

Mar

Nº 560
JULIO/AGOSTO 2016

Inquietud ante el Brexit

La CE presenta su informe
Cuotas de Pesca 2017

65º Asamblea de
ANAVE

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

Suscríbase

a la revista de referencia en el sector

SOLO 8,25 €
AL AÑO
(6 números)

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

...Y MUCHO MÁS...

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



► SUSCRIPCIONES

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

Entre cuotas y *brexits*

Cuando el sector pesquero español afrontaba, como viene siendo habitual en el mes de junio, el escrutinio de la primera comunicación de la Comisión de la Unión

Europea sobre las posibilidades de pesca para el próximo año, saltaba un inesperado acontecimiento que le plantea no pocas dudas respecto al futuro que se cierne sobre buena parte de él: la salida del Reino Unido de la UE.

Por el momento, todo se mueve entre la incertidumbre y las conjeturas, respecto a cómo puede afectar al sector esta decisión. Una incertidumbre que, de partida, ya es una mala noticia. Sólo hay preguntas. ¿Cómo afectará esta situación a los armadores gallegos que compraron empresas pesqueras con cuota británica al abanderar allí sus barcos?, ¿qué pasará con las capturas que realizan en Gran Sol, en aguas comunitarias, y vienen descargándose en puertos británicos?, ¿cuándo se comenzará a aclarar este futuro?

El voto mayoritario del sector pesquero británico a favor de la salida de la Unión Europea puede radicarse en su disconformidad con la Política Pesquera Común, como apunta el secretario general de Cepesca, Javier Garat, a MAR. Un malestar, apostilla, compartido en no pocas ocasiones por los armadores españoles debido “a la dificultad de cumplir unos reglamentos

redactados con frecuencia desde la prepotencia de la Comisión y el desconocimiento del Parlamento”.

Desde MAR se seguirá con atención la evolución de este nuevo nubarrón que se cierne sobre el sector pesquero español, y que esperamos quede en un chaparrón de verano.

Respecto al informe de la Comisión al Parlamento y al Consejo sobre las posibilidades de pesca para el próximo año, primer paso para el inicio de los debates que se prolongarán hasta mediados de octubre, reseñar que no hay grandes o inesperadas novedades. Hay stocks con muy buenas noticias, un año más, como el de merluza septentrional, que podrían ver incrementadas sus posibilidades de pesca.

Buenas noticias en el norte de la Península ibérica también para rape y gallo, que se están pescando dentro del Rendimiento Máximo Sostenible. Y para el bacalao en el Mar del Norte, que se está capturando este año de acuerdo con su RMS. Objetivo éste, el del RMS, que sigue siendo el foco de los esfuerzos que plantean desde Bruselas.

La cruz de la moneda, el Mediterráneo, donde excepto el atún rojo, el resto se encuentra en una situación penosa, con especies como la merluza, el salmonete, el rape negro y la bacaladilla que están siendo capturadas hasta seis veces por encima del RMS. ■

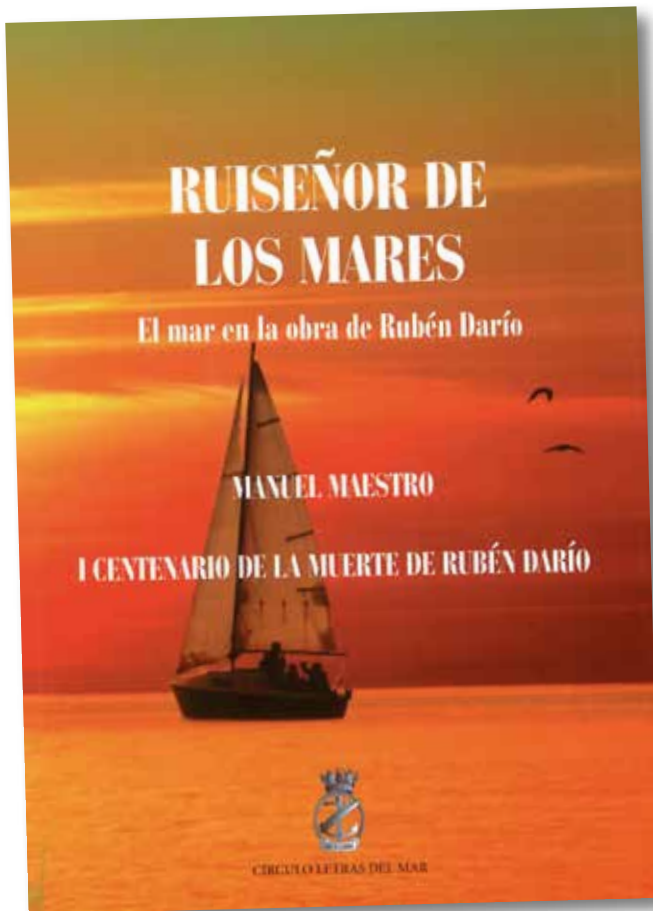


José Casado

RUISEÑOR DE LOS MARES

El mar en la obra de Rubén Darío

Autor: Manuel Maestro
Edita: Círculo Letras del Mar



Como destaca el autor de este libro, también ha querido añadir una selección en prosa de Rubén Darío de esta misma temática, a fin de ahondar en “la más desconocida de sus facetas como escritor, aunque el fruto de su labor prosista fue también tan bello e importante como cuantioso”.

El nombre del libro está inspirado, como explica Manuel Maestro, en la obra de otro gran poeta, Antonio Machado, quien a la muerte de Rubén Darío reconocía “su deuda” lírica y personal con la obra de este autor, y en uno de sus poemas le bautizaba como ruiseñor de los mares, por la belleza de sus cantos al mar:

*...Si era todo en tu verso la armonía del mundo,
 ¿dónde fuiste, Darío, la armonía a buscar?
 Jardínero de Hesperia, ruiseñor de los mares...*

Manuel Maestro, presidente del Círculo Letras del Mar, periodista, escritor, en la actualidad especializado en temas marítimos, ha publicado más de una veintena de libros, entre los que destacamos, relacionados con el mar, “En bandeja de plata”, “De los Riesgos y Seguros de la Carrera de Indias”, “El escribano de San Martín”, “La mar en sesión continua” y “Espías a bordo”, su último título publicado con esta temática.

Este año se cumple el primer centenario de la muerte del gran poeta nicaragüense Rubén Darío quien, desde muy joven, tuvo al mar como tema de una buena parte de sus poemas. El Círculo Letras del Mar ha querido rendirle homenaje con la publicación del libro “Rruiseñor de los mares”, escrito por Manuel Maestro. En él se pretende, además, divulgar la obra de este gran literato poniendo el acento en la poesía del mar, de la que se aporta una antología sobre el tema.

El libro “Rruiseñor de los mares. El mar en la obra de Rubén Darío” tiene 210 páginas y puede comprarse, al precio de 12 euros, en la Librería Náutica Robinson, calle Santo Tomé, 6, 28004 Madrid, o por correo electrónico en la dirección robinson@nauticarobinson.com. ■



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 Mataadero, 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 Orillamar, 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

BREXIT Y SECTOR PESQUERO

La decisión del Reino Unido de abandonar la UE abre no pocos interrogantes sobre cómo afectará este hecho al sector pesquero español.



12

PROPUESTA DE CUOTAS PARA 2017

La Comisión Europea presentó su habitual informe para iniciar los debates de las cuotas que se establecerán el próximo año.



20

ASAMBLEA DE ANAVE

Los navieros demandan más atención para el tráfico marítimo de corta distancia.

- 6 El Brexit inquieta al sector pesquero
- 12 Se inicia el debate de las Cuotas 2017
- 20 Anave celebró su 65º asamblea
- 26 Comienza la operación Paso del Estrecho
- 28 Comisión Mixta Hispano-Marroquí
- 30 I Congreso de Mujeres
- 32 Balance de las Líneas de Cruceros
- 36 Nuevo Sistema de Liquidación Directa
- 41 Centro de Mayores del ISM en Madrid
- 44 El mar y la contaminación lumínica
- 50 Exposición sobre la evolución de la pesca
- 54 Historias de la Marina Mercante
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

Mar

REINO UNIDO abandona el barco

Los votantes de la segunda potencia y el primer mercado financiero de la Unión Europea decidieron abandonar el club europeo después de más de cuatro décadas de pertenencia. La salida dejará un agujero de unos 8.500 millones de euros en el presupuesto anual europeo (135.000 millones de euros) que tendrá que ser asumido por el resto de los Estados. La salida también tendrá repercusiones en la Política Pesquera Común (PPC) y en algunas flotas. En el caso del sector pesquero español, la preocupación es más evidente entre los armadores con pesqueros de bandera británica y los que cuentan cuota en Gran Sol.



El viernes 24 de junio, después de conocerse el resultado del voto de los británicos a favor de su salida de la Unión Europea (UE), las bolsas se desplomaron en Europa y la libra cayó a niveles de mediados de los ochenta. En estas circunstancias, la palabra más repetida en los medios de comunicación de habla inglesa era: *turmoil*; es decir: incertidumbre.

En España se pasó de la sorpresa ini-

cial a la preocupación reflejada en el Ibex 35 que cerró con la mayor caída de su historia: el 12,35%. Esta crisis poliédrica afecta también al sector pesquero, tanto al español como al británico. Dos sectores unidos no sólo por las aceradas críticas a las políticas pesqueras implementadas por Bruselas, sino también por la incertidumbre a que se enfrentan en la actualidad. La salida de Reino Unido (RU) se producirá, según el artículo 50 del Tratado de la Unión Europea, en un período



de dos años, una vez notificada al Consejo Europeo.

CEPESCA

Para Javier Garat, presidente de Euro-pêche y secretario general de la Confederación Española de Pesca (CEPESCA), *la noticia (el voto de los británicos a favor de su salida de la UE) es mala, ya que la unidad de la UE nos permite trabajar mejor.* Y señala inmediatamente a la Política Pesquera Común (PPC) como el germen

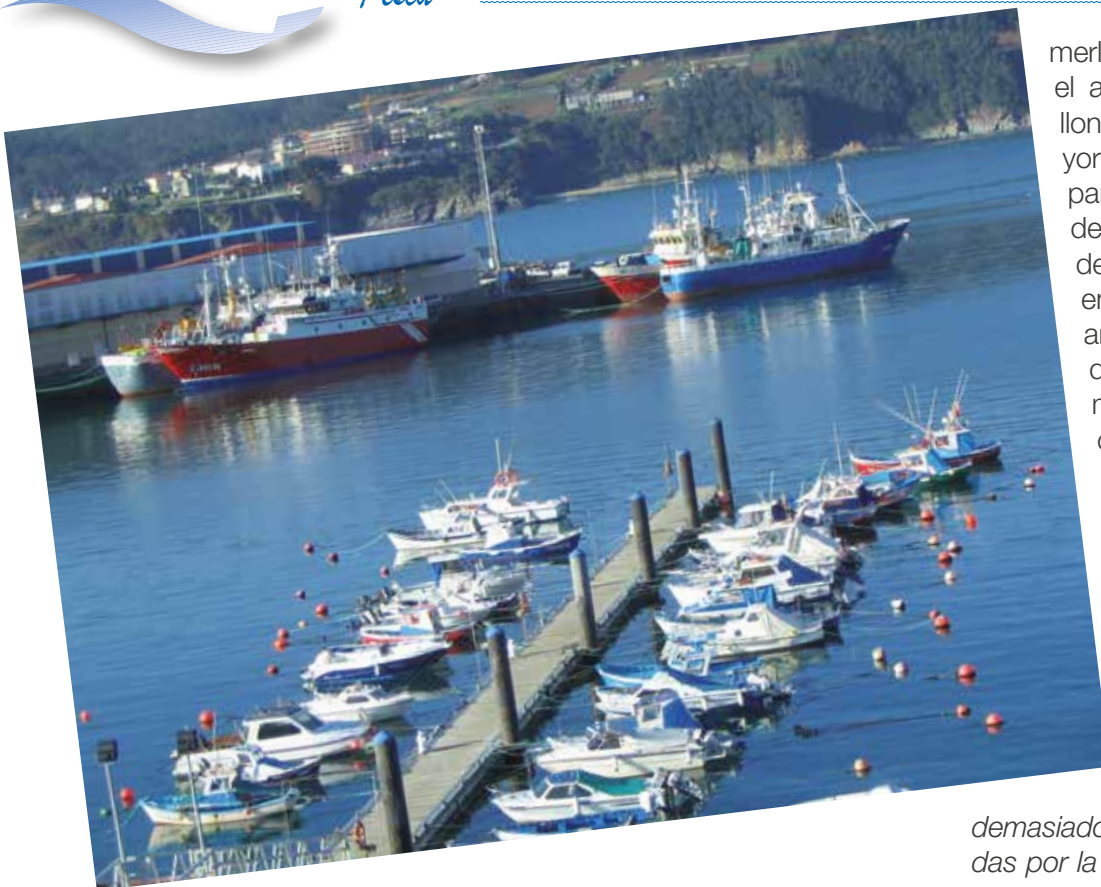
del malestar que ha llevado al sector pesquero británico a apoyar mayoritariamente la salida. Un malestar compartido con frecuencia por los armadores españoles debido a la dificultad de cumplir unos reglamentos redactados con frecuencia desde la prepotencia de la Comisión y el desconocimiento del Parlamento.

La actual situación queda determinada por la inseguridad jurídica. Esta circunstancia, para Garat, *es lo peor que puede ocurrir a cualquier sector económico. En caso del sector pesquero español afectará especialmente a dos flotas. Por un lado, a unas decenas de empresas armadoras que cuentan con barcos con bandera británica y, por otro, a la flota española que faena en Gran Sol.*

La salida de Reino Unido (RU) de la UE supondrá que en sus aguas no haya libre acceso y se pueda pescar únicamente fuera de las 200 millas. Por tanto, en este escenario habría que firmar acuerdos sobre cuotas, acceso y gestión. Hasta ahora, la libre circulación de mercancías, capitales y trabajadores entre los Estados miembros ha permitido que armadores gallegos compraran empresas pesqueras con cuota británica abanderando allí los barcos. Por otro lado, los barcos “gran-soleros” pescan en aguas comunitarias y descargan la pesca en los puertos británicos, como el de Brixham, para ser transportada en camiones a las lonjas gallegas.

A partir de ahora, se plantean numerosas incógnitas sobre qué ocurrirá desde que RU invoque el artículo 50 hasta que se haga efectiva su salida. Preguntas como: ¿qué ocurrirá?; ¿en qué momento se negociarán los acuerdos?; ¿tendrá ese pescado que pagar aranceles?; ¿van a considerar a estas empresas de capital gallego foráneas? no tienen todavía respuesta. Por tanto, una etapa de inseguridad jurídica mala para cualquier sector económico. En cuanto a la pesca, Javier Garat espera que *haya los menos cambios posibles en la relaciones. Es decir, un acuerdo amistoso de salida. Pero recalca que en el acuerdo tiene que haber respeto por los derechos y las obligaciones.* Ya que la propia legislación internacional impide adoptar decisiones unilaterales.

Para el secretario general de los arma-



dores, otro criterio que tendría que cambiar es el de la “estabilidad relativa”. Ya ha habido voces que han pedido que se repartan las posibilidades de pesca que cuenta RU en aguas comunitarias.

PESCAGALICIA

El medio centenar de buques pesqueros que componen la flota angloespañola es el que más se verá afectado. Para Juan Carlos Corrás, gerente de la asociación Pescagalicia-Arpega-O Barco, la decisión de Reino Unido genera preocupación por las incógnitas a las que se enfrentan la veintena de armadores de A Coruña que agrupa.

Es evidente que estos armadores pasarán de tener inversiones en un Estado miembro a tenerlas en un país tercero. Además, estas empresas cuentan con derechos de pesca asignados en aguas británicas, pero en el marco comunitario. Por tanto, lo más práctico sería un acuerdo entre la UE y Reino Unido que establezca un régimen bilateral de acceso a las aguas, que facilite el acceso de producto, y que posibilite cierta libertad de circulación de personas -tripulaciones de los barcos-.

Los veinte pesqueros de Pescagalicia cuentan con 8.800 toneladas de cuota—

merluza, rape, gallo y cigala— que el año pasado generaron 35 millones de euros por su venta mayoritariamente en el mercado español. Según Corrás el volumen de negocio del medio centenar de la flota angloespañola estaría entre 70 y 80 millones de euros anuales. Por ello, la restricciones de acceso a las aguas y a los mercados —a través de aranceles— complicaría mucho la actividad económica de esta flota. A pesar de todo, Corrás subraya que *en un mercado globalizado, las inversiones en capital tienen garantías y espera que se alcance un marco de relaciones pesqueras sin demasiados cambios. Coincide Corrás con Garat en apuntar a las políticas*

demasiado medioambientalistas impulsadas por la Comisión de Pesca y el Parlamento como responsables de que en las zonas pesqueras el apoyo al “brexit” haya sido mayoritario.

La decisión afectará a estas empresas armadoras, según Corrás, *por la introducción de aranceles y la restricción a la libertad de movimientos de las tripulaciones que podrían verse obligados a cotizar en Reino Unido*. Estas limitaciones que se establecerán por la salida podrán resolverse a través de acuerdos bilaterales como los establecidos con países como Noruega e Islandia o las Islas Feroe.

Finalmente, aunque no el último escollo, estos barcos llevan muchos años en activo y no parece que vayan a contar con financiación para nuevas construcciones. A lo que se añade que la devaluación de la libra perjudica sus inversiones.

GRAN SOL

Para Jesús A. Lourido, responsable de flota del Puerto de Celeiro, que junto con el vecino puerto de Burela cuenta con la mayoría de arrastreros y cerqueros que pescan en Gran Sol todo dependerá de las negociaciones y los acuerdos que se firmen; pero partiendo de la premisa de que RU es un Estado con garantías.

Por su parte, desde la Consellería do Mar se ha encargado un estudio al Institu-

to Salvador de Madariaga que evalúe las consecuencias que tendrá para la pesca gallega la salida de Reino Unido de la UE. Se quiere trabajar sobre seguro, contando con datos fiables para evaluar qué medidas se pueden aportar desde Galicia y fundamento jurídico sobre cómo puede afectar a los barcos gallegos que faenan en aguas comunitarias y a los armadores gallegos que tienen barcos con bandera británica.

A pesar de la incertidumbre que genera la situación, desde Mar se señala la salida británica como un factor que podría iniciar negociaciones para cambiar el criterio de estabilidad relativa.

BLAME THE EU

El sector pesquero de Reino Unido culpa de la decadencia de la industria pesquera en algunos puertos a la UE, pero antes del referendo ya había argumentos que rebatían algunas afirmaciones de políticos y pescadores. Así, Griffin Carpenter en su blog de la London School of Economics (LSE), rebatía que la sobrepesca de la que el sector pesquero culpa a los arrastreros de otros Estados miembros debida a la gestión de la PPC no es tal. Muestra Carpenter que la mayoría de las pesquerías comerciales en aguas gestionadas por la UE han aumentado su biomasa, especialmente las del Mar del Norte, cuando hace unas décadas estaban prácticamente co-

Habrá un período de dos años, tras invocar el artículo 50

lapsadas. Esta mejora se debe en buena medida a los TAC aplicados por la UE.

En cuanto al desguace de la flota Carpenter, tras analizar los datos de la reducción de las flotas de los distintos Estados miembros en el último cuarto de siglo (1990-2015), señala cómo UK no es la flota que más buques pesqueros ha desguazado. Subrayando, además, que la reducción en el número de barcos no ha ido paralela con la reducción de capturas. Éstas se han mantenido a pesar del desguace de los barcos y la reducción del número de pescadores a bordo debido a la evolución tecnológica de los barcos.

Todo apunta a que como dijo la excomisaria de Pesca de la UE, María Damanaki, en "The Guardian", la idea de poder controlar la pesca a nivel nacional es una ilusión para cualquier país, pero sobre todo para UK. Se necesita cooperación internacional para mantener los stock y control. Tachó alguno de los argumentos utilizados contra la PPC no tienen sentido ya que, Reino Unido participó en su reforma y estuvo a favor de la nueva PPC. La excomisaria coincide con otros expertos en asegurar que la UE querrá seguir garantizando la calidad y sostenibilidad de las importaciones de pescado en el mercado único. Por tanto, sí UK quiere comerciar con la UE tendrá que adherirse a sus términos y condiciones. ■

J.M.S.



Aguas desconocidas Uncharted waters



Los pescadores británicos, como los del resto de los Estados miembros, han criticado duramente las políticas pesqueras seguidas por Bruselas apoyando durante la campaña previa al referéndum, individualmente o a través de sus organizaciones pesqueras, el Brexit. Pero, qué supondrá realmente la salida para la industria pesquera británica.

Para la Federación Nacional de Organizaciones Pesqueras (NFFO, por sus siglas en inglés) el resultado del referéndum sobre la permanencia en la UE significa un cambio de proporciones sísmicas para la industria de la pesca. Un cambio que nadie se atreve a predecir, ya que lo que supondrá en la práctica

está por ver. Para Paul Trebilcock, presidente de esta federación desde hace un lustro, el sector ha entrado en aguas desconocidas. Ahora, es el momento de examinar si pueden cumplirse las promesas hechas durante la campaña del referéndum y si se logran las expectativas generadas. En este momento, en palabras de Trebilcock, “sólo se puede afirmar con seguridad que hay más preguntas que respuestas, y que en un mercado global los pescadores necesitan una organización nacional fuerte y cohesionada”.

El líder de esta federación, coincide con Javier Garat de Cepesca, que no es difícil entender el fuerte sentimiento anti UE del sector pesquero británico, y de otros Estados, debido a la arrogante actuación, en ocasiones, de la Comisión Europea y

al desconocimiento del Parlamento. Cada sector pesquero, de los distintos Estados, podría poner sus propios ejemplos. Por otro lado, este representante de los armadores británicos es consciente de que la mayor parte de las pesquerías británicas se comparten con otros países. Así, para Trebilcock "habrá que renegociar cuotas y acuerdos para acceder a otros caladeros. Esto tendrá un precio; por ello, lo esencial es: ¿quién pagará el coste?".

La federación plantea en su página web una docena de preguntas que por su interés incluimos.

- 1- **¿Cuáles serán los nuevos acuerdos bilaterales (o trilaterales) para administrar las cuotas pesqueras compartidas? ¿Formará parte el sector pesquero del equipo negociador?**
- 2- **¿Qué seguridad habrá para que las prioridades pesqueras no se conviertan en moneda de cambio de otros sectores?**
- 3- **¿Habrá nuevos acuerdos pesqueros en aguas del Reino Unido (UK)? ¿Serán excluidos todos los buques extranjeros de las aguas de UK? En caso contrario, ¿Qué condiciones se aplicarán?**
- 4- **¿Qué acuerdos recíprocos habrá con otros estados miembros para que los buques de UK pue-**

Reino Unido:

- 64,8 millones de habitantes.
- Aportó 11.300 millones de euros en 2014 al presupuesto de la UE.
- Recibió 7.000 millones de euros en 2014.
- Algo más de 6.000 buques pesqueros.
- 585.200 toneladas de cuota de 73 especies, el 30% de la UE
- El 20% de sus capturas pesqueras son en aguas de la UE

dan acceder a sus caladeros? ¿qué condiciones tendrán?

- 5- **¿Qué parte de la cuota pesquera se aplicará en estos acuerdos? ¿será posible negociar mejores cuotas para UK?**
- 6- **¿Qué acuerdos comerciales habrá con la UE? ¿Qué tarifas se aplicarán al pescado británico?**
- 7- **¿Se mantendrán, como en la actualidad, los acuerdos de distribución de cuota de las pesquerías sobre las que tiene control UK? ¿Se retomará el control de la cuota que tienen ahora ciudadanos o empresas pesqueras no británicos? Si no se aplican las directivas europeas, ¿qué normas se aplicarán?**
- 8- **¿Cuál será la situación económica tras la salida y cómo afectará al sector pesquero?**
- 9- **¿Cuál será el contexto político en Reino Unido? ¿Habrá un segundo referéndum en Escocia?**
- 10- **¿Quién será el representante de UK en las negociaciones?**
- 11- **¿Qué peso tendrá la industria pesquera en la negociación de los nuevos acuerdos?**
- 12- **¿Cómo se administrará este período transitorio hasta que se alcancen los nuevos acuerdos?**

El ministro de Pesca en UK, que hizo campaña por la salida, prometiendo incremento de las cuotas pesqueras, tiene que demostrar ahora que las promesas realizadas durante la campaña tenían solidez. Para Trebilcock una de las lecciones aprendidas de la Política Pesquera Común (PPC) es que la gestión de las pesquerías es demasiado importante para dejarlo únicamente en las manos de los tecnócratas. Las organizaciones pesqueras tienen que involucrarse en la gestión con una sola voz, ya que la división es igual a debilidad.

Informe de la CE sobre posibilidades de pesca en 2017

Bajo el objetivo del RMS

Cumpliendo con el protocolo anual, la Comisión Europea ha presentado el tradicional informe sobre las posibilidades de pesca para 2017 al Parlamento y al Consejo de la Unión Europea, abriendo el periodo de consultas que culminará con la propuesta final que se producirá en otoño. Este análisis ya ofrece una idea de por dónde apuntan los próximos Totales Admisibles de Capturas (TACs). Al igual que los anteriores, con los objetivos de la Política Pesquera Común de 2014, las propuestas vienen marcadas por el logro del Rendimiento Máximo

Sostenible (RMS) de cara a 2020 de los caladeros gestionados por la UE. Según los informes del Comité Científico, Técnico y Económico para la Pesca (CCTEP), se puede estar produciendo una ralentización en la consecución de dicho objetivo. Otro de los puntos de interés son los retos de la política de desembarques.

Situación dispar en los caladeros de la Unión Europea. Y aunque desde algunos sectores se señala que se ha ralentizado la consecución de los objetivos del Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) para 2020, el comisario de Pesca, Karmenu Vella, se muestra optimista: “Tenemos más recursos pesqueros a nivel de RMS de lo que teníamos hace cinco años. Así que hemos hecho un gran progreso ya, y espero que podamos seguir avanzando hasta 2020”. Los científicos apuntan a que se están haciendo progresos y que, en todas las regiones donde se gestionan las pesquerías con TAC, el índice de pesca por encima del RMS se ha reducido de forma considerable.

La asociación que representa a la



Adolfo Ortigueira

industria pesquera en Bruselas, Euro-pêche, no es tan optimista en su información a los miembros del Parlamento Europeo, destacando que “la prohibición de los descartes está causando dificultades económicas y que ahora no es el momento de estar corriendo para reducir cuotas”. Desde Bruselas se asegura no se están produciendo problemas de relevancia en la aplicación de la política de descartes pero que,



Seminario celebrado en Catania para valorar la situación de los stocks en el Mediterráneo.

no obstante, “en el futuro se plantearán algunos retos que exigirán esfuerzos concertados del sector y las administraciones”.

Es el tira y afloja habitual. Lo cierto es que desde la Comisión se hace hincapié, en el presente informe, en la importancia de que las poblaciones de peces se capturen a niveles que correspondan con el objetivo del Rendimiento Máximo Sostenible. Para ello, se solicita a los organismos científicos consultivos que estudien la evolución de la mortalidad por pesca y el estado de las poblaciones en todas las cuen-

cas marinas de la Unión Europea, con la vista puesta en el objetivo del RMS para 2020. Y en esa línea, la Comisión Europea plantea un TAC que se corresponda con el RMS para 2017, para lo que será necesario un compromiso del Consejo para adaptar sus decisiones a este enfoque.

Según un estudio elaborado por el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (CCTEP), en 2013 había 32 poblaciones en las que las capturas se realizaban dentro del Rendimiento

Máximo Sostenible (RMS) de un total de 62 evaluadas. Este año se analizan las capturas de 59 poblaciones evaluadas con 31 de ellas dentro del RMS en 2014. Esta relación de los datos de 2013 y 2014 es el que parece indicar, como se señalaba al comienzo, una ralentización en la consecución de este objetivo con la vista puesta en 2020. Sin embargo, se advierte que esta situación puede no estar originada, necesariamente, por sobrepesca, sino que pueden estar influyendo otras causas como las condiciones medioambientales u otros factores biológicos. No obstante, quieren dejar claro que este no es el caso ni del Mediterráneo ni del mar Negro, donde las poblaciones están siendo objeto de una fuerte sobrepesca, y con una situación más que preocupante, como veremos más adelante.

La Comisión tiene la intención, respecto de las poblaciones de las que se dispone de una evaluación del RMS, el usarlas en las propuestas de TAC para 2017 (salvo en el Báltico), hasta que se hayan adoptado nuevos planes plurianuales para otras cuencas marinas. Y subraya que un retraso en la consecución del ese objetivo más allá de 2017 sólo será aceptable en las poblaciones en que una reducción importante de las capturas pusiera en peligro la estabilidad social y económica de las flotas afectadas. Si esto fuera así, los Estados miembros deberán presentar informes que justifiquen esta situación.

La Comisión Europea echa mano en su actual análisis de ejemplos en los que la mejora de las capturas, proporcionada por un incremento del rendimiento por medio de la pesca sostenible, tiene una significación directa en el incremento del beneficio económico de la flota. Así, en el caso de la solla del mar del Norte, la rentabilidad de las flotas que la capturan mejoró notablemente gracias al plan de gestión que acercó la pesquería al RMS. Además de la solla, destaca los casos del lenguado y el eglefino, en algunas de cuyas flotas dedicadas a estas especies



Adolfo Ortigueira

se empieza a notar dicha tendencia económica positiva.

TACS Y DESEMBARQUES

Al igual que en el pasado año, la Comisión plantea las formas de actuación para las poblaciones no evaluadas y en las que no sea posible utilizar los criterios del Rendimiento Máximo Sostenible. En el caso de las que no se disponga de una evaluación completa, los TACs se basarán en los dictámenes biológicos disponibles.

Respecto a las poblaciones con presunción de estabilidad, la Comisión decidió no modificar hasta 2018 los criterios establecidos en 2013 para los Totales Admisibles de Captura de 26 poblaciones, salvo que existan criterios biológicos que así lo aconsejen. En las

que no exista un dictamen biológico, se seguirá el enfoque de precaución.

Una de las peculiaridades a tener en cuenta en los últimos años, con arreglo a las normas de la PPC, son las posibilidades de pesca para las poblaciones que estén afectadas por la obligación de desembarque. Aquí deben de fijarse los TAC teniendo en cuenta las capturas en lugar de los desembarques, a partir del dictamen biológico, y sin poner en peligro el objetivo del RMS ni incrementar la mortalidad por pesca. Al igual que ocurriera en el pasado año, la Comisión prevé ajustes de los TAC de las nuevas poblaciones que se verán afectadas por la obligación de desembarque a partir del próximo año.

• **Báltico**

El acuerdo del Parlamento Europeo

y del Consejo establece en su plan plurianual para el Báltico objetivos de Rendimiento Máximo Sostenible con plazos para las poblaciones afectadas, introduciendo intervalos de mortalidad por pesca en línea con dicho objetivo. Como ya se ha apuntado en anteriores ocasiones, la Comisión pretende actuar con los planes plurianuales como la mejor forma de administrar las poblaciones de peces con arreglo al RMS. Una actuación que ha recibido un fuerte impulso tras la reforma de la PPC.

El pasado año se presentó el plan plurianual para el mar Báltico, el primero de este tipo y que constituye un punto de referencia. Y es que, a partir de ahora, y una vez que se ha llegado a este modelo de planes, se podrán proponer a largo plazo para otras regiones marinas. Con él se trata de fijar una mortalidad por pesca adecuada para garantizar la estabilidad de la población de un año para otro y que se logre un incremento de las mismas. Estos planes, además, facilitarán la toma de decisiones de manera descentralizada de las medidas técnicas.

Para las capturas de este año, se establecieron tres TAC en niveles de RMS (arenque occidental y central y solla) y uno por debajo (salmón de la cuenca principal). El de bacalao, que se redujo un 20% (reducciones que se vienen produciendo desde años atrás) en 2016, sigue siendo motivo de preocupación.

• Mediterráneo y mar Negro

Sigue la situación de especial inquietud, por parte de las autoridades comunitarias, para la cuenca mediterránea. De ello se ha dado buena cuenta en las páginas de esta revista. Desde finales del pasado año se han sucedido las reuniones en nuestro país de todos los implicados en la resolución de esta situación (patronal del sector pesquero, cofradías, ONGs, científicos y administraciones Central y Autonómicas). A ellos se unen los Estados miembros afectados por la misma situación, y organismos internacionales, como la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM). El último de los dados hasta el momento fue la reunión para



Adolfo Ortigueira

valorar la situación de las poblaciones en el Mediterráneo celebrada en la localidad italiana de Catania, el pasado mes de febrero. Todos tienen claro, o la inmensa mayoría al menos, que hay que poner orden en las pesquerías en este mar. De lo contrario, será la propia Comisión Europea la que tome cartas en el asunto para tratar de salvarlas. Se están dando pasos que, pronto, tendrán que empezar a ofrecer resultados.

Algunas situaciones, como la del atún rojo, que tan magníficamente ha respondido a las medidas de protección, deberían de servir de acicate para la consecución de un objetivo que va a beneficiar a todo el sector. Respecto al atún rojo, destacar que el Parlamento Europeo ha decidido incorporar a la legislación de la UE el plan de esta pesquería de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), lo que proporcionará una se-

guridad jurídica a los operadores, a lo que la Comisión manifestó su satisfacción (ver recuadro).

De momento, la situación es la que es: muy preocupante. La propia CE plantea que el Mediterráneo se enfrenta a importantes desafíos para alcanzar el Rendimiento Máximo Sostenible. Un desafío para una situación endémica que debe de ser revertida en apenas cuatro años. La Comisión anuncia que seguirá promoviendo acciones conjuntas desde la CGPM para la mejora de las poblaciones compartidas con terceros países, como las de demersales en el canal de Sicilia (hay que recordar que la CGPM acaba de establecer la prohibición, que contó con el apoyo del sector pesquero, de un área de 1.493 kilómetros cuadrados para los arrastres en tres zonas a fin de proteger las zonas de cría de merluza y gamba



Raúl Gutiérrez

blanca) y demersales en el mar Jónico y en el Egeo. También se va a acelerar la puesta en marcha de planes plurianuales para las poblaciones que capturan casi exclusivamente los pescadores de la Unión Europea. Y otro objetivo: que los Estados miembros ultimen, a la mayor brevedad posible, los planes nacionales de gestión con la inclusión de objetivos en materia de Rendimiento Máximo Sostenible.

A pesar de las mejoras registradas, sigue existiendo un importante número de poblaciones en un estado desconocido. Especies como la merluza, el salmónete, el rape negro y la bacaladilla llegaron a capturarse hasta seis veces por encima del RMS. Respecto a las poblaciones compartidas con terceros países, se preparan medidas, tanto a nivel internacional como de la UE, para alcanzar los objetivos del RMS.

El mar Negro también se enfrenta a grandes desafíos de gestión de los recursos, en buena parte porque comparte poblaciones con terceros países.

• Atlántico nororiental

Prácticamente todas las pesquerías de arenques en los mares del Norte, de Irlanda y Céltico se realizan de acuerdo al Rendimiento Máximo Sostenible. También se encuentra en buena situación el jurel del sur y occidental.

Según el acuerdo entre las islas Feroe, Noruega y la UE para la gestión de la caballa, se acordó un TAC en 2016 que era un 20% menor que el del año anterior. La Comisión señala que esta pesquería sigue por encima del Rendimiento Máximo Sostenible, por lo que es más que previsible un nuevo recorte.

• Atlántico de la Península y golfo de Vizcaya

El stock de merluza septentrional sigue creciendo, lo que podría suponer un aumento de las capturas. El rape se está pescando de forma sostenible, algo que no ocurre con la población meridional de merluza y la de gallo, aunque se encuentran por encima de los límites biológicos de seguridad. Peores noticias para la cigala en el mar Cantábrico y norte de la Península ibé-

rica, que se encuentra agotada, aunque su población se mantiene estable e incluso crece un poco en el sur.

La anchoa sigue pescándose de forma sostenible en el golfo de Vizcaya, mientras que la mortalidad por pesca del lenguado ha crecido, aunque su población sigue dentro de los límites seguros.

• Mar del Norte

Excelentes noticias en esta zona y, en especial para el bacalao, que por vez primera se pesca de acuerdo con su RMS en 2016, lo que lleva a la Comisión a prever un incremento del 15% en su TAC. Las capturas de eglefino (su captura se incrementó un 30%) y del carbonero (tuvo una reducción del 6%) para este año vuelven a ajustarse al Rendimiento Máximo Sostenible. El bacalao del Kattegat se mantiene a un nivel bajo, pero su biomasa se ha incrementado desde 2009.

• Oeste de Escocia, mares de Irlanda y Céltico

Mejoran las poblaciones de eglefino al oeste de Escocia y mar de Irlanda, mientras que el bacalao y el merlán siguen en niveles bajos, con altas tasas de mortalidad por pesca y elevados niveles de descarte. El TAC de bacaladilla, con obligación de desembarque desde este año, aumentó de forma sustancial. Las peores noticias siguen circunscritas a las poblaciones de bacalao del mar de Irlanda y cigala en partes del área IX, que se encuentran en niveles sumamente bajos, así como el lenguado en la parte oriental del Canal de la Mancha.

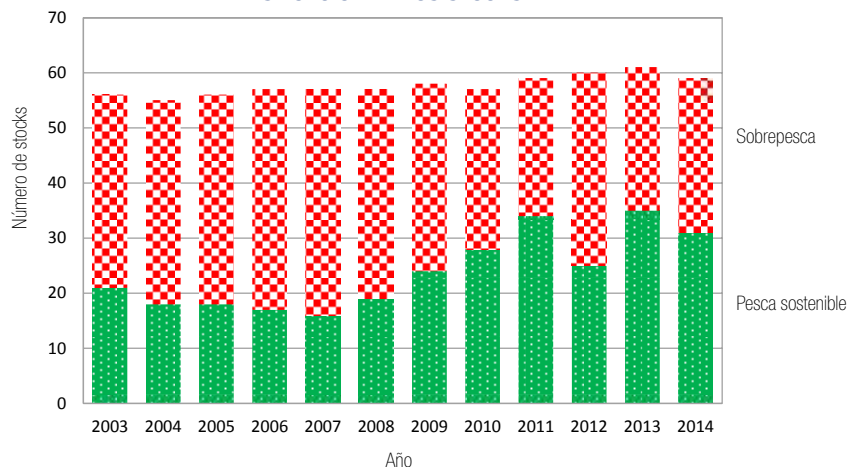
• Especies de aguas profundas

Los TAC de las especies de aguas profundas se fijan de forma bianual, siendo el próximo mes de noviembre cuando se negocien los correspondientes a 2017 y 2018. Ahora la Comisión está revisando los compromisos de los Estados miembros y su cumplimiento durante el bienio anterior.

OBLIGACIÓN DE DESEMBARQUE

En el trabajo de la Comisión para el inicio de las consultas de cara a establecer las posibilidades de pesca en

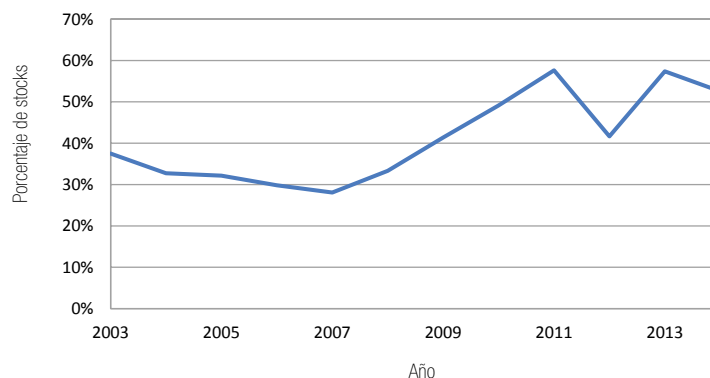
SITUACIÓN DE LOS STOCKS



Número de stocks evaluados en el Atlántico Noreste, mar del Norte y mar Báltico en aguas de la UE y stocks compartidos.

Fuente CCTEP

PROPORCIÓN DE STOCKS CON PESCA SOSTENIBLE



Noreste Atlántico, mar del Norte y mar Báltico en aguas de la UE y stocks compartidos.

Fuente CCTEP

2017, se destina un destacado lugar al informe, referido a 2015, sobre las aportaciones de los Estados miembros, consejos consultivos, asociaciones, ONGs, respecto a la aplicación de la obligación de desembarque. Informe que viene impuesto a la Comisión por el Reglamento "Ómnibus" 2015/812.

Los Estados miembros adoptan una amplia variedad de medidas para promover el cumplimiento de la obligación de desembarque. Algunos se lo han tomado bastante en serio, realizando activas campañas de información, ajustando la concesión de licencias nacionales y a la gestión de cuotas. Según se detalla en el informe, algunos Estados miembros retrasaron la aplicación del control y cumplimiento hasta la adopción del Reglamento, cuyo cumplimiento se ini-

Atún rojo, ejemplo de gestión sostenible

El atún rojo ha pasado de estar en una situación de sobreexplotación a una recuperación total, en el corto espacio de unos pocos años, gracias al esfuerzo del sector y a la aplicación rigurosa de las medidas reclamadas por los científicos de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT). Todo un ejemplo de gestión sostenible.

Para el próximo año, tal y como aconsejaron los científicos de la ICCAT, la cuota se incrementará en un 20%, completando así el 60% previsto durante tres años (desde 2015 a 2017). La cuota está compartida por España (en este año dispuso de 3.534 toneladas, 577 más que en 2015), Francia, Italia, Croacia, Grecia, Portugal, Malta y Chipre. Españoles y franceses disponen de la mayor cuota.

La Comisión Europea manifestó su satisfacción con el compromiso demostrado por los Estados miembros para garantizar el cumplimiento de las cuotas, y también quiso destacar la labor desarrollada por la Agencia Europea del Control de la Pesca para garantizar la coordinación de los controles y la inspección.

La UE tomó parte activa en la adopción de medidas para la conservación de este importantísimo stock para el sector pesquero; actuación que se ha incrementado últimamente con el acuerdo político previsto por el Parlamento Europeo y el Consejo para trasladar el plan de recuperación de la ICCAT a la legislación europea. La Comisión destaca que esto proporcionará mayor seguridad jurídica, al tiempo que facilitará la adaptación de medidas del plan de recuperación.

Por otro lado, este año la UE comenzó a implementar un nuevo sistema de control con documentos de captura electrónica, el eBCD, lo que convertirá a esta pesquería en una de las más controladas del mundo.

Y las buenas noticias no llegan sólo del stock de atún rojo, sino que las medidas que en conjunto se están adoptando en la gestión de atún y el compromiso adquirido por la industria hace que sus poblaciones estén mejorando en todo el mundo, como lo pone de relieve la Fundación Internacional de Sostenibilidad del Mar (ISSF). En su informe de 2015, se destaca que el 48% de las poblaciones de atún se encuentran en un nivel saludable de abundancia, y que el 78% de las capturas mundiales (por tonelaje) proviene de stocks sanos. ■

R.G.

ció en enero de 2015. El “aprendizaje a través de la práctica” dejó margen para la mejora y la adaptación.

Según la Comisión, resulta difícil evaluar los efectos socioeconómicos de la primera fase de esta obligación de desembarque, aunque los primeros estudios indican, de entrada, un posible incremento de la carga de trabajo (manipulación, transporte de capturas accidentales), y que los pequeños buques pelágicos registran pérdidas al pescar grandes cantidades de especies para las que no disponen de cuota.

Se espera que, con el tiempo, se vaya reduciendo la captura de especies no deseadas con la mejora de la selectividad. El informe destaca que no se han producido dificultades significativas en las operaciones de pesca en las poblaciones pelágicas y en el mar Báltico, y que tanto el sector como las administraciones están realizando esfuerzos considerables para hacer frente a los requisitos que impone este Reglamento. La Comisión destaca que este año será clave, ya que las pesquerías de demersales presentan uno de los principales y más complicados retos. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Ramón Vidai Cabrera

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

BAMIO

La gran escuela del Mar



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

65ª Asamblea de ANAVE

SINTONÍA con la Administración

Imperaron las coincidencias y la sintonía con los responsables de la Administración marítima, en la clausura de la Asamblea General de la Asociación de Navieros Españoles (Anave) que en esta ocasión contó con la presencia de dos relevantes invitados: la ex ministra de Fomento y ahora presidenta del Congreso, Ana Pastor, y el presidente de la Asamblea de la OMI y embajador español en Reino Unido, Federico Trillo. Ambos agradecieron el trabajo conjunto y el espíritu colaborativo de la Asociación, después de que el presidente de esta, Alejandro Aznar, expusiera la situación del sector y planteara sus más urgentes reivindicaciones. En el mismo acto, se hizo entrega de dos premios: el Carus Excellence Award 2016, que recayó en el consejero delegado de Grimaldi, Emanuele Grimaldi, y el Anave de Periodismo 2015, otorgado a Beatriz Couce, periodista de la “Voz de Galicia”.



“El Castillo de Navia” y “El Castillo de Malpica”, son los dos graneleros incorporados a la flota española, en 2015.

U nos invitados con “mando en plaza” cuya presencia en el acto no desaprovechó el presidente de Anave, quién, después de hacer un repaso de la situación del comercio y la flota mercante internacional, centró

su intervención en tres aspectos fundamentales: la regulación internacional de la seguridad marítima y de la protección del medio marino, competencia de la OMI, para la que pidió un poco de relajo en la elaboración de normativa; las iniciativas comunitarias orientadas a

impulsar la “Economía Azul” y el “Crecimiento Azul”, con un reconocimiento a la aportación del sector marítimo y su contribución a la economía general; y, por último, la importancia de disponer de instrumentos eficaces para el desarrollo y el crecimiento de los sectores marítimos en general y de la Marina Mercante en particular en España que, como ya es habitual en este acto, en el que se hizo alusión a la necesidad de cambios en el Registro Especial de Buques de Canarias (REBECA).

Sobre el primer punto, el referido a la *regulación internacional*, el presidente de Anave, a la vez que alabó el trabajo de la Organización Marítima, *sin cuya actividad reguladora tendríamos un verdadero rompecabezas de normativas nacionales*, aprovechó la presencia de Federico Trillo para pedir que la OMI



Federico Trillo, durante su discurso.

en la OMI y que aplican sus Estados miembros son muy alentadores pero esto no es solo gracias a la existencia de las normas de la OMI, puntualizó, sino también a la aplicación que hacen de las mismas los profesionales y las empresas que proyectan, construyen y operan los buques mercantes.

Alejandro Aznar pidió a Federico Trillo que, desde la OMI, que se impulse la introducción del principio de “Evaluación formal de la seguridad”, que consiste en evaluar los costes y beneficios de cada nueva norma que se pretenda introducir. En concreto, insistió en una mayor atención a la repercusión de la aplicación de la normativa al transporte de corta distancia. *Hay normas de la OMI, como la del contenido de azufre en los combustibles o sobre la gestión de las aguas de lastre, que están pensadas para el tráfico transoceánico y que penalizan extraordinariamente al Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).*

Una demanda que no cayó en saco roto y así lo puso de manifiesto el representante de la OMI durante su intervención. *Cuidado con las regulaciones*, señaló Trillo, *un organismo internacional no es más importante cuando más regulaciones tiene*. A la vez se comprometió con los navieros al afirmar que, mientras dure su presidencia en la ins-



Un organismo no es más importantes cuantas más regulaciones tiene (Federico Trillo)

ralentice su actividad reguladora: *tómense un merecido descanso*.

Tal y como expuso el presidente de Anave, el gran número de nuevas normas y enmiendas a las existentes que se alcanzan cada año, llegan al punto de *volvernos locos a los armadores, los marinos y los ingenieros navales que tenemos que aplicarlas... los resultados de las normas que se acuerdan*



La ex ministra de Fomento y actual presidenta del Congreso, Ana Pastor, en un momento de su intervención

titución internacional, *tendrán a un presidente que participa de sus mismos principios.*

También la ex-ministra de Fomento, Ana Pastor, última en intervenir en el acto de clausura, coincidió con los otros oradores en que *las normas hay que hacerlas pensando en solucionar problemas, no en crearlos.*

PREOCUPACIÓN POR LA CORTA DISTANCIA

El transporte marítimo de corta distancia no sólo preocupa a los navieros españoles. Tal y como expuso Alejandro Aznar, esta modalidad de transporte marítimo es uno de los puntos sobre el que los navieros europeos, coordinados por ECSA, han pedido una mayor atención dentro de la revisión de la “Estrategia azul”, que pre-

para la comisaria de transportes de la UE, Violeta Bluc. Esta estrategia es un plan de apoyo al crecimiento sostenible de los sectores marino y marítimo de Unión a largo plazo, en la que se reconoce el importante potencial de los mares y los océanos como motores de la economía europea-.

En este sentido, la patronal naviera europea remitió a la comisaria el año pasado, un documento de 16 propuestas de reforma que, bajo el título “Setting sail for 2017”, contenía distintas sugerencias, entre las que cabe destacar la referida a reforzar la política de lo que se ha venido a llamar “Transporte Marítimo de Corta Distancia 2.0”, *como una de las mayores prioridades de la política marítima europea.*

Según el presidente de Anave, para las navieras españolas y, en concre-

to, para las que atienden las líneas regulares, el cabotaje es un asunto de trascendental importancia. Tal y como expuso Aznar, hablamos de servicios de interés público, *esenciales para garantizar el suministro de bienes y la movilidad de las personas a los territorios españoles no peninsulares* que, al ir dirigidas a los ciudadanos y no a las empresas transportistas, pueden estar *distorsionando la competencia*, si se otorgan de tal forma que favorezcan a unos modos de transporte respecto de otros, como está sucediendo. *El sistema actual de subvención discrimina negativamente en varios aspectos muy importantes al transporte marítimo y a los ciudadanos que lo utilizan. Y apoya más al transporte aéreo, modo de transporte que cuesta más dinero al Estado y que emite 30 veces más CO₂ por pasajero-km.*

De hecho, aprovechando también la presencia de la ministra en la clausura, el presidente de ANAVE denunció la “tarifa plana” para todos los pasajeros residentes que se muevan en el tráfico aéreo interinsular que se ha propuesto recientemente desde Canarias y Baleares –ver MAR mes de junio-. *Pedimos que el transporte marítimo sea tenido en cuenta desde el primer momento en las negociaciones que se puedan mantener entre el gobierno central, los autonómicos y la Unión Europea.*

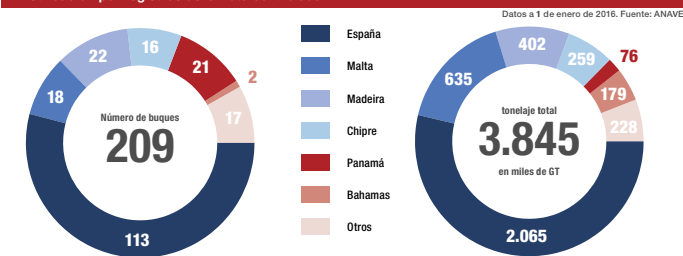
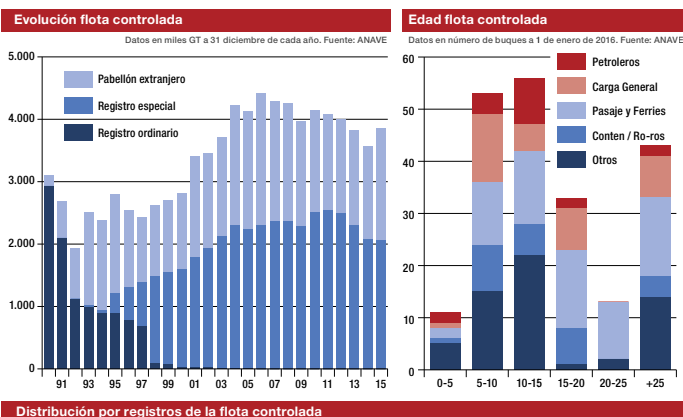
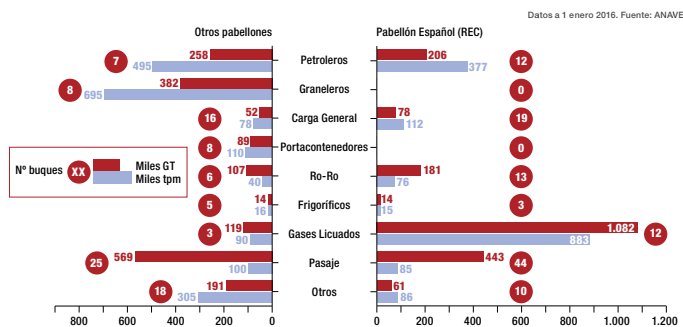
En su respuesta, la ministra aseguró que se están realizando análisis de la situación con la máxima sensibilidad hacia todos los modos de transporte a la vez que coincidió con los navieros en la necesidad de apoyo a los requerimientos distintos para los buques de Short Sea Shipping y anunció que en esta posición trabajan en el seno de la OMI.

En lo que se refiere a TMCD, la ministra también aludió al impulso directo que se ha realizado durante estos años a las autopistas del mar, y expuso su intención de seguir trabajando por la implantación del “*Ecobono*” en la Unión Europea.

VARIACIÓN MÍNIMA DEL TONELAJE

En lo que se refiere a los datos relativos a la flota bajo pabellón español,

FLOTA CONTROLADA POR BANDERAS ESPAÑOLAS



Los navieros europeos demandan más atención para el transporte marítimo de corta distancia

Alejandro Aznar clasificó de “menos desfavorable” la situación que en años anteriores. A pesar de que el número de buques en el Registro Especial de Canarias se redujo en 5 unidades, la variación en tonelaje fue mínima: un descenso del 0,4% en Toneladas de Peso Muerto. Pero no se trata de este año, sino de que la flota bajo pabellón español lleva años perdiendo unidades -69 desde 2007- y que esto sin lugar a dudas tiene negativas consecuencias. Entre ellas, el presidente de Anave citó: la dificultad de empleo para los marinos nacionales y su disponibilidad para otros sectores del clúster marítimo de nuestro país, así como a un menor número de inspecciones a buques españoles en el control por el Estado del puerto, que complica cada vez más la permanencia de la bandera española en la Lista



Ana Pastor con representantes de Carus.



El presidente de Anave, Alejandro Aznar, Ana Pastor, ex ministra de Fomento en funciones y el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Blanca del MOU de París, a la que por cierto la flota española ha logrado volver recientemente.

De los 20 buques que los armadores

españoles incorporaron a sus flotas en 2015, solo dos lo hicieron al pabellón español, y casi todos los demás lo hicieron a otros registros europeos. Con estos datos, Anave volvió a reiterar a los responsables de la administración marítima que estaban allí presentes, la *petición de que se modifiquen aquellos elementos que están penalizando la competitividad del pabellón nacional frente a otros registros de la UE. Unas demandas, dentro del ámbito laboral y técnico, que la propia Asociación ya ha remitido en un escrito al Ministerio de Fomento y que, tal y como reveló Ana Pastor, estudia su departamento. También se mostró proclive a estos cambios Federico Trillo, que instó a su compañera de filas a dar solución al REBECA, para que sea el registro flexible que el sector espera y necesita.*

Medidas relativas a la regulación de las horas de trabajo y descanso, a la delegación y responsabilidad de las Organizaciones Reconocidas, a los seguros de Protección e Indemnización, etc. Según el presidente de Anave *cada aspecto en que las normas marítimas españolas son diferentes de la práctica internacional es un obstáculo para la operación bajo pabellón español. La principal beneficiaria de estas medidas, que no tendrían coste presupuestario, serían precisamente la propia Administración y las oportunidades de empleo para nuestros marinos.*

Prueba de estas dificultades, según comentó este responsable, es que, en cambio, la flota total controlada por armadores españoles en otros registros sí que experimentó un sensible aumento en 2015, al igual que los encargos de buques lo que *permite prever nuevos crecimientos de esa flota y del empleo en la misma.*

BALANCE Y PERSPECTIVAS

Tras la crisis, el sector, tal y como expusieron los intervinientes, parece estar "levantando cabeza". Así, al record de 501 toneladas transportadas

Periodismo y sector

a través de nuestros puertos en 2015, con el gran valor añadido neto de 30 millones de pasajeros. Los datos provisionales de mayo, según adelantó la ministra de Fomento, apuntan a 209,4 millones de T movidas, de las que 2,2 millones eran vehículos, que en su gran mayoría, un 87,4%, salieron por mar. Las exportaciones también alcanzaron máximos registros históricos y un 60% de ellas utilizaron el barco para llegar a su destino.

También Alejandro Aznar se felicitó por el sensible crecimiento del comercio marítimo español el año pasado, y con él la actividad de nuestros puertos, que tiene su reflejo en un incremento de los encargos de nuevas construcciones, algunas de ellas en astilleros españoles.

Y todo ello a pesar de que, según señaló el presidente de Anave, *éste ha sido un año verdaderamente atípico, en el que tenemos que agradecer que, a pesar del largo proceso electoral, la Administración en general y en particular el Ministerio de Fomento y la DGMM hayan seguido trabajando y resolviendo asuntos urgentes.*

En lo que se refiere al comercio marítimo mundial, tal y como recoge el informe “Marina Mercante y Transporte Marítimo 2015-2016”, que comentó Aznar y fue presentado en la Asamblea General, se registró un crecimiento bastante modesto. Una situación que se agravó por el crecimiento superior de la flota mercante y, por lo tanto, con el descenso de los mercados de fletes de graneleros y portacontenedores, aunque sí se dio una mejora de los fletes de petroleros.

Por último, todos coincidieron en la riqueza que supone el sector marítimo para las economías. Solo a nivel europeo representa un total de 5,4 millones de puestos de trabajo y un valor añadido neto de cerca de 500.000 millones de euros al año. Con todo ello, la ministra concluyó con la necesidad de transmitir a los españoles que *cuidar a este sector es cuidar a España.* ■

A. MUNGUÍA.



Sobre estás líneas, los premiados de este año.

Por primera vez, el Premio de Periodismo de Anave y el Carus Excellence Award se entregaron en un mismo acto. El primero de ellos, lo entrega desde hace 14 años la patronal naviera, y con el que reconoce trabajos periodísticos que durante el año hayan colaborado a la difusión del transporte marítimo y a proyectar una imagen acorde con su importancia para la economía española.

En esta edición, el primer premio lo recibió Beatriz Couce del diario “Voz de Galicia”, por su artículo “La revolución que trae el gas al mar”, mientras que los accésits se entregaron a Ángel Llanos por “*Tráfico marítimo Sur-Sur: ¿graneles o TEUS en Granadilla?*”, publicado en el “Diario de Avisos”; y a Miguel Ferrari, por la información “*Los productos para la construcción y los agrícolas tiran del tráfico portuario*”, publicado en el diario “La Opinión de Málaga”.

Por otro lado, el CARUS Excellence Award 2016, que entrega la citada compañía, se entregó al consejero delegado del Grupo Grimaldi, Emanuele Grimaldi, “*por su excelencia en la dedicación a la industria del Transporte y su aportación decisiva al crecimiento del sector marítimo en Europa*”. El reconocimiento lo recogió en nombre del consejero delegado, el director general de la naviera italiana en España, Mario Massarotti.

Paso del Estrecho 2016

Valencia se **INCORPORA** al operativo

Como sucede desde hace ya 30 años, el pasado 15 de junio dio comienzo la Operación Paso del Estrecho 2016 que pone en marcha la Dirección General de Protección Civil en coordinación con otras entidades, entre ellas, la Dirección General de Marina Mercante y Puertos del Estado. Un operativo que finaliza el 15 de septiembre y al que, como novedad, se ha incorporado este año el Puerto de Valencia.



En la imagen un buque "El Djazairi II" saliendo del Puerto de Valencia.

Se trata del mayor movimiento de personas a escala europea en tan corto período de tiempo. De hecho, la Operación está diseñada para hacer frente al paso de más de 2,8 millones de viajeros y en torno a 620.000 vehículos, e involucra a los puertos de Algeciras, Tarifa, Málaga, Motril, Almería, Alicante, Ceuta y Melilla, a los que en esta ocasión se une el Puerto de Valencia.

La incorporación de esta dársena al dispositivo supone la apertura de dos nuevos servicios marítimos que unirán la ciudad con el puerto argelino de Mostaganem: uno de Balearia, que realizará 61 escalas y que comenzó a funcionar el 12 de junio, y el otro que ofrece la naviera argelina Entreprise Nationale Transport Maritime de Voyageurs (Entmv), desde los muelles de Trasmediterránea, que prevé 12 trayectos, todos los fines de semana de los meses de julio y agosto.

La dársena, que fue incorporada en el

último momento para tratar de evitar las temidas aglomeraciones en otros puertos cercanos, ha dispuesto, en colaboración con el Ayuntamiento de Valencia y la Delegación del Gobierno, de todos los servicios necesarios para dar servicio a las, entre 1.200 y 1.500 personas, que se prevé embarquen en cada buque, con capacidad también para 300 vehículos.

ALGECIRAS, A LA CABEZA

Como viene siendo habitual, el Puerto de Algeciras es el que mayor volumen de pasajeros y vehículos recibe y, por tanto, el que con más buques y frecuencias cuenta. Un servicio, que este año se ha visto reforzado con la incorporación al dispositivo de dos buques operados por Africa Morocco Links (AML). En concreto, la naviera, con su buque "El Venizelos", aporta uno de los mayores barcos que ha operado nunca en la línea Algeciras-Tanger-Med, con capacidad para 2.500 pasajeros y 1.100 coches, al que, de hecho,

ha habido que limitar la capacidad para no congestionar el Puerto de Algeciras.

Además de estos dos buques, las navieras: Baleárica, Trasmediterránea, FRS e Intershipping han puesto a disposición 8 buques más, con capacidad para desplazar 38.456 pasajeros y 9.667 vehículos al día. Entre el puerto algecireño y Ceuta, hay en servicio 4 buques: uno de Trasmediterránea, uno de FRS, y dos de Baleárica, con capacidad para cerca de 16.000 pasajeros y más de 3.000 vehículos.

Entre Tarifa y Tánger, ruta que también gestiona la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, cuenta con 4 buques, que realizarán 24 rotaciones al día, con capacidad para mover 14.718 pasajeros y 2.274 vehículos.

Tras estos muelles, el del Puerto de Almería, del que parte la ruta que une la ciudad andaluza con Nador, es el que más capacidad de desplazamiento de pasajeros y vehículos tiene al día, 4.847 y 1.177, respectivamente. Además, Almería dispone de otro servicio con el puerto de Melilla, que realiza 2 rotaciones diarias; con Orán, con 2 rotaciones semanales, y con Ghazaouet, al que hace 4.

También el Puerto de Motril con rutas a Melilla, Alhucemas, Nador y Tánger-Med, operados por Armas y FRS, tiene bastan-

Los tres buques dispuestos para el operativo en Valencia realizarán 73 rotaciones entre junio y septiembre

te protagonismo durante el Operativo, ya que entre estas cuatro dársenas es posible desplazar a más de nueve mil pasajeros y 2.719 vehículos al día.

Por último, la ruta que comunica el Puerto de Málaga con el puerto de Melilla, con dos rotaciones al día, cuenta con capacidad para 1.767 pasajeros y 465 vehículos al día.

El Operativo contempla dos fases: la de salida, que comienza el 15 de junio desde los seis puertos peninsulares, y la de regreso, que finaliza el 15 de septiembre y tiene como protagonistas a los puertos de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y a los marroquíes de Alhucemas, Argel, Grazaouet, Nador, Orán y Tánger.

Según las previsiones, los días críticos del Operativo en la fase de salida serán el 23, 24, 25, 29, 30 y 31 de julio, así como el 1 y 2 de agosto; mientras que en la Fase de Retorno, se estima que será entre el 25 y el 28 de agosto. Por ello, durante estas fechas, al igual que ha sucedido en campañas anteriores, es posible la intercambiabilidad de billetes entre las compañías navieras que operan en los puertos de Tarifa y Algeciras, de forma que los viajeros, según lleguen, puedan tomar el primer buque que zarpe. ■

A. MUNGUÍA



El "Venizelos", fletado por AML y capacidad para 2.500 pasajeros y 1.100 vehículos, es el buque de mayor capacidad que ha participado en la línea Algeciras-Tánger-Med.

Comisión Mixta Hispano-Marroquí

Compromiso por la gestión sostenible de las PESQUERÍAS DEL MEDITERRÁNEO



La Comisión Mixta Hispano-Marroquí de Profesionales de la Pesca reunió en Tánger el pasado 12 de julio a profesionales del sector, representantes políticos y científicos para valorar la labor desarrollada en la aplicación del Acuerdo de Pesca Unión Europea-Marruecos, aprobado por el Parlamento Europeo en diciembre de 2013. Durante la segunda reunión de este órgano sectorial creado en 2011 se evaluaron algunos problemas operativos en el desembarque de capturas y se comprometieron para frenar el declive de especies como el pez espada o el voraz en el Mediterráneo.

El encuentro hispano-marroquí de profesionales de la pesca mostró la importancia que tiene esta alianza entre los sectores pesqueros de ambos países. Una colaboración que hace dos años y medio consiguió que Bruselas aprobara el presente acuerdo que constituye, como señaló Aziz Akhannoch, ministro de Agricultura y Pesca,

el mejor instrumento para la preservación de los intereses comunes.

Para la Administración española, representada por el secretario general de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Andrés Hermida, la cooperación en las relaciones pesqueras entre España y Marruecos ha permitido el acceso de entre 60 y 80 barcos pesqueros español-

les en aguas de Marruecos, así como el uso conjunto de las aguas del Estrecho o la gestión compartida de algunos recursos como el voraz, el atún rojo o el pez espada. Es en las aguas del Estrecho, compartidas por las flotas artesanales de ambos países, dónde se demuestra a lo largo de estos años el funcionamiento de esta comisión que permite faenar a los pescadores sin tensiones.

Hermida destacó la necesidad de contar con la colaboración de los países que comparten la cuenca mediterránea y el papel de Marruecos para resolver la sobreexplotación de algunas pesquerías, como el voraz y el pez espada. Recordó que desde la secretaria de Pesca se *trabaja con la Comisión Europea (CE) para que se establezcan, en el seno de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo, medidas eficaces para la recuperación de los stocks.*

El responsable de Pesca valoró los esfuerzos desarrollados por la Administración marroquí y las medidas puestas en marcha por su sector pesquero para erradicar las redes a la deriva y confió—confianza compartida con los representantes de las flotas y de la Administración pesquera marroquí— que se pueda convencer a los socios de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) para aumentar las cuotas

de atún rojo, tras una década de aplicación del Plan de recuperación de la especie.

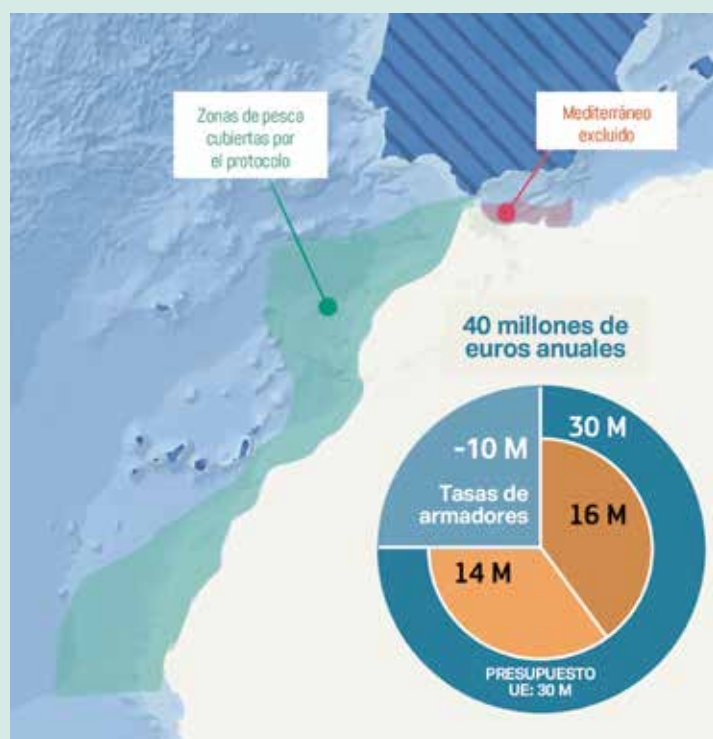
Para los armadores, la historia de este órgano sectorial hispano-marroquí, como afirmó Javier Garat, presidente de Europêche y secretario general de Cepesca, *es un éxito; ya que, las relaciones empresariales se han fortalecido, hemos ayudado a que se conozca la realidad pesquera de ambos países y hemos contribuido a que el Acuerdo de UE-Marruecos de Asociación de Pesca Sostenible sea una realidad.*

A pesar del compromiso de los armadores de los dos países de trabajar conjuntamente con científicos y administraciones para gestionar adecuadamente el voraz del estrecho, proponer medidas a ICCAT para recuperar el pez espada, y comenzar discusiones sobre la obligación de desembarque en puertos marroquíes del 30% de las capturas de la flota de cerco con licencias por el acuerdo, la decisión del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de anular los acuerdos por incluir en ellos la zona del Sáhara Occidental y sus aguas sigue escociendo en Marruecos. Esta disputa, para Cepesca, debe resolverse en el seno de Naciones Unidas, no en el marco de un acuerdo de pesca que establece únicamente medidas técnicas. ■

J.M.S.

Acuerdos

- El primer acuerdo para más de 300 barcos se alcanzó en 1995. En 1999 no se logró la renovación de este convenio.
- En 2005 se firmó un compromiso para que operaran 100 barcos españoles. El acuerdo se ratificó en 2007. En febrero de 2011 la Comisión Europea y las autoridades de Marruecos lo prorrogaron por un año, aunque el Parlamento lo suspendió alegando el incumplimiento por parte de Marruecos de las normas sobre derechos humanos.
- En diciembre de 2013 el Parlamento aprobaba el nuevo acuerdo de pesca con Marruecos que afectaba a 127 barcos—un centenar españoles—, y que ha mantenido las obligaciones incluidas en acuerdos anteriores como embarcar marineros marroquíes o desembarcar el 30 por ciento de las capturas de los barcos enmarcados en la primera categoría.



I Congreso de Mujeres Federación Gallega de Cofradías

LA MUJER MARINERA, a primer plano



El primer Congreso de Mujeres reunió en Santiago de Compostela a profesionales del sector para visibilizar el papel de las mujeres en los órganos de gobierno de las cofradías de pescadores, valorar su esencial aportación económica e incrementar su presencia y participación en la toma de decisiones. Los datos actuales muestran el camino recorrido en las últimas décadas. El encuentro “Amar o mar” pone en primer plano a la mujer marinera marcando lo que falta por recorrer.

A finales de junio Santiago de Compostela acogió el primer congreso de mujeres en el sector pesquero gallego con el objetivo de favorecer la igualdad de oportunidades de la mujer y fomentar la cultura emprendedora para reforzar el papel de la mujer en las organizaciones pesqueras, mejorar su conocimiento y habilidades, compartir experiencias y dar visibilidad y divulgación a la importancia que tienen estas mujeres.

El encuentro, organizado por la Federación Galega de Confrarías en colaboración con el Instituto de la Mujer, dependiente de Sanidad, había dado sus primeros pasos tres meses antes cuando desde la federación se presentó el proyecto “Amar o mar” con actuaciones dirigidas a las mujeres con responsabilidades en las cofradías.

El proyecto se articuló entonces en tres acciones: un encuentro para evaluar el papel de éstas en los órganos de go-

bierno de los pósitos; talleres formativos en habilidades directivas y organizativas dirigidos a las mujeres que forman parte de los órganos de gobierno y técnicas de las cofradías; y charlas divulgativas enfocadas para el público en general que expongan experiencias vitales de la mujer ante la sociedad.

EL ENCUENTRO

La conselleira do Mar, Rosa Quintana, en la inauguración del encuentro calificó el trabajo desempeñado por las mujeres en el mar como *fundamental*. Y, aunque hasta hace relativamente pocos años hacían una labor callada, *han ido conquistando tanto los órganos directivos de las propias cofradías como de las diferentes asociaciones*. Recordó, Quintana, la creación en mayo pasado de la Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca (Anmupesca) que engloba asociaciones de mujeres que realizan distintas actividades en el sector pesquero.

El primer bloque buscó reflexionar sobre la situación actual de la mujer en la pesca y los retos de futuro para avanzar hacia la igualdad efectiva. La patrona mayor de Miño, María José Crespo, recordó el escaso número de mujeres que había cuando, tres lustros atrás, decidió presentarse al cargo y *a las pocas que había no se las escuchaba*. Esta veterana detalló algunas trabas con las que se encuentran las mujeres del sector como la carga familiar, para terminar demandando que las rías estén limpias para que haya producto y rentabilidad en su actividad.

En el segundo bloque mostró experiencias de éxito en otros sectores productivos explicadas por sus protagonistas como la presidenta de una cooperativa agro-alimentaria, una emprendedora bióloga y ganadera dedicada a la elaboración de productos lácteos ecológicos, y la periodista redactora de la sección marítima de La Voz de Galicia. Carmen Martínez, responsable de igualdad en las Cooperativas Agroalimentarias expuso casos prácticos de implantación de estas políticas.

El tercer bloque fue un taller de habilidades directivas a cargo de Belén Varela, abogada con experiencia en psico-

logía positiva en empresas y proyectos. Habló sobre cómo las fortalezas personales y las relaciones positivas ayudan a sacar adelante proyectos y trabajos *ya que si gusta no cuesta trabajo hacerlo*.

LAS CIFRAS

La Federación Gallega de Cofradías de Pescadores engloba a las tres federaciones provinciales y a los 63 pósitos de Galicia. El número de afiliados/as en las cofradías gallegas, según indicó la responsable de Pesca, Rosa Quintana, es de 15.498 personas, de las que casi un 30 por ciento, 4.496, son mujeres. De éstas 150 son empresarias titulares de las embarcaciones y el resto son trabajadoras autónomas. Un total de 239 están presentes en los órganos de gobierno de los pósitos en distintos niveles: 14 patronas mayores (el 22%), 17 vicepresidentas primeras, 9 vicepresidentas segundas, 78 vocales en los cabildos y 121 vocales en las juntas generales.

Un porcentaje superior a la participación que tienen las mujeres en la participación actual en la mayor parte de los sectores económicos. ■

J.M.S.

**14 patronas
mayores,
17 vicepresidentas
primeras,
9 vicepresidentas
segundas,
78 vocales en los
cabildos y
121 vocales en las
juntas generales**



Balance 2015

LOS CRUCEROS

siguen viento en popa



En la imagen cruceros en el Puerto de Palma de Mallorca, el tercero con más tráfico de cruceristas de Europa.

Más de 1.300 millones de euros, un 9,5% más que en 2014, es el impacto económico de los cruceros en España y sigue consolidándose con gran fuerza dentro del sector turístico nacional, tal y como se desprende del Informe Anual de Contribución Económica de Europa, en el que se da cuenta de las cifras de esta industria y que elabora la Asociación Internacional de Líneas de Crucero (CLIA). Unos datos que permiten constatar cómo este sector no ha dejado de crecer en los últimos diez años, tanto a nivel mundial como europeo y nacional.

Una contribución económica directa que permitió crear 3.457 puestos de trabajo el año pasado en nuestro país, hasta alcanzar los 28.576 empleos en cruceros y en empresas relacionadas con el sector. El dato, además de ser un 12,2% superior al registrado en 2014, supone que, de cada tres empleos que se

generan dentro de esta industria en Europa, uno es en España, según el estudio presentado en Barcelona.

De hecho, las cifras registradas el año pasado sitúan al mercado español en el cuarto puesto del ranking europeo de los Estados que más se benefician de la industria de cruceros, con un incremento respecto al año anterior del 9,5% que han ido creciendo

año tras año. Prueba de ello es que, desde 2008, la aportación económica a la economía española se incrementó un 22,5%, con la consiguiente aportación de puestos de trabajo.

ENTRE 80 Y 60 EUROS AL DÍA

En cambio, España ocupa el segundo puesto –por detrás de Italia– en lo que a la recepción de turistas de crucero se refiere. En concreto, 5,93 millones de cruceristas hicieron escala el año pasado en puertos españoles, mientras que 1,28 millones los utilizaron como puerto de embarque, lo que sin duda supone una fuente de ingresos adicional para las dársenas: el gasto medio de estos turistas en los puertos de embarque se estima que es de 80 euros al día, y en los de escala de 60 euros, mientras que la tripulación se calcula que gasta unos 23 euros en cada desembarque.

También los españoles elegimos cada vez más el crucero para disfrutar de nuestras vacaciones. Tal y como señala el Informe, 466.000 españoles eligieron el buque como forma de hacer turismo y relajarse en 2015, lo que representa un crecimiento del 3% con respecto al año anterior. Tal y como explicó Alfredo Serrano, presidente de la Asociación de Líneas de Crucero, en la presentación del Informe, se trata de *clientes que con la reactivación económica se están reencontrando con el sector* y que mayoritariamente, un 75%, optan por rutas en el Mediterráneo.

Por puertos, Barcelona sigue siendo, no solo la dársena española que más pasajeros recibe, sino también la europea, con 2,54 millones en 2015. Por su parte, el Puerto del Palma de Mallorca escala posiciones dentro de este rentable ranking, situándose en el tercer puesto (asciende una posición respecto a 2014), con 1,72 millones de pasajeros. Hasta el séptimo puesto no encon-

La aportación de los cruceros a la economía española creció un 22,5%, desde 2008

tramos al siguiente puerto español, en cuanto a la recepción de este tipo de turistas, el de Las Palmas, con 1,05 millones de pasajeros y tres puestos después, en el décimo, al de Tenerife, con 933.000.

Durante la presentación del informe, el Director de CLIA España, Alfredo Serrano, destacó como la industria del crucero *está creciendo de forma muy significativa en Europa, contribuyendo muy positivamente a la economía de España*, a la vez que destacó su posición de liderazgo en innovación y sostenibilidad. En este punto, Serrano se comprometió a *continuar trabajando con los diferentes sectores para que la industria de cruceros siga aportando beneficios a través de un crecimiento sostenible y respetuoso con los entornos y las comunidades en las que opera*.

10.000 NUEVOS EMPLEOS

Y es que la industria de los cruceros es el sector que más ha crecido dentro de la industria turística europea. Según el Informe presentado por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) –la mayor asociación de la industria de cruceros a nivel internacional– la contribución económica de la industria en Europa ha alcanzado la *cifra récord* de 40.950 millones de euros en 2015, un 2% más

DESGLOSE DE LA CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA EN ESPAÑA EN 2015



que el año anterior. De este importe, 16.890 millones de euros son de aportación directa, mientras que en 2014 fue de 16.600 millones de euros.

En lo que respecta a la repercusión del sector de los cruceros en empleo europeo, el Informe presentado por CLIA destaca los más de 10.000 nuevos puestos de trabajo generados en Europa, acumulando 360.571 empleados en el sector. Una alegría económica que supuso una inversión de 11.050 millones de euros en salarios y otros beneficios de estos trabajadores europeos.

A pesar de que el fenómeno del crucero como alternativa vacacional se va extendiendo poco a poco, y abriéndose camino en otros mercados más allá del Caribe y el viejo continente, Europa se mantiene como el segundo emisor de pasajeros a esta industria. Así, 6,6 millones de europeos se fueron de vacaciones en crucero en 2015, un 3% más que en 2014.

Europa es también el segundo desti-

El sector creó 10.000 nuevos puestos de trabajo el año pasado en Europa

no más elegido por estos viajeros: más de 6 millones de pasajeros embarcaron en un puerto europeo en 2015, un 4,5% más que al año anterior.

Pero, como ya es sabido, la contribución de esta industria no solo se encuentra en el turismo, también la construcción y mantenimiento de los sofisticados buques que la sustentan es una fuente de ingresos para las economías, un mercado en el que Europa también es líder. Prueba de ello, tal y como señala el Informe, es que el gasto en construcción y mantenimiento de los astilleros europeos especializados en estos grandes barcos creció, por cuarto año consecutivo, hasta alcanzar los 4.600 millones de euros (un 1,2% más que en 2014). También la cartera de pedidos de los astilleros europeos ha aumentado significativamente y desbordado incluso las propias expectativas de las factorías europeas. Según CLIA, actualmente, tienen prevista la construcción de 48 nuevos barcos hasta 2019, con una



Emiliano Gonzalez (MSC), Santiago Garcia (ESPO), y Alfredo Serrano (CLIA) durante la presentación del Informe en Barcelona.



industria del crucero en Europa es sin duda también consecuencia de su impresionante crecimiento a nivel mundial a lo largo de 2015, cuando alcanzó los 23,2 millones de pasajeros y con previsión de llegar a los 24,2 millones de cruceristas en todo el mundo. En 2014, el turismo de cruceros generó alrededor de 120.000 millones de dólares de contribución económica global, y se estima que esta cifra siga creciendo. De hecho, la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas reconoce que, entre 2004 y 2014, las vacaciones de cruceros a nivel mundial han crecido más rápido en popularidad que otro tipo de vacaciones, con una diferencia aproximada del 20%. ■

A. MUNGUÍA

inversión total de más de 27.000 millones de euros, un dato muy superior a los 29 nuevos barcos que, por valor de 16.000 millones de euros, habían previsto para el periodo 2015-2018.

Y es que, tal y como explicó Pier-Francesco Vago, Presidente de CLIA Europa, *la industria de los cruceros sigue contribuyendo significativamente a la recuperación económica de Europa*. La cifras que refleja el Balance de 2015, según este directivo, también presidente Ejecutivo de MSC Cruceros, una de las compañías más fuertes del mundo, *se traducen en grandes beneficios económicos para todo el continente, incluidas las zonas costeras que se vieron muy afectadas por la crisis económica*.

Además, entre las iniciativas en las que trabaja el sector del crucero para seguir creciendo de cara al futuro, Raphael von Heereman, secretario general de la Asociación, apuntó su intención de seguir trabajando con legisladores, reguladores y otros públicos en temas como *la revisión del Código de la Unión Europea para los visados, con la que se facilite la llegada de más turistas extranjeros a Europa, así como en apoyar las mejoras de las infraestructuras portuarias en toda Europa*.

La contribución económica de la

¿Quieres trabajar en un crucero?

El pujante sector del crucero requiere de gran número de profesionales a bordo que permitan atender su creciente demanda. Por ello, cada vez son más las empresas e instituciones, entre ellas el Instituto Social de la Marina, que ofrecen formación para poder conseguir un puesto de trabajo en estos buques.

Concretamente, el ISM a través de sus Centros de Formación de Isla Cristina, Bamio y de las Direcciones Provinciales oferta los cursos imprescindibles para poder optar a cualquier empleo a bordo. Se trata del Curso Básico de Seguridad, el Curso de Buques de Pasaje, y el Básico en Protección, todos ellos obligatorios para tripulantes de cualquier tipo de buque.

Junto a ellos, no está de más contar con formación en “buques de rescate no rápidos” y con el curso “Avanzado contra incendios”, así como con un cierto conocimiento de lengua inglesa, todos ellos ofertados en el Plan de Formación Profesional Marítima y Sanitaria del ISM, que puede solicitar cualquier ciudadano con el título académico de Educación Primaria y el Documento Nacional de Identidad o el NIE en caso de trabajadores extranjeros.

Para más información consultar plan de formación en (http://www.seg-social.es/Internet_1/LaSeguridadSocial/CartasdeServicios/CartadeServiciosdel51551/TripticosdeFormacio51555/index.htm), y en las 25 direcciones provinciales y en la Revista MAR, en su número de enero.

Tendrá que estar completamente implantado en octubre

NUEVO SISTEMA DE LIQUIDACIÓN DIRECTA



Detalle de la sesión informativa que tuvo lugar en Madrid.

La Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS) y el Instituto Social de la Marina (ISM), en su objetivo de dar un servicio público de calidad a las empresas, los profesionales y los ciudadanos han celebrado, durante el mes de junio, una serie de jornadas para informar del nuevo Sistema de Liquidación Directa. En las sesiones informativas se presentó el programa dando pie a un debate donde los participantes formularon consultas y cuestiones. Hasta el momento sólo podían acceder al Sistema las empresas del Régimen General pero, a partir de ahora, también deben hacerlo las pertenecientes al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, cuando se les notifique. El Sistema deberá estar completamente implantado en octubre.

El año 2015 abrió un nuevo capítulo en la forma en la que la Tesorería General de la Seguridad Social se relaciona con las empresas y los profesionales. La puesta en marcha del Sistema de Liquidación Directa, obligatorio desde entonces para las compañías pertenecientes al Régimen General y ahora también para las del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, fue la causa de ello.

El desarrollo del nuevo Sistema de Liquidación de cotizaciones supone una transformación decisiva. La Ley 24/2014, de 26 de diciembre, de medidas en materia de liquidación e ingreso de cuotas de la Seguridad Social, convierte en realidad este sistema que sustituye, de forma progresiva, el tradicional sistema de autoliquidación por un novedoso proceso de facturación para empresas y profesionales.

Las ventajas del nuevo Sistema de Liquidación Directa son claras. Se facilita y simplifica la cotización, minimizando los errores en la liquidación.

PAPEL MÁS ACTIVO DE LA TGSS

Con la implantación de este Sistema, la Tesorería General de la Seguridad Social adopta un papel más activo en el proceso de recaudación, al facturar en base a la información de la que dispone y reduciendo al mínimo la que deben comunicar las empresas. Esto se lleva a cabo a través de un modelo de atención personalizada.

La Tesorería se encarga de aplicar las reglas de cotización, vigentes en cada momento, para el cálculo de las cotizaciones y las obligaciones sociales de cada trabajador de manera individualizada. También es la responsable de aplicar las deducciones y compensaciones correspondientes, en función de los datos recibidos de



Presentación del Sistema en la Dirección Provincial del ISM en Cádiz.

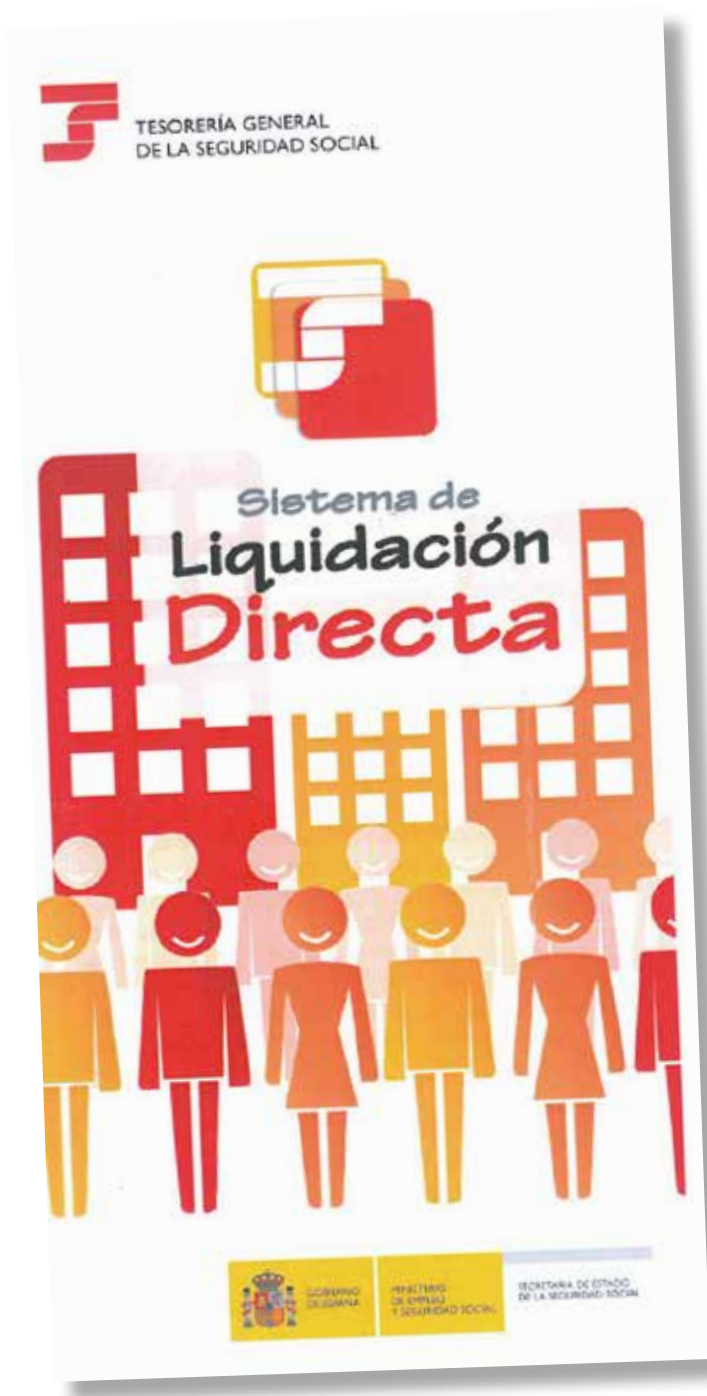
La TGSS efectúa el cálculo de la liquidación de la empresa y genera un recibo para su ingreso por medios electrónicos

las Entidades Gestoras y Colaboradoras para generar un borrador de liquidación. Así, se minimizan errores y se garantiza mayor seguridad jurídica a las empresas y a los profesionales.

Pero, para que la TGSS pueda realizar este cálculo, empresarios y profesionales deben solicitarlo previamente, proporcionando la información mínima necesaria, adecuada a cada supuesto de cotización. Este intercambio de información se realiza a través de internet; así no se pierde tiempo en desplazamientos. Las empresas deben comunicar a la Administración los datos que varíen cada mes, eliminando comunicaciones repetitivas.

A continuación, la Tesorería General de la Seguridad Social realiza el cálculo de la liquidación con la información que tiene y la que, organismos como el INSS, el SEPE, el ISM o las Mutuas, le facilitan. De este modo, los únicos datos que tienen que aportar las empresas son fundamentalmente las bases de cotización de los trabajadores de forma actualizada.

La empresa solicita mensualmente la liquidación de cuotas a la Seguridad Social comunicando, sólo en caso de necesidad, información de sus trabajadores. Posteriormente, la Tesorería General emite un borrador con el cálculo de la liquidación. Cuando detecte algún error lo comunicará a la empresa, que deberá subsanarlo



en los plazos previstos legalmente.

Obtenido el borrador, empresas y profesionales deben confirmarlo para realizar su abono (mediante el cargo en la cuenta bancaria) que hayan notificado, o proceder a su pago, mediante la modalidad de pago electrónico en cualquier entidad bancaria colaboradora.

Cuando no puedan calcularse las cotizaciones por existir discrepancias

El Sistema de Liquidación Directa se gestiona a través del Sistema de Remisión Electrónica de Datos ya consolidado

entre la información facilitada por la empresa y la que tiene la TGSS se podrán realizar liquidaciones parciales por el resto de los trabajadores.

SERVICIO INTEGRAL

La Tesorería General de la Seguridad Social ha desarrollado el Sistema de Liquidación Directa con una amplia gama de funcionalidades, ofreciendo un servicio integral a las empresas.

A través de internet, las empresas y profesionales pueden acceder y gestionar toda la información necesaria para la realización de la facturación mediante consultas e informes.

En concreto, los informes de Datos de Cotización (IDC) permiten conocer en detalle toda la información de cada trabajador, que será utilizada para el cálculo de su cotización. Estos informes son fundamentales para garantizar que los datos de la empresa coinciden con los que posee la Administración.

Como sucedía hasta ahora, los informes de afiliación pueden transmitirse a través del Sistema RED. Por otra parte, el nuevo Sistema de Liquidación Directa ofrece todas las funcionalidades necesarias para la confección de la liquidación, pudiendo el empresario o el profesional solicitar directamente la generación del borrador, cuando no existan cambios respecto al mes anterior.

El nuevo Sistema refuerza la transparencia al ofrecer la posibilidad de conocer con detalle el cálculo realizado para cada trabajador y obtener duplicados de los recibos emitidos.

Una de las novedades más importantes que ofrece este servicio es que abre la posibilidad de actualizar y corregir los envíos y los cálculos realizados. Las empresas y profesionales pueden conocer en cualquier momento las incidencias que se producen en el proceso de cálculo; pues es la Tesorería General informará de los errores. Además, permite la obtención de liquidaciones parciales,



incluyendo sólo las cuotas de los trabajadores que han podido calcularse o incluso corregir o modificar durante el plazo reglamentario liquidaciones confirmadas.

Por otra parte, los usuarios cuentan con los servicios necesarios para la obtención de recibos para el ingreso con recargo, fuera de plazo, o la presentación de liquidaciones complementarias, dentro y fuera de plazo.

En relación con este Sistema de Liquidación Directa, el INSS, la TGSS y el ISM están llevando a cabo un proyecto conjunto para incrementar 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 a un trabajador concreto, si se comprueba la existencia de un parte médico de baja por incapacidad temporal, expedido por el Servicio Público de Salud o por la Mutua Colaboradora.

IMPLANTACIÓN

Atendiendo al marco normativo fijado por la Ley 34/2014, la TGSS

implantó el nuevo sistema de liquidación en las empresas pertenecientes al Régimen General en enero de 2015. Con carácter mensual, la Tesorería General de la Seguridad Social seleccionaba a las empresas que tenían que incluirse en el nuevo procedimiento mediante una resolución que depositaba en la Sede Electrónica de la Seguridad Social. A las notificaciones podían acceder, además de las empresas, el autorizado RED del CCC principal que recibía un mensaje a través de la Winsuite.

Desde el mes siguiente a la recepción de la notificación, las empresas han tenido un período de tres meses para practicar con el nuevo Sistema

La incorporación al Sistema es obligatoria desde el mes de junio para las empresas del REMT y se realizará de forma progresiva





antes de tener que hacerlo obligatoria, en este tiempo se han transmitido las liquidaciones por RED Internet en el sistema de autoliquidación de cuotas que existía.

Consecuentemente, durante más de un año, han convivido juntos el sistema de autoliquidación de cuentas y el nuevo de liquidación directa y, poco a poco, se ha ido extendiendo e implantando éste último en las empresas, regímenes, sistemas especiales y colectivos hasta alcanzar la totalidad de empresas obligadas a cotizar.

OBLIGADOS EN OCTUBRE

Por lo que respecta a las empresas pertenecientes al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores el Mar, el nuevo sistema de facturación deberá estar incorporado el próximo mes de octubre.

Desde junio, las empresas o sus autorizados están siendo notificadas y funcionarios de la TGSS y de las Direcciones Provinciales del ISM vienen explicando los cambios que se están produciendo al respecto, celebrándose sesiones informativas con interlocutores del ámbito marítimo-pesquero, Cofradías de Pescadores, empresas y Asociaciones de Armadores. En junio fueron notificados 659 Códigos de Cuenta de Cotización, correspondientes a 2.915 trabajadores y, en el mes de julio, 1.517 cón-

gos de cotización correspondientes a 5.277 empleados.

Las empresas deben saber que, la primera vez que efectúen la transmisión de datos, deben verificarlos a través de la opción de solicitud por tramos y bases. Posteriormente, si no hay variaciones, este procedimiento ya no será necesario, pudiéndose solicitar directamente el borrador para su confirmación. También deben tener en cuenta que se han modificado los plazos de presentación y envío, al reducirse en un día el período de liquidación (del 30 de cada mes al 29) manteniéndose las opciones de pago; esto es, por domiciliación bancaria o por pago electrónico, aunque los períodos de los sistemas de pago también se han modificado. ■

ANA DÍAZ

Datos notificaciones SLD		Nº códigos cuenta cotización del RETM	Nº de trabajadores
Junio 2016	Notificados	659	2.915
	Pendientes	14.541	41.798
Julio 2016	Notificados	1.517	5.257
	Pendientes	12.870	37.874

SISTEMA DE LIQUIDACIÓN DIRECTA
ASPECTOS DESTACADOS DEL PROCEDIMIENTO
<ul style="list-style-type: none"> • La TGSS calcula la cuantía de la liquidación facturando a las empresas • El procedimiento está plenamente integrado en internet, pudiendo obtener un recibo y pagarlo sin desplazamientos • Mayor transparencia, conociendo el empresario el detalle de lo que paga y cómo se ha calculado • El empresario sólo comunica la información que varía, eliminando comunicaciones innecesarias y repetitivas • Se ha diseñado un procedimiento simplificado específico para la pequeña empresa, RED directo • Se permite también el pago fuera de plazo, incluyendo el cálculo de los recargos necesarios

CANALES PARA MÁS INFORMACIÓN
Internetwww.seg-social.es
Teléfono901 50 20 50
Redes SocialesTwitter@Info_TGSS

Situado en pleno centro de Madrid

NUEVA SEDE DEL CENTRO SOCIOCULTURAL DE PENSIONISTAS

El pasado 30 de junio, el director del Instituto Social de la Marina, Luis Casqueiro, y la directora provincial de Madrid, Covadonga Jiménez, abrieron las puertas de la nueva sede del Centro Socio Cultural de Pensionistas que gestiona el organismo. Cualquier pensionista del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, residente en la Comunidad de Madrid, puede participar en los talleres y actividades que se organizan en el centro. Situada en la calle Zurbano, nº73 de la capital de España, la nueva sede era una antigua oficina de la Tesorería General de la Seguridad Social. A diferencia de la de la calle Valenzuela, es accesible a todos los usuarios.

El director del Instituto Social de la Marina, Luis Casqueiro, se dirigió a varios pensionistas del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en lo que denominó el “acto de apertura” de la nueva sede del Centro Sociocultural de Pensionistas que gestiona la Dirección Provincial de Madrid del ISM.

Situado en el número 73 de la calle Zurbano de Madrid, paralelo al Paseo de la Castellana, en el centro se seguirán realizando las mismas actividades que tenían lugar en la calle Valenzuela. Casqueiro reconoció que “si bien no se estaba junto al Retiro que teníamos antes, la nueva sede es más accesible a todos y también está céntrica y bien



Algunos usuarios del Centro posan con el director del ISM el día de su apertura.



Aula de informática.

comunicada”. La Tesorería General de la Seguridad Social ha cedido al Instituto Social de la Marina el local de lo que era una de sus oficinas. Tras varios meses de reformas, el Centro cuenta con varias salas polivalentes habilitadas para la organización de talleres, una sala de conferencias y cine, una sala de ordenadores, una cocina y un despacho. El Centro que nace, a juicio del director del ISM, “con la intención de permanecer mucho tiempo”.

Luis Casqueiro, director del ISM explicó que la nueva Ley reguladora de la protección social de los trabajadores del mar, aprobada a finales del año pasado, impulsa la asistencia social que el organismo ofrece a este colectivo. En este sentido, los pensionistas del REMT adscritos a la Dirección Provincial de Madrid pueden sentirse “privilegiados” ya que, al no haberse transferido las competencias sociales al Gobierno autonómico, “pueden beneficiarse de los servicios médicos de la Policlínica de Madrid y también de las actividades del Centro Socio Cultural”, declaró.

“Las últimas conversaciones que hemos mantenido con la Comunidad de Madrid nos hacen pensar que seguiremos así, por lo que nacemos para quedarnos por mucho tiempo”, explicó Luis Casqueiro. El director del ISM manifestó que la Dirección Provincial de Madrid, encargada del centro,

gestiona la pensión de unos 1.300 antiguos trabajadores del mar y unos 2.400 en el conjunto de las provincias de interior adscritas a dicha Dirección.

Algo más de 500 personas utilizan el centro sociocultural de forma habitual; por lo que habrá que “impulsarlo para acercarlo a más pensionistas” dijo Casqueiro.

ACTIVIDADES PARA TODOS LOS GUSTOS

Milagros González es la responsable de coordinar las actividades del Centro y animar a los usuarios a participar en ellas. También se encarga de su programación junto a los miembros de la Junta Directiva, formada por un presidente, un vicepresidente, un secretario y dos vocales que se reúnen periódicamente y en asamblea anual.

El Centro nació en 1987, al amparo de la Policlínica de Madrid. Ésta es su tercera sede, después de estar ubicado en las calles de Luisa Fernanda y Valenzuela. Las actividades que se programan son variadas para facilitar el desarrollo personal y social de los pensionistas del REMT, facilitando su desarrollo personal y social.

Así, según la memoria anual del año 2015, se realizaron un total de nueve cursos de promoción social (dibujo, pintura, manualidades, bolillos, encuadernación, bioenergética y relajación, tai-chi, memoria activa y antigimnasia) en los que participaron 64 alumnos. Además, se realizaron visitas culturales a la Biblioteca Nacional, a la Real Academia de la Lengua, al Palacio de Fontalba y al Palacio de Fomento. También a los Museos Naval, del Traje, al Nacional de Arqueología y al Lázaro Galdiano, a la Catedral de la Almudena y al Parque del Capricho. Los pensionistas que quisieron vieron además las exposiciones de la “Colección Abelló”, “Titanic” y “Hombres del mar, barcos de leyenda”.

Por otra parte se realizaron excursiones a Toledo y a las ruinas romanas de Carranque, dos viajes a la Rioja, y a Zamora y un turno de vacaciones en Fuengirola (Málaga)

Los pensionistas del Centro Socio

Cualquier pensionista del REMT adscrito a la Dirección Provincial de Madrid puede acceder a las instalaciones



Cultural fueron al teatro a ver “Más apellidos vascos” y asistieron a los ensayos de la orquesta y coro de RTVE y al concierto de Navidad del Teatro Real.

Algunas de estas actividades se llevan a cabo todos los años, como la asistencia a conciertos. En 2016 se ha celebrado un ciclo de cine en homenaje a las mujeres, la visita al Madrid de Cervantes, con motivo del quinto centenario de su muerte y un turno de vacaciones en Calpe (Alicante).

La directora provincial del ISM en Madrid, Covadonga Jiménez, asegura que en la nueva sede se mantendrán las actividades y talleres que se vienen realizando como el de bolillos, en el que las participantes “ hacen auténticas maravillas”. También se mantendrá el taller de encuadernación y anunció que habría un curso de cocina.

Jiménez comentó que, cuando un afiliado del REMT en Madrid se jubila, habitualmente recibe una carta del presidente del centro sociocultural en el que se le invita a conocerlo y a participar en sus actividades. “Los talleres empezarán después del verano y el Centro permanecerá abierto de lunes

Un total de 514 personas son socios del Centro en el que se pueden realizar multitud de actividades socioculturales

a viernes, de 9 a 14 horas, y dos tardes por semana” anunció.

Además insistió en que la nueva sede tiene la ventaja de ser accesible a todo el mundo. “El Centro de la calle Valenzuela se ubicaba en dos plantas, lo cual era incómodo para personas con movilidad reducida”. La nueva sede, situada a pie de calle, ha sido reformada y habilitada con rampa de acceso para que cualquier persona pueda disfrutar de las actividades.

NOSTALGIA

Para algunos de los asistentes, era la primera vez que visitaban el nuevo Centro. Y pese a que les pareció “muy bonito”, afirmaban que era “diferente, menos familiar” que el de la calle Valenzuela. Otros apuntaban a que “cuando empiece a tomar vida y se expongan los trabajos que realizamos, nos sentiremos como en casa”. Y es que, como afirma una de las asiduas al centro “aquí se hacen amigos”.

Enrique Goday es el presidente de la Junta Directiva del Centro Socio Cultural de pensionistas. Ésta es una tarea que le gusta y le mantiene activo. Trabajó en la Naviera Pinillas como jefe de máquinas y recorrió el mundo embarcado, transportando mercancías. Anima a todos a participar en las actividades que se organizan.

Además, la Asociación de pensionistas elabora trimestralmente el boletín “Horizonte” con artículos de fondo y crónicas de lo que hacen.

Podemos decir que el Centro Socio Cultural de pensionistas del ISM es un espacio para el ocio y el entretenimiento donde mantenerse activo, aprender cosas nuevas y hacer amigos. Y, sobre todo, disfrutar de esos años dorados que vienen con la jubilación.■

ANA DÍAZ

FOTOS JESÚS NAVARRO

Sobre aves y pequeños crustáceos marinos

IMPACTO DE LA CONTAMINACIÓN LUMÍNICA



Pedro Armestre/Greenpeace

Hablar de contaminación lumínica no es algo nuevo, y sin embargo apenas tomamos consciencia de sus efectos sobre la fauna, y más concretamente, la marina. Una contaminación que, según los resultados de algunos estudios, no hay que infravalorar, aunque no alcance quizás el impacto ni exista la conciencia social que originan otras contaminaciones más “clásicas”, como los hidrocarburos o las basuras sobre el ecosistema marino. Dos recientes trabajos de investigación tratan de arrojar algo de luz -valga la imagen- sobre sus efectos. En concreto, sobre los vuelos de las aves marinas y unos pequeños crustáceos -los anfípodos-, en la base de la cadena alimentaria, a cargo de científicos del CSIC y del Laboratorio de Biología Marina de la Universidad de Sevilla, respectivamente.

Hasta ahora, la mayor parte de los estudios realizados sobre la incidencia de la contaminación lumínica en el medio marino costero se habían centrado en las tortugas y las aves. El objetivo de las investigaciones realizadas trata de averiguar cómo se ven afectados los procesos biológicos por las luces artificiales de las zonas costeras, uno de los puntos de mayor intensidad lumínica de la geografía terrestre, junto a las grandes urbes. Contaminación que ha ido en aumento, sin que se fuera consciente del grave problema que se estaba creando, desde que en 1879 se iluminara la primera calle de Nueva York y comenzara lo que se conoce como la era moderna del alumbrado eléctrico.

Es tal el incremento de esta iluminación, al tiempo que en numerosas ocasiones innecesaria, que se está distorsionando la vida de numerosas especies, aparte del despilfarro de energía iluminando zonas de manera innecesaria o ineficaz.

Desde hace tiempo se sabe que los pollos de pardelas se ven atraídos por las luces artificiales cuando realizan sus primeros vuelos, desde los nidos hacia el mar. Parece ser un problema generalizado entre las aves marinas, y sabemos que afecta a más de cuarenta especies de petreles (incluyendo a pardelas y paíños). El problema se agrava si tenemos en cuenta que la pardela balear, por ejemplo, se encuentra entre las especies más amenazadas del continente europeo. Un estudio revela que entre el 30% y el 47% de sus colonias en las Islas Baleares están expuestas a niveles altos de contaminación lumínica.

AVES MUY VULNERABLES

Otros datos nos ayudan a situar mejor el problema sobre las aves marinas, una especie que también sirve como indicador del estado y calidad de los ecosistemas marinos, ya que se pasan un 90% de su vida en el mar en busca de alimento. La situación de estas aves no es muy boyante, ya que se ven afectadas por múltiples agresiones, como la alta mortalidad originada por la pesca (a cuyo impacto y medidas que se están tomando dedicamos recientemente un reportaje.

La luz artificial modifica de forma significativa el comportamiento y la distribución de especies como los anfípodos (en la base de la cadena trófica). Unos cambios que pueden tener un importante impacto en el ecosistema completo

Ver MAR 558, mayo 2016); la contaminación, ya sea de hidrocarburos o plásticos; las urbanizaciones costeras, que les reducen espacios de anidamiento... y la contaminación lumínica, que es en la que nos centramos en esta ocasión.

Este tipo de impactos están generalizados en todo el mundo, por lo que están amenazadas a escala internacional, como destacan desde la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife). Más de las 346 especies conocidas se encuentran bajo algún tipo de amenaza. Amenazas que afectan a un tercio de estas aves y que han reducido su población global en un 70% en los últimos 60 años. Y España es un país de gran importancia para las aves marinas, ya que según datos de esta organización, en nuestras costas anidan más de 20 especies, y otras 40 nos visitan con regularidad, convirtiéndonos en el país con mayor diversidad de aves marinas de la Unión Europea.

Ubicados respecto a la problemática de las aves marinas, destacar que uno de los problemas a los que se enfrentan, al igual que el resto de la fauna marina que vive en las proximidades del litoral, es al de la contaminación lumínica, cuya incidencia real es poco conocida, aunque el número de investigaciones al respecto está en aumento. Un ejemplo de ello son los dos estudios que, en un breve plazo de tiempo, se han publicado en sendas



Beneharo Rodríguez. SEO/Bird Life



revistas científicas. Ambos con una importante participación de científicos españoles.

Uno de estos trabajos vuelve a incidir sobre las aves marinas, y más concretamente en cómo afecta la contaminación lumínica a los vuelos de las aves marinas, como las pardelas cenicientas. Cada vez son más numerosos, como se destaca en el trabajo, los casos detectados de polluelos que se desvían de su trayectoria inicial deslumbrados por las luces de la ciudad, acabando en el suelo, tras chocar con árboles o edificios, siendo fácil presa de predadores o atropellos.

Un grupo de científicos liderado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) a través del Departamento de Ecología Evolutiva de la Estación Biológica de Doñana, junto a investigadores de Philips Island Nature Park, de Australia, y el Grupo de Ornitología e Historia Natural de las Islas Canarias, se puso a estudiar este fenómeno para tratar de reducir la mortalidad derivada de esta situación. El trabajo se desarrolló en Tenerife, Canarias, donde alrededor de 1.500 pollos de pardela cenicienta son rescatados cada año.

Como explica el investigador Airam Rodríguez, de la Estación Biológica de Doñana, el objetivo del estudio, financiado por el 7º Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico, era averiguar las causas de este fenómeno “que parece no afectar a los adultos”. Se marcaron los pollos con dispositivos GPS para conocer su vuelo y, para evaluar cómo les afectan los niveles de luz “hemos usado imágenes de alta resolución tomadas vía satélite”.

ALTA INCIDENCIA

El 50% de los pollos cae cerca de sus

Dos recientes estudios, del CSIC y de la Universidad de Sevilla, inciden en los efectos de la contaminación lumínica sobre las aves marinas y unos diminutos crustáceos, los anfípodos, respectivamente

lugares de cría, en un radio de tres kilómetros. Las colonias más afectadas son las que se ubican tierra adentro, las más alejadas de la costa. Ahora los científicos se centran en saber por qué esta situación no parece afectar de igual manera a los adultos. Por ello, se comenzará a marcar con GPS a ejemplares adultos para determinar si evitan zonas urbanas para alcanzar las colonias de cría o si las atraviesan sin desorientarse. Según Airam Rodríguez, averiguar esto nos “podría ayudar a comprender mejor este fenómeno y tratar de evitar los altos índices de mortalidad que se vienen produciendo”.

Un segundo estudio se centró en las Islas Baleares, y en él se detalla el seguimiento realizado desde hace 15 años de las especies que se reproducen en Baleares, como la muy amenazada y endémica de esta zona pardela balear (que apenas cuenta con tres mil parejas), la pardela cenicienta y el paíño común y el nivel lumínico existente en sus colonias. Como se significa en el estudio, además de los resultados obtenidos, el número de polluelos rescatados no es muy alto -poco más de trescientos-, pero destacan que “la reducción de esta fuente de mortalidad para estas especies amenazadas podría ayudar a su conservación”.

Pero no sólo las aves marinas han sido objeto de este tipo de trabajos. Un grupo de investigadores andaluces -coincidiendo sobre el origen del problema, como son los efectos de la contaminación lumínica- centraron su estudio en unos pequeños crustáceos, los anfípodos, que se sitúan en la base de la cadena trófica, sirviendo de alimento a pulpos, sepias, peces y corales, y que además constituye un excelente bioindicador de la calidad de las aguas, ya que son tremendamente sensibles a los cambios que se producen en su hábitat.

Los científicos destacan que la actividad biológica a pleno sol es mínima comparada con la que se puede encontrar desde el crepúsculo hasta el amanecer, ya que la fauna nocturna en nuestro planeta es más numerosa y precisa de

la oscuridad para mantener su equilibrio (por ejemplo, más del 90% de los insectos son de costumbres nocturnas).

En colaboración con el Australian Museum de Sidney, los investigadores del Laboratorio de Biología Marina de la Universidad de Sevilla, comenzaron su trabajo sobre este pequeño crustáceo, el primero que determina la incidencia de la contaminación lumínica en fauna de menor tamaño.

Si los ciclos naturales del día y la noche constituyen un importante factor para regular cuándo deben subir a la superficie, los científicos se preguntaban cómo aciertan a distinguir entre la luz y la oscuridad de los ciclos naturales en los entornos costeros fuertemente iluminados, como los paseos marítimos. La conclusión de su trabajo es que la contaminación lumínica costera modifica su comportamiento y procesos de mi-

gración, lo que repercute en el ecosistema. Una situación que hace que algunas especies salgan más tarde en busca de alimento y terminen sin probar bocado.

Como explica Carlos Navarro, de la Universidad de Sevilla y responsable de este estudio, “los ciclos naturales de día y noche constituyen un importante factor para regular cuándo tienen que salir a la superficie o cuándo migrar. Usualmente se mantienen en zonas profundas durante el día y emergen por la noche para evitar a los depredadores”.

Gracias a este trabajo, publicado en la revista *Marine Pollution Bulletin*, los científicos han podido constatar estas modificaciones de las rutinas de los anfípodos, en este caso, pero también de una enorme cantidad de ejemplares en zonas marinas iluminadas desde tierra. También afecta al ascenso y descenso del plancton marino, lo que incide en la alimentación de las especies que habitan en las cercanías de la costa.

El problema surge, efectivamente, cuando se producen entornos fuertemente iluminados, como los paseos marítimos. Esta





Arturo Rodríguez

situación está provocando importantes modificaciones en las rutinas de los anfípodos, la especie estudiada. “La luz artificial está afectando de forma significativa el comportamiento y la distribución de estas especies, y estos cambios pueden tener un impacto en el ecosistema completo”.

ALTERACIÓN DEL ECOSISTEMA

Los ensayos se desarrollaron en Lizard Island, en la Gran Barrera de Coral australiana. Lejos de la contaminación lumínica, y conocedores por estudios anteriores de la existencia de una amplia variedad de anfípodos, el lugar elegido reunía todos los requisitos para realizar los experimentos. Tras los estudios, en los que utilizaron bombillas leds y halógenas, debido a su diferente longitud de onda (las primeras atrajeron a una mayor cantidad de organismos), pudieron comprobar cómo todos los anfípodos, los ocho géneros distintos identificados, se vieron claramente afectados por los focos de luz artificial.

“La luz atrae a los anfípodos, lo que hace que estén en más cantidad en zonas iluminadas y, así, se desajustan los niveles normales de biomasa en ciertos puntos, ya que se concentran en otros”, señala Carlos Navarro. Ahora, tras comprobar cómo les afecta la contaminación

lumínica habrá que establecer las medidas de conservación necesarias.

Una medida inicial sería evitar el exceso de iluminación que, por lo que atañe en este caso, se produce de forma bastante generalizada en las zonas costeras. Un exceso que, según algunos estudios, supera el 25% de la iluminación, llegando en algunos casos hasta el 50% (como es el que se produce en la utilización de farolas tipo globo).

Reducir la iluminación -el derroche, más bien- no tiene por qué afectar a la visibilidad necesaria, ya que en muchos casos se debe a un mal diseño de las luminarias o a una colocación inapropiada. Se ahorraría dinero, energía y, además, se contribuiría a cuidar la fauna que está viendo trastocado su modo de vida.

El impacto ecológico de esta contaminación resulta evidente y sus efectos, constatados. Estos estudios sobre los efectos de la contaminación lumínica y su impacto sobre el ecosistema vienen, además de aportar datos sobre su problemática, a contribuir a crear conciencia sobre esta circunstancia de la que apenas se percibe su verdadero alcance e impacto, aunque pueda resultar tan negativo o más que otras interacciones de los humanos sobre el medio. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

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*

Del Pincho y del Bou

De la pesca tradicional A LA INDUSTRIAL



Vaporiños. Archivo Reino de Galicia

El ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente acoge la exposición “Del Pincho y del Bou” focalizada en el Mar de los Ártabos como homenaje al sector pesquero. La muestra, estructurada en siete paneles, quiere rescatar la memoria de la gente del mar que entre 1883 y 1930 convirtieron el “Muro” coruñés en un puerto de referencia del pescado fresco pasando del sedal y la red tradicional manejada desde veleros hasta la implantación de arrastreros con casco de hierro y cámaras frigoríficas.

En poco menos de cincuenta años el sector pesquero de muchos puertos del Cantábrico y Mediterráneo asistió a la revolución industrial aplicada a la pesca. Un proceso de innovación que ya se había producido

en el Mar del Norte donde faenaban a finales del XIX mil arrastreros.

Estos cambios permitieron, como señala el comisario de la muestra, Xavier Brisset, *que en este corto período se conquistaran océanos y mercados, aprendiendo a utilizar nuevos artes*



Tarrafa varada en la desaparecida playa del Parrote. Archivo Reino de Galicia



Baca subiendo el cope. Archivo General de la Administración

y embarcaciones, compitiendo para crear circuitos comerciales que abastecieran a millones de consumidores y haciendo de la pesca, junto a otros puertos gallegos, uno de los principales motores del desarrollo de Galicia.

Fotografías, reproducciones de barcos y artes de pesca, junto con otros materiales muestran la evolución de la pesca tradicional a la industrial. Documentos y fotografías permiten visualizar cómo estos avances técnicos redujeron la dureza del oficio de la pesca permitiendo a esta colectividad que las excelencias de las costas llegaran a ciudades tan lejanas como la capital. La aplicación de la revolución industrial en la pesca la representa el arrastre de bou que, presentado en Londres en 1880, llegó a A Coruña en 1902.

PESCA TRADICIONAL

Hasta entonces, un ciento de marineros formaban una compañía uniendo sus redes que transportaban en un *galeón*. Dirigidos por un ataliero, largaban en la boca de la ría haciendo un frente de varios kilómetros. Poco a poco, utilizando una docena de embarcaciones, iban cercando el cardume hasta cerrar el cerco. Daban varias vueltas y lo fijaban con rizonas. El pescado lo extraían durante varios días con salabardos. Las viudas que aportaban sus redes también recibían su parte. Esta forma

El llamado Mar de Ártabros se extiende desde la ría de A Coruña hasta la de Ferrol

de pesca desapareció en 1900.

En ese momento, el más tradicional de los artes de pesca, el xeito—una red de lino que se dejaba a la deriva— era utilizado por más de 5.000 embarcaciones de labradores de orillamar que largaban la red a última hora de la tarde. La sardina enmallada era vendida a las parrocheiras que la distribuían por las aldeas, a los palangreiros para encarnar los anzuelos o en las plazas a los fabricantes de conserva.

TIEMPOS MODERNOS

Las novedades pesqueras llegan al puerto de la mano de inversores locales que compran de segunda mano las primeras unidades de la flota de arrastre. En 1906 A Coruña, con 20 bous, es el puerto más modernizado de la península.

El aumento de la población en las ciudades y centros industriales, así como las guerras, impulsan la demanda de salazones y conservas. Las comunicaciones también mejoran. A Coruña estaba conectada con Palencia desde 1883, pero fue con la llegada, en 1910, de vagones frigoríficos cuando el producto de esta zona pudo competir en Madrid con el alicantino. Hasta entonces, el pescado de Alicante tardaba una jornada en llegar a la capital. Mientras que los tres días que necesitaba el de A Coruña en llegar reducía su prestancia.

La conjunción del aumento del volu-



Parrocheiras y vagones en el puerto 1913. Archivo Reino de Galicia



Pescadería en mercado madrileño. Archivo General de la Administración

men de capturas, el transporte refrigerado del producto y la apertura de “Pescaderías coruñesas” permitió a A Coruña liderar la comercialización marcando el precio del pescado en las plazas de Madrid.

A partir de 1925 se construyen barcos de arrastre individual en madera y a vapor-baca-. Los de mayor tamaño y autonomía, a pesar de la escasa potencia y escasa capacidad, dominaron la flota de altura gallega hasta 1960.

LA ESPERA Y EL LUTO

La muestra no pasa por alto una de las señas de identidad del sector pesquero: los naufragios.

El deseo de rentabilizar las importantes inversiones en embarcaciones y redes, junto a las exigencias de los mercados, impusieron numerosas urgencias en la actividad pesquera.

Acelerar el trabajo o la navegación para llegar a tiempo de descargar antes de la salida del tren, o salir al mar temerariamente, cuando lo más prudente sería aguardar a que pasara la tormenta, pudieron y puede ser decisiones causantes de tragedias. Por infortunios dramáticos diversos las sociedades marineras tuvieron y tienen

numerosos días de protagonismo no deseado.

PLANES DE GESTIÓN

Los documentos exponen con detalle las instrucciones para cada una de las pesquerías señalando las especies a las que debía dirigirse la actividad. También quedan establecidos, a través de la Ordenanza de Pesca para La Coruña, los meses en que podía utilizarse determinados artes de pesca. Estas ordenanzas fueron calificadas durante la presentación de la exposición por Andrés Hermina, secretario de Pesca, como *auténtica obra de arte en la regulación de los recursos pesqueros*. También se documenta, entre otras peculiaridades, la forma de pago a la parte con la distribución de las ganancias entre la tripulación y el armador, los primeros marineros asalariados en la última década del XIX, y los armadores de vapores de que no van a la mar.

Todo parece indicar que la sobrepesca ha acompañado la actividad pesquera desde su industrialización; así, la muestra llama la atención sobre la necesidad de la gestión pesquera. ■

J.M.S.

Dirección artística: **Laura Dancausa**



ESTRATEGIA DE EMPRENDIMIENTO Y EMPLEO JOVEN



 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA</p>	<p>MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE EMPLEO</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DEL TRABAJO AUTÓNOMO, DE LA ECONOMÍA SOCIAL Y DE LA RESPONSABILIDAD SOCIAL DE LAS EMPRESAS</p>
---	--	---



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo
El FSE invierte en tu futuro

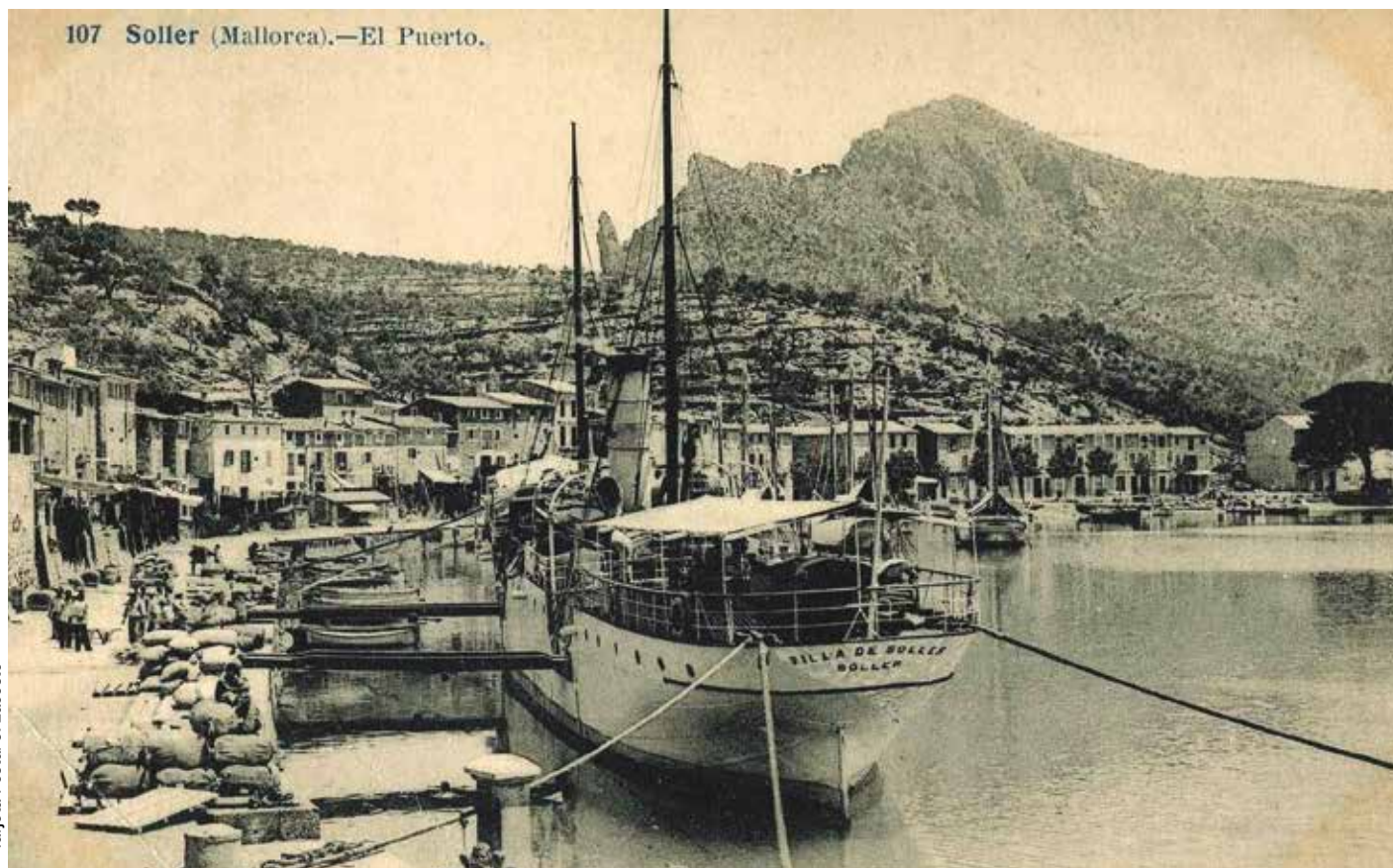
www.empleo.gob.es
[@empleo_joven](https://twitter.com/empleo_joven)

UN NAUFRAGIO, acicate del Gobierno

Corría la Primera Guerra Mundial, concretamente un 15 de mayo de 1918, cuando el vapor “Villa de Soller” fue torpedeado por un submarino alemán en las proximidades de Villefranche, en ruta de Génova a Barcelona cuando transportaba un cargamento de cáñamo. El naufragio, que costó la vida a su conocido capitán, Pedro Revuelta Mustienes, se utilizó por la prensa del momento para cargar contra la pasividad y el silencio del Gobierno en torno al luctuoso suceso: con aquel silencio hacía España las honras fúnebres de sus marinos asesinados en medio del mar. No se clamará venganza por el asesinato de esos marinos. España continuara con su conformidad, publicaba entonces el diario La Publicidad.

El oller es una evolución del árabe Suylar. De hecho, desde la época musulmana se tiene constancia de la navegación en esta paradisíaca rada: el cultivo de la naranja y la necesidad de su exportación marcan el origen de la construcción del puerto en 1972. Es también, a partir del siglo XVI, cuando se tiene conocimiento de la actividad de sus astilleros, de gran aceptación por su valía y sus famosos pailebotes, cuya construcción se realizó en la segunda parte del siglo XIX.

El tráfico de pequeños mercantes por esta localidad se mantuvo activo hasta los años cuarenta, y pequeños vapores como el “Villa de Soller” segundo vapor de la matrícula del puerto, propiedad de la Marítima



El “Villa de Soler” en el puerto de su nombre.



Sollerense, mantenían el cordón umbilical con la Península.

Esta naviera se constituyó en 1903, el mismo año que se contrató la construcción del "Villa de Soller" bajo la supervisión del Lloyd Register of Shipping, con Howaldswerke de Kiel. Sus características técnicas eran: 49,72 metros de eslora, 7,16 de manga y 4,13 de puntal. Máquina de triple expansión de 450 caballos y 12 millas de velocidad con dos calderas tubulares y otra auxiliar para servicios varios. Arbolaba aparejo de guayro.

PEINE DEL MEDITERRÁNEO

El barco tenía una lujosa cámara de primera clase con salón y cinco camarotes de cuatro literas cada uno situada en la toldilla, mientras que la cámara de segunda estaba situada a proa, con capacidad para 40 pasajeros.

Durante los años anteriores a la Gran Guerra, el "Villa de Soller" trilló las aguas costeras del Mediterráneo catalán y balear en dirección a los puertos franceses de Cete y Marsella, cargado fundamentalmente con productos del campo, mercancía general y vino.

Después, ya durante la Gran Guerra, lo adquirió la naviera catalana «Hijos de José Tayá» que mantuvo, a grandes rasgos, la línea original hasta que llegó el día 15 de mayo de 1918, en el que el "Villa de Soller" fue torpedeado por un submarino alemán en las proximidades de Villefranche.

El naufragio, en el que pereció un gran capitán, Pedro Revuelta Mustienes, y la actitud del Gobierno ante este hecho, sirvió a la prensa del momento para cargar contra el Ejecutivo por su pasividad, ofreciendo constantes informaciones sobre el suceso en los días posteriores al hundimiento.

En el diario "La Publicidad" en su edición del sábado 18 de mayo de 1918 se citaba:

"La noticia que ayer dio La Publicidad de que el vapor "Villa de Soller" había sido torpedeado, causó honda consternación en los centros marítimos de esta capital.

Las noticias del hundimiento que se tienen son por conducto del consulado de Italia de esta plaza, sabiéndose de cierto que parte de la dotación está a salvo y que el capitán y otro individuo fueron hechos prisioneros a bordo del submarino.



Foto del libro Solo el Mar lo Sabe.

Don Pedro Revuelta Mustienes. Capitán del "Villa de Soller". Foto del libro Solo el Mar lo Sabe.

Lo que mayores comentarios ha motivado ha sido la noticia de que haya sido llevado a bordo del submarino torpedeador el capitán del "Villa de Soller" que, como el resto de la tripulación del buque, era muy conocido en este puerto y entre el personal navegante.

En el mismo diario "La Publicidad", y con fecha de 24 de mayo de 1918, se leía:

"Los Crímenes de Alemania. Llegan los Náufragos del "Villa de Soller". El Sino de los Marinos Españoles: Muerte del Capitán Revuelta.

Las halagüeñas noticias que las agencias "Havas" y "Radio" transmitieron a la prensa, referente al salvamento del capitán Revuelta y del marinero Redondo, no han resultado desgraciadamente ciertas. El capitán Revuelta ha sufrido una trágica muerte a bordo del submarino alemán en donde estaba preso...

...La luctuosa noticia viene a subrayar tétricamente el silencio parlamentario que se hizo alrededor de la pregunta del Sr. Moles. Con aquel silencio hacía España las honras fúnebres de sus marinos asesinados en medio del mar. No se clamará venganza por el asesinato de esos marinos. España continuara con su conformidad".

EN DEFENSA DE LOS MARINOS

El diario continuaba con agresividad y valentía preguntándose sobre la situación

de los marinos que navegaban en buques españoles en aquellas fechas. Así, el 24 de mayo de 1918 se leía también:

"Ayer tarde en el expreso de Francia, llegaron ocho naufragos de los que componían la dotación del vapor "Villa de Soller", alevosamente torpedeado .¿Y los demás? Todas las probabilidades, los detalles, hacen prever un fatal desenlace. Dejemos explicar a los que han sobrevivido a la tremenda catástrofe:

Estaba entonces de guardia el valiente segundo oficial Don Luis López del Castillo, cuando divisó por estribor una silueta. El segundo oficial llamó al capitán Revuelta y al salir a cubierta pudo observar que se trataba de un submarino que navegaba a igual rumbo que el "Villa de Soller" y que tenía la proa y la torre del kiosco fuera del agua.

De pronto, se notó que cesaba la trepidación de los motores a petróleo del submarino y que orzaba sobre babor haciendo proa al "Villa de Soller" y, a los tres o cuatro segundos, una detonación que hizo vibrar al buque como si fuera de cristal.

El torpedo había dado en el cuarto de máquinas. El "Villa de Soller" se hundió de popa, partiéndose, junto al palo trinquete, levantando entonces la proa, vertical, muy vertical, y hundiéndose a los tres o cuatro minutos del disparo.

Durante este corto tiempo, el segundo oficial fue a arriar el bote al agua pero los pescantes estaban torcidos y los botes inutilizados. Todos cuantos se encontraban en cubierta se arrojaron al agua, zambulléndose el gran remolino que hizo el vapor al hundirse.

El capitán Pedro Revuelta, que en el momento de la explosión se encontraba en la cámara, al subir a cubierta dio la pierna contra unos cantos de hierro. El segundo oficial pudo ayudar a Revuelta a acercarse a la balsa y, como el submarino se encontraba cerca, el bote que habían tirado al agua llegó cerca de la balsa y un marinero alemán ayudó a Revuelta a subir a la balsa. ¿Quién es el capitán? –preguntó en perfecto castellano el segundo comandante del submarino. Revuelta no negó su categoría.

–siga con nosotros– le dijo el alemán y lo subieron al bote llevándose a bordo del submarino al tiempo que ataban una revisa



El "Villa de Soller" en Cette, en la década de 1900.

a la balsa y a la popa del submarino.

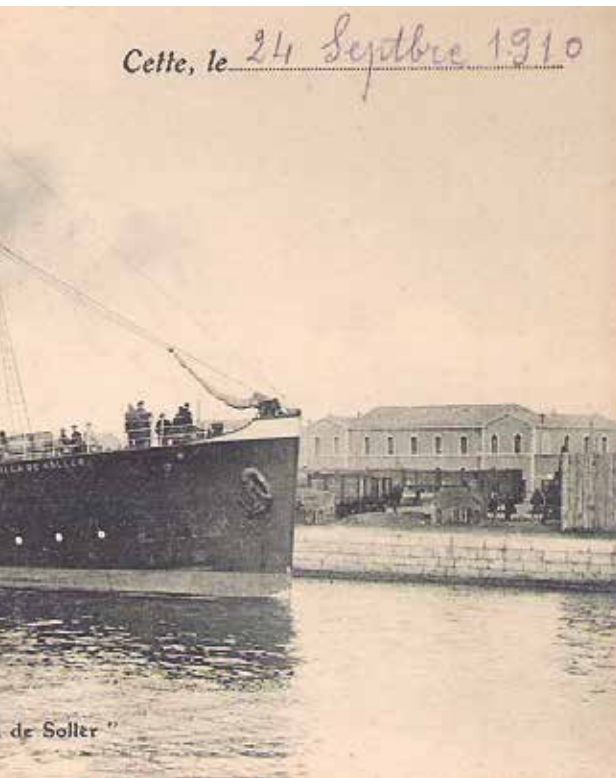
–Suelten el remolque– grito todavía Revuelta desde el submarino, últimas palabras que le oyeron los naufragos.

Luego el submarino desapareció, quedándose los siete que había en la balsa aterrorizados ante la oscuridad y la calma de aquella noche trágica. Al hacerse de día divisamos un velero. Había calma y nos envió un bote, con el cual nos trasladamos a bordo del que resultó ser el "Constanza F", italiano, cuyos tripulantes se portaron muy bien con nosotros.

Al marinero Francisco Redondo, que había estado preso a bordo del submarino, le interrogamos sobre el particular.

–"Yo, al ocurrir la explosión del torpedo, me tiré al agua enseguida. Yo nado bien y procure huir del remolino, que supuse haría el barco al hundirse, y me dirigí al primer bulto que pude distinguir, encontrándome con el submarino, al cual subí. Al poco rato, llegaba el capitán lastimado en una pierna, y a los dos nos hicieron bajar por una estrecha escotilla, encerrándonos en un departamento de popa".

A las siete de la mañana del día 16 el marinero Redondo se encontraba en la cubierta



Colección Jaime Cifre Sánchez

del submarino junto con algunos tripulantes del mismo. Divisaron entonces dos veleros italianos que eran remolcados por un “chalutier” armado.

El submarino, según confesión del segundo comandante, había salido de Pola solo con cinco torpedos, siendo el último el que asesinó a algunos españoles embarcados en el “Villa de Soller”. Faltos de torpedos, los tripulantes del submarino prepararon los cañones disparando contra los veleros italianos y el “chalutier” francés. Este último cortó el remolque y demostrando valentía singular sus tripulantes, hizo proa al submarino, disparando un cañonazo cuyo proyectil entró por el kiosco de mando, inutilizó parte de una de las dos máquinas de petróleo, saliendo por la proa, donde quedó un boquete por el que entraba el agua.

El submarino tuvo que lastrar rápidamente los tanques de popa para aproar, evitando así la entrada de agua, pero quedando ya imposibilitado, al menos de momento, para sumergirse.

El comandante ordenó a Redondo descender a la cámara. Redondo obedeció pero, como otro proyectil dio contra el casco del submarino, notó que entraba agua, al

propio tiempo que reinaba la confusión entre los tripulantes, por lo que salió de nuevo a cubierta y se tiró al mar, nadando hacia el “chalutier” que todavía disparaba.

Dos impactos más ocasionaron serias averías al buque pirata, arrojándose al mar varios tripulantes. El marinero Redondo, mientras se acercaba al “chalutier” iba gritando que era español y, una vez a bordo, fue divisando a varios que nadaban desesperadamente, rogó al patrón del “chalutier” que fueran a recogerlos pues entre ellos podía estar su capitán. Así lo hizo el patrón del “chalutier” y salvaron a cinco alemanes y a otro prisionero, al que Redondo cree capitán francés. En resumen, a bordo del submarino, entre todos había treinta hombres, salvándose tan solo siete.

Es casi imposible con la precipitación con que escribimos estas cuartillas, relatar uno por uno todos los incidentes de la gran tragedia, de este crimen que ha de levantar en santa ira a todos aquellos que se llamen españoles y quieran exteriorizar sentimientos humanos.

Desde luego, los supervivientes que ayer llegaron no pueden asegurar de una manera terminante que perecieron el resto de los tripulantes; pero sí que aseguran que la vida la deben al cargamento del buque, al cáñamo que impidió que este se hundiera todavía con mayor rapidez.

Ya en la balsa, en la quietud de una noche llena de calma, oyeron los lamentos de otros compañeros desesperados por no poder prestarles auxilio. ¿Podrían haberse salvado algunos? Solo supieron que el día 16 un “chalutier” francés había rescatado a Francisco Redondo del submarino... y luego ninguna otra noticia.

Fue enorme la sensación que causó, al notar que entre los que llegaban faltaban doce tripulantes, entre ellos el capitán don Pedro Revuelta el más conocido de todos en esta capital y de quién tanto se había hablado estos días creyéndolo a salvo.

Tras la catástrofe, el capitán Revuelta se convirtió en un mito, y la compañía Taya, que sentía un gran aprecio por el valiente y comedido marino, bautizó un par de sus barcos con el nombre de “Capitán Revuelta”. ■

VICENTE L. SANAHUJA

El IEO cierra el ciclo biológico del atún rojo en cautividad

Científicos del Centro Oceanográfico de Murcia, bajo la dirección de Fernando de la Gándara y Aurelio Ortega, han logrado cerrar el ciclo biológico del atún rojo en cautividad por vez primera a nivel mundial. Un éxito tras años de duro trabajo que se ha visto ahora premiado con este acontecimiento que pone de relieve el alto nivel de la investigación oceanográfica y acuícola española.



Larva de atún rojo de 18 días.

Cerrar el ciclo biológico supone que se han obtenido puestas de huevos viables a partir de reproductores nacidos también en cautividad. En este caso, de ejemplares nacidos en la planta de acuicultura del CO de Murcia en el verano de 2011. Un éxito sin parangón tras unos diecisiete años de investigación de este equipo dirigido por Fernando de la Gándara y Aurelio Ortega. Lejos quedan ya los primeros programas de la UE para financiar estos trabajos, desde el programa de Domesticación del *Thunnus thynnus*, pasando por el Re-

prodott y el Selfdott, con el que, en el año 2009 (ver MAR número 490. Febrero de 2010), lograron la primera puesta inducida con una supervivencia de 73 días.

Posteriormente, y después de los recortes para la investigación, los científicos tuvieron que innovar a la hora de conseguir fondos para continuar con estos trabajos, especialmente en el sector privado. Entre los colaboradores más destacados el Grupo Ricardo Fuentes e Hijos, además de la participación de la Comunidad Autónoma de Murcia.

Durante estos años, se han continuado produciendo pue-

tas de los ejemplares criados en cautividad, tiempo en el que los científicos han ido mejorando las técnicas utilizadas, logrando incrementar los índices de supervivencia. En estos momentos, los científicos del IEO proceden a trasladar a los atunes nacidos el año pasado en cautividad hasta las recién estrenadas instalaciones para el Control de la Reproducción del Atún rojo (ICRA), ubicadas en la pedanía cartajenera de Isla Plana. Gracias a estas instalaciones, los científicos podrán obtener puestas de forma controlada, con lo que podrán ampliar la época empleada en la misma en el medio natural. ■

Un error humano causó el abordaje del “Mar de Marín”

El informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos del Ministerio de Fomento (Ciaim) achaca el siniestro del arrastrero “Mar de Marín”, la madrugada del 1 de abril en la bocana de la ría de Vigo, al error del segundo patrón que estaba de guardia por invadir la vía de circulación de sentido contrario colisionando con el mercante “Baltic Breeze” de 160 metros de eslora y 40.000 Tns.

El arrastrero “Mar de Marín” salía a faenar, tras haber descargado en el puerto de Vigo, por el canal de entrada de la bocana sur de la ría cuando el segundo patrón advirtió en su trayectoria al “Baltic Breeze”, un *car carrier*, que avanzaba en rumbo opuesto. A pesar de las advertencias comunicadas por Capitanía Marítima, el pesquero de 27 metros de eslora maniobró contra toda lógica cruzándose en la trayectoria del mercante. El siniestro dejó cinco muertos de la decena que iban a bordo (9 tripulantes y un biólogo).

Este órgano dependiente del ministerio de Fomento apunta la suma de varios factores que influyeron en el accidente. El primer factor es que estuviera únicamente el segundo patrón de guardia. Señala el informe a la empresa armadora por no dar directrices sobre la composición adecuada de la guardia de navegación y la necesidad de establecer un ser-

vicio de vigía durante la navegación por el servicio de separación de tráfico en los períodos de oscuridad. El segundo factor señalado son las cartas electrónicas que utilizaba el pesquero que incluía una representación equivocada de los carriles de entrada y salida de la ría de Vigo. El informe también resalta que el pesquero saliera a faenar sin que las puertas y escotillas estancas estuvieran debidamente cerradas y trincadas.

Los expertos recomiendan a la empresa armadora que es vital adecuar las personas de guardia a las circunstancias en que navegan los pesqueros, emplear las cartas náuticas homologadas y acreditar el que los oficiales estén familiarizados con los dispositivos del barco. Desde los sindicatos se recuerda que el número adecuado de tripulantes, el control de las jornadas a bordo, las inspecciones a bordo o la formación de las tripulaciones son determinantes para terminar con estas tragedias. ■

Homenaje al Cornide de Saavedra

El pasado mes de junio, en el puerto de Marín, Pontevedra, se ofreció un homenaje de despedida al buque oceanográfico Cornide de Saavedra, con base en Vigo, tras 44 años de servicio. En realidad, su “jubilación” se inició en septiembre de 2013, cuando dejó de prestar una actividad de forma continuada, trasladándose los trabajos de investigación que venía realizando con los científicos del Instituto Español de Oceanografía a otros buques más modernos. Un año después, en 2014, realizó su última campaña que tuvo como objetivo la intercalibración con otros buques en el contexto del programa “demersales”.

Construido en 1972, este buque de 66,7 metros de eslora constituyó en su momento el buque de mayores dimensiones y mejor equipado de España. Durante este tiempo ha promediado más de 200 días de campaña al año, sin contar tránsitos, y ha sido usado habitualmente en campañas de pesca y oceanografía en el noroeste y sur del Atlántico y mar Mediterráneo.

Lucha contra el furtivismo

Una sentencia de los juzgados de instrucción de Ribeira prohíbe a dos conocidos furtivos con antecedentes por agresiones a personal de la cofradía de Cabo de Cruz a no acercarse a una distancia menor de 200 metros a los arenales de titularidad del pósito durante los próximos seis meses. Además de tener que pagar las costas del procedimiento en ambos casos han tenido que pagar una multa.

Los dos mariscadores ilegales sancionados cuentan en su haber con otras sentencias condenatorias por los mismos motivos y son conocidos por no atender las indicaciones de los guardapesca de la cofradía cuando son sorprendidos extrayendo marisco furtivamente y por las graves amenazas que lanzan al personal del pósito.

Desde la cofradía se valora positivamente la sentencia, pero recuerdan que la lucha para que no se robe ma-



BREVES

risco es constante y los furtivos siguen actuando de forma organizada.

Prototipo de jaula para cultivo marino

El Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria ha presentado un prototipo de jaula sumergible para cultivar especies de peces en mar abierto y a profundidades de hasta 700 metros. Este proyecto se enmarca dentro de la "economía azul", en la que se buscan nuevos modelos económicos más sostenibles.

El prototipo de jaula tiene una estructura circular flotante y fondeada, diseñada para resistir los embates del mar abierto y otros factores, sobre lo que se están realizando ensayos en estos momentos en el Gran Tanque de Ingeniería Marina, en Santander. Una vez finalizados estos ensayos se procederá a validar el prototipo con seres vivos de distintas especies, como lubina, corvina y anchoa.

Premio a Stella Maris Barcelona

Como resultado de los votos de los marineros de todo el mundo, por la labor de asistencia a las tripulaciones de los barcos durante su tiempo de permanencia en los puertos, Stella Maris Barcelona ha recibido el premio Seafarers Centre of the Year 2016. Esta organización tiene a 42 personas trabajando voluntariamente y ofrece a los marineros todos los servicios que puedan necesitar cuando sus barcos permanecen atracados. El pasado año, Stella Maris prestó asistencia a las tripulaciones de más de dos mil barcos, tanto mercantes como cruceros, y transportó a casi cinco mil tripulantes a la ciudad.

Récord del sector pesquero balear

El secretario de la Federación de Cofradías de Pescadores de las Baleares, Antoni Garau, auguró que el presente será un ejercicio excepcional para el sector pesquero debido a que las grandes superficies han apostado por ofrecer pescado fresco. Esta circuns-

BALEARES

La Federación de Cofradías firma un acuerdo de "custodia marina"

La Federación Balear de Cofradías de Pescadores y el Instituto Español de Oceanografía firmaron, el pasado 19 de julio, un acuerdo de custodia marina en las Islas Baleares. Un paso pionero para la conservación de los ecosistemas marinos, ya que su objetivo es compatibilizar la pesca artesanal y la protección de los ecosistemas bentónicos sensibles.

Pescadores de Baleares e IEO firmaron un acuerdo de custodia marina, el primero en su género, que implica a los usuarios en la protección del medio a través de un compromiso voluntario para gestionar los recursos con determinadas restricciones. Es el primer resultado visible del proyecto de investigación europeo Ecosafimed que, tras dos años de trabajo, en los que participaron investigadores españoles, italianos y tunecinos en colaboración con pescadores artesanales del Mediterráneo, estableció prácticas responsables y sostenibles para la conservación de los ecosistemas marinos (ver MAR número 554. Enero 2016).

Las propuestas elaboradas a raíz de los trabajos de investigación llevados a cabo en Ecosafimed se aplican ahora en este

compromiso suscrito por los pescadores de Baleares. Entre las recomendaciones a las que se comprometen estos pescadores figura la de reducir el impacto de la pesca artesanal sobre el fondo marino y que sean compatibles con la protección de la fauna.

Entre estas medidas, consensuadas con los propios pescadores durante la realización de los trabajos de Ecosafimed, cabría citar el compromiso de devolver al agua los descartes de invertebrados bentónicos, así como especies formadoras de hábitat, en un tiempo no superior a la media hora desde su extracción (sus posibilidades de supervivencia se incrementan en un 85%) y en el mismo lugar en que se realizó la captura; no pescar en zonas donde se hallan detectado comunidades frágiles; utilización de aparejos más selectivos y redes más eficaces. ■



Foto David Diaz / IEO

La sostenibilidad de siete pesquerías del Mediterráneo a examen

WWF y Marine Stewardship Council (MSC) analizarán de forma conjunta la sostenibilidad de siete pesquerías españolas—boquerón, merluza, gamba, jonquillo, quisquilla, salmonete y langostino— y otras tantas francesas del Mediterráneo. Estas evaluaciones se enmarcan en el proyecto MedFish una iniciativa para mejorar el conocimiento y analizar el impacto de las pesquerías en el Mediterráneo.

El proyecto Medfish, centrado inicialmente en España y Francia, ha llevado a cabo el mapeo de un centenar de especies. Hasta el momento se han identificado 370 pesquerías en España y 337 en Francia, operadas por más de 3.600 y 1.400 embarcaciones, respectivamente. Este conjunto de pesquerías y flotas utiliza 11 tipos de artes de pesca diferentes, siendo las redes de enmalle el arte más utilizado en España en un 64 por ciento de las embarcaciones. Del total de pesquerías identificadas en el Mediterráneo, medio centenar están descritas con detalle para mejorar el conocimiento sobre su actividad en esta región que, tanto MSC como WWF, consideran “tan importante social, económica y ambientalmente”.

En esta fase, tras el mapeo, se realizará un análisis preliminar de estas pesquerías aplicando el estándar de MSC como la herramienta de diagnóstico de sostenibilidad. A través del proceso, el grupo consultivo del proyecto —compuesto por 18 personas de cofradías, organismos científicos, adminis-



traciones públicas, empresas procesadoras, distribuidoras y ONG—, definirá con los resultados que se obtengan, los planes de acción para mejorar la sostenibilidad.

Entre los criterios de selección definidos se incluye la motivación y el compromiso de las flotas para implantar mejoras a favor de la sostenibilidad. Finalmente, los resultados de la preevaluación se conocerán a principios de 2017 y con ellos se empezarán a elaborar planes de acción en colaboración con las flotas y otros grupos de interés. ■

BREVES

tancia hará que la comercialización genere un volumen de negocio de 125 millones en primera venta. Esta cifra supone el incremento del 10% respecto a 2015.

La evolución de la venta de pescado fresco mallorquín, capturado en el mar Balear (12 millas alrededor de las islas) se ha incrementado por la calidad del producto que ha servido de “gancho” a las grandes superficies para atraer a un turismo residencial que valora el pescado fresco.

Artesanales y gestión pesquera

Los pescadores artesanales de pequeña escala tendrán una mayor participación en los procesos de toma de decisiones relacionados con la gestión pesquera gracias al proyecto MARE (financiado por la Dirección General de Asuntos Marítimos y de Pesca de la CE, con la participación del sector pesquero de España, Francia y Portugal), liderado por AZTI. Este programa, de dos años de duración, se desarrollará en colaboración con la Fundación Lonxanet para la Pesca Sostenible y el comité Consultivo del Sur (CCS), en el que se dan cita todos los implicados en la gestión de la pesca en aguas occidentales australes y que se encarga de proponer a la Comisión Europea dictámenes sobre la gestión de la pesca en el Atlántico Sur.

La flota pulpeira pide cambios

Los planes de gestión del pulpo han causado desavenencias entre las cofradías de las provincias gallegas y no dan el resultado esperado. Ahora la Federación Gallega quiere evaluar esta importante pesquería para la bajura para buscar soluciones. Entre estas estaría acordar un calendario para crear un nuevo plan plurianual de gestión del pulpo capturado con nasa.

Esta búsqueda de fórmulas, por parte de responsables de la federación gallega, responde a que casi dos tercios de los pescadores sondeados no están de acuerdo con el presente plan y quieren cambiarlo.



Pesca de cerco

Gratificaciones especiales en la pesca “a la parte”



De particular interés para los pescadores, entendemos en esta cuestión, que es una de las muchas que incomprensiblemente no se aplican en la medida en que corresponde, pues generalmente se interpreta que en la “soldada”, “quiñón” o “parte” están comprendidos la totalidad de los conceptos retributivos que por su trabajo ha de recibir el tripulante de una embarcación que se rige por el sistema de remuneración “a la parte”.

Sin embargo, esto no es

la realidad. Existen en la Ordenanza Laboral, que regula la pesca de cerco, beneficios que se sustraen a sus legítimos perceptores, si bien, como hemos dicho en tantas ocasiones, es consecuencia de que sus preceptos no son conocidos en la medida que exigen las características sociales, culturales y humanas del grupo laboral pesquero. Es precisa una intensa labor divulgadora.

Hoja del Mar ha emprendido esta tarea, analizando los preceptos de las distintas ordenanzas laborales

que regulan las relaciones del trabajo en la pesca.

La “parte” es la participación del tripulante-pescador en el resultado económico de la explotación. Constituye una remuneración básica; pero junto a ella, existen conceptos retributivos que han de percibirse en circunstancias y situaciones que son precisamente las que generan el derecho de estas precepciones.

Estas gratificaciones especiales son las que se regulan en los artículos 156 a 158, que vamos a comentar. El artículo 156 establece a favor de capitanes, maquinistas, naval-jefe, oficiales de máquinas, patrones de pesca, maquinistas y fogoneros, unas gratificaciones mensuales que percibirán con independencia de la “parte” que les corresponda en el “Monte Menor”. Estas gratificaciones son a cargo del armador y responden a la justa compensación por el desempeño de funciones técnicas en la embarcación pesquera.

El concepto de faena pesquera y el resultado que el pescador obtiene por esta actividad está directamente relacionado con lo que se dispone en el artículo 157.; se trata de

que “la parte” es la participación del pescador en el resultado económico de esta faena pesquera, y el tripulante la recibe por su contribución personal en esta actividad y con exclusividad a otros trabajos que pueda efectuar por cuenta de su armador-empresario.

Hay trabajos en tierra íntimamente relacionados con las faenas pesqueras; pero es corriente que, sin compensación económica alguna, se obligue al pescador a hacer tareas de reparación, pintura, limpieza de los fondos del barco... Estos trabajos han de retribuirse por día de trabajo, con el importe de salario que fija para cada categoría.

Otro aspecto interesante de estas gratificaciones es la que regula el artículo 158. Existen armadores cuyas embarcaciones se rigen por el sistema “a la parte”, pero tienen algún personal, particularmente rederos, que están remunerados a sueldo. Para estos casos se establece en la Reglamentación unas gratificaciones mensuales que consisten en un 33 por 100 sobre el salario que corresponda.

Vicente Jiménez F. Nespral

En la edición del mes pasado os anunciaba el comienzo de una encuesta, que considero interesante, para que sepamos cómo son, cómo piensan, qué une o diferencia a las esposas y madres de pescadores de las distintas regiones españolas. Hoy contestan dos amas de casa de Guetaria.

ENCUESTA

1. ¿Estás contenta de ser la esposa de un pescador o preferirías que tu marido tuviera una ocupación distinta?
2. ¿Te gustaría que tus hijos fuesen pescadores como su padre?
3. ¿Crees en los valores espirituales de la familia española?
4. Te preocupa que la influencia extranjera perjudique nuestro ambiente familiar?
5. ¿Te interesas por los problemas de tu marido?
6. ¿Tu marido se preocupa de los problemas del hogar y de la educación de los hijos?
7. ¿Lees todos los meses HOJA DEL MAR?
8. ¿Te gusta la Página de la mujer?
9. ¿Qué suprimirías de ella?
10. ¿Qué te gustaría encontrar en ella que no tiene actualmente?

Doña Carmen López de Andonegui

Doña Carmen López de Andonegui es gallega de nacimiento, pero vasca cien por cien de adopción, como he podido apreciar, pues domina el euskera a la perfección. Esposa de pescador, tiene tres hijos, dos de ellos varones, pescadores también. Es una señora de grata presencia, todavía muy joven para ser abuela de cuatro nietos y sumamente amable, que me acogió maravillosamente. Ha contestado con

sencillez y espontaneidad a mis preguntas.

1. Yo estoy encantada
2. Quizá hubiera preferido un empleo menos peligroso, pero en fin, los dos son pescadores.
3. Sí, pues creo que en general, la familia española es buena, católica y muy unida.
4. A mí no me preocupa; como trato poco con gente extranjera no creo que pueda perjudicarnos. Y nunca he pensado en ese problema.
5. Sí, mucho
6. Sí, claro, claro, natural.
7. Sí, siempre que la traen.
8. Ya me gusta porque trae bonitas cosas también.
9. No suprimiría nada porque todo me gusta, se leen cosas y se aprende con esta página.
10. Me gustaría encontrar más de cocina. Yo cuando veo una receta de cocina, siempre estoy leyendo.

Doña Conchita Oyarzábal de Vicuña

La segunda entrevista realizada en Guetaria ha sido a doña Conchita Oyarzábal de Vicuña es mujer de pescado y madre de cuatro niños, el mayor de seis años. Es una mujer joven, rubia, atractiva y, además, culta y gran aficionada a la lectura. Vive en una casa antigua, muy bien

amueblada y con detalles que denotan su gusto y acusada personalidad. Muy expresiva, contesta a la encuesta sin vacilaciones.

1. Estoy contenta, pero noto su ausencia y me gustaría tenerle más tiempo conmigo para que me ayudara más en la educación de los niños.
2. Rotundamente, no. Porque no compensa lo que ganan con la vida tan dura que llevan,
3. Sí, creo que todavía las familias españolas tienen grandes valores espirituales y sobre todo en esta región, que es tan católica.
4. Sí, me preocupa mucho y he pensado mucho en ello, pues aunque no perjudique al ambiente familiar sí al social. Pues si bien los extranjeros tienen cosas buenas, tienen demasiada libertad.
5. Nosotros nos interesamos mutuamente.
6. Se preocupa mucho, sobre todo de la educación de los niños, y va al día.
7. La leo todos los meses sin dejar uno.
8. Me gusta mucho.
9. No me he dado cuenta de que se pueda suprimir nada.
10. Que se dedique algo más a los niños en el sentido de orientación y formación.

... del niño

Si tenéis un hijo enfermo y no tenéis experiencia llamad al médico enseguida. No os importe que piense que sois unas pesadas y que llamáis para cualquier cosa. Con el tiempo y a medida que vaya creciendo el niño, vosotras os iréis haciendo un poco médicos y sabréis curarles cosas sencillas, sin necesidad de llamarle, como un pequeño empacho, un catarrito, cortándolo a tiempo con los supositorios o el jarabe que el doctor os recetó en otra ocasión. Pero en cuanto tengáis la más pequeña duda o cuando haya fiebre, llamadle; nunca hagáis caso a vecinas o amigas que os den consejos o recetas con muy buena intención, pero que pueden resultar funestas para vuestro hijo.

“Mis pescadora”

La señorita María Pastor Redondo ha sido elegida “Mis Pescadora” de Melilla, en la festividad de la Virgen del Carmen. María tiene diecinueve años y es hija del pescador don Vicente Yufera. Ha declarado que sus aficiones favoritas son el cine y el baile, que no tiene novio, y que cuando lo tenga le gustará que sea pescador. (Foto Luque)



Sanidad Marítima**EXPOSICIÓN SOLAR Y LESIONES EN LA PIEL**

El sol es imprescindible para la vida, ofreciendo beneficios tanto fisiológicos como psicológicos.

La luz solar presenta efectos positivos sobre el humor, estimula las vitaminas A y D, y contribuye a la formación y consolidación de huesos y dientes.

También se relaciona al sol con la eliminación de toxinas, la paliación de dolores y el incremento de las defensas contra microorganismos del mar.

Tomar el sol se ha considerado un hábito saludable pero un exceso de sol, en determinados tipos de piel, puede provocar quemaduras solares, arrugas, pigmentaciones, cambios en la textura de la piel y, lo que es más grave, cáncer.

Al llegar a la superficie terrestre, la luz solar se descompone en distintos tipos de radiaciones que, según su longitud de onda, se clasifican en radiaciones ultravioletas, radiaciones visibles y rayos infrarrojos.

Las radiaciones ultravioleta (UVA) representan el 90% del total. Tienen baja energía, atraviesan la mayor parte de los vidrios utilizados comúnmente y la epidermis y causan fotoenvejecimiento prematuro, fotosensibilidad, potenciando los efectos de los rayos ultravioleta B.

Los rayos ultravioleta B o UVB, de energía intermedia, son más habituales en verano y en las horas centrales del día. Afectan fundamentalmente a la epidermis y causan quemaduras en la piel y la aparición de cánceres cutáneos.

Los rayos ultravioleta C (UVC) son los más energéticos y peligrosos para la salud. Afortunadamente la capa de ozono, situada a 40 km de altura, en la estratosfera, los absorbe y prácticamente no alcanzan la superficie terrestre.

De todas formas, la proporción e intensidad de la radiación solar va a depender de nu-

merosos factores como la hora del día (la radiación solar es más intensa entre las 12 y las 16 horas), la estación del año (es mayor en verano por el aumento de la perpendicularidad con la que inciden los rayos solares), la altitud (a mayor altura, mayor intensidad de los rayos ultravioletas; de forma que, cada 300 metros de altitud, la intensidad aumenta un 4%) y la latitud (la intensidad de la radiación es mayor en el ecuador, disminuyendo progresivamente al acercarse a los polos).

Hay que tener en cuenta que tan sólo el 10% de la radiación solar queda retenida por las nubes; por lo que, aún en días nublados, persiste el riesgo de quemaduras. Más aún, a la incidencia directa de la radiación solar, hay que sumar la radiación reflejada, que va a suponer incrementos del 5% en la hierba, del 10% en el agua, del 25% en la arena blanca y del 80% en la nieve. Es decir, la exposición a los rayos solares se intensifica en bañistas y fundamentalmente en esquiadores.

Por último, no hay que olvidar que las gotitas de agua sobre la piel actúan como una lupa y los factores atmosféricos como el viento, la humedad, y la contaminación también afectan a la cantidad o calidad de la radiación solar incidente, modificando su potencial peligrosidad.

PATOLOGÍAS

La aparición de lesiones dérmicas por acción del sol depende de varios factores:



Algunos, externos, como la intensidad o la duración de la exposición solar. Otros, inherentes al propio individuo como la sensibilidad de la piel de cada persona a la radiación solar. Así se definen hasta seis tipos de piel, en función de su respuesta a la acción del sol y de su capacidad de bronceado. En función del tipo de piel, el factor de protección antisolar (FPS) recomendado va a ser diferente. Para cuantificar la capacidad de filtro de las cremas, se utiliza el denominado factor de protección antisolar; esto es, el número que mide cuántas veces más se puede estar expuesto al sol para producir el mismo enrojecimiento o eritema que si no se hubiera utilizado crema de protección solar. Así, si para que la piel no enrojezca (eritema), el primer día que tomamos el sol debemos estar 10 minutos, utilizando una crema de FPS de 5, se tardarán 50 minutos en irritarse.

Entre las **lesiones agudas** que pueden aparecer tras la exposición solar destacamos la quemadura solar, que comienza a aparecer a las 4-6 horas de la exposición; diversas fotodermatosis (como la fotodermatosis de causa desconocida, la urticaria solar, el prurigo actínico, la hydroa estival propia de la infancia o la fotodermatosis primaveral juvenil), reacciones fototóxicas y fotoalérgias inducidas por sustancias químicas o fármacos como, por ejemplo, las reacciones de fotosensibilidad al aceite de bergamota componente habitual del agua de colonia, de lociones o toallitas refrescantes o reacciones de fotosensibilidad tras la administración de fármacos, tanto por vía tópica (anhistamínicos, antiinflamatorios o filtros solares) como por vía ge-



neral (tetraciclinas, quinolonas, sulfamidas, medicaciones psicótropas). También existen dermatosis que pueden agravarse por efecto de la exposición a la luz ultravioleta; fundamentalmente lupus eritematoso, dermatomiositis, pénfigo y penfigoide, enfermedad de Darier, enfermedad de Hailey-Hailey, enfermedad de Grover, acné rosácea, herpes simple y varicela, entre otras.

Por lo que respecta a las **reacciones crónicas** que pueden aparecer tras la exposición mantenida al sol, destacamos la dermatoheliosis o fotoenvejecimiento, y la fotocarcinogénesis o aparición de "cánceres" por fenómenos de mutación genéticas, tales como queratosis actínicas, carcinomas epidérmicos o melanoma ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID



NORMAS DE PROTECCIÓN SOLAR

- Mantenerse al abrigo del sol, en espacios interiores o a la sombra durante las horas de mayor intensidad de la radiación solar. Sentarse bajo una sombrilla no impide que suframos una quemadura pues la arena refleja los rayos solares.
- La exposición al sol debe ser progresiva. Al salir del agua debemos secarnos bien.
- Utilizar vestimentas de color claro y fibra natural, Llevar gorra o sombrero y gafas que absorban la radiación UVA
- Extremar las precauciones en las partes del cuerpo más sensibles al sol: cara, cuello, calva, hombros, escote, orejas, manos y empeines. La protección de los labios debe hacerse con lápices o barras fotoprotectoras y la del cabello con productos específicos.
- Los recién nacidos y los niños menores de 3 años no deben tomar el sol y deben protegerse de forma especial. Se aconseja FPS mayor de 40.
- Evitar medicamentos o cosméticos que puedan sensibilizar la piel frente a las radiaciones solares y no utilizar productos que contengan alcohol.
- Utilizar siempre, incluso en días nublados, productos de protección solar con un factor elevado y adecuados a la edad, tipo de piel o zona del cuerpo y a las circunstancias de la exposición solar. Emplee un FPS alto en las primeras exposiciones. Aplique el producto en cantidad generosa, uniformemente sobre la piel seca, media hora antes de la exposición al sol, repitiendo la aplicación cada dos horas y después de la sudoración excesiva, bañarse o secarse.
- Procurar no quedarse dormido o inmóvil al sol.
- Beber abundante cantidad de líquidos para compensar la pérdida de agua por el sudor; ducharse con agua tibia e hidratar la piel tras la exposición solar.
- Extremar las medidas protectoras en actividades al aire libre
- Consultar a un especialista, cualquier cambio en el color, forma o tamaño de manchas o lunares.

Adiós a Genaro Amigo, presidente FNCP

Genaro Amigo Chouciño falleció el pasado 26 de julio en A Co-ruña tras una larga enfermedad que le había mantenido alejado de sus obligaciones profesionales durante los últimos meses.

Este malpiqueño, hijo y nieto de pescadores— como le gustaba subrayar— llegó a la presidencia de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores al ser elegido durante la VIII asamblea en febrero de 2008 con la bajura dividida entre el Cantábrico y el Mediterráneo y una flota asfixiada por el precio del gasoil. Durante estos dos mandatos supo ganarse el respeto, tanto por parte de sus compañeros, como de las propias Administraciones Pesqueras.

Desde el Instituto Social de la Marina y desde la Revista Mar nos sumamos al dolor de la bajura por su pérdida.



Reconocimiento al Esperanza del Mar



Gonzalo de la Vega Solanas, capitán del buque-hospital “Esperanza del Mar” del ISM, posa con la metopa que les ha concedido el Centro de Coordinación de Rescates de las Azores (MRCC Delgada). Se trata de un reconocimiento por las acciones de auxilio en las que participa el barco del ISM. En mayo, el “Esperanza del Mar” recibió una petición de ayuda por parte del MRCC Delgada para colaborar en el rescate

de un tripulante del velero “Nothorn Child”, que estaba enfermo. El marinero fue auxiliado bajo unas condiciones meteorológicas adversas, con rachas de viento fuerte y mala mar. Posteriormente, fue llevado a la zona de alcance del helicóptero y trasladado a un centro hospitalario en tierra.

En 2015, navegando por estas aguas el “Esperanza del Mar” rescató igualmente al tripulante de un velero y ayudó a varios pesqueros afectados por el fuerte temporal. La metopa concedida es el resultado del conjunto de acciones solidarias y de colaboración llevadas a cabo por el “Esperanza del Mar” en el área de las Azores.

Programa de formación UE-China sobre Seguridad Social

Durante dos semanas, del 19 de junio al 3 de julio, una delegación china ha participado en Madrid y Valladolid en el programa de formación del proyecto de Reforma de la Protección Social UE-China, que se desarrolla desde hace tres años. Los funcionarios chinos han podido conocer el funcionamiento de nuestro sistema de Seguridad Social. Durante su estancia en Madrid, el programa se desarrolló en la sede del Ministerio de Empleo y Seguridad y Social y visitaron los servicios centrales del ISM. El programa, que tiene un presupuesto de siete millones de euros que aporta la UE y un millón más China, pretende promocionar la igualdad y la inclusión social en el desarrollo económico de la sociedad del país asiático, aprendiendo de la experiencia europea. España es uno de los países impulsores del programa junto a Bélgica, Francia, Italia, Polonia, República Checa y Rumanía.

Cuerpo de interventores y auditores de la Seguridad Social



El 21 de julio, el secretario de Estado de Seguridad Social, Tomás Burgos, hizo entrega de los diplomas a la nueva promoción de interventores y auditores de la Seguridad Social. Al acto, celebrado en la sede del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, acudió el director del ISM, Luis Casqueiro junto a destacados representantes de los organismos de la Seguridad Social, y familiares de los diplomados.

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: +34 956 202 007 - spain@puertoybahia.com
LAS PALMAS Tel: +34 920 464 629 - laspalmas@puertoybahia.com
BILBAO Tel: +34 944 544 440 - bilbao@puertoybahia.com
FERROL Tel: +34 981 397 733 - ferrol@puertoybahia.com
ALGECIRAS Tel: +34 956 202 007 - algeciras@puertoybahia.com
GIBRALTAR Tel: +34 956 202 007 - gibraltar@puertoybahia.com



VALENCIA Tel: +34 960 649 657 - valencia@puertoybahia.com
PASAJES Tel: +34 943 107 540 - pasajes@puertoybahia.com
A CORUÑA Tel: +34 901 060 430 - coruna@puertoybahia.com
VIGO Tel: +34 006 096 960 - vigo@puertoybahia.com
BARCELONA Tel: +34 936 113 157 - barcelona@puertoybahia.com
HUELVA Tel: +34 902 196 070 - 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

www.puertoybahia.com



**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 Berbéis. Edif. Virxe do Carme, 1º izda. 36202 Vigo • Apart. 1038
 ☎ 986 43 29 33 📠 986 43 70 47 ✉ ssmmv@smutuos.es 🌐 www.smutuos.es

**SE NECESITAN
 SOCIOS** 
 Imprescindible buen corazón.

www.cruzroja.es

900 100 014

www.cruzroja.es

900 100 014

Gracias a todos los
 que ya sois socios
 de **Cruz Roja**.

Hazte socio

900 100 014

www.cruzroja.es

Cada vez más cerca de las personas  **Cruz Roja**

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:



Familia del Mar

www.puertostenerife.org



Puertos de Tenerife

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife