapuloso del mercado internacional, que se encuentra profundamente liberalizado y sin control, gracias a las banderas de conveniencia que tiñeron de negro los mástiles de los barcos.

Se abría así, la veda a un mercado en el que el ahorro en los costes de producción impera en todas las navieras y su ejecución es llevada hasta el límite agónico de los marinos.

Las ventajas que todos estos paraísos fiscales dan a su bandera son ciertamente parecidas, tales como, autorización a ciudadanos extranjeros para el control de sus buques mercantes; registro de buques sencillo, en las mismas oficinas de

los consulados; beneficios por la explotación del buque no sujetos a impuestos locales, sino más bien el país recibe una tasa por registro y una tasa anual sobre el tonelaje; uso de tripulaciones extranjeras libremente permitida; y que el país de matrícula no ostenta, ni el poder real suficiente para imponer la aplicación de las reglamentaciones internacionales o gubernamentales, ni los servicios administrativos necesarios para ello, con lo cual, los buques apenas son controlados.

Con la masificación en el uso de estas banderas, los armadores tiraron por la borda todo tipo de responsabilidad fiscal y labo-

ral con los trabajadores y la sociedad, consiguiendo así mano de obra barata, sin derechos laborales ni garantías sindicales o de negociación colectiva.

La Seguridad Social, obligatoria para los diversos supuestos de enfermedad, accidente, jubilación y desempleo, tampoco existe para los marinos extranjeros que tripulan sus barcos en la legislación de estas banderas.

Igualmente no se fomenta la contratación “fija”, ya que la relación laboral solo comprende el período de embarque, extinguiéndose esta al desembarcar, y siendo posible repetir esta

forma de contratación, campaña tras campaña, sin adquirir nunca la condición de fijo; esta temporalidad contractual conlleva una ilimitada libertad para despedir al trabajador sin indemnización.

Las ventajas para los armado-

y titulación siempre han dejado mucho que desear, encontrándose casos en los que se podían hasta comprar titulaciones. Estos aspectos, junto a la opacidad que se tolera en otras materias, ha propiciado la aparición de muchos Estados que

prestan sus banderas en el sector del transporte marítimo. Basta un despacho de abogados que “vende” banderas para barcos. Este fenómeno permite también, tal como se leía en la revista “Mar” recientemente, el que se incremente la pesca ilegal en el mundo.

Dicho esto, quiero aprovechar “los papeles de Panamá” para hurgar en la memoria de los ciudadanos y exigir a nuestros represen-

tantes políticos en la Unión Europea, que abran los ojos ante los paraísos fiscales y regulen también el transporte marítimo que desde Europa se ejerce bajo banderas de conveniencia. Sean quien sean los que las usen, armadores europeos o no. Los marinos lo merecemos. La sociedad también. ■



res sin “alma” también se reflejan en los cuadros mínimos de seguridad –siempre a la baja– permiten tripular los barcos con la mínima dotación, provocando un exceso de horas de trabajo sobre los tripulantes que terminan derivando desgraciadamente en accidentes. También los controles en formación

**CRISTIAN CASTAÑO**  
RESPONSABLE MARINA MERCANTE, SECTOR  
ESTATAL DEL MAR, FSC-CC.OO



Antonio Padrón, capitán marítimo de Tenerife y Embajador marítimo de la OMI

## “Mi prioridad es ayudar a los jóvenes”



**Antonio M. Padrón y Santiago es, además de capitán marítimo de Tenerife desde 2004 –lo que le ha valido varias condecoraciones por su implicación personal en el salvamento de 30.000 inmigrantes- el primer embajador marítimo de la OMI español. Una credencial que Padrón recibió el noviembre pasado y que ostenta con orgullo, ilusión y, lo más importante, gran determinación. Su más inmediato objetivo es echar una mano a los jóvenes estudiantes de náutica, para lo que ha creado una “bolsa de embarque” con la que pretende aportar su granito de arena a la solución de lo que considera un problema gravísimo.**

**E**n primer lugar, nos gustaría felicitarle por su nombramiento como Embajador marítimo de la OMI. ¿Qué significado tiene para usted y que proyectos tiene para el sector español?

Muchas gracias. Este novedoso programa lo creó la OMI en 2015 con la intención de designar en cada país a personas que puedan hacer de interlocutores con la sociedad, especialmente ante la juventud, y explicar cuáles son las virtudes que pueden tener las profesiones marítimas.

No sólo la de navegante, sino también otras como la de abogado, economista o ingeniero, que también tienen su espacio dentro de este sector.

España ha tenido la iniciativa, por decisión de la Dirección General de Marina Mercante, de ser uno de los primeros países que cuenta con representación en este programa.

**En concreto ¿qué significado puede tener para el sector marítimo nacional un Embajador español?**

Primero, hay un objetivo internacional: el

sector marítimo, a pesar de copar el 90% del transporte mundial, es muy desconocido para la sociedad, por lo que la OMI pretende que se conozca más y para esto precisa acercarse a la sociedad. Los organismos internacionales, a veces se perciben como entes muy lejanos.

Desde el punto de vista español es fundamental. Nuestro país, que es eminentemente marítimo, precisa también mostrar a la sociedad el atractivo que tienen el sector y su importancia. No es raro escuchar que España vive de espaldas al mar.

Por otra parte, Europa trabaja ya en lo que se denomina la “economía azul”: poner en valor la importancia de lo marítimo desde todos los puntos de vista (social, económico, de formación, profesional, etc.).

Es decir, que el papel de los Embajadores es, entre otras cosas a través de la difusión, destacar esta importancia y el conocimiento de cómo trabaja la OMI, como máximo responsable de la seguridad y la lucha contra la contaminación.

En concreto, una de las prioridades que nos hemos marcado en España –en la que ahora centro prácticamente mi actividades ayudar, no solo a que nuevos jóvenes conozcan el sector marítimo, sino al gran número de jóvenes que han estudiado la carrera de náutica en sus diversas vertientes, tanto de estudios superiores como de Formación Profesional, y no tienen posibilidad de hacer sus prácticas obligatorias. Esto es un gravísimo problema.

En este sentido, hemos creado una bolsa de embarque de alumnos, a la que se están adhiriendo –en apoyo- gran número de empresas y entidades. Ya tengo registrados más un centenar de alumnos en tan solo quince días. Se estima que hay unos 600 alumnos en España que necesitan encontrar un barco para hacer sus prácticas porque si no, no pueden acceder a la profesión. Ahora mismo, considero que este es un asunto prioritario.

Además, la UE y la OMI han realizado estudios que destacan que, de aquí a 2030, se precisa formar en torno a 40.000 oficiales/año en el mundo. De ellos, más de la mitad serán europeos puesto que la flota mundial en su gran mayoría está en manos de empresas europeas. Es una



***Se estima que hay unos 600 alumnos que necesitan encontrar un barco para hacer sus prácticas y poder acceder a la profesión***

satisfacción que algo intangible basado en dar a conocer un problema, esté sirviendo para que chicos y chicas puedan alcanzar su título profesional.

**¿Qué nivel de implicación tienen las empresas e instituciones en este proyecto?**

Ya hay más de veinte empresas que, de una forma u otra, se han sumado en apoyo al proyecto. Algunas, lógicamente, son navieras que sí ofrecen barcos, aunque es evidente que luego todas tienen su propia forma de proceder. Lo que si he conseguido es el compromiso de que vayan poco a poco seleccionando a algunos de “la bolsa de embarque”.

Para facilitararlo, hemos elaborado unos baremos en los que, por un lado, se da prioridad a los estudiantes que les queda menos tiempo de prácticas, para que cuanto antes puedan acceder a la profesión, y por otro lado, en función del conocimiento del inglés y otros idiomas. Estamos en contacto con navieras extranjeras que están dispuestas a embarcar alumnos españoles en prácticas pero, claro, con buen conocimiento de inglés.

Aparte de los alumnos con estudios superiores, que necesitan embarcar en buques de más de 100 GT, también los de FP encuentran grandes dificultades para realizar prácticas en buques mayores de 20GT. Por ejemplo, Sasemar estaba embarcando algún estudiante en sus barcos grandes pero, por ejemplo, no en las salva-

mares, por lo que estamos trabajando en un programa para embarcar a estudiantes de FP en estas embarcaciones. Con medidas como estas esperamos embarcar a unos 100 alumnos en este mismo año. Hay también embarcaciones que hacen cabotaje que también se han animado. La verdad es que la acogida ha sido impresionante.

Aquí me gustaría destacar el gran apoyo que me ha ofrecido el Colegio Oficial de Prácticos, que se ha volcado totalmente en el proyecto e incluso se ha ofrecido a embarcar alumnos de FP en sus embarcaciones.

### **¿Con que apoyo cuenta para realizar estas tareas?**

Tengo el apoyo institucional de Marina Mercante pero esta es una labor de hormiguita, de escribir, de llamar, de insistir, de molestar... pero que me produce una gran satisfacción.

Ahora mismo me estoy volcando también en el extranjero. Recomiendo a muchos estudiantes que se embarquen fuera porque, cuando vuelvan, lo harán con el inglés dominado, además de una preparación técnica impresionante.

Cuando yo mismo fui alumno, allá por el año 1982, cobraba 42.000 pesetas, me pagaban el viaje de embarque y desembarque y me dieron de alta en Seguridad Social, entre otras cosas. En cambio, hoy en día, muchos estudiantes están embarcando sin contrato ni alta, no se les da gratificación, no les pagan los viajes y, además, son ellos los que tienen que sufragarse un seguro privado. Esta es la situación después de más de treinta años.

Hay que ayudar a estos chicos y también buscar otra manera de realizar las prácticas, buscar formulas nuevas. Sería conveniente hacer una legislación nueva, que obligue a las empresas que están inscritas en el Registro Especial de Canarias (Rebeca) y tienen unos beneficios fiscales enormes, a embarcar a alumnos. Se debería analizar la posibilidad de modificar la Ley de creación del Rebeca, en sentido similar a lo que



### ***Sería conveniente hacer una legislación nueva, que obligue a las empresas que están inscritas en el Rebeca a embarcar a alumnos***

había en los años 60 y 70, cuando existía legislación mediante la cual se obligaba a las navieras que recibían primas a la navegación a embarcar un número mínimo de alumnos. Además, también se trata de invertir en el futuro de las propias empresas: cuando uno tiene un alumno, lo conoce, sabe como desempeña su trabajo o qué tal se relaciona con sus compañeros... cuenta con una información vital a la hora de contratar a una persona.

### **¿Cómo atraer a la gente joven hacia el sector marítimo?**

Hay que transmitir a los jóvenes las posibilidades que ofrece el sector marítimo en sí. Una parte es la de navegante pero, como ya he dicho, desde la OMI también se quiere fomentar el acercamiento de otros profesionales al sector marítimo, que quizás ha estado un poco cerrado. En este sector marítimo los jóvenes tienen delante un desarrollo profesional abierto y con posibilidades en el mundo entero: este sector tiene la gran ventaja de ser internacional por naturaleza, por definición. Y es que, por ejemplo, lo que hace un consignatario aquí es lo mismo que en cualquier otra parte del mundo. La legislación y los convenios son internacionales, cosa que no sucede con otras profesiones.

Para potenciar esta difusión, con motivo de la celebración del Día de la Gente de Mar, el 25 de junio, la OMI va a realizar diversas actividades para acercar el sector marítimo a la sociedad.





**Últimamente ha participado también en una campaña de visibilización de la náutica deportiva. ¿Qué nos puede decir también en torno a ella?**

Francia y Holanda, los países más destacados en náutica de recreo, con un clima mucho peor que el nuestro, tienen un 40% de aficionados a la náutica deportiva. Por el contrario, aquí no llegamos al 2%. Queda mucho por hacer dentro de la “Economía azul” como ámbito económico, como posibilidad para los profesionales...

Todo es al final una rueda que hace que el sector marítimo sea muy interesante y plantee un mundo de posibilidades que no imaginamos. Simplemente es cuestión de echarle un poco de imaginación y hacer que nuestro país, que está rodeado de agua, sea un país marítimo y que estos temas tengan un hueco dentro de la política.

**Como capitán marítimo de Tenerife ¿Cómo ve la inminente entrada en vigor del Convenio sobre pesaje de contenedores?**

Marina Mercante está trabajando en una instrucción de servicio que es inminente. Hemos mantenido reuniones con el puerto y el sector, que tienen la lógica preocupación con lo que puede significar esta nueva legislación. Creo que la circular de Marina Mercante va a resolver las preguntas que el sector se hace, y va a aclarar perfectamente este tema. Al final se hará todo de una forma bastante ágil y duradera y, lo que no me cabe duda, es que se trata de una medida necesaria para preservar la seguridad en los barcos. Tenemos casos recientes de buques portacontenedores celulares que han llegado a partirse por estas diferencias de peso que impiden a los tripulantes hacer sus cálculos de estabilidad correctamente. ■

**A. MUNGUÍA**

La falta de libertad de establecimiento en los puertos españoles vuelve al Tribunal de Justicia de la UE

# MODELO DE ESTIBA, SEGUNDO ACTO

*La Comisión Europea ha dado un ultimátum al Gobierno español ante el incumplimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea exigiendo la desregulación de las Sociedades de Estiba que permita la libertad de establecimiento en los puertos estatales. De no llevarse a cabo las reformas establecidas en la sentencia de diciembre de 2014, el Tribunal podría imponer sanciones financieras a España.*



La Comisión Europea (CE) ha emprendido acciones judiciales, por segunda vez, contra España. En esta ocasión es para que se ejecute la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) contra el modelo de estiba.

La sentencia de diciembre de 2014 del TJUE declaraba que la obligación, recogida en el artículo 142 de la Ley de Puertos de 2011, de que las empresas estibadoras que operen en los puertos de titularidad estatal se inscriban en una sociedad central, se integren como partícipes en el capital de la misma y contraten prioritariamente personal puesto a disposición por dicha sociedad, va en contra del artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

El tribunal europeo requería también en la sentencia el cambio de los artículos 153 y 154 que establecen los requisitos de capacitación de los trabajadores portuarios, reclamando el reconocimiento de la formación de los estibadores de terceros países especialmente la formación de los estados de la UE, en la que en siete países cuentan con titulaciones homologadas de estibador. Así mismo, la sentencia exige una reforma de los planes de formación de los trabajadores y trabajadoras de la estiba, así como los requisitos de acceso a la profesión.

Finalmente, el TJUE reclamaba al Gobierno español la habilitación de un modelo claro para que cualquier operador portuario —naviera o terminalista— pueda establecer una sociedad anónima de gestión de estibadores portuarios (SAGEP).



Tras la sentencia, la Comisión Europea dio a las autoridades españolas hasta febrero de 2015 para informar a la Comisión a cerca de las medidas adoptadas para cumplir con lo requerido.

### **JARRO DE AGUA FRÍA**

Estas reformas reclamadas por el TJUE llegaron en un momento en el que, tras años de recesión, se empezaba a salir de la crisis e imperaba la paz laboral en los puertos. El tráfico en los puertos españoles se incrementó en 2014 en más de un 5 por ciento superando los 482 millones de toneladas. El ejercicio siguiente (2015) ha sido también un año con más del 4 por ciento de subida marcando por primera vez un récord histórico al superar los 500 millones de toneladas. En este contexto, la senten-

cia llegaba en plena recuperación y en año electoral exigiendo reformar un modelo de estiba—competitivo, aunque caro para las empresas— para que cumpliera con el Tratado de Funcionamiento de la UE.

Desde el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), en febrero de 2015, se planteó a la CE un modelo que eliminaba la exclusividad de la estiba estableciendo un régimen transitorio con incentivos fiscales, económicos y laborales que compensara el cambio en la situación de los más de 5.500 estibadores que trabajan en los puertos de titularidad estatal. El modelo planteado desde el organismo público no gustó a los representantes de los trabajadores al no haber sido consensuado con ellos. Tampoco pareció suficiente la reforma a la Comisión Europea. Desde el Gobierno se pensaba, una vez recibido el visto bueno de la CE, negociar con patronal y sindicatos. Tras el anuncio de los sindicatos de iniciar medidas contundentes de presión y las críticas de otros grupos políticos, Fomento estableció un calendario de encuentros con las partes implicadas.

Unas circunstancias que dificultaban cumplir con las reformas exigidas en la sentencia manteniendo la paz social en los puertos en año electoral. Por ello, aunque se estableció un calendario de reuniones entre Fomento, sindicatos y la patronal portuaria no se ha cumplido con los plazos establecidos por la CE dejando esta “patata caliente” para el Gobierno saliente.

Por su parte, desde la patronal de empresas estibadoras y consignatarias, Anesco, se reclamó al organismo público hacer efectiva la reforma de la estiba española a principios de abril, semanas antes de que la Comisión Europea llevase de nuevo a España ante el Tribunal de Luxemburgo por no cumplir con la sentencia que condena el sistema español. Con la convocatoria de nuevos comicios parece que habrá que esperar al nuevo gobierno para buscar una solución a la sentencia del TJUE. Mientras tanto, como está ocurriendo en el puerto de Valencia, se mantiene el pulso en la estiba con el convenio colectivo de nuevo encima de la mesa y las empresas denunciando marchas lentas por parte de los trabajadores portuarios. Y los trabajadores tachando la acusación de infundadas. ■

**J.M.S.**

# Los servicios portuarios en la Unión Europea

- **2002/2003.-** El Parlamento Europeo rechaza dos propuestas de directivas sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios.
- **2007.-** Creado el Comité de Diálogo Social sobre cuestiones laborales dentro de la Comisión Europea (CE). Este comité aborda temas de formación y seguridad y salud laboral.
- **Noviembre 2011.-** La CE envía una Carta de Emplazamiento al ministro de Asuntos Exteriores, referida a la legislación española sobre estibadores.
- **Diciembre 2011.-** Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) emite un informe de Observaciones a la Carta de Emplazamiento.
- **Enero 2012.-** La Dirección General de Empleo emite un informe de Observaciones a la Carta de Emplazamiento de la CE.
- **Septiembre 2012.-** La CE envía un Dictamen Motivado contra el Reino de España por la incompatibilidad de nuestra legislación con las normas de la Unión Europea (UE) sobre la libertad de establecimiento. Requiere cambios en el plazo de dos meses.
- **Diciembre 2012.-** OPPE envía un informe de alegaciones al Dictamen en el que se apoya la vigente normativa reguladora del trabajo portuario en los puertos españoles de interés general.
- **Junio 2013.-** La Comisión Europea lleva España ante el Tribunal de Justicia de la UE en Luxemburgo por considerar que los proveedores de mantenimiento de cargas de otros Estados miembros que quieran establecerse en puertos españoles podrían no hacerlo debido a las prácticas laborales restrictivas.
- **Abril 2014.-** La Comisión Europea envía un Dictamen Motivado contra Bélgica por la organización del trabajo portuario en los puertos belgas.
- **Diciembre 2014.-** El Tribunal de Justicia de la UE en Luxemburgo sentencia en contra de España proponiendo modos alternativos al modelo existente.
- **Febrero 2015.-** Fomento establece con sindicatos y patronal un calendario de reuniones para consensuar un modelo que se adecue a los requerimientos de la sentencia. El verano y el inicio de la campaña electoral para los comicios del pasado diciembre interrumpieron los encuentros.

**J.M.S.**



¡Ahorre en su ITB!

**-15%**

Reserve la Inspección de su embarcación (ITB) antes del 30 de Septiembre de 2016

Solicite presupuesto sin compromiso

639 887 887 | info.spain@intertek.com

Código cupón: Verano 2016



**Intertek**

\*Oferta válida en reservas realizadas antes del 30 de Septiembre de 2016. Descuento no acumulable a otras ofertas. [www.intertek.es/itb](http://www.intertek.es/itb)



**SDAD. DE SEGUROS MUTUOS  
MARÍTIMOS DE VIGO**

MUTUALIDAD DE SEGUROS Y REASEGUROS A PRIMA FIJA

- ▶ seguros de navegación (casco)
- ▶ seguros de responsabilidad civil (P&I)
- ▶ seguros de construcción naval
- ▶ seguros de pesca a bordo
- ▶ seguros de transporte de mercancías (marítimo, terrestre, aéreo)

[ desde 1896  
**120 años asegurando juntos** ]

Dársena Puerto Pesquero Berbés. Edif. Virxe do Carme, 1º izda. 36202 Vigo • Apart. 1038

📞 986 43 29 33

📠 986 43 70 47

✉ [ssmmv@smutuos.es](mailto:ssmmv@smutuos.es)

🌐 [www.smutuos.es](http://www.smutuos.es)



**Editorial MIC**  
**902 271 902**  
[www.editorialmic.com](http://www.editorialmic.com)



Mala para el pescador, mala para las aves

## La interacción entre **PESCA Y AVES MARINAS**

**Hace tiempo que las autoridades europeas y españolas, junto a científicos, ONGs, como BirdLife Internacional, y el sector pesquero vienen tratando el grave problema de la captura accidental de aves marinas en las faenas de pesca, especialmente de las de palangre, dado el altísimo porcentaje de aves que quedan atrapadas en él. Desde MAR se ha abordado en diversas ocasiones este grave problema, que está llevando a algunas especies al borde de la extinción y causa importantes perjuicios al sector pesquero. La colaboración de los pescadores junto a científicos y ecologistas para minimizarlo, así como las medidas puestas en marcha desde la UE y España, se ha hecho notar. En los últimos meses se han registrado importantes avances en esta dirección.**

**Y**a en el año 2004, un estudio alertaba sobre la escasa presencia de la pardela balear, un ave marina endémica de las Illes Balears, y cuyo declive podría llevar a su extinción. Un nuevo trabajo de investigación, liderado por el Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (Imedeia), realizado junto a otros investigadores españoles y británicos, coloca a esta especie en alerta máxima. "Su supervivencia anual es alarmantemente baja -destacan en su estudio-, y todo apunta de nuevo a las capturas accidentales en las faenas de pesca como su principal amenaza".

Pero no es sólo la pardela balear la que



Barry Watkins/ATF-BirdLife International

se encuentra en una situación más que preocupante, ya que a esta lista podríamos sumar otras muchas aves como petreles, albatros... junto a otras especies, como las tortugas marinas, afectadas especialmente por el palangre. Y es que, aunque estamos ante una de las modalidades de pesca más sostenibles (tanto social como económicamente), su incidencia en especies como las aves marinas es bastante alta. Desde BirdLife Internacional se calcula que alrededor de medio millón de aves son atrapadas accidentalmente en las artes de pesca, fundamentalmente palangre (se estima que más de la mitad de ese total). Sólo en aguas comunitarias, esta organización eleva la cifra hasta las 200.000 aves marinas muertas accidentalmente todos los años.

El otro gran perjudicado es el pescador, ya que cuando un ave queda atrapada en



Miembros de SEO/BirdLife y pescadores debatiendo sobre distintos modelos de anzuelos. Pep Arcos

***“Para los pescadores, las capturas accidentales no dejan de ser un problema y su implicación en la búsqueda de soluciones es crucial, pues ellos conocen mejor que nadie sus artes” (Pep Arcos, SEO/BirdLife)***



Alcatraz potando un sedal

un anzuelo significa que, además de haberlo sido por comerse el cebo y, por consiguiente, no pescar, hay que sacarla del agua y realizar una maniobra para quitarle el anzuelo, con lo que la operación resulta compleja y dilatada en el tiempo.

Como destaca Pep Arcos, coordinador del Programa Marino de SEO/BirdLife, “para los pescadores las capturas accidentales no dejan de ser un problema y su implicación en la búsqueda de soluciones es crucial, pues ellos conocen mejor que nadie sus artes, y serán en último término los encargados de aplicar cualquier medida de mitigación”.

### **EXPERIENCIA DE LOS PESCADORES**

Hace tiempo que el sector pesquero no sólo facilitó que los científicos y ONGs observaran cómo se producían las capturas, al tiempo que les aportaban su experiencia, sino que las recomendaciones de los científicos han sido aplicadas y documentadas, para ver su viabilidad y resultados. Además, el sector pesquero está tomando parte activa en estas actuaciones. Así, desde algunas asociaciones como la Organización de Palangreros Guardeses (ORPAGU), en su manual “Hacia una pesca de palangre sostenible”, se hace especial incidencia en la necesidad de “eliminar progresivamente las capturas no deseadas”, y se hacen eco de determinadas herramientas que se han ido adoptando para evitar estos apresamientos.

Muchas de estas técnicas y tecnologías se encuentran en diferentes grados de prueba, a lo que se suman las recomendaciones tanto de la Organización para la Agricultura y la Alimentación de Naciones Unidas (FAO) como de la Comisión Internacional para la Conservación de Atlántico (ICCAT). Y el mejor banco de pruebas es la práctica del día a día de los pescadores, ya que no hay soluciones únicas e igual de eficaces para todas las especies y en todos los lugares.

Entre estas recomendaciones figuran actuaciones como la de minimizar al máximo el tiempo de permanencia del aparejo a la deriva tras la largada, o las largadas en horario nocturno, lo que re-



**Apagar las luces al largar los aparejos disminuye las capturas accidentales. En Gran Sol se prueba la eficacia de la línea de espantapájaros en la popa y otra en la zona de virado, así como un sistema láser para ahuyentar a las aves.**

duce la localización del cebo por parte de aves y tortugas; o las líneas de espantapájaros, con unos dispositivos que se colocan sobre la línea de palangre; el diseño de los puntos de luz; la modificación de la forma de los anzuelos y el tipo de cebos utilizado; así como las buenas prácticas de liberación de especies, están contribuyendo a reducir el impacto accidental de esta actividad.

Los pescadores también han constatado que la profundidad de calado del anzuelo (cuando supera la zona visible, dependiendo de la turbidez, sobre unos 70 metros), así como la velocidad de calado disminuyen notablemente la accesibilidad de las aves al cebo. Se están incluyendo lastres para incrementar esa velocidad de calado, aunque como señalan desde Orpagu, estos lastres pueden resultar peligrosos para los marineros a la hora de recoger el aparejo. También han constatado que la utilización de cebo descongelado incrementa la velocidad de hundimiento.



*Aves marinas tras los descartes*



En definitiva, se están utilizando numerosos métodos para evitar que las aves se aproximen y puedan quedar atrapadas. A veces basta con cambiar los hábitos, sin inversiones relevantes, para reducir las muertes accidentales y las pérdidas económicas al mismo tiempo, como largar el palangre de noche y sin luces en la cubierta.

La colaboración de los pescadores es total y existe unanimidad al respecto, como lo acredita el acuerdo alcanzado recientemente entre el sector pesquero, ecologistas, gobiernos español y gallego para proteger a las aves marinas de las pesquerías en Gran Sol. El acuerdo se produjo durante la celebración de un taller sobre capturas accidentales de aves marinas con palangre de fondo celebrado a finales del pasado año en Burela, Lugo.

Estas jornadas fueron convocadas por SEO/BirdLife y la Organización de Productores Pesqueros de Lugo para analizar las medidas que está aplicando la flota espa-

ñola de palangre de fondo en Gran Sol, a fin de mitigar las capturas accidentales de aves marinas durante las faenas de pesca (previamente, en 2014, se había celebrado otra reunión sobre la incidencia, en esa ocasión, del palangre de superficie).

Los pescadores ya lo han comprobado. Si apagan las luces de popa al largar los aparejos, disminuyen las capturas accidentales de aves. El sector pesquero planteó en esa misma reunión su experiencia en otras medidas que se han ido adoptando por parte de la flota española en Gran Sol, como la línea de espantapájaros en la popa y otra en la zona de virado (de recogida del aparejo). Ahora, según se dejó constancia, se está probando la eficacia de un sistema láser para ahuyentar a las aves.

El biólogo Álvaro Barros señaló que, entre las conclusiones de un estudio realizado en 2007, en Gran Sol pueden quedar enganchadas en un palangrero, al calar o recoger el aparejo, unas mil aves, aunque no evaluaron la pérdida económica para



el barco. Este estudio, realizado por SEO/BirdLife en colaboración con el puerto de Celeiro y la Xunta de Galicia, puso el acento en la flota de palangre demersal de Gran Sol por las altas tasas de captura de aves marinas en la zona.

La adopción de medidas para abordar las capturas accidentales representa un importante beneficio directo para el pescador, al reducir pérdidas económicas innecesarias, además de aportar beneficios en términos de imagen. Cada flota tiene sus peculiaridades y las medidas deben adaptarse antes de su aplicación generalizada. En la reunión de Lugo, que contó con la participación del secretario general de Pesca, Andrés Hermida, se acordó abordar el problema de las capturas accidentales entre todos, empezando por Gran Sol pero haciendo extensiva la iniciativa a otras regiones.

El secretario general de Pesca puso de manifiesto el compromiso de trabajar en la búsqueda de soluciones y la voluntad de afrontar esta tarea “utilizando las sinergias de todos los implicados, tanto pescadores, como ONGs, científicos y administradores”. También planteó la importancia de avanzar en el conocimiento científico, en la recogida de datos y en el fomento de la formación, al tiempo que subrayó la nece-

sidad de “asegurar la convivencia de la actividad profesional pesquera y la protección de las aves marinas”.

Desde Cepesca, su secretario general Javier Garat señaló que “el objetivo último debería ser la elaboración de un plan de acción sobre capturas accidentales de aves para toda la flota española”. Objetivo en el que todos los sectores presentes estuvieron de acuerdo en avanzar en su realización.

### **LA IMPORTANCIA DE LAS ZEPA**

Otra de los acontecimientos positivos en aras a incrementar la protección de esta y otras especies lo tuvimos a comienzos de año, con la aprobación por parte de la UE de nuevas áreas de protección en el mar. A través del proyecto Life+Indemares desarrollado en España entre los años 2009 y 2014 (ver MAR 535, marzo 2014), se trabajó en la identificación y la propuesta de 9 Lugares de Importancia Comunitaria (incluidos en las listas biogeográficas de los LIC de la Unión Europea) y 39 Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

A estas 39 (diseñadas por los técnicos del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con la participación de SEO/BirdLife y la Comisión Europea, entre otros, en el marco de dos proyectos LIFE)



B. Ronwyn/ATF-BirdLife International

hay que sumar otras siete en zonas costeras designadas en 2009 por la Comunidad Valenciana y cuyas competencias fueron traspasadas al Estado español en 2014.

Estas ZEPA y los nueve LIC se integraron en la Red de Áreas Marinas Protegidas de España (RAMPE) de forma oficial, tras su publicación en el Boletín Oficial del Estado, el pasado mes de enero, y aprobada su declaración por la Unión Europea, según figura en el Diario Oficial de la UE. En conjunto, estos espacios aportan más de siete millones de hectáreas a la Red Natura 2000 española, multiplicando por ocho la superficie marina protegida.

En la aprobación de estos espacios protegidos queda pendiente su integración en la RAMPE del “Espacio marítimo del oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura”, que se prevé será el décimo LIC incluido en la próxima ronda de actualizaciones de las listas de la UE en el presente año. Estas actuaciones contribuyen a alcanzar el conocido objetivo marcado por el Convenio de Biodiversidad Biológica de proteger al menos el 10% de los mares y océanos del planeta.

Ahora resulta trascendental el siguiente paso, los planes de gestión, de forma que se garantice la conservación de los valores por los que se han designado las ZEPA. Unos planes relevantes para lograr la con-

## **La Comisión Europea ha propuesto que los Estados miembros adopten las medidas necesarias para evitar las capturas accidentales de aves marinas.**

servación de las aves marinas y sus hábitats en el conjunto de la Red de ZEPA marinas y más allá, como señalan desde la SEO/BirdLife. Y recuerdan que “las aves marinas son las más amenazadas del planeta a causa, entre otras, de las capturas accidentales, la contaminación marina y la proliferación de infraestructuras en el mar”. Por ello creen importante seguir trabajando para tener un enfoque a gran escala, mediante iniciativas como las Estrategias Marinas o la Política Pesquera Comunitaria, que brindan excelentes oportunidades para lograrlo.

Respecto a la protección de espacios, destacar que este mes de mayo las Islas Chafarinas pasan de ser Lugar de Interés Comunitario de la Red Natura 2000 a ser Zona de Especial Conservación, “lo que implica la aprobación de un instrumento de gestión que permitirá la aplicación de una serie de medidas mucho más apropiadas sobre los valores que permitieron su declaración”, según destacan desde SEO/BirdLife.

### **NUEVA LEGISLACIÓN EUROPEA**

Muy próximas a la costa marroquí, en el mar de Alborán, estos tres pequeños islotes que conforman las islas Chafarinas albergan notables valores naturales, entre los que figura la existencia de importantes colonias de gaviota de Andouin y pardela cenicienta.

Otra muestra más de la preocupación generalizada que suscitan las capturas de aves marinas se produjo el pasado mes de marzo, por parte de la Unión Europea. Después de años de debate, la Comisión Europea ha propuesto que los Estados miembros adopten las medidas necesarias para evitar las capturas accidentales de aves marinas. Esta nueva legislación, según SEO/BirdLife, “obligará a los Estados miembros a poner en práctica las medidas necesarias para minimizar estas capturas”. Hasta hoy, destacan las mismas fuentes, la UE no había promulgado una legislación jurídicamente vinculante para solventar este problema.

En este sentido, el primer paso se produjo en 2012, cuando la Comisión Europea publicó el Plan de Acción para minimizar



*Línea de espantapájaros.  
ATF-BirdLife  
International*

las capturas accidentales de aves marinas en artes de pesca, donde se recopilan una serie de acciones necesarias desde diferentes países, regiones e instituciones europeas para resolver este problema en la UE. “La nueva legislación, indican desde SEO/BirdLife, es una de las acciones a escala comunitaria prevista en dicho plan”.

## Amenazadas por el palangre

A pesar de la enorme selectividad del palangre, en cuanto a la obtención de las capturas deseadas, a menudo provoca la muerte de tortugas, tiburones y aves marinas. Estas capturas accidentales están llevando a algunas especies de aves, que es el caso que nos ocupa, al borde de la extinción, como ocurre con la pardela balear. En el litoral mediterráneo también se ven seriamente afectadas otras dos pardelas, la cenicienta y la mediterránea. La pardela es una especie migratoria y con una gran capacidad de buceo. Cuando más ejemplares mueren es durante las épocas de cría. Además, también sufren una alta mortandad en el Mediterráneo la gaviota de Andouin y la gaviota patiamarilla.

En ocasiones, pequeños cambios en la forma de pescar producen importantes beneficios, como evitar la largada del palangre al amanecer, que es cuando las aves están más activas, o evitar cebos que resulten atractivos para las aves. El problema es que, en ocasiones, estos cambios dependen de determinadas características de cada especie de aves, y lo que puede venir bien en una zona, en otra apenas tiene efecto. Ahí cobra, más importancia, si cabe, la experiencia que puedan aportar los profesionales de la pesca.

La revisión de los programas de recogida de datos pesqueros permitirá la mejora del conocimiento sobre estos hechos y así poner en práctica las medidas de mitigación más apropiadas donde sea necesario. Desde esta organización se plantean que el esfuerzo no acaba aquí, respecto a la nueva legislación, sino que ahora deberá de ser negociada en el Consejo (Estados miembros) y el Parlamento Europeo a lo largo del presente año, antes de que esta ley se pueda ejecutar.

En definitiva, la colaboración entre todos los sectores implicados es total. Esperemos que los resultados sigan mejorando sustancialmente para evitar que estas aves continúen padeciendo esta altísima mortandad con origen en las faenas de pesca: su principal amenaza, aunque no la única. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS CEDIDAS POR SEO/BIRDLIFE



*Pardela balear buceando para atrapar un cebo.*

# NUEVO ACUERDO PESQUERO

## entre la UE y Mauritania y primero con Liberia

**El pleno del Parlamento Europeo ratificó el pasado 10 de mayo el primer acuerdo pesquero con Liberia, y el nuevo con Mauritania que se vienen aplicando desde el pasado 5 de junio y se prolongará durante cinco años. Estos acuerdos son el mayor protocolo pesquero de los Veintiocho desde el punto de vista económico y de gran importancia para la flota española.**

El texto contó con 584 votos a favor, 35 en contra y 43 abstenciones a un protocolo por el que a cambio de que los buques puedan faenar en aquellas aguas, la Unión Europea (UE) abonará a Liberia 3,25 millones de euros (715.000 el primer año; 650.000, el segundo, tercero y cuarto; y 585.000 euros el quinto y último año del acuerdo).

En el debate previo a la aprobación del texto, que tuvo lugar el día antes de su aprobación, el comisario europeo de Pesca, Karmenu Vella, afirmó que, pese a no ser uno de los acuerdos de pesca más importantes de la UE—por el nuevo acuerdo aprobado con Mauritania se pagarán 59,1 millones de euros—, este pacto es *significativo porque abarca una región de África occidental a la que no se había extendido nuestra pesca*, de la que se beneficiarán 28 buques atuneros y otras 6 embarcaciones de otras modalidades pesqueras. Para el comisario Maltés, este convenio fomentará las actividades de pesca sostenible en base a datos científicos recientes.

Para el país africano, el acuerdo tiene especial importancia ya que su sector pesquero representa casi el 3 por ciento y más de la mitad de la población vive en zonas costeras y depende de la pesca para su subsistencia y los productos pesqueros suponen cerca del 65 por ciento de las proteínas animales que se consumen en Liberia.

El ponente del informe, el eurodiputado español Gabriel Mato (PP) contó en este caso con el apoyo de otros eurodiputados como Izaskun Bilbao (PNV) o Clara Aguilera (PS) ya que el acuerdo beneficia a nuestra flota que podrá capturar 4.150 toneladas de crustáceos (excluidos langosta y cangrejo), 6.000 toneladas de merluza negra y 3.000 toneladas de otras especies de pescado demersal. Además, también hay un compromiso para el desarrollo de las comunidades locales y se espera que el futuro se permita pescar a la flota cefalópoda.



Las nasas vuelven a puerto

# Veda para el PULPO GALLEGO

***Durante seis semanas las 1.250 embarcaciones gallegas con permex para pulpo dejarán las nasas en los puertos según acordaron los representantes de las cofradías gallegas y la administración. La veda, que pretende favorecer la reproducción de la especie, se inicia en un momento en el que los pescadores estaban capturando pulpo de buen tamaño que se ha estado pagando a buen precio, paliando el mal inicio de campaña.***

La conselleira do Mar, Rosa Quintana, informó a principios de mayo, tras consultar con los representantes de las cofradías gallegas, que la veda del pulpo se extenderá desde las seis de la tarde del pasado 20 de mayo hasta el próximo 4 de julio. El acuerdo alcanzado sobre el plan de gestión para esta campaña del cefalópodo—una de las pesquerías más importante para la bajura— supone la cesión en la postura de ambas partes. La administración gallega reduce el tiempo, a pesar de que abogaba por dos meses a la vista de las



escasas capturas que la flota ha descargado en los puertos especialmente al inicio de la campaña; mientras que algunas cofradías, encabezadas por Porto do Son, que pedían sólo uno, aumentan a uno y medio. Durante la veda queda expresamente prohibida la captura de pulpo por medio de cualquier arte en las aguas gallegas. Por ello, las embarcaciones con permex para el cefalópodo con nasas deberán recogerlas y llevarlas a puerto durante estas seis semanas.

### REPUNTE EN LAS CAPTURAS

El interés por acortar la veda se debe a que la campaña, que comenzó floja, ha ido mejorando. Los primeros meses las embarcaciones no cubrían el cupo establecido por el plan; pero estos últimos meses las nasas izadas tenían buenos ejemplares llegando al cupo. A esta mejoría se suma que el precio de primera venta ha subido situándose en las lonjas que lideran la venta de pulpo—Bueu, Burela, Muros, Porto do Son y, especialmente Ribeira— por encima de los 6,2 euros de media.

Esta cifra representa casi un 10 por ciento por encima del precio medio pagado durante la anterior campaña. Por ello, aunque desde algunas cofradías se pide a la Xunta más control de las capturas y vedas más extensas para recuperar el recurso que desde 2010 experimenta una caída constante de las capturas, Quintana ha optado por la decisión salomónica evitando más tensiones con el sector.

### EVOLUCIÓN DE LAS CAPTURAS

Desde el año 1992 Galicia ha establecido vedas de dos meses—mayo y junio— casi todas las campañas para proteger la reproducción de la especie, cuyo ciclo vital es de dos años. El principal período reproductivo se da en primavera; de ahí los dos meses de veda. Sin embargo, la evolución histórica de las capturas, teniendo en cuenta los últimos dieciséis años (campañas 2000-2015), muestra un descenso constante del volumen de capturas. Ha habido campañas buenas como la de 2004 con más de 3.266 toneladas o las de

2008 y 2011 con cantidades similares o superiores; ha habido campañas muy buenas como la de 2010 que superó las 4.200 toneladas; y las ha habido malas como las de 2005 y 2006 en torno a las 1.900 toneladas, o la de la campaña pasada que se quedó en 1.770 toneladas. El pulpo parece impredecible por la cantidad de factores que influyen en su gestión. Pero a pesar de las subidas y bajadas de las capturas y de lo impredecible de la especie, ha habido un descenso de las capturas.

El último lustro ha dejado campañas flojas. Las 1.249 embarcaciones gallegas que cuentan con licencia para capturar el cefalópodo han salvado las

	KILOS	PRECIO VENTA
2001	2267655	3,87
2002	2459697	5,03
2003	2648724	5,64
2004	3266556	5,08
2005	1907970	5,33
2006	1838176	5,09
2007	2723682	5,03
2008	3239695	4,88
2009	1987234	4,92
2010	4205593	3,89
2011	3404672	6
2012	2330841	5,66
2013	2000235	4,43
2014	2651368	5,29
2015	1769660	5,77



campañas gracias al aumento del precio medio de venta, que ha experimentado un aumento aunque no haya sido lineal (ver Cuadro I).

El incremento del precio en primera venta se explica, en parte, a la caída de capturas, pero también a la especialización de algunas lonjas en determinadas especies consiguiendo reunir en sus subastas más compradores. Este es el caso de la lonja de Ribeira que se ha colocado como la primera de Galicia en subasta del cefalópodo haciendo que muchos barcos de otros puertos descarguen en su lonja por



los buenos precios que se obtienen en primera venta. De acuerdo con los datos que facilita Pesca de Galicia, por su lonja han pasado en la presente campaña—de 1 de julio de 2015 a 20 de mayo— más de 373 toneladas de pulpo por las que se han obtenido cerca de 2,4 millones de euros. En cuanto a las cifras de 2015, la lonja de Ribeira vendió más de 300 toneladas de cefalópodo. Si tenemos en cuenta que se capturó algo más de 1,8 millones de kilos, la lonja de la capital de Barbanza concentró cerca del 17 por ciento de todo el pulpo gallego.

## Plan de gestión del pulpo



### Vigencia:

desde el 20 de mayo de 2016 hasta el inicio de la veda del 2017.



### Período de veda:

desde el 20 de mayo hasta el 4 julio de 2016.



### Especie:

*Octopus vulgaris*



### Peso mínimo de captura:

Un kilo por pieza.



### Número de nasas:

El número de nasas permitido depende del tamaño de la embarcación y del número de tripulantes.

- Desde A Guarda a Caion (zona A)

Embarcaciones tipo I y II — 200 nasas por tripulante, hasta un máximo de 300 por embarcación.

Embarcaciones tipo III, IV, V, VI y VII — 200 nasas por tripulante, hasta un máximo de 600 por embarcación. Embarcaciones de más de 10 TRB hasta un máximo de 800 nasas.

- Desde Piedra de Sal hasta la Isla de San Vicente (zona B)

Embarcaciones tipo I y II — 200 nasas por tripulante, hasta un máximo de 300 por embarcación.

Embarcaciones tipo III, IV, V, VI y VII — 200 nasas por tripulante, hasta un máximo de 550 por embarcación. Embarcaciones de más de 10 TRB hasta un máximo de 650 nasas.

- Desde la Isla de San Vicente hasta el río Eo (zona C)

Embarcaciones tipo I y II — hasta un máximo de 175 por embarcación.

Embarcaciones tipo III, IV, V, VI y VII — 250 nasas por tripulante, hasta un máximo de 550 por embarcación.



### Capturas

- Desde el 1 de julio hasta el 30 de septiembre el máximo es 30 kilos por barco al día y 30 kilos más por tripulante hasta un total de 210 kilos.

- El resto de la campaña la cuota máxima es de 50 kilos por embarcación al día y 50 por tripulante hasta un máximo de 350 kilos.

- El balizamiento y los puntos de descarga y control de venta no han cambiado respecto a la campaña anterior.



El precio medio de las capturas ha superado 6,2 euros. Los ejemplares de mayor tamaño y con todos los tentáculos han llegado en abril a pagarse cerca de los 9 euros el kilo. A esto hay que añadir que los ejemplares más pequeños (un kilo de peso y con alguna tara) no han bajado en la subasta de los 2,5 euros por kilo. Esta cotización estable o al alza en las principales lonjas que subastan pulpo ha hecho que algunos dirigentes de cofradías, tras un inicio de campaña flojo, hayan apostado por recortar la veda y seguir capturando.

Otras lonjas como la de Bueu o Mu-ros han tenido una situación similar: un inicio de campaña flojo—final de verano y otoño de 2015— que ha ido mejorando tanto en capturas como en precio durante los meses de 2016. Así mismo, la evolución del precio de venta ha sido similar a lo ocurrido en Ribeira tanto en precio medio como en los máximos pagados por los mejores ejemplares que llegaron a los 8 euros el kilo. ■

**J.M.S.**

**Centro Radiomédico**

Por tí,  
siempre al  
otro lado  
de la línea

GOBIERNO DE ESPAÑA  
MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL  
SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL  
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

## Asamblea General de APROMAR y Conferencia Empresarial

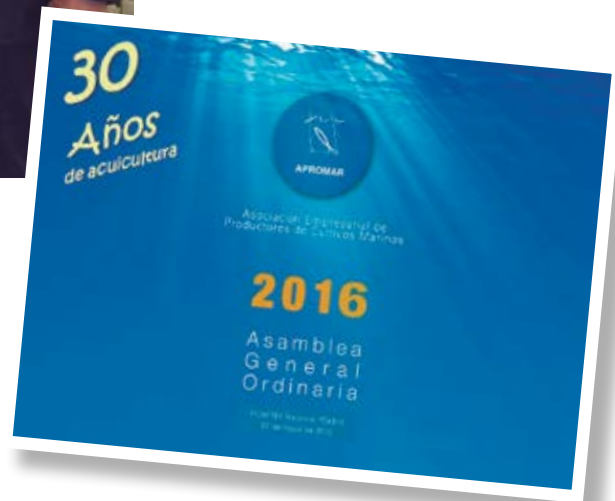
# 30 años al servicio de la ACUICULTURA



**La Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) celebró el pasado 12 de mayo en Madrid su Asamblea General anual. La reunión estuvo precedida por una serie de conferencias que sirvieron para conocer de cerca modelos productivos como el noruego, las formas de financiación a proyectos empresariales en el sector y el papel de la Agencia de Información y Control Alimentarios (AICA) El secretario general de Pesca, Andrés Hermida, acompañó al presidente de APROMAR, José Carlos Rendón, en la inauguración de las jornadas, instando a los asistentes a invertir en el desarrollo e innovación de la acuicultura marina para mejorar la competitividad de sector.**

**D**esde hace 30 años, la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) promueve y defiende los intereses del sector acuícola en nuestro país con una intensa labor institucional, tanto dentro como fuera de nuestras fronteras, relacionándose con las distintas Administraciones y participando en el Consejo Económico y Social (CES)

Como ocurre cada año, su Asamblea General estuvo precedida de una conferencia empresarial inaugurada por el secretario general de Pesca, Andrés Hermida, y el presidente de APROMAR, José Carlos Rendón.



Durante su intervención, Rendón destacó las cuestiones más relevantes para el sector. Para el presidente de APROMAR, el Plan Estratégico de la Acuicultura Española concentra la mayor parte de las acciones a las que el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) y las Comunidades Autónomas dedican sus esfuerzos para el desarrollo de la actividad acuícola en nuestro país. Por ello, el

seguimiento de dichas acciones “ha de ser una prioridad para todos”, señaló.

Los empresarios acuícolas se quejaron de la falta de avances “en lo sustancial del Plan”, especialmente en el cumplimiento de los objetivos por parte de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, donde sigue produciéndose un atasco en la gestión de concesiones; sobre todo, en las extraordinarias, con una validez de 50 años. Según el presidente de APROMAR, es necesario que las Comunidades Autónomas conozcan este Plan, ya que son “el punto estratégico para la agilización de los trámites administrativos y la disponibilidad de localizaciones para nuevas granjas”.

José Carlos Rendón mostró su preocupación por el retraso que está sufriendo la puesta en marcha de ayudas del FEMP al sector debido a la falta de Gobierno, asegurando que esta situación afecta, tanto a inversiones de empresas individuales como a acciones colectivas como puede ser el sello “Crianza de nuestros mares”, por el que se apuesta desde la Asociación.

Además, el presidente de APROMAR resaltó algunas de las iniciativas llevadas a cabo desde la organización como la apuesta por la marca de origen, la innovación creando la Red de Experimentación Marina de Acuicultura (REMA) y la colaboración con la Secretaria General de Pesca para desarrollar los Planes Nacionales de Acuicultura.

Rendón explicó a los asistentes que, en junio de 2015, APROMAR -respaldada por más del 60% de los productores europeos de dorada y lubina- presentó a la Comisión Europea una demanda contra el Gobierno de Turquía por el subsidio que paga a los acuicultores. Este ayuda, dijo, “ha causado un grave daño a las empresas europeas”; por lo que ha exigido a la Comisión que si Turquía no la retira, Bruselas imponga un arancel en frontera que lo compense en las importaciones.

“En pocas semanas, la Comisión tomará una decisión preliminar al respecto y una final en septiembre, aunque se teme que la situación geopolítica actual de Turquía ante la Unión Europea esté jugando en contra de la demanda”, dijo el presidente de APROMAR.



Hildegunn Fure debatió con los asistentes al encuentro empresarial.

## **Desde hace tres décadas, APROMAR apuesta por el desarrollo de la actividad acuícola en nuestro país**

Por otra parte, se quejó al secretario general de Pesca de que en el Observatorio de Mercado EUMOFA, que la Comisión Europea puso en marcha hace años, aún faltan datos españoles. Le agradeció, no obstante, el inicio de los trabajos con AENOR para contar con una norma de certificación sobre el sacrificio de animales desde el punto de vista del bienestar animal y de la seguridad de los trabajadores. En este sentido, el pasado 10 de mayo tuvo lugar la primera reunión del comité de trabajo y se espera que la norma esté lista antes de que termine el año.

La seguridad de los trabajadores del sector es otra de las preocupaciones de la Asociación, especialmente la de los buzos. En este sentido, la organización colabora con la Dirección General de la Marina Mercante en la revisión y actualización de las normas que rigen las actividades acuícolas subacuáticas, “que no tienen nada que ver con las del buceo en obra civil o naval”, manifestó José Carlos Rendón.

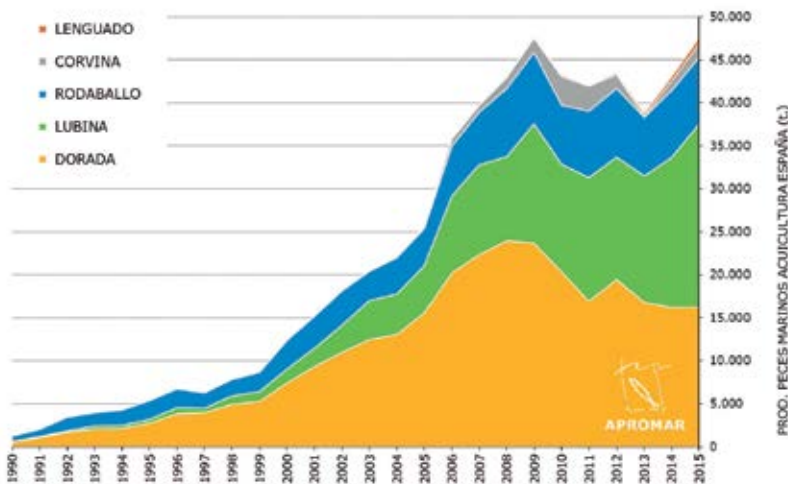
### **INNOVACIÓN**

Por su parte, el secretario general de Pesca, Andrés Hermida, subrayó la importancia de la innovación como “elemento determinante para mejorar la competitividad”, animando al sector a invertir en el desarrollo tecnológico de la acuicultura marina.

Hermida agradeció la participación de APROMAR en el Plan Estratégico de Innovación y Desarrollo Tecnológico del MARM, que regirá hasta 2020. “Para su funcionamiento -dijo- el Ministerio colabo-

rá en su financiación con ayudas gestionadas a través de la Fundación Biodiversidad, el Desarrollo empresarial del SEPI (SEPIDES) y el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial CDTI, dependiente del Ministerio de Economía y Competitividad.

El secretario general de Pesca declaró que se está elaborando la norma de ba-



ses reguladoras para poder destinar parte de las ayudas recogidas en el Reglamento del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) a los planes de producción y comercialización. La convocatoria de estas ayudas sería para el segundo semestre del año, anunció.

También hizo hincapié en los esfuerzos que está haciendo el Ministerio para la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan Estratégico de la Acuicultura Española 2014-2020 donde se recoge la necesidad de reforzar la competitividad en el sector a través de la investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación así como el estrechamiento de relaciones entre la comunidad científica y el sector productor.

## PONENCIAS

La Conferencia Empresarial contó con la participación de Hildegunn Fure, directora para España del Consejo de Productos del Mar de Noruega; de José Miguel Herrero, director de la AICA (Agencia de Información y Control Alimentario) y de Pedro Pisonero, director general de IberAVAL SGR.

Hildegunn Fure explicó a los asistentes el trabajo del Consejo de Productos del Mar de Noruega (NORGE) y su papel en la promoción de sus pescados en los mercados de todo el mundo. Las campañas publicitarias en medios de comunicación y puntos de venta, adaptados a los consumidores de los países en los que el Consejo tiene oficinas, hacen que el salmón noruego sea uno de los productos acuícolas más consumidos en el mundo.

NORGE está haciendo una intensa labor contra las informaciones aparecidas en los medios afirmando que los pescados de crianza son de peor calidad que el salvaje. Además, está cambiando su estrategia de marketing al señalar que el salmón procede de la acuicultura.

“El Consejo de productos del Mar de Noruega representa a la industria del país nórdico y se financia con un impuesto que pagan los productores del 0,60% del valor de la exportación”, explicó Fure. A los asistentes a la Conferencia Empresarial de APROMAR les llamó la atención, esta forma de financiación. En España, los empresarios se ven obligados a acudir a ayudas públicas o a créditos bancarios para financiar sus proyectos. Pedro Pisonero, director general de IberAVAL, explicó a los participantes el papel de las Sociedades de Garantía Recíproca para conseguir dinero con el que financiar proyectos.

Por último, José Miguel Herrero, director de la AICA, explicó el papel de la Agencia de Información y Control Alimentario en la vigilancia de las relaciones comerciales entre productores y distribuidores, vigilando que se cumplen las reglas investigando y proponiendo sanciones cuando se detectan irregularidades.

La acuicultura marina de peces en España produjo en 2015 un total de 48.065 toneladas, un 10,2% más que en 2014 y un valor en primera veta de 292 millones de euros (un 10,8% más).

El empleo directo que genera esta actividad creció también un 1,9 % respecto al año anterior, ocupando a 1.900 trabajadores. Dorada, lubina rodaballo y corvina siguen siendo las principales especies producidas por nuestra acuicultura. ■

**TEXTO: ANA DÍAZ**  
**FOTOS: APROMAR**

# Centro Nacional de Formación Marítima de

# BAMIO

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

*La gran escuela del Mar*



*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*

# NAVANTIA avanza en AUSTRALIA



El buque de proyección Camberra, construido en Navantia Ferrol, fue conducido por el "Blue Marlin" hasta Australia, donde fue completada su construcción.

**Finalmente, la Armada Australiana ha adjudicado la construcción de dos buques de aprovisionamiento de combate a los astilleros públicos españoles, el mayor contrato que entra en la factoría en los últimos diez años. Los trabajos, que se desarrollarán fundamentalmente en la Ría de Ferrol, supondrán una inversión de cerca de 500 millones de euros y más de tres millones de horas de trabajo. La construcción comenzará el próximo 1 de julio y se prolongará hasta mayo de 2020 y, tal como manifestó el presidente del astillero durante el anuncio del contrato, supondrá en algunos momentos, más de 3000 empleos directos e inducidos. Un balón de oxígeno en toda regla para la deprimida comarca de Ferrolterra.**

La política de expansión internacional adoptada por la empresa está dando sus primeros frutos. No en vano, el contrato para la construcción de los dos buques de aprovisionamiento de combate es el más cuantioso conseguido por Navantia desde el suscrito también con el Ministerio de Defensa de las Antípodas para

la construcción de tres destructores, en 2007.

Junto a este compromiso, el astillero español ha conseguido también un segundo contrato para realizar el mantenimiento inicial -los primeros 5 años- de los buques de la Armada Australiana, con la intención de que, si lo hacemos bien, que lo haremos, siga durante el resto de años

de los buques, apuntó el presidente de la empresa, José Manuel Revuelta.

La fabricación de los buques de aprovisionamiento -está basado en el modelo del buque "Cantabria", integrado en la flota australiana durante un año, permitiendo así que la Marina de ese país conociera su comportamiento en el mar-, supondrá un balón de oxígeno para una comarca que registra los datos de paro, junto con los de la Bahía de Cádiz, más altos de toda España: los astilleros pasaron de contar con 10.000 trabajadores a menos de 2.000 en tres décadas.

#### **4 AÑOS DE FAENA**

Según anunció el presidente de Navantia, la fabricación de los buques de aprovisionamiento comenzará el próximo 1 de julio y se prolongará durante cuatro años, hasta mayo de 2020, empleando en algunos momentos a cerca de 3.000 trabajadores de forma directa e inducida. La inversión anunciada es de 430 millones de euros y supondrá una carga de trabajo de más de tres millones de horas.

Entre los factores que han inclinado la balanza a favor de Navantia frente al astillero coreano Daewoo, que también estaba elegido como licitador preferente en la construcción de los buques, ha sido determinante, además de la ya comentada integración del "Cantabria" en la Marina Australiana durante un año, la estrecha relación que viene manteniendo el astillero con el Ministerio de Defensa de aquel país, después de ser adjudicatario de la construcción de varios barcos y al gran despliegue empresarial realizado por Navantia en Australia.

De hecho, el factoría ha apostado fuerte por lograr carga de trabajo allí. Hoy por hoy, el astillero español es el principal renovador de su flota y cuenta con una delegación cada vez más amplia en el citado país. Se trata de varias decenas de profesionales, no solo dedicados a prestar asistencia técnica en la construcción de los buques, sino también del mantenimiento de los buques que ya tienen operativos. Prueba de ello es que, a las oficinas que Navantía tiene en Adelaide, Melbourne y Sidney acabar de añadir otra más en Camberra. *Australia es para Navantia el mercado exterior preferencial y con más posibilidades de futuro* apuntó el presidente del astillero coincidiendo con la presentación del Libro Blanco de la Defensa



*Los dos encargos serán construidos basándose en el modelo del Buque de aprovisionamiento "Cantabria" (en la imagen) con las especificidades solicitadas por la Marina Australiana.*

**El contrato supondrá también 35.000 horas para la fábrica de motores del astillero en Cartagena y otras 35.000 para el área de Sistemas del mismo astillero**

de aquel país, donde se contemplaba la contratación de 40 nuevos buques.

A la contratación, en 2011, de dos megabuques a los astilleros ferrolanos hay que unir ahora este contrato, y la posibilidad de que se diseñe también nueve fragatas para el Gobierno de las antípodas, concurso en el que Navantia está en la lista de corte de astilleros finalistas. Un contrato que se adjudicará en 2018 y, por tanto, la construcción no comenzaría hasta 2020.

#### **¿POR QUÉ NAVANTIA?**

Además de los factores descritos, otra de las cartas a favor del astillero público español para hacerse con el "deseado" contrato ha sido el hecho de que el astillero de Ferrol consiguiera en su día el contrato para la fabricación de los dos megabuques: "Camberra" y "Adelaide", que fueron fabricados mayoritariamente en Galicia y terminados en Melbourne. También, la adjudicación del contrato para el diseño, la asesoría técnica y la transferencia de tecnología en el programa de destructores -que se construyen con diseño de las F-100 españolas- era un punto a favor de Navantia.

En el horizonte está la previsión de la marina australiana de encargar un tercer buque de aprovisionamiento para su flota, que sería alrededor de 2020. Un concurso en el que seguro Navantia participará con los ases en la manga de la exitosa construcción de estos dos recién encargados. ■

**A. MUNGUÍA**

Aniversario del “Vizconde de Eza” y “Emma Bardán”

# El papel **DE LOS BUQUES OCEANOGRÁFICOS** en la investigación

***Dos de los tres buques oceanográficos dependientes de la Secretaría General de Pesca del MAGRAMA cumplieron años este mes. El “Vizconde de Eza” y el “Emma Bardán” celebraron quince y diez años de servicio, respectivamente. Con tal motivo, y a fin de divulgar su importante labor, se organizaron unas jornadas de puertas abiertas los días 2 y 4 de mayo, en el puerto de Vigo. Tras este pequeño alto en el camino, volvieron a la rutina diaria. Es decir, a las campañas de investigación.***

**V**izconde de Eza” y “Emma Bardán” cumplen años. Quince y diez, respectivamente, desde su puesta en servicio y, junto con el “Miguel Oliver”, conforman la flota de buques oceanográficos dependientes



de la Secretaría General de Pesca. Con tal motivo, desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se organizaron unas jornadas de puertas abiertas en el puerto de Vigo, entre los días 2 y 4 de mayo, para dar a conocer la labor de investigación que realizan en beneficio del sector pesquero y de la sociedad en general. Investigaciones científicas con la finalidad de conocer mejor nuestros mares y el estado de los recursos, y de



esta manera poder realizar una mejor gestión de los mismos.

El acto de la conmemoración de sendos aniversarios, en el que estuvo presente el secretario general de Pesca, Andrés Hermita, contó también con representaciones de los equipos de investigaciones pesqueras del Instituto Español de Oceanografía y de la Fundación Azti-Tecnalia, usuarios habituales de estos barcos.

El “Vizconde de Eza”, al que, como recordarán los lectores de MAR, referimos su participación en los primeros trabajos de investigación relacionados con el inicio del proyecto Argo hace ahora 15 años (ver MAR 557, abril 2016) y que supusieron prácticamente el estreno del buque, ha realizado unas 115 campañas de investigación desde entonces en aguas nacionales e internacionales y de cooperación en distintos países.

El buque está equipado con los mejores y más avanzados equipos tecnológicos, aparte de disponer de los más sofisticados sistemas de navegación para facilitar las pruebas científicas aún en situaciones complicadas, debido a las condiciones meteorológicas, incluso entre hielos flotantes. Es un auténtico y completo laboratorio desplazándose por nuestros mares (cuenta con seis laboratorios especializados: química, biología, física, acústica, húmedo e informática). Dispone, además, de un vehículo de operación remota submarina (ROV) para la grabación de imágenes

**Los actos sirvieron para divulgar la importancia de las campañas científicas que se realizan desde estos buques oceanográficos.**

bajo las aguas y la toma de datos oceanográficos.

Entre las múltiples y variadas labores desarrolladas por el “Vizconde de Eza” caben reseñarse sus campañas de cartografiado en las que se han prospectado aproximadamente dos millones de hectáreas en la Plataforma Continental y cerca de quince millones de hectáreas de la Zona Económica Exclusiva (ZEE), con lo que se ha contribuido a la ordenación y gestión de las actividades de pesca en las zonas estudiadas.

El “Emma Bardán” es, por el contrario, el barco más pequeño de los tres, aunque precisamente esa es la cualidad que le permite estudiar la plataforma continental hasta zonas muy próximas a la costa, debido a su escaso calado. También desarrolla campañas de investigación pesquera. Dispone de dos laboratorios (seco y húmedo) y un puente de pesca, pudiendo realizar lances de arrastre de fondo y semipelágicos. En estos diez años ha realizado unas 70 campañas y proporcionado servicios esenciales en zonas del litoral de poco calado.

### **INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA**

Como se señalaba al comienzo, estos buques, junto al “Miguel Oliver”, están diseñados para el desarrollo de campañas de investigación científica, entre cuyos cometidos figuran la obtención de datos biológicos, como la distribución, biomasa, abundancia, división por tallas, índices de reclutamiento... para la evaluación de la salud de los caladeros y así poder disponer de una valiosa información para una mejor gestión de dichos caladeros.

También participan en el estudio de los ecosistemas marinos en su conjunto, para promover una conservación eficaz de los mismos. Y, dentro de estas campañas, la caracterización del relieve y composición de los fondos marinos y de su actividad sísmica, especialmente en aguas de la Zona Económica Exclusiva, mediante la realización de Cartas de Pesca.

Junto a estas labores que vienen realizando prácticamente a lo largo de todo el año, salvo las paradas técnicas necesarias para su puesta a punto o embarcar a los equipos de científicos, el secretario general de Pesca quiso destacar los nue-





vos retos que se plantean en materia de investigación, y precisó que se seguirá iniciando “en la mejora de la recopilación de datos que permitan una visión más exacta del conjunto del sector pesquero, con el apoyo del propio sector, científicos, Administración Gestora y ONGs, entre otros”.

Tras los actos conmemorativos, que esperan poder repetir en otros puertos del Estado español cuando las actividades de estos buques lo permitan, el “Emma Bardán” se desplazó hasta el puerto de Pasaia (Gipuzkoa), desde donde un equipo de quince científicos de Azti inició, a bordo de este barco y del “Ramón Margalef” (operado por el Instituto Español de Oceanografía) la campaña Bioman, que se prolongará hasta finales de mayo, para estimar la biomasa de anchoa en el golfo de Bizkaia.

Esta campaña, financiada por el Gobierno Vasco y la Comisión Europea, y que cuenta con la colaboración de la Secretaría General de Pesca, recorrerá el área de reproducción de la anchoa con el objetivo de calcular su población mediante el método de producción diaria de huevos. Desde el “Ramón Margalef” los investigadores recogen muestras de plancton, en el que se encuentran los huevos desovados por

**Con motivo de los quince y diez años, respectivamente, de la entrada en servicio de los buques oceanográficos “Vizconde de Eza” y “Emma Bardán”, la Secretaría General de Pesca organizó una jornada de puertas abiertas en Vigo**

las anchoas, y desde el “Emma Bardán” se complementa esta tarea con la recogida de ejemplares de anchoa adulta para calcular la media de huevos que produce cada hembra. La relación entre la cantidad de huevos y la fecundidad promedio de las hembras permite estimar la biomasa de la anchoa.

### **DE VUELTA AL TAJO**

La campaña Bioman es complementaria de la campaña Juvena, que se realiza en otoño, y en la que los científicos estiman la cantidad de juveniles de anchoa en aguas del golfo de Bizkaia que deberían convertirse en adultos al año siguiente. De esta forma, los investigadores pueden predecir la cantidad de anchoa que entrará a formar parte de la población adulta de esta especie que sustentará la pesquería, uno de los pilares del sector pesquero de todo el litoral cantábrico.

El tercero de los barcos de la Secretaría General de Pesca, el “Miguel Oliver”, participa esos mismos días en la campaña de evaluación de recursos demersales Medits en el Mediterráneo. Se trata de una actuación que se repite de forma sistemática todos los años, con el fin de contar con una serie histórica lo suficientemente larga como para permitir una valoración de la evolución de los distintos stocks de interés pesquero. La campaña se inició el 11 de mayo en el puerto de Cartagena, Murcia, y finalizará el 6 de junio en el de Barcelona. Trabaja en la que se conoce como Sub-área Geográfica 6, que a su vez se subdivide en zona sur (Alicante, Canal de Ibiza y Valencia) y zona norte (Castellón, Tarragona, Barcelona y Girona).

En este caso, los trabajos van dirigidos a evaluar la abundancia y distribución de recursos demersales en el Mediterráneo. Además, se caracterizan los hábitats de este área y se toman datos oceanográficos de las masas de agua, el censo de aves marinas y el estudio de relaciones tróficas.

Dos campañas, en fin, que sirven de ilustración de la importante labor desarrollada por los científicos a bordo de los buques oceanográficos. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**



# ESTRATEGIA DE EMPRENDIMIENTO Y EMPLEO JOVEN



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE EMPLEO  
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE EMPLEO

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



UNIÓN EUROPEA

Fondo Social Europeo  
El FSE invierte en tu futuro

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

## Reunión de directores en Gijón

# Crece la **AFILIACIÓN AL REMT**

**Los pasados 27 y 28 de abril tuvieron lugar en Gijón las jornadas de trabajo con los directores provinciales del Instituto Social de la Marina. Estas jornadas se celebran dos veces al año y en ellas el director de la Entidad y su equipo se dirigen a los responsables de las Direcciones Provinciales para repasar los puntos más destacados en la gestión del organismo.**

del ISM en la reunión con los directores provinciales, celebrada en Gijón los pasados 27 y 28 de abril.

Luis Casqueiro explicó que, “con una nueva regulación en su campo de aplicación se ha incrementado la afiliación al REMT en los últimos meses”. Casqueiro añadió que, con posterioridad a su publicación, se añadió una disposición adicional a la



La nueva Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de los empleados en el sector marítimo-pesquero y sus objetivos de dar coherencia al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, ocupó gran parte de la intervención del director

Ley relativa al colectivo de neskatillas y empacadoras.

La Comisión Bilateral de Cooperación Administración del Estado y la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco se ha reunido en mayo para llegar a un acuerdo respecto a la interpretación de los artículos 38, 39c y 41 de la Ley, evi-

tándose la interposición de un recurso de inconstitucionalidadl contra el texto legal, explicó Casqueiro.

Otro de los puntos que destacó el director del ISM durante su intervención fue el conflicto, planteado el año pasado, de los tripulantes residentes en España que prestan sus servicios a bordo de buques de pabellón francés. Casqueiro anunció una próxima reunión con los representantes de la Seguridad Social francesa para tratar el tema e intentar encontrar una solución al problema.

Respecto al programa editorial del ISM –incluido en el del Ministerio de Empleo y Seguridad Social– Casqueiro explicó que, dada la situación política existente, el programa se ha aprobado sólo en parte; si bien, “se mantienen las publicaciones habituales del programa editorial del ISM”, dijo.

“Anunció que, próximamente se pondrá en marcha una plataforma digital donde estarán todas estas publicaciones y a las que se podrá acceder a través de la Sede Electrónica de la Seguridad Social, de la página web de la Seguridad Social, de las librerías digitales, y de los dispositivos de movilidad. Para las publicaciones que no sean gratuitas, se establecerá una pasarela de pago que permitirá adquirirlas por internet de forma inmediata”, anunció.

El director del ISM habló también de Calidad. Declaró que la Entidad ha presentado a los Premios de Calidad e Innovación en la Gestión Pública de este año, en la categoría de Premio a la Ciudadanía, la asistencia sanitaria y humanitaria en el mar, que recoge la actuación de los buques Juan de la Cosa y Esperanza del Mar.

### **LEY 47/2015**

También explicó que en el primer trimestre del año, se han recibido un total de 38 quejas y suge-

**El Sistema de Liquidación Directa estará listo en octubre. Se habilitará un período de prueba de tres meses para las empresas en el mes de junio**

rencias frente a las 24 recibidas en el mismo período de tiempo de 2015, la mayoría (19) en el ámbito de la sanidad marítima y felicitó a las Direcciones Provinciales de Cantabria, Melilla y Bizkaia por haber obtenido la certificación, en el nivel 200-299 puntos EVAM.

El director del ISM insistió de nuevo en la poca utilización que se hace del Registro electrónico “aunque va incrementándose poco a poco” (341 solicitudes en 2015 y 95 en el primer trimestre del 2016). Se refirió al nuevo diseño de la sede electrónica de la Seguridad Social y a las estadísticas de acceso a los servicios de movilidad ofrecidos por el Instituto Social de la Marina.

La subdirectora general de Seguridad Social, Elena Martínez Carqués, se refirió a la incidencia que está teniendo en la afiliación al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar la Ley 47/2015, de 21 de octubre, incrementando el número de afiliados en el Grupo I de algo más de un 7% (si comparamos los datos de marzo de 2016 con los del mismo mes del año anterior) y con la incorporación de 464 trabajadores por cuenta propia en dicho Grupo I y algo menos de 1.200 nuevos afiliados por cuenta ajena.

Martínez Carqués señaló que se ha iniciado el estudio para la posible incorpo-



*Momento de las Jornadas. En el centro, el director del Instituto Social de la Marina, Luis Casqueiro.*



*Algunos de los directores provinciales del organismo que asistieron a las Jornadas.*

ración al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar de los buceadores deportivos y recreativos a que se refiere la disposición adicional tercera de la Ley. Además, aclaró a los asistentes las dudas sobre la aplicación de la nueva normativa y explicó cómo ha afectado la transformación de los armadores asimilados a trabajadores por cuenta ajena a trabajadores por cuenta propia, respecto a los plazos para el alta o la cotización.

En otro orden de cosas, se refirió a los servicios operativos a través del portal Tu Seguridad Social y a los que se han incorporado recientemente, anunciando que, en un futuro cercano, estará disponible el simulador de la edad de jubilación, teniendo en cuenta el coeficiente reductor de la edad de jubilación y el simulador de la cuantía de la pensión de jubilación.

Dentro del ámbito de la cotización, comentó la implantación del Sistema de Liquidación Directa, que finalizará en octubre de 2016, habilitándose un período de tres meses previos de prueba por parte de las empresas a las que se notificará previamente en junio.

En relación con este Sistema de Liquidación directa, se está llevando a cabo un proyecto conjunto con el INSS, la TGSS y el ISM cuyo objetivo es incre-

mentar los controles sobre las compensaciones realizadas por los empresarios en los documentos de cotización, por los pagos delegados abonados a sus trabajadores durante los procesos de incapacidad temporal. Desde el Sistema de Liquidación Directa se permitirá que los empresarios apliquen compensaciones de cuotas respecto de un trabajador determinado, cuando se compruebe la existencia de un parte médico de baja por incapacidad temporal, expedido por el Servicio Público de Salud o por la Mutua Colaboradora.

### **AVANCES INFORMÁTICOS**

El director del Centro de Desarrollo del ISM, Carlos Escudero, repasó los avances informáticos que ha adoptado el organismo desde 2012. Destacó los servicios de movilidad y las nuevas aplicaciones informáticas para la gestión. También explicó las nuevas aplicaciones en las que se está trabajando, tanto para la gestión propiamente dicha como para la formación y los botiquines, y el seguimiento estadístico.

Por su parte, M<sup>a</sup> José Relinque, directora de la División de Administración y Análisis Presupuestario, informó de que el plazo de trasposición de la Directiva 2014/24 en materia de contratación pública terminó el 18 de abril sin que se hubiera producido la trasposición de la norma comunitaria a nuestro ordenamiento. Sin embargo, dijo, “algunos preceptos sí que se han incorporado ya al texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público mediante modificaciones legislativas.”

A partir del 18 de abril los órganos de contratación tienen que aceptar como prueba preliminar del cumplimiento de los requisitos previos de acceso a la licitación una declaración responsable denominada “Documento europeo único de contratación” (DEUC).

Por otra parte, como consecuencia de la Ley de Transparencia, cualquier licitador puede pedir por escrito ver el expediente de contratación cualquiera que sea el estado de tramitación. El plazo para contestar es de cinco días.

Relinque informó a los directores provinciales que se está planteando la posibilidad de centralizar la contratación de combustible de todos los buques de Estado.

### **BIBLIOTECA DIGITAL**

El subdirector general de Acción Social Marítima, José M<sup>a</sup> Pérez Toribio, declaró que en el año 2016, la empresa TRAGSATEC se encargará del diseño y elaboración de los manuales del alumno y la guía de los formadores de los cursos ARPA y buques de pasaje, siguiendo con el proyecto de elaboración de manuales para todos los cursos que ofrece el ISM. Además, desde principios de año “está a disposición de alumnos y docentes la edición digital de consulta y lectura de los textos y a lo largo de 2016 se pondrá en marcha una plataforma digital que permitirá acceder a una biblioteca digital donde figuren todas las publicaciones del ISM, incluidos los manuales de formación”, señaló.

Por otra parte, informó de que se va a elaborar un banco de preguntas para la evaluación de la parte teórica de los cursos que integran la oferta formativa del ISM. Se trata de una serie de

***Noruega y Francia han ratificado el Convenio sobre el trabajo en la pesca 2007. Sólo falta la firma de un Estado para que entre en vigor.***

cuestiones, diferentes cada año, que se realizarán aleatoriamente a los alumnos. Este examen individualizado se evaluará en el acto. Contará con unas 250 preguntas estructuradas en tres niveles de complejidad, con enunciado y cuatro respuestas posibles de las que sólo una será correcta.

Pérez Toribio ofreció a los asistentes los datos de la encuesta realizada en el segundo semestre de 2015, incluida en un estudio de empleabilidad y las necesidades formativas de los trabajadores del sector que se realiza desde hace dos años.

Por otra parte, se felicitó por el incremento de solicitudes de formación on-line que supone una media de 108 alumnos por mes frente a los 71 del año 2014. En el ámbito de las nuevas tecnologías, Pérez Toribio expuso el proyecto en el que se está trabajando y que permitirá integrar de forma flexible y rápida toda la información concerniente a los cursos de formación: sus características, metodología, vídeos, participación, profesores y alumnos.

### **CONVENIO DE PESCA**

También se refirió al Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 anunciando que Francia y Noruega lo habían ratificado, lo que suma un total de siete Estados. “Sólo falta que lo ratifique un país más para que entre en vigor”, dijo. Los países que han dado su visto bueno al Convenio son Estados a los que nuestros barcos acuden a faenar habitualmente. Esto implica que “aunque España no lo ratifique, estaremos obligados a aplicarlo; por lo que habrá que hacer las inspecciones a los buques de pesca como las que se están haciendo a los buques mercantes”, dijo Pérez Toribio.

El director del ISM clausuró las jornadas felicitando a los directores provinciales por la buena gestión que han hecho del Fondo Social Europeo, que ha permitido que el nuevo Programa Operativo, asigne mayor presupuesto a la Entidad. ■

**TEXTO: ANA DÍAZ**

**FOTOS: CARMEN PARRONDO**



*La subdirectora general de Seguridad Social, Elena Martínez Carqués.*

Sistema Cl@ve

# COMUNICACIÓN MÁS FÁCIL

## con la Administración



**El 17 de noviembre de 2014 representa un momento importante en el ámbito de la Administración General del Estado. Ese día se pusieron en marcha los primeros servicios que utilizaban Cl@ve: un sistema orientado a unificar y simplificar el acceso electrónico de los ciudadanos a la Administración. Desde entonces, más de dos millones de ciudadanos se han registrado en el sistema. Además, se han realizado más de 9.000 firmas electrónicas y efectuado más de seis millones de autenticaciones.**

**C**l@ve es un sistema de identificación, autenticación y firma electrónica común para todo el sector público estatal. Con este sistema, fruto de un proyecto de colaboración entre distintos organismos de la Administración General del Estado, los ciudadanos podemos consultar rápidamente datos que nos atañen. Entre otros, los puntos que nos quedan en el carnet de conducir, si estamos al corriente en el pago de nuestras obligaciones tributarias, la información que ofrece la Seguridad Social relativa a nuestra vida laboral o cualquier otro servicio integrado en Cl@ve sin que tengamos que usar varias contraseñas para acceder a los mismos.

El sistema ha sido reconocido en varias ocasiones y recibido cuatro galardones, el último en la VIII edición de los premios de la Asociación @asLAN a la Transformación Digital. La Gerencia de Informáti-

**La Seguridad Social ha sido pionera en ofrecer sus servicios a los ciudadanos a través de Cl@ve**

ca de la Seguridad Social y la Dirección de Tecnología de la Información y de las Comunicaciones han liderado el proyecto, haciéndolo realidad.

El sistema Cl@ve, que puede usarse en cualquier dispositivo móvil, Smartphone o Tablet, no sólo en ordenadores de mesa o en portátiles, se compone de cuatro elementos que permiten a los ciudadanos relacionarnos electrónicamente con la Administración, contando con un único usuario y contraseña: el registro único; un sistema de identificación y autenticación electrónica, basado en claves concertadas; un sistema de firma electrónica y un punto de acceso Cl@ve.

### **CREDECIAL ELECTRÓNICA**

Para usar el sistema se necesita una credencial electrónica de identificación. Por ello, hay que registrarse previamente, bien de forma presencial en alguna de



las oficinas de registro adheridas al sistema, entre las que están las oficinas de la Seguridad Social, o por internet, utilizando un certificado electrónico reconocido.

Efectuado el registro, pueden utilizarse los mecanismos de identificación previstos en Cl@ve en todos aquellos servicios de la administración electrónica que hayan sido integrados en el sistema. Todo el procedimiento de registro y utilización se encuentra en el portal informativo <http://clave.gob.es>

Se puede utilizar este sistema en multitud de actos administrativos. Los servicios integrados se distinguen porque en la pantalla de acceso a los mismos existe un logo que redirigirá al sistema de autenticación en el enlace [http://clave.gob.es/clave\\_Home/clave/usabilidad.html](http://clave.gob.es/clave_Home/clave/usabilidad.html)

El sistema Cl@ve evita que las Administraciones Públicas tengan que implementar y gestionar sus propios sistemas de identificación y firma y que los ciudadanos tengamos que utilizar unos métodos de identificación diferentes a la hora de relacionarnos con la Administración. En este sentido, simplifica el acceso a todo tipo de usuarios. Siendo conscientes de que, para algunas personas, puede ser difícil el uso de servicios digitales, Cl@ve unifica todos los sistemas de identificación y autenticación electrónica en un único sistema, aportando mayor facilidad

por medio de un único acceso. Además, el sistema Cl@ve permite la firma electrónica de documentos, utilizando certificado digital del DNI electrónico, custodiado por la administración y almacenado en la nube.

### **LA SEGURIDAD SOCIAL, PIONERA**

La Seguridad Social se ha convertido en el organismo de la Administración pionera en el uso e implementación del sistema y también en el uso e implementación del sistema, ya que el portal Tu Seguridad Social ha sido el primero en utilizarlo en toda la Administración Pública española. Además de los tradicionales certificados digitales de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre y el DNI electrónico para el acceso a determinados servicios.

Los trabajadores del mar pueden utilizar el sistema Cl@ve en varios servicios públicos en la sede de la Seguridad Social y en servicios de movilidad específicos tales como el informe de caducidad del Certificado de Formación de Sanidad Específica; el informe del Reconocimiento Médico obligatorio para navegar; el certificado reductor de la edad de jubilación y las solicitudes activas de formación de los cursos que ofrece el Instituto Social de la Marina. ■

**ANA DÍAZ**

## **A partir de ahora todo el sector público estatal tiene una herramienta común de identificación y autenticación**



*La relación de los ciudadanos con la Administración es cada vez más fluida*

Julio Palomar

## Peticiones de 3 años de cárcel para los mariscadores furtivos de Ferrol

**El juicio contra 11 personas acusadas de extraer ilegalmente vieira tóxica de la ría de Ferrol y comercializarla en restaurantes de varias localidades gallegas quedó visto para sentencia. Los alegatos de los abogados defensores no han conseguido reducir las penas que pidió inicialmente la Fiscalía; por ello, se mantiene la petición de 3 años de cárcel para los dos furtivos encausados y el transportista.**

El juicio contra una red de furtivos que extraía marisco ilegalmente de la ría de Ferrol y lo comercializaba en restaurantes de diferentes ciudades gallegas se abrió a principios de

mayo en la Audiencia Provincial de A Coruña. El proceso, debido al número de encausados y testigos, ha tenido que trasladarse a esta localidad por falta de espacio en los Juzgados de Ferrol.

Los hechos se remontan casi un

lustro (primera quincena de junio de 2011), cuando la Guardia Civil, tras meses de investigación, arrestó y tomó declaración a numerosas personas imputadas en la entonces llamada “Operación capacho” contra una red que extraía y comercializaba vieira tóxica.

El operativo inspeccionó bares, restaurantes, naves y garajes sospechosos por distribuir o vender el bivalvo en A Coruña y Pontevedra teniendo gran repercusión mediática debido al prestigio de algunos de los restaurantes investigados, como casa Vilas, en Santiago.

Los análisis toxicológicos del Instituto para el Control del Medio Marino (Intecmar) confirmaron la toxicidad del marisco, con niveles de toxina amnésica (ASP) por encima del límite legal. Este bivalvo acumula toxinas que se generan de forma natural siendo la ASP la más habitual. Según los expertos, una intoxicación grave puede causar desde trastornos intestinales hasta, en casos severos, la muerte.

La operación coincidía en el tiempo con el permiso que dió la Xunta a los mariscadores de la ría de Ferrol para extraer vieira, tras trece años de veda por altos niveles de toxina ASP. Desde la cofradía se ha señalado a estos furtivos como parte de un grupo de 10 o 12 personas que son verdaderos esquilmadores de la ría. Para ello, utilizan equipos de buceo profes-



sionales para extraer vieiras, almejas, centolla o percebe, en función del calendario y las mareas alardeando de ganar mucho dinero en pocos días con la venta ilegal.

Al cierre de esta edición, la magistrada del Juzgado de lo Penal de Ferrol dejaba el caso visto para sentencia, tras escuchar las conclusiones de la Fiscalía, los alegatos de los abogados defensores, y las declaraciones prestadas los días anteriores por los testigos que compraron marisco procedente de la ría y los agentes de la Guardia Civil que realizaron los registros. Éstos, remitiéndose al atestado, declararon que en los restaurantes implicados encontraron vieira sin etiquetar. Aunque en el caso de casa Vilas, del que están encausados un camarero y la gerente, los agentes declararon que el producto no estaba en restaurante sino en el local de un negocio vecino.

No ha habido cambios en la petición inicial de penas. Así, se pide tres años para los dos furtivos que extraían y vendían el bivalvo y dos para los trabajadores o responsables de los restaurantes que compraban el producto para ponerlo en sus platos.

## **NUEVA OPERACIÓN**

Coincidiendo en el tiempo, el juzgado de Ferrol ha puesto en marcha una operación contra el comercio ilegal de vieira que permitió a la Policía Autonómica detener, a finales de abril, a dos personas en una depuradora de Cambados, Pontevedra. La policía, asistida por el Servicio de Guardacostas, sospechaba que el producto vendido a la depuradora procedía del banco de la ría de Ferrol A Malata, un área catalogada zona C. Debido a esta clasificación, el marisco procedente de zona C debe ser reins-



talado en un banco limpio (zona A) durante al menos 2 meses.

Posteriormente, en otra fase de la operación, la policía detenía, a principios de mayo, a tres personas vinculadas con la empresa depuradora Mariscos Daporta S.L. de Cambados. Durante la inspección administrativa se revisó la trazabilidad de los lotes y se confiscó producto para comprobar si alguna partida del marisco comercializado procedía de los bancos contaminados de la ría de Ferrol. Todos los detenidos, ya en libertad, están imputados por delitos de grupo organizado para cometer delitos contra la salud pública y contra el medio ambiente en su modalidad de furtivismo. ■

## **Redistribución de atún rojo**

La distribución de las capturas de atún rojo sigue siendo tema de debate. A la información publicada en el anterior número sobre las diferentes opiniones suscitadas en torno a la distribución de capturas de esta especie, se suma la solicitud de reunión efectuada por el presidente y el secretario de la Comisión Interfederativa de la Cofradías de Pescadores de la Comunidad Valenciana al secretario general de Pesca del Magrama.

La petición es apoyada por representantes del Partido Popular de Castellón, que quieren trasladar a los responsables del Ministerio las peticiones de los pescadores de esta provincia para flexibilizar las capturas de atún rojo y lograr una redistribución más justa de las capturas.

## **Percebeiro muerto en A Coruña**

El percebeiro Jesús Pérez murió en Arteixo, A Coruña, arrastrado por una ola cuando estaba recogiendo este crustáceo en la costa con su primo, quien no pudo hacer nada por evitarlo. Aunque los percebeiros conocían la zona, las condiciones del mar no eran buenas y esta es una franja muy complicada gestionada por la Cofradía de Caion.

Una vez dada la voz de alarma, Salvamento Marítimo puso en marcha un dispositivo compuesto por un helicóptero y una lancha a la que se unió otra de la Guardia Civil. El cuerpo del percebeiro fue encontrado por el dispositivo, tras retomar la búsqueda, al día siguiente.

## **Marinero muerto en Pontevedra**

Diez días después de la muerte del percebeiro coruñés, el mar se cobraba otra víctima: Marcelino Santos, pescaba junto con otro pescador lubina con caña en Cangas, Pontevedra, cuando su embarcación volcó lanzando a los pescadores al agua. El compañero de faena alcanzó la costa a nado y e hizo la llamada de emergencia. Salvamento Marítimo movilizó embarcaciones a las que se unió una patrullera de la Guardia Civil y el helicóptero Pesca I de la Xunta.

Finalmente el pescador fue visto desde tierra y llevado al muelle por el equipo de rescate de la aeronave. El personal sa-



**BREVES**

nitario no consiguió reanimarlo. Desde la cofradía, se señalaba que la pérdida de este marinero se suma a la de Borja Alonso a principios de año.

**Renovar la flota**

El presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI), Javier Touza, señaló que los armadores de pesca ven en la feria internacional de construcción naval (Navalia), que tiene lugar en Vigo a finales de mayo, como “el marco idóneo para avanzar en la renovación de la flota y concretar acuerdos para encargar la construcción de nuevos barcos pesqueros”.

Javier Touza subrayó la “urgencia” de abordar esta renovación porque el sector “pierde” la carrera con respecto a otros países. Destacó que algunas empresas ya firmaron contratos para construir buques de pesca, y que en los próximos años habrá “cinco o seis” contratos para construir nuevas unidades de arrastreros siguiendo parámetros “innovadores” que permitirán mejorar la productividad del sector.

**La venta de algas en Galicia**

La venta de algas en Galicia alcanzó en 2015 registros históricos, tras alcanzar las 450 toneladas. Esta cifra supera ampliamente el anterior récord, establecido en 2012, con 198 toneladas comercializadas. Esta cifra destaca aún más si se tiene en cuenta la caída producida en 2014, con apenas 69 toneladas subastadas. Cangas fue el puerto con mayor facturación. El éxito de este año se debe a la combinación de unas buenas condiciones meteorológicas que permitieron extraer grandes cantidades, junto a una alta demanda.

El alga más vendida fue el “wakame” (*Undaria pinnatifida*), utilizada en la elaboración de sopas, salsas, ensaladas y alimentos vegetarianos.

**Responsabilidad de la Consellería do Mar**

El Tribunal Superior de Justicia de Galicia ha anulado el dictamen de la Xunta que negaba la indemnización de más de

**BALEARES****Ampliación del Parque Nacional de Cabrera**

**Buenas noticias desde Baleares para las reservas marinas. Si el pasado mes se despedía con la noticia del inicio del proceso de ampliación del Parque Nacional de Cabrera, éste se inicia con la firma de la prórroga del Convenio de gestión compartida de la reserva marina de Levante Mallorca-Cala Ratjada, entre el Magrama y la Comunidad Autónoma de Illes Balears, hasta 2020.**



Oceana

Con una extensión de 11.285 hectáreas, la Reserva Marina de Levante-Cala Ratjada es la última de las que se incorporaron a la red de Reservas Marinas gestionadas de forma directa o compartida por la Secretaría General de Pesca. Los objetivos de colaboración contemplados en el convenio suscrito en 2008, por el Ministerio y la Comunidad Autónoma, quedan ahora prorrogados hasta 2020. Mero, cabracho, corvallo, langosta roja, cigala, bogavante son algunas de las especies de interés pesquero que habitan en estas aguas, y a las que se les unen otras de paso como la lampuga y el calamar.

Por otra parte, se inicia el proceso de ampliación del Parque Nacional de Cabrera, que le convertirá en el más grande del Mediterráneo occidental (diez veces mayor que en la actualidad). El gobierno Balear ha requerido ofi-

cialmente al gobierno Central su deseo de ampliar Cabrera y acordó con el Organismo Autónomo de Parques Nacionales (OAPN), dependiente del Magrama, la hoja de ruta de este proceso.

El anuncio de la ampliación ha sido celebrado por Oceana, destacando que “se protegerán importantes hábitats y especies, alcanzando profundidades de hasta dos mil metros”. Y es que se incluye, como señalan desde esta organización, el escarpe Emile Baudot y el arrecife coralígeno de Fort d’en Moreu en la futura zona de protección, lo que dotará a la red de parques nacionales de sistemas naturales marinos aún no representados en la misma.

Oceana ha venido investigando desde 2006 los fondos marinos de los alrededores de Cabrera, en los que ha realizado seis campañas oceanográficas y documentado ecosistemas de relevancia internacional. ■

## Jornadas sobre “El consumidor de productos pesqueros”

MADRID

**El director general de Ordenación Pesquera del Magrama, Carlos Larrañaga, presentó la primera de las jornadas del ciclo que sobre “El consumidor de productos pesqueros” se han organizado para conocer las características del nuevo consumidor de estos productos, y así proporcionar al sector información y herramientas que lo hagan más competitivo.**

Desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se pusieron en marcha una serie de actividades para incentivar el consumo de productos pesqueros. Y es que, como destacó Carlos Larrañaga, a pesar de que España es el primer mercado de productos pesqueros de la Unión Europea, el consumo de estos productos ha venido descendiendo en los últimos años. Entre las actuaciones para analizar la situación y revertir la tendencia, desde el Ministerio se han realizado estudios de mercado, análisis de comportamiento del consumidor y este ciclo de jornadas al que nos referimos. Un ciclo compuesto por tres jornadas sobre “El nuevo consumidor”, “La información al consumidor” y “El no consumidor”.

Durante la primera de estas jornadas, se presentó un estudio del Magrama, elaborado por AECOC (asociación empresarial que agrupa a fabricantes y distribuidores del sector de las conservas), sobre “El comprador de conservas y de platos preparados de pescado”, con el fin de evaluar los elementos que influyen en la compra de conservas, con especial énfasis en elementos como “Arte de pesca”, “país de origen” y “zona de captura”.

Ese estudio apunta a que la categoría de conservas de atún es

la que tiene mayor frecuencia de compra. En concreto, un 60% de los compradores lo hacen con una frecuencia quincenal. Por lugares de adquisición, los más habituales son el supermercado y el hipermercado, aunque el *sushi* tiene mayor peso en tiendas especializadas. La buena relación calidad precio destaca en las conservas de atún, mejillones, sardinas, calamares y anchoas, mientras que la principal motivación para los compradores de sushi es el sabor.

El consumidor entiende que indicar la procedencia del producto en las conservas aumenta la calidad otorgada a esa marca y producto. Un 30% cree necesario que aparezca el país de origen; un 20%, la zona de captura; y un 13%, el arte de pesca. ■



47 mil euros a un mariscador de Cambados que había pedido responsabilidad patrimonial a la Administración encargada de la infraestructura de la lonja de Cambados. Los hechos se remontan más de un lustro, cuando el mariscador, tras haber vendido su marisco, resbaló y cayó rompiéndose una pierna. El mariscador, que estuvo hospitalizado y fue intervenido, reclamó la consellería do Mar una indemnización al entender que la caída se debió a las malas condiciones de mantenimiento de la lonja y el puerto pesquero.

Mar dictaminó que no tenía que indemnizar. Ahora, el Tribunal anula el dictamen señalando que existe responsabilidad patrimonial de la Administración.

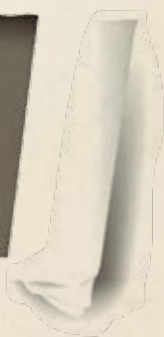
### Albo pasa a manos chinas

La empresa de conservas gallega Albo, fundada en 1869, acaba de ser vendida a una filial de Shanghai Kai-chuang Marine International por 61 millones de euros. Esta empresa familiar, muy deseada por los inversores extranjeros y competidores, se especializa en bonito, sardinas, mejillones y anchoas conservados en aceite de oliva y llega a 25 países en los cinco continentes. El grupo pesquero chino, uno de los más grandes del mundo, apenas exporta el 5% de sus productos, con lo que con esta adquisición pretende mejorar su posición en el mercado internacional, especialmente el europeo.

### Concurso fotográfico

El sindicato de trabajadores portuarios Coordinadora ha convocado la VII edición del Concurso de fotografía y vídeo de “El puerto y el trabajo portuario”. La participación está abierta a cualquier fotógrafo o creador audiovisual y busca que se muestre de manera excepcional y con gran belleza la variedad de labores que se llevan a cabo en los muelles. La fecha límite para la presentación de trabajos es el próximo 30 de junio de 2016. Las bases pueden consultarse en [www.coordinadora.org](http://www.coordinadora.org)

# Hace 50 años...



## La producción de las zonas del Plan Experimental de Pesca de Arrastre del Mediterráneo (y II)

Los pescadores se alegran de que especies comerciales que se consideraban agotadas se capturen ahora en cantidades insospechadas, sólo atribuible al descanso de los fondos marinos en las épocas clave de desove, junto a las demás medidas puestas en práctica. Con diez meses de pesca al año y cinco días de trabajo a la semana, obtienen en conjunto más beneficios que antes de las vedas, pescando la semana y el año completos, por la cantidad y calidad de la pesca que afluye a la Lonja.

### **Ocupación durante la veda**

La ocupación durante el periodo de veda no ha constituido un problema desde el año 1962, en que comenzó, en las provincias de Castellón y Tarragona, con puertos de muy distintas características laborales. Las mamparras, el palangre, trasmallos, trabajos portuarios y casos aislados de ocupaciones en tierra, conociéndose con la debida antelación las fechas de comienzo y terminación de la veda, han



absorbido por completo la totalidad de las tripulaciones afectadas.

El Plan Experimental de Pesca de Arrastre termina este año. La veda de 1966 podría ser la última: La plataforma continental del litoral mediterráneo se considera de posibilidades limitadas. Una explotación exhaustiva equivaldría a una caída vertical de rendimientos. Con un agotamiento de la mar, experiencia que se vivió, los pescadores buscarían trabajos mejor remunerados y los armadores de arrastre, con las sumas de capital empleado, tendrían graves perspectivas, quedando afectada la produc-

ción de una extensa zona.

La experiencia del Plan de la veda, a que se llegó después de aunar muchas voluntades, ante un estado de decadencia total, ha de servir para perfeccionar la racionalización en la producción pesquera.

La Administración no puede impedir que, en un momento dado, haya pescadores que no cumplan las medidas que protegen el capital común que es la población de los fondos marinos. Ello pide una conciencia social colectiva, sobre cumplimiento de lo que interesa a la comunidad.

Cuestión a resolver es el ejercicio de la pesca

de arrastre en zona que ha observado la veda de las embarcaciones procedentes de puerto sin veda. Otra, el crecimiento desusado de potencias en curso de instalación ante los resultados que se están obteniendo, siendo deseable que la renovación de medios se efectuara sin sensible aumento de los tonelajes, como se está estudiando por la Administración.

### **El año 1966, decisivo**

El convencimiento general de los que analizan y sacan consecuencia es que sin la veda la recuperación conseguida se viene abajo. Los pescadores conocen el alto interés que ha suscitado la experiencia en la Dirección General de Pesca Marítima y Sindicato Nacional de la Pesca y la constante preocupación por su desarrollo y canalización hacia fórmulas estables.

Existe demediada unanimidad para que las enseñanzas de cinco años de experiencias no resultaran fructíferas.

**Luis Millán Roca**  
*Secretario de la Cofradía de Pescadores de San Carlos de la Rápita*

En el primer trimestre del año

## El ISM ha concedido más de 181 millones en prestaciones de la Seguridad Social

Madrid.- Se ha reunido el Consejo General del Instituto Social de la Marina en el que se informó de las realizaciones de la seguridad social llevadas a cabo por este organismo durante el primer trimestre del presente año, que en prestaciones rebasaron los 181 millones de pesetas.

También se informó de la labor efectuada por el ISM en el ámbito de la formación profesional y humana de los pescadores, dentro de cuya actividad se celebran actualmente treinta cursos a los que asisten cerca de ochocientos trabajadores del mar.

Durante la reunión se estudiaron los problemas existentes en torno a la construcción de viviendas para pescadores, los gastos del seguro de Enfermedad en el extranjero y la Memoria de la Mutualidad de Accidentes de Mar correspondiente al pasado año, que fue aprobada.



Entre los naufragios y accidentes ocurridos en las últimas semanas destacan los acaecidos a las embarcaciones “José Antonio Lasa” y “Océano Atlántico”, que desaparecieron en las costas gallegas, pereciendo veinticinco tripulantes. El primero de ellos quedó partido en dos, como puede apreciarse en la foto.

## Asistencia Radio-Médica

El CIRM es una fundación particular, reconocida y subvencionada por el gobierno italiano, que presta asistencia radio-médica gratuita a todos los barcos que la precisen. Sus fines son las consultas médicas y, en determinados casos, socorros urgentes e incluso servicios de traslado de enfermos y servicios de ambulancia (estas últimas actividades sólo para la zona mediterránea).

Perfeccionando tal asistencia, el CIRM ha editado un manual en cuatro idiomas -entre ellos, el español-, que se titula “La asistencia radio-médica”. Este libro contiene un código cifrado destinado a los mensajes radio-médicos y una completa serie de consejos e indicaciones para la asistencia urgente a bordo, estando reconocido como muy útil, hasta el extremo de que muchos países lo han adoptado como obligatorio a bordo. Su precio es de unas setecientas pesetas y puede adquirirse solicitándolo al *Centro Internazionale Radio-Médico (CIRM)*. *Vía Torino, 122. Roma.*

Un extracto del código así como los formularios telegráficos se facilitan gratuitamente, solicitándolos al citado organismo.

## Peligro de ser destruidos los bancos de peces de Huelva

Ayamonte. – Corren peligro de ser destruidos los criaderos de peces de esta costa, desde la barra de Ayamonte a la de Lepe, a consecuencia de las exploraciones que realizan unos barcos americanos petrolíferos, que hacen estallar cargas de dinamita en alta mar.

Los pescadores se muestran alarmados. Una barquilla cargó pescado moribundo, cuyo valor comercial es casi nulo. Los grandes bancos pesqueros desaparecerán si no se pone coto a este método exploratorio, destructor de la riqueza pesquera de esta parte de la costa onubense.

## Enormes capturas en Denia de sardinas y anchoa

Existe gran animación en el puerto pesquero, ya que jamás se habían conocido en este litoral las enormes capturas de sardina y anchoa que se están produciendo.

En los primeros días del mes de febrero se ha venido obteniendo una media de 5.000 cajas, por un valor total de dos millones de pesetas.

**Sanidad Marítima****AVANCES MÉDICOS EN MARCHA**

**En la actualidad, los nuevos campos en la investigación médica ofrecen esperanza a pacientes de enfermedades que hasta hace muy poco eran consideradas fatales. Los avances médicos permiten a las personas mayores o con enfermedades crónicas tener hoy en día una vida más sencilla y placentera.**

inmunoterapia también es esperanzadora para tumores de cabeza y cuello.

Esta técnica no es la única novedad en el tratamiento y prevención del cáncer. También se ha descubierto el mecanismo que permite a los tumores generar metástasis, lo que nos ayudará a saber dónde ocurrirá ésta o la constatación de que la mayor parte de los cánceres se generan por malos hábitos perfectamente evitables.

**E**l fin del cáncer parece estar cada vez más cerca. La inmunoterapia aplicada a esta enfermedad supone un gran paso calificado de “auténtica revolución”. Estos medicamentos “estimulan y entrenan” al sistema inmune para que logre identificar las células malignas y reducir el tumor.

La ventaja de la inmunoterapia es su especificidad, que reduce el daño de los tejidos sanos, una diferencia fundamental con la quimioterapia. Además, una vez “entrenado” el sistema inmunológico, que tiene memoria, será capaz de seguir actuando contra el tumor, con lo que la supervivencia se alarga. El inconveniente es que su acción no es inmediata ya que el entrenamiento lleva un tiempo, antes de que el sistema inmune esté preparado. El primer tumor en beneficiarse fue el melanoma, seguido del cáncer de pulmón. La

**TRASPLANTE DE CARA**

Un equipo médico de Nueva York realizó en 2015 el trasplante de cara más complejo al reimplantar tejidos del rostro, cráneo y parte del cuello a un hombre que sufrió quemaduras de tercer grado catorce años antes, al trabajar como bombero. El donante era un joven que murió en un accidente de bicicleta.

La operación ha marcado un hito importante en la medicina, dando paso a la universalización progresiva de este tipo de operaciones que permitirán que personas que desfiguradas tras un accidente hagan una vida normal.

**GENÓMICA**

No es ciencia ficción pensar que, en el futuro, las enfermedades a las que tenemos predisposición genética podrán prevenirse antes



de nacer. Tampoco lo es pensar que un día llegaremos al médico para que, en lugar de un tratamiento general, nos de uno preciso, único y personal.

El objetivo de la medicina genómica es cambiar la forma en la que se trata al enfermo. En la actualidad, un mismo tratamiento es válido para todos. En el futuro, la información genética determinará el fármaco exacto para cada enfermedad y para cada individuo. Ya se aplica en algunos tipos de cáncer, pero se utilizará en multitud de tumores y en el tratamiento y prevención de enfermedades como la diabetes o la obesidad.

### **ALZHEIMER**

A día de hoy, seguimos sin conocer la causa exacta del Alzheimer, ni cómo tratarlo. En la actualidad, el 70% de quienes sufren la enfermedad no responde a los tratamientos o lo hace de forma “poco satisfactoria”. Cualquier avance en la lucha contra el Alzheimer es una gran noticia.

En verano de 2015, la multinacional farmacéutica Lilly presentó las conclusiones de un ensayo clínico con Solanezumab, un prometedor fármaco que, administrado en las primeras fases de la enfermedad, podría ralentizar su avance permitiendo mantener cualidades cognitivas que de otra manera se perderían.

### **INFERTILIDAD**

Una mujer belga de 27 años se convirtió el pasado verano en la primera persona del mundo en dar a luz a un bebé gracias al trasplante de tejido congelado de uno de sus ovarios, extraído cuando era una niña de 13 años. Este método ofrece esperanza para evitar la infertilidad a las mujeres que, siendo niñas, pasen por un tratamiento médico agresivo.

Procedimiento similar se llevará a cabo en los hombres. Hace pocas semanas, en Reino Unido, un niño de 9 años con tumor cerebral se convirtió en el primer menor al que se le congela tejido testicular con la esperanza de que pueda ser padre en el futuro.

### **MICROBIOTA**

Tenemos en nuestro intestino un mundo microscópico viviente, que recibe el nombre de microbiota intestinal. Empieza a desarrollarse tras el nacimiento y su composición está influenciada por factores externos como condiciones de nacimiento, dieta, entorno y uso de antibióticos.

Los cien billones de bacterias que componen esta comunidad viva forman lo que se denomina “nuevo órgano” cuyas funciones específicas son claves para la salud. La composición de la flora intestinal parece ser determinante en el padecimiento de algunas enfermedades, como la esclerosis, la fibromialgia y la artritis.



### **HIPERTENSIÓN**

La hipertensión es uno de los principales factores de riesgo de enfermedades cardiovasculares. Se considera que la presión arterial normal está por debajo de los 120 milímetros de mercurio (mmHg).

Cuando el corazón se contrae y una persona no es considerada hipertensa hasta que no alcanza los 140 mm Hg. Esto podría cambiar en poco tiempo a consecuencia del resultado del ensayo clínico “Sprint” efectuado por el Lung and Blood Institut durante tres años con 9.361 pacientes. La mitad de los participantes mantuvo su presión sistólica por debajo de 120, y la otra mitad al borde de lo considerado hasta ahora como saludable. Entre los pacientes del primer grupo (el que respondía a unas hipotéticas nuevas recomendaciones) ha habido un 26% menos de muertes y un 38% menos casos de fallo cardíaco. Resultados tan contundentes obligan a “hacer una reflexión” y, aunque todavía es pronto para cambiar las recomendaciones, será obligatorio revisar la conducta médica en pacientes hipertensos.■

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

## Prevención de riesgos laborales en el sector pesquero



Foto: Jesús Navarro.

El pasado 10 de mayo tuvo lugar, en las dependencias del ISM, la firma del primer acuerdo en materia de prevención de riesgos laborales y salud laboral en el sector pesquero. El objetivo fundamental del mismo es la protección, formación, divulgación y promoción de la seguridad y salud de los trabajadores y trabajadoras

del mar. Próximamente, está prevista la creación de una Comisión Específica para la Prevención de riesgos laborales y la Salud Laboral, que se encargará de desarrollar el papel de los órganos consultivos y de participación, potenciar la negociación colectiva para promover la integración de la prevención de riesgos en las

empresas y la implicación de trabajadores y empresas. En la fotografía, de izquierda a derecha, Eduardo Hernández, de la SCM-UGT; Francisco Javier Cabezos, de la FSC-CCOO; Luis Casqueiro, director del ISM, anfitrión del acto de la firma; Javier Garat, de Cepesca; y Enrique Albor, de la FGAMT-CIG).

## Certificaciones y distinciones al ISM

Las Direcciones Provinciales del ISM en Cantabria, Melilla y Bizkaia han obtenido la certificación en el nivel 200-299 puntos EVAM por las acciones emprendidas para mejorar la gestión en su gestión y relación con los afiliados. En la Dirección Provincial de Las Palmas se ha creado un grupo de trabajo en el que participan funcionarios de dicha Dirección y de las Direcciones Locales de Arrecife y Puerto del Rosario para dirigir acciones encaminadas a la obtención del sello de calidad EFQM de Excelencia que concede la AEVAL.

Por otra parte, la Dirección Local del ISM en Punta Umbría (Huelva) acaba de recibir una de las distinciones concedidas por el Ayuntamiento



de la localidad. El director local, Juan Manuel Robles, recogió el premio que reconoce la labor desempeñada para hacer llegar a los trabajadores del mar toda la atención y protección social que ofrece el ISM.

## Medalla de Oro a las redeiras gallegas

El Consejo de Ministros del pasado 29 de abril aprobó, a propuesta de la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, la concesión de la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo a la Federación Gallega de Redeiras Artesas "O Peirao".

Creada en 2004, la Federación agrupa a ocho asociaciones de redeiras cuyo objetivo es lograr el reconocimiento de la igualdad de derechos en una labor, la de quienes fabrican y ponen a punto las redes de pesca, que no se había considerado antes oficio. Junto a su valor social, destaca la aportación de las redeiras al patrimonio cultural de Galicia.



# EL FRÍO AMENAZA SU VIDA

Más de 11 millones de personas han huido de sus hogares buscando un lugar seguro en Siria y en los países limítrofes. **7,7 millones son niños** y ahora afrontan otra terrible amenaza: **el frío invierno.**

UNICEF ya está allí proporcionando mantas, ropa de abrigo, agua y medicinas.

Pero muchos más niños necesitan tu ayuda.

**¡HAZTE SOCIO AHORA!**

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

**900 907 900**

unicef 

CENTRO DE  
REPARACIÓN NAVAL

PUERTO  
TRANSOCEÁNICO  
DE GRANADILLA

ALTOS ÍNDICES DE  
PRODUCTIVIDAD  
OPERATIVA

CONECTIVIDAD  
CON ÁFRICA

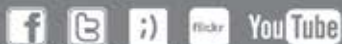
ZONA FRANCA  
ZONA ESPECIAL CANARIA



# Puertos de Tenerife

## El HUB del Atlántico

Nos puedes encontrar en:



Faros del Mar

[www.puertosdetenerife.org](http://www.puertosdetenerife.org)



Puertos de Tenerife

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife