

Mar



Nº 599
FEBRERO 2020

Turismo azul,
al alza

Alga invasora
en el Estrecho

El Brexit se materializa



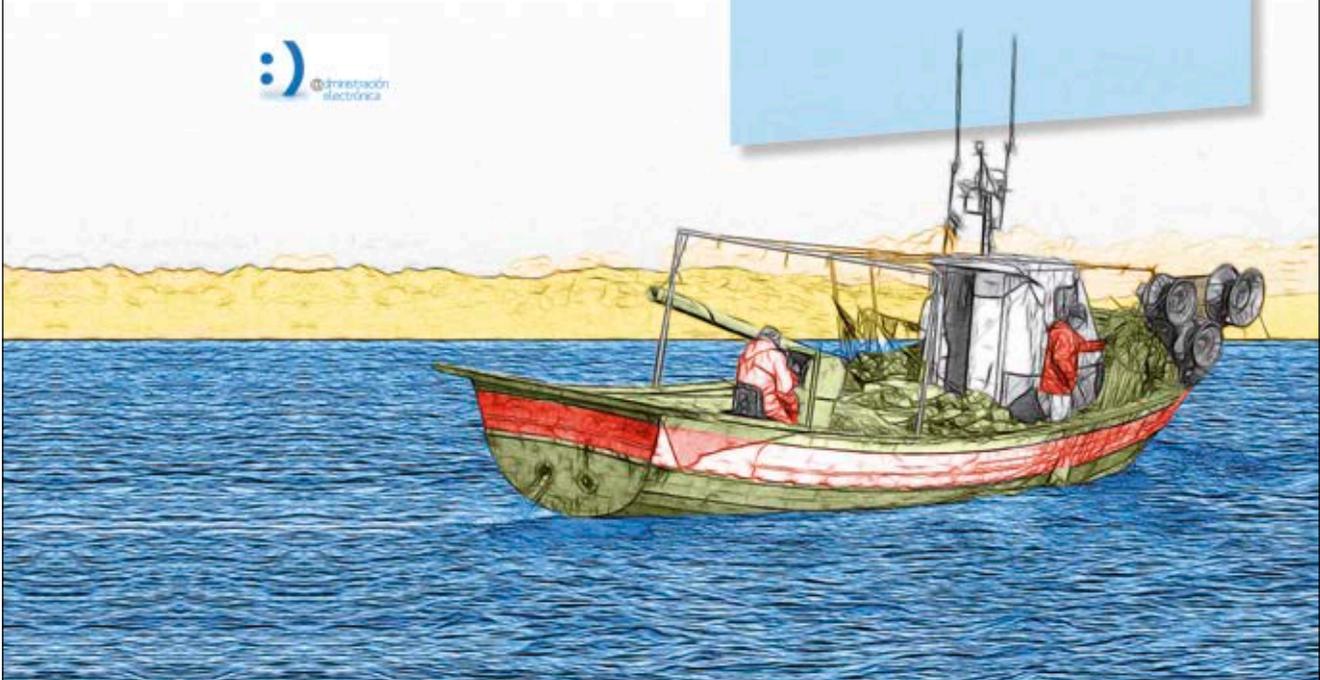

FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR

932 21 03 80 | escolaport.com | Barcelona




LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)




GOBIERNO DE ESPAÑA



MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y FOMENTO



MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN



MINISTERIO DE SEGURIDAD SOCIAL



GOBIERNO DE ESPAÑA



MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y FOMENTO



MINISTERIO DE SEGURIDAD SOCIAL

Cuando un amigo se va

Al cierre de estas páginas, la perspectiva de llegar a un divorcio “civilizado” con el Reino Unido no parece cerca. El primer ministro británico, Boris Johnson, no quiere ni oír hablar de un alineamiento normativo con la UE, en un acto más de exaltación nacionalista de los que acostumbra. Hablamos de un estilo de político que, con artes de prestigiador de los sentimientos y haciendo gala de un populismo de libro, está poniendo en aprietos a propios y extraños. Y lo peor es que no es el único.

Pero, no nos llevemos a engaño. El flamante primer ministro británico, con el apoyo abrumador de sus conciudadanos en las urnas, en ningún momento se ha caracterizado por su carácter conciliador y, es más, para lograr sus fines no ha tenido ningún reparo en moldear la realidad a su antojo. Sin ir más lejos, la posición mantenida respecto a la pesca; el órdago lanzado de que se expulsará a todos los barcos comunitarios, una vez que se consume el Brexit, y su proyecto de ley de pesca son dos ejemplos de esta realidad, basada en no se sabe qué, pero desde luego no en la razón ni en un interés económico real.

La flota comunitaria no es responsable del abandono británico de su pesca. De hecho, la mayor parte de lo que capturan los británicos en sus aguas son especies que ellos mismos no quieren, sin olvidar que venden más pescado del que compran a la Unión, por lo que gran parte de su industria pesquera se vería seriamente afectada si se dificultan las exportaciones al mercado comunitario. Más allá de esto, complicar y encarecer el acceso a un mercado, donde los británicos venden el 45% de sus productos y servicios, por “defender” una actividad que, además, tan solo supone un 0, 1% de su PIB, no tiene sentido para



nadie y pondrá sobre la mesa el sinsentido de algunas de las promesas hechas.

No obstante, el Reino Unido ha caminado durante décadas con la Unión y está claro que con una ruptura abrupta vamos a perder todos. Se abre, por tanto, estos días una etapa difícil y trascendental para el futuro, tanto de los europeos como de los británicos, en la que sin duda hará falta que el buen sentido, la razón y la responsabilidad se impongan al fervor nacionalista, las fantasías y los delirios patrióticos: de ello dependen, solo en el sector pesquero español, más de 10.000 puestos de trabajo. ■

“Manual sobre buques petroleros” y “Estiba de cargas sólidas”

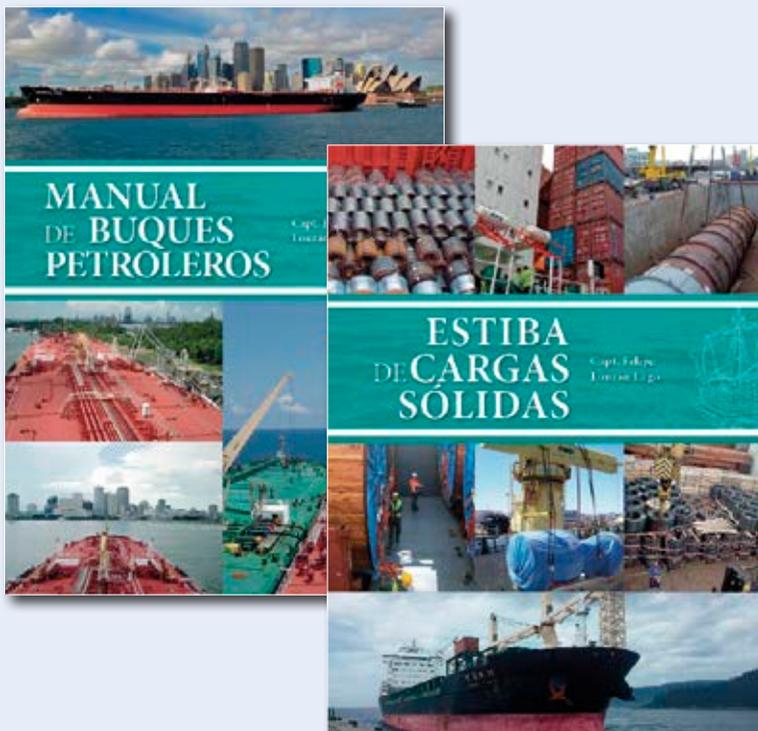
Autor: Felipe Louzán

Editorial: Cartamar

La escasez de manuales en español sobre prácticas de la marina mercante es una realidad. Es por ello que los dos que presentamos en esta ocasión -trabajos del marino y profesor de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas de A Coruña, Felipe Louzán- se encuentran entre los más completos de los escritos en nuestro idioma sobre buques petroleros y estiba de cargas sólidas.

El propósito del “Manual sobre Buques Petroleros” es proporcionar una descripción de los equipos, sistemas, dispositivos de seguridad, procedimientos y diferentes tipos de operaciones que se llevan a cabo en un buque petrolero. El texto incluye, además de referencias a las fuentes de contaminación del medio marino y a los siniestros más mediáticos de buques petroleros, los avances científicos, técnicos y legislativos que han permitido reducir la contaminación marina a niveles ínfimos.

Por su parte, en el manual “Estiba de cargas sólidas” se aborda cómo llevar a cabo la estiba para que el buque sea estable y pueda navegar en las mejores condiciones, de forma que la carga quede bien asegurada y no se mueva durante la travesía, incluso en las peores



El texto recoge avances en la lucha contra la contaminación

condiciones atmosféricas. Así, el propósito del libro es recopilar los principales tipos de buques dedicados al transporte de cargas sólidas, así como los tipos de mercancías más importantes o que generan mayores problemas en las operaciones de estiba o en el transporte por mar, y todos los aspectos técnicos relacionados con la preparación de los espacios y carga y la planificación de las operaciones de carga y descarga.

Los dos textos se pueden adquirir en la Librería Náutica Cartamar de A Coruña o a través de su web www.cartamar.com por 55 y 60 euros, respectivamente. ■



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro

Directora:

Ana Munguía

Redacción:

Ana Díaz, Patricia Romero e Iñaki Moreno

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 C/ Faro de Santapola, 2.

Tel. 965 12 65 23.

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

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca.

Tel. 971 72 56 06.

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

Bizkaia: Oficina Administrativa. C/ Virgen de Begoña, 32.

Bilbao. Tel. 94 473 90 00.

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander.

Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. Cartagena

(Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n.

Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20.

Tel. 956 50 02 40.

Gijón: Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Gijón

(Asturias). Tels. 985 327 200 / 985 327 300

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13.

San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9.

Tel. 959 25 74 11.

Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322.

Las Palmas de Gran Canaria. Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo.

Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churrúa, 2.

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4

(Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7.

Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n.

Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/ Fernando IV, 1.

Tel. 95 428 60 28.

Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19.

Tel. 977 19 10 00.

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

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51. Vigo (Pontevedra).

Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: C/ Alejandro Cerecedo, 8.

Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

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

Madrid. Centralita: 91 700 66 00.

Ana Munguía: ana.munguia@seg-social.es

Patricia Romero: patricia.romero1@seg-social.es

Iñaki Moreno: juan-ignacio.moreno@seg-social.es

Suscripciones: revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 123-20-003-8

NIPO Web: 123-20-004-3

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR 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.



6

Efectos del Brexit.

De cómo resulten las negociaciones de la UE con el Reino Unido, una vez confirmada su salida definitiva de la Unión, dependen los intereses de nueve flotas comunitarias, entre ellas, la española.

- 10 El sector pesquero se prepara para la instalación de cámaras a bordo
- 12 En vilo por la cuota de sardina para este año
- 14 Mes negro para el sector
- 16 El huracán "Gloria" deja cuantiosas pérdidas
- 18 El alga invasora que amenaza la costa mediterránea
- 22 Tribuna sobre la Albufera valenciana
- 24 Ayudas por pescar basura en Cataluña y Galicia
- 26 Nuevo estudio para mejorar la convivencia de los cetáceos y la pesca
- 28 Proyecto de observación marina EuroSea
- 30 Mapa interactivo marítimo pesquero de la UE
- 32 Puertos españoles y portugueses exploran vías de colaboración
- 36 El Puerto de Barcelona reivindica sus iniciativas medioambientales
- 38 Más presencia del sector marítimo pesquero en FITUR
- 44 La FAO asesora a la acuicultura
- 46 Nuevas bases de cotización para 2020
- 50 "Quién es quién" en la formación marítimo-pesquera: el papel del ISM
- 54 Programa pionero en formación de directivos desarrollado por el ISM
- 56 El SMI sube hasta los 950 euros
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET

www.RevistaMar.es

Descárgate la revista en tu smartphone



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.

NEGOCIANDO EL BREXIT

Pesca por mercado

No es exacto decir que la pesca es el eslabón débil de la UE en las negociaciones con el Reino Unido, pero lo que sí ha quedado claro es que la Unión quiere dejar garantizado el acceso de la flota comunitaria a aguas británicas, antes de abordar cualquier otra cuestión. La pesca y el acceso a los mercados comunitarios son los primeros temas en la agenda de los negociadores, cuyas conversaciones se inician a primeros de mes y que, tal y como se están planteando las cosas por la parte británica, no parece que vayan a ser fáciles.



El camarón es una de las especies que más exportan los británicos a la Unión Europea

Una postura comunitaria que, como señalaba Iván López, presidente del Consejo Consultivo de Larga Distancia y miembro de EUFA -Alianza Pesquera Europea en la que están agrupados armadores de España, Francia, Holanda, Bélgica, Alemania, Dinamarca, Irlanda, Suecia y

Polonia-, está en sintonía con las pretensiones del sector. *Lo que desea la pesca europea es una situación lo más parecida posible a la de ahora.* Y eso es lo que recoge el documento que va a plantear Michael Barnier, el negociador designado por la UE para tratar con el Reino Unido. Un encargo, cuyos términos ha endurecido el Consejo en

su última reunión, al reforzar algunas de las exigencias del Parlamento Europeo y que, en lo que se refiere a la pesca, incorpora la necesidad de acordar medidas técnicas y de conservación comunes a ambas partes; descarta la posibilidad de que se vincule para el acceso a las aguas, las capturas históricas, y endurece el lenguaje en lo que se refiere a los derechos recíprocos y especialmente a las cuotas, donde se alude a “mantener” en cierta forma el *status quo* actual. No olvidemos, que el acuerdo comercial está supeditado al entendimiento en materia de pesca.

En todo momento las instituciones comunitarias –y así lo ha mantenido Barnier- han planteado la vinculación del acceso recíproco a las aguas con el acceso al europeo. Para los veintisiete, se trata de una cuestión indisociable del pacto sobre el que se asentará la futura relación entre el Reino Unido y la UE. No hay tiempo que perder, ya que el texto ha de estar listo antes del 1 de julio, un plazo no muy largo, especialmente si tenemos en cuenta todo el que se ha dedicado a decidir “si se iban o no, y cómo” y a la reticencia, expresada por Londres, a negociar una prórroga que retrase su salida de la Unión más allá del 31 de diciembre de este año.

Parece evidente que, cuanto más se acerquen las posiciones, menos traumático será el divorcio para ambas partes, aunque en ningún caso la “prisa” británica forzará a “cerrar acuerdos a cualquier precio” tal y como ha declarado el negociador comunitario. Cumplir unos estándares medioambientales, fiscales, laborales y esta-



Para las instituciones comunitarias la vinculación del acceso a las aguas con el acceso al mercado es una cuestión indisoluble

blecer “mecanismos de regulación y arbitraje”, que vinculen el cumplimiento de esas normas y eviten una posible competencia desleal, da cuerpo a la postura de la Unión que se sustenta es su propia fortaleza: un mercado comunitario formado por 450 millones de potenciales clientes que son, de hecho, a quienes venden los británicos el 45% de sus bienes y servicios, aunque desde la capital británica ya han anunciado que tampoco lo aceptarán-

EMBLEMA PRO-BREXIT

A pesar de que la pesca en el Reino Unido apenas supone el 0,1% de su PIB, los partidarios de la desconexión han utilizado la centenaria actividad como un emblema pro-Brexit y el “recuperemos nuestras aguas territoriales” como una consigna más “para arrimar el ascua a su sardina”. De hecho, hace solo un par de meses, la secretaria de Medio Ambiente británica, Theresa Villiers, afirmaba que “dejar la fallida Política Pesquera Común de la UE, es uno de los beneficios más importantes del Brexit”. Las declara-

ciones coinciden con la presentación de la *Fisheries Bill*, un proyecto de ley de pesca que el Parlamento británico estudia aprobar tras el 31 de diciembre. Lo que calla la iniciativa es que la industria pesquera del Reino Unido es relativamente pequeña y en declive desde hace décadas, con unas capturas valoradas en algo menos de 1.200 millones de euros al año.

Es verdad que la flota comunitaria pesca seis veces más en aguas británicas que los británicos en aguas de sus - hasta ahora- socios de la Unión, pero no es menos verdad que la mayor parte de lo que capturan los británicos se dedica a la exportación, puesto que el pescado que se consume en las Islas procede en gran medida de la importación. Es decir, ellos mayoritariamente no consumen el pescado que transita por sus aguas. Según datos facilitados por Cepesca, la UE importa del Reino Unido 43.000 Tn de pescado por valor de 246 millones de euros y exporta 27.000 Tn, que suponen 95 millones de euros. De hecho todo apunta que,

España captura alrededor de 9.000 Tn de pescado anualmente, en aguas del Reino Unido



Al calamar de la Malvinas se les puede llegar a aplicar hasta un 6% de aranceles

de cerrarse el mercado comunitario a ciertas especies pesqueras que los británicos capturan en sus aguas, como son los mariscos, esta parte de su industria colapsaría.

Pero esto no quita que la pesca comunitaria se juegue mucho con el acuerdo pesquero, ya que actualmente comparte unos cien *stocks* con los británicos. En concreto, la pesca española no es directamente la más afectada por un hipotético cierre de estos caladeros: solo el 2,2% de sus capturas están vinculadas a aguas británicas, en cambio las de la flota belga son superiores al 50% y las de la holandesa son de cerca de un 40%. Eso sí, la expulsión de estos barcos fuera de la ZEE británica hacia el oeste y sur de Irlanda, donde faena ahora mismo gran parte de la flota española, generaría un perjuicio importante para nuestra flota de Gran Sol.

MAS DE 2.000 EMPLEOS

Aunque, hasta el 31 de diciembre, estamos en un periodo transitorio conviene recordar lo que está en juego a partir de esa fecha: España captura anualmente alrededor de 9.000 toneladas de pescado, principalmente merluza, gallo y rape, valoradas en torno a 27 millones de euros, en aguas del Reino Unido. Actualmente, unos 88 barcos españoles- principalmente gallegos, cántabros y vascos- faenan en caladeros del Reino Unido. Junto a ellos, con capital español, hay en aquella zona 28 barcos con bandera británica; 50 bajo pabellón frances; 1 con bandera irlandesa, 1 con pabellón belga, y 3 con bandera alemana. En

total, estos 83 barcos palangreros y arrastreros de fondo, dedicados fundamentalmente a la captura de merluza, dan empleo a 2.150 tripulantes y generan alrededor de 10.750 puestos de trabajo, directos e indirectos.

Por tanto, si las negociaciones fracasasen, el británico pasaría a ser un Estado costero independiente, con soberanía sobre sus 200 millas de zona económica exclusiva (ZEE), por lo que los barcos de otras banderas comunitarias no podrán pescar allí sin licencia. Y viceversa. Los pesqueros que, aunque con capital español, faenan con bandera británica tendrán que abonar aranceles para descargar sus capturas en cualquier puerto comunitario, lo que sin duda encarecería sus precios. Se calcula que, en el caso de la merluza, estas tasas podrían fijarse entre 11% y el 15%. Pero no solo eso. No todos los puertos españoles están habilitados para desembarcar mercancía de un país extracomunitario y, por ejemplo, muelles como el de Burela, con 7 barcos pescando en Gran Sol, y el de Celeiro, con 23, no estarían habilitados para vender productos de fuera de la Unión.

Otro escenario que se presenta complicado para los intereses pesqueros españoles, a pesar de que no estén afectados directamente por el Brexit, es el de las Malvinas. De hecho, nueve de cada 10 toneladas que se faenan en las Falkland (Malvinas) llegan a Vigo. La flota de grandes congeladores con capital español que faenan en esas aguas está compuesta por 44 barcos. De ellos, unos 25 son grandes arrastreros, propiedad de sociedades



171 barcos con diferentes pabellones y capital español faenan en aguas británicas

mixtas y con bandera de las islas, y 19 son de capital y bandera española. Todos ellos se dedican principalmente a la captura de calamar, merluza y pota y, en principio, tendrán que pagar aranceles comunitarios y superar todas las complicaciones que supondrá acceder a los mercados europeos. A fecha de hoy, esta flota desconoce lo que va a pasar con asunto tan importante como los aranceles, que se presumen de entorno al 6% para el calamar, pero lo que ya conocen es la subida del precio de las licencias de pesca para este año y un cambio, para el próximo, en las condiciones de las sociedades que allí operan. En definitiva, se abre un escenario que, de no resolverse bien, va a afectar seriamente a la industria pesquera comunitaria y, en especial, a la española: la más potente del continente. ■

A. MUNGUÍA

CÁMARAS A BORDO

Llega el "gran Hermano"

De una forma u otra, y todo indica que más pronto que tarde, las cámaras van a llegar a bordo. Se especula que esta exigencia comunitaria pueda hacerse efectiva a finales de este año -que es cuando estará listo el nuevo reglamento de vigilancia y control de la pesca en el que trabaja la Unión- por lo que ya desde la Administración marítima española se invita a ir estudiando cómo darla cumplimiento.



Una medida que despierta reticencias y un cierto enfado por la sombra de sospecha que extiende sobre los pescadores que, por otra parte, ya la ven como inevitable. *La base de una gestión pesquera sostenible es disponer de buenos datos para proponer recomendaciones acertadas y, para ello, se precisa la utilización de las nuevas*

tecnologías señala Javier Garat, secretario general de Cepesca.

Y es que, la apuesta comunitaria por hacer cumplir a rajatabla con la obligación de desembarque y por controlar que se cumplen las normas de pesca está sin duda detrás de la modificación del reglamento, en la que se incluiría la instalación a bordo de

mecanismos de control remoto. Una norma – la obligación de desembarque- que, como hemos señalado muchas veces en estas páginas, está siendo de difícil implantación, tanto para la Administración como para el sector, que la critica sin ambages. *Está llena de excepciones y fue creada sin aplicar el sentido común. Puedo asegurar que los pescadores no quieren descartar, pero muchas veces se ven obligados a ello por la propia normativa*, asegura Garat.

A esto se suma el Informe publicado recientemente por la Agencia Europea de Control de la Pesca, en el que se apunta que, el nivel de incumplimiento de la obligación de desembarque entre la flota comunitaria, al menos durante el período analizado (2015-2017), fue generalizado, por lo que la obligación de instalar este tipo de dispositivos a bordo se ve aún más cerca.

La medida parece ya inevitable y comenzará a aplicarse en los arrastreros

Preferiríamos la implantación voluntaria como ya han hecho algunas flotas como la atunera cerquera congeladora, la realización de proyectos piloto en diferentes modalidades de pesca –que ya se hace en algunos palangreros de superficie y de fondo para probar su adecuación a los distintos artes y tipos de buques-, y que haya incentivos para realizarlo afirma el responsable de Cepesca.

ESCUCHAR AL SECTOR

Por su parte, la intención de la secretaria general de Pesca es *escuchar al sector y asegurar que los cambios que se introduzcan sean factibles y acordes con la realidad de la actividad por lo que asegura que se contará con un periodo de transición apropiado que permita la asimilación de la norma por parte del sector y las distintas Administraciones.*



"Sicaptor" es el nuevo prototipo desarrollado por el CSIC

Como explicó recientemente el director general de Ordenación Pesquera, Ignacio Gandarias, en Pesca se está realizando un estudio para determinar qué barcos serán los primeros a los que se exigirá llevar estos dispositivos y, en principio, todo apunta a que se empezará por el arrastre, aunque queda por determinar en qué pesquerías. Consciente de lo inevitable de la medida, Gandarias animó al sector a ir adelantándose aprovechando las ayudas del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) para la instalación de estos sistemas, cuyo coste estimado es de entre 6.000 y 9.000 euros al año. ■

A- MUNGUÍA

A LA ESPERA DE CUOTA

Tensión por la sardina

Los ánimos andan bajos en el cerco en vísperas del anuncio de los niveles de captura de sardina autorizados para la campaña de 2020. A pesar de que el aspecto y algunos estudios científicos apuntan a una cierta recuperación del stock de la sardina ibérica, los informes biológicos de la especie no acaban de ser lo suficientemente rotundos como para autorizar toda la pesca que se propone.



Unas 30.000 toneladas son las que pretenden para esta campaña los cerqueros lusos y españoles -especialmente gallegos, asturianos y gaditanos- agrupados en torno a la Plataforma Ibérica de Defensa de la Pesca Sostenible de la sardina, constituida el año pasado para defender los intereses de estos profesionales. Una pretensión muy alejada de las 4.123 toneladas, propuestas por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, en sus siglas en inglés), el organismo científico que aconseja a la Comisión en esta materia, en diciembre.

Es verdad que la cifra está muy por debajo de las expectativas del sector, pero si se considera de dónde venimos, al final, lo mismo no es tan mala. Y es que, el año pasado, los estudios científicos con los que contó la Comisión para determinar las posibilidades de pesca de sardina ibérica para las flotas española y portuguesa, recomendaban capturar cero y, finalmente, el Plan Plurianual de Gestión, que comparten estos dos Estados, dispuso de 10.800 toneladas -repartidas en razón de un 66% para los lusos y, el resto, para la española, de los que el 60% son para el Cantábrico Norte y el 40% para el Golfo de Cádiz-.

La delicada situación del stock de sardina obligó en 2014 a poner en marcha estos planes de gestión/recuperación de la especie en los que, junto a medidas para proteger a este pelágico, como son las vedas, las tallas mínimas y el control de desembarque, entre otras, se ha logrado introducir el factor de la sostenibilidad social y económica en las consideraciones de la Comisión. De hecho, además de los informes científicos, la regla de explotación hecha por ambos Estados dentro del plan del año pasado –con un ritmo de explotación más largo y lento- fue considerada precautoria por el propio ICES y permitió no asfixiar completamente al sector, autorizando esas más de 10.000 toneladas.

ESTUDIOS CONJUNTOS

Las últimas campañas llevadas a cabo por científicos españoles del IEO y del IPAM portugués han confirmado la abundancia de juveniles de sardina y un aumento considerable en el número de ejemplares, pero el stock sigue en niveles bajos de biomasa. Por tanto, hablamos de resultados “esperanzadores”, pero para tomarlos con cautela, tal y como nos explica Isabel Riveiro, una de las investigadoras participantes en las campañas de pelágicos del IEO de Vigo, *parece que ha habido un buen reclutamiento en las últimas campañas –ejemplares de menos de un año- pero tienen un tamaño muy pequeño, por lo que hay gran incertidumbre sobre si van a sobrevivir. Son datos que hasta el verano,*



Los científicos confirman la abundancia de juveniles, pero también que el stock sigue en niveles bajos de biomasa

cuando tengamos el resultado de la campaña de primavera, no se pueden confirmar.

Por su parte, los profesionales del mar están convencidos de que hay más sardina y consideran totalmente desacertada la propuesta hecha por el ICES. Desde la Asociación de Armadores de Cerco de Galicia (Acerga) califican las más de 4.000 toneladas sugeridas en diciembre “una auténtica barbaridad”, apreciación con la que coinciden desde Plataforma Ibérica de Defensa de la Pesca Sostenible de la sardina.

Así las cosas y con todos los datos sobre la mesa, solo queda esperar lo que acuerde la Comisión, cuya decisión se espera para uno de estos días, aunque no se podrá comenzar a pescar, al menos, hasta mayo. Mientras tanto, los Gobiernos español y luso ya han declarado su compromiso con el mantenimiento de un plan de recuperación que sitúe a la sardina a niveles biológicos seguros en pocos años pero que también permita la salvaguarda de los empleos que genera la actividad. ■

A. MUNGUÍA

RÚA MAR, TUCÁN II, ROSA, NUEVO PACO JOSÉ, MARSÚA J.

Vidas perdidas

Las costas mediterráneas y atlánticas volvían a ser testigo de nuevas tragedias en el mar. La madrugada del 23 de enero cerca de Tánger desaparecía el palangrero gaditano Rúa Mar con sus seis tripulantes a bordo, solo los cadáveres de dos de ellos han aparecido. El mes de febrero seguía tiñendo el agua de rojo con el fallecimiento de Luis Vidal, Iván Otero, Antonio Valera y José Manuel Freire.



Los buques Clara Campoamor y Mastelero de Salvamento Marítimo, el Relámpago y el Tofiño de la Armada, lanchas equipadas con sónar y robots, patrulleras, helicópteros y aviones, más de 250 personas participaron en las labores de búsqueda del Rúa Mar tras localizarse la radiobaliza a 28 millas al Oeste del cabo Espartel y dos balsas salvavidas sin abrir. Tres días después aparecía flotando el cuerpo del capitán Antonio Javier Maza y poco después el del marinero peruano Óscar Maquera. Del resto nada se sabe.

Triste saldo: 6 fallecidos y 5 desaparecidos

El dolor inicial se convirtió en estupor y posterior mutismo cuando cuatro días después se filtraba la noticia de que el Rúa Mar estaba siendo investigado, junto con otros barcos, por supuesto narcotráfico en un caso bajo secreto de sumario de la Audiencia Nacional.

El sector coincide en que la filtración de la noticia aumenta de forma innecesaria el dolor y la desesperación de las familias, olvidando tanto el derecho a la presunción de inocencia como el hecho de que hablamos de

personas, de sus viudas e hijos, algunos menores de edad.

El Código Civil contempla desde 2015 la declaración de fallecimiento al mes de haber sido conocida una desaparición en un siniestro en el mar para que los familiares puedan cobrar las prestaciones a las que tienen derecho.

Francisco Corral, director del ISM en Cádiz, ha estado desde el primer momento con las familias de los pescadores, no solo en labores de asistencia y asesoramiento, sino simplemente acompañándolas en estos momentos difíciles.

TUCÁN DOUS

El domingo 9 de febrero, el marinero Luis Vidal caía al agua al quedar enganchado en unos aparejos cerca de la Isla de Ons (Pontevedra), el patrón del Tucán Dous se lanzó al agua con un salvavidas y logró mantener a su compañero a flote hasta que llegó el helicóptero. Esos 15 minutos de espera fueron letales. El mal estado del mar impidió a la embarcación realizar antes el rescate, solo el patrón logró sobrevivir y tuvo que ser hospitalizado por hipotermia.

ROSA

La planeadora 'Rosa' se hundía al norte de Ons en la mañana del 11 de febrero, sus tres tripulantes acudían a revisar las bateas para recoger cría de mejillón cuando las olas de más de 7 metros volcaron la embarcación. El patrón y un marinero pudie-



ron llegar a nado a la isla y desde allí dar aviso a Salvamento Marítimo. El tercer tripulante, Iván Otero, hermano pequeño del patrón, no lo lograba. El mar devolvía su cadáver cuatro días después.

NUEVO PACO JOSÉ

El pasado 20 de febrero también fallecía en alta mar Antonio Manuel Varela de Punta Umbría al desplomarse mientras faenaba a bordo del pesquero "Nuevo Paco José" y caer al agua. Fue inmediatamente rescatado y la autopsia posteriormente indicó que falleció de un edema pulmonar severo y no por ahogamiento.

Dos días después Islas Cíes eran testigo de una nueva tragedia. El pesquero Marsúa J. naufragaba por un golpe de mar, poco después se recogía el cadáver del marinero José Manuel Freire. Siguen buscando al patrón Jorge Martín. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

La búsqueda del Rúa Mar y sus cuatro tripulantes se suspendió un mes después de su desaparición

La desolación de Gloria

La borrasca Gloria pasó por España del 18 al 25 de enero dejando un rastro de muerte y destrucción sobre todo en el Mediterráneo. Rachas de viento superiores a 120 km/h, temperaturas bajo cero, nieve, lluvia y golpes de mar con olas que han batido récords históricos y nos ha dejado catorce fallecidos, 83 heridos y daños multimillonarios en Cataluña, Comunidad Valenciana, Islas Baleares y Málaga.



Torrevieja (Alicante) en pleno temporal

Las pérdidas en el sector de la pesca y la acuicultura se cuentan por millones de euros. No es solo el hecho de que los pescadores no pudieran salir a faenar durante casi una semana o el destrozo registrado en embarcaciones y zonas portuarias, además se han hallado toneladas de peces muertos y de residuos en las playas. Solo en Valencia los servicios de limpieza retiraron más de 50 toneladas de peces muertos y otras 11 en Murcia, la mayoría procedentes de granjas acuícolas de la zona. En la Comunidad

Las boyas marcaron récords históricos de olas de 8,44m en Valencia, 10m en Mallorca y 14,2m en Dragonera

de Murcia los estudios más pesimistas aseguran que la región ha perdido el 80% de su producción de dorada, lubina y atún rojo. Sin contar con la necesidad imperiosa de reconstruir todas las estructuras de cultivo.

Productores mejilloneros del Maresme indican que han perdido gran parte de la cosecha de este año. Se calcula que unos 3.800.000 kilos de mejillones y 500.000 de ostras han desaparecido, lo que en cifras supone 4 millones de euros en pérdidas.



Despiezando un atún en la playa de L'ampolla

Las granjas acuícolas del Delta del Ebro también han estimado que el temporal les ha hecho perder al menos el 20% de su producción de marisco, y que a parte de las indemnizaciones necesitarán 1,5 millones para reconstruir las bateas.

Las granjas de engorde de atún rojo que Balfegó posee en L'Ametlla de Mar (Tarragona) perdieron más de 11.000 ejemplares de atún al voltear las jaulas durante la tormenta, otros muchos escaparon por encima de los arcos de flotación. Poco después, los pescadores de la zona comenzaron a encontrarse atunes descompuestos enredados en las redes de sus arrastreros. En estos momentos el atún está en época de veda, no se puede capturar, con lo cual los pescadores temen las multas. Balfegó ha tranquilizado al sector afirmando que serán indemnizados a través de los seguros suscritos y las ayudas prometidas por la Generalitat.

En las playas de L'Ampolla también aparecían decenas de ejemplares de túnidos muertos. La alarma la daban las autoridades sanitarias al detectar a varios vecinos despiezando en la arena a los animales muertos para llevarse lomos y ventrescas.

**Aficionados
hacían el agosto
en Murcia con
las doradas y
lubinas fugadas
mientras que
las cofradías
denuncian el
notable aumento
de la venta ilegal**

Los pescadores de angulas de Sant Carles de la Rapita han tenido que retrasar el inicio de la veda; mientras que los de Cartagena aseguraban que la fuga de especies tan voraces como la lubina o la corvina había propiciado la desaparición de otras más pequeñas como el chanquete al estar modificando artificialmente el ecosistema de la zona. Si a esto se le añade que el superávit de pesca de estas especies ha provocado una caída de los precios, son varias las cofradías que han solicitado formalmente el cambio en la ubicación de las piscifactorías de mar abierto a zonas más resguardadas.

Las principales granjas marinas de engorde de pescado de Castellón, tras contabilizar las pérdidas, han podido retomar su actividad con doradas, lubinas y corvinas, aunque quedan pendientes las reparaciones de parte de sus instalaciones.

La línea de ayudas también incluiría indemnizaciones por daños producidos en explotaciones pesqueras, beneficios fiscales a las empresas afectadas o líneas de crédito preferenciales para financiar la reparación o reposición de materiales dañados como consecuencia de los siniestros.

Los ayuntamientos también podrán solicitar ayudas a la Comisión Europea a través del Fondo de Solidaridad de la Unión Europea para el restablecimiento inmediato del funcionamiento de las infraestructuras e instalaciones afectadas y al Gobierno medidas fiscales excepcionales. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

LA RUGULOPTERYX OKAMURAE SE EXTIENDE POR EL MEDITERRÁNEO

El alga más invasora

Detectada en 2015, sin depredadores, con una enorme capacidad reproductiva y un impacto sobre el turismo, la pesca y el entorno natural cuyas dimensiones aún no se han terminado de calibrar. Esta es la tarjeta de presentación de la *Rugulopteryx Okamurae*, el alga de origen asiático que se ha ido extendiendo desde el Estrecho y representa una amenaza para todo el Mediterráneo.

La *Rugulopteryx Okamurae* es originaria de aguas templadas cercanas a China, Corea, Filipinas y Japón. Se cree que llegó en las aguas de lastre de mercantes procedentes de aquel continente y antes de ser detectada medró de forma incontrolada pero sin llamar la atención por su similitud con especies locales.

Desde 2015 invade el Estrecho y amenaza a todo el ecosistema, a la pesca y al turismo por su presencia masiva en las playas. Se ha extendido hasta Huelva por el oeste y Málaga por el este, aunque llega a tener presencia en Granada y Almería.

Una idea muy aproximada de su poder invasor la ofrece María Altamirano, investigadora de la Universidad de Málaga y presidenta de la Sociedad Española de Ficología, que explica que según diversos modelos predictivos que buscan en otras partes del planeta la combinación de factores ambientales que encuentra el alga en su área nativa, “el Mediterráneo aparece con



Imagen del alga en la Playa de la Caleta en mayo de 2019

una favorabilidad de 0,9 sobre uno, todo el Mediterráneo”.

Tal expansión se debe a una capacidad multiplicadora espectacular, ya que dispone de mecanismos de reproducción asexual muy eficientes. Además, desplaza a todas las demás

especies por la presencia de sustancias alelopáticas y presenta un rango batimétrico que se sitúa por debajo de los 30 metros de profundidad.

José Carlos García Gómez, catedrático de Biología de la Universidad de Sevilla, destaca “su crecimiento rápido, su adaptabilidad y superioridad competitiva por el espacio, así como su capacidad de dispersión”. Hasta el punto, añade, de que vence a invasores previamente instalados: “Ha alfombrado gran parte de los fondos rocosos iluminados de este enclave geográfico así como de sus zonas aledañas,

Su expansión se debe a una capacidad reproductora espectacular, a la ausencia de depredadores y a su adaptabilidad

desplazando en gran medida a la biota autóctona que los colonizaba”, señala.

UNA LUCHA DESIGUAL

Altamirano apunta que la zona ha sufrido antes tres invasiones, “con lo que afecta a un ecosistema ya debilitado”. Pero ningún precedente había producido un daño económico tan visible –las imágenes de playas infestadas y de pesqueros con las redes repletas de algas se han hecho recurrentes– y por eso este caso está teniendo mayor atracción: “Es la primera vez que un alga sale en la televisión”, afirma.



José Carlos García Gómez

Playa de Guadalmesí invadida por el alga



Rugulopteryx okamurae invadiendo el fondo marino

Una vez identificado el problema hay que buscar soluciones, aunque las expectativas no son halagüeñas. Altamirano es contundente al señalar que, más que remedios, hay que establecer medidas que limiten su expansión.

“No tenemos que pensar en solución para esta especie. Además, controlar un medio marino tan amplio y con tanta corriente como el Estrecho es imposible. Lo que hay es que evitar que colonice áreas marinas protegidas y cortar la introducción de nuevas especies”, afirma.

García Gómez lo corrobora: la especie se encuentra “en una situación de absoluto descontrol”. Apunta la esperanza de que el ecosistema alcance un nuevo equilibrio “mediante su contención por algunas especies autóctonas que sepan contraatacar con el

tiempo y disminuir su abundancia en grandes superficies de fondo donde, hoy por hoy, resulta hegemónica”. De momento no considera recuperable el entorno: “Es un alga que ha colonizado los fondos rocosos con una potencialidad para competir por el espacio asombrosa. No conozco un precedente similar”, dice.

ESPECIE INVASORA

La Estación de Biología Marina del Estrecho que dirige García Gómez y la empresa Obimasa van a iniciar un estudio sobre el impacto que las algas invasoras están teniendo sobre los fondos marinos ceutíes. Además, las universidades de Sevilla, Málaga y Cádiz desarrollan investigaciones encaminadas a conocer mejor las fortalezas y debilidades del alga. El fin es buscar medidas de mitigación del problema y líneas de gestión y aprovechamiento de la gran cantidad de biomasa que produce.

Cosmética, farmacología, compostaje o biocombustibles son algunas de las áreas que se están estudiando para aprovechar las algas aunque, como dice la presidenta de la Sociedad Española de Ficología, cuando se incluya en el listado de especies invasoras nadie podrá utilizarla sin autorización expresa. En su opinión la propia Administración tendría que gestionar su uso y destinar el posible beneficio a paliar a las comunidades afectadas por la invasión. Por otra parte, señala que si tuviera un uso comercial claro, “¿quién tendría interés en que deje de propagarse?”.

El alga coloniza una zona que ha sufrido al menos tres invasiones previas, con lo que afecta a un ecosistema debilitado

SOLUCIONES PARA LA ALMADRABA

La Organización de Productores Pesqueros (OPP51) agrupa a las almadrabas de Conil, Zahara y Tarifa. A principios de febrero comenzaron sus trabajos para la temporada con la labor en tierra, lo que se denomina la fase de calamento. La de Conil, por su mayor extensión, ha sido la primera en arrancar y lo ha hecho incorporando un nuevo material en las redes para hacer frente a las especies invasoras.

Ana Santos, bióloga de la entidad, explica que en Conil el año pasado el exceso de peso causado por la acumulación de algas y por la incrustación de un hidrozoo que debilita las redes hizo que estas se rompieran, lo que obligó a dejar de pescar antes de completar la cuota. A raíz de ello, la OPP51 llegó a un acuerdo con la Universidad de



Fase de calamento en la almadraba de Conil

Sevilla para iniciar un estudio a cuatro años vista, dirigido por José Carlos García Gómez. Su equipo hará sondeos con buzos durante la campaña para estudiar la presencia tanto del alga como del hidrozoo.

De momento, este año se está testando en algunos paños un nuevo tipo de red hecha de polietileno, en vez de la anterior de nylon, para ver

si la adherencia es menor. Aparte de la influencia de los invasores sobre las redes, Ana Santos señala que la mayor preocupación deriva del hecho de que el atún huye de las aguas turbias y recalca en esta zona precisamente por la claridad del entorno. “Si la almadraba se convierte en una pared negra y oscura porque está llena de algas igual el atún cambia de recorrido”, advierte.

Por tanto, el primer paso es su reconocimiento oficial como especie invasora. Desde el Ministerio de Transición Ecológica señalan que ya está cursada la solicitud para su inclusión en el catálogo a tal efecto de la UE. Ahora la propuesta será revisada y debatida en el marco del Comité de Especies Exóticas Invasoras que coordina la Comisión Europea.

Esto implicará, por un lado, restricciones a la tenencia y explotación de la especie, y por otro, aplicación de

Según Transición Ecológica está cursada la solicitud para incluir el alga en el catálogo de especies invasoras de la UE

medidas inmediatas como la prohibición de tránsito dentro de la Unión, crianza o comercialización. Sin olvidar que su presencia en esa nómina favorecerá el desarrollo de planes europeos y la captación de fondos procedentes de Bruselas para ese fin. Además, “se está tramitando la inclusión de esta especie en el Catálogo español de especies exóticas invasoras (Real Decreto 630/2013). Una vez se encuentre incluida, quedará sujeta a restricciones similares”. ■

IÑAKI MORENO

La Pesca en la Albufera de Valencia



La pesca artesanal en la Albufera de Valencia, reconocida como Bien de Interés Cultural (BIC) por la Generalitat Valenciana en el año 2015, es la actividad tradicional más antigua del Parque Natural, siendo las primeras referencias escritas las que tratan del “quinto del pescado” de Jaime I en 1250 y la de Pedro II el Ceremonioso en 1283, por lo que ordena que se elijan “cuatro hombres honrados” para ordenar la pesca.

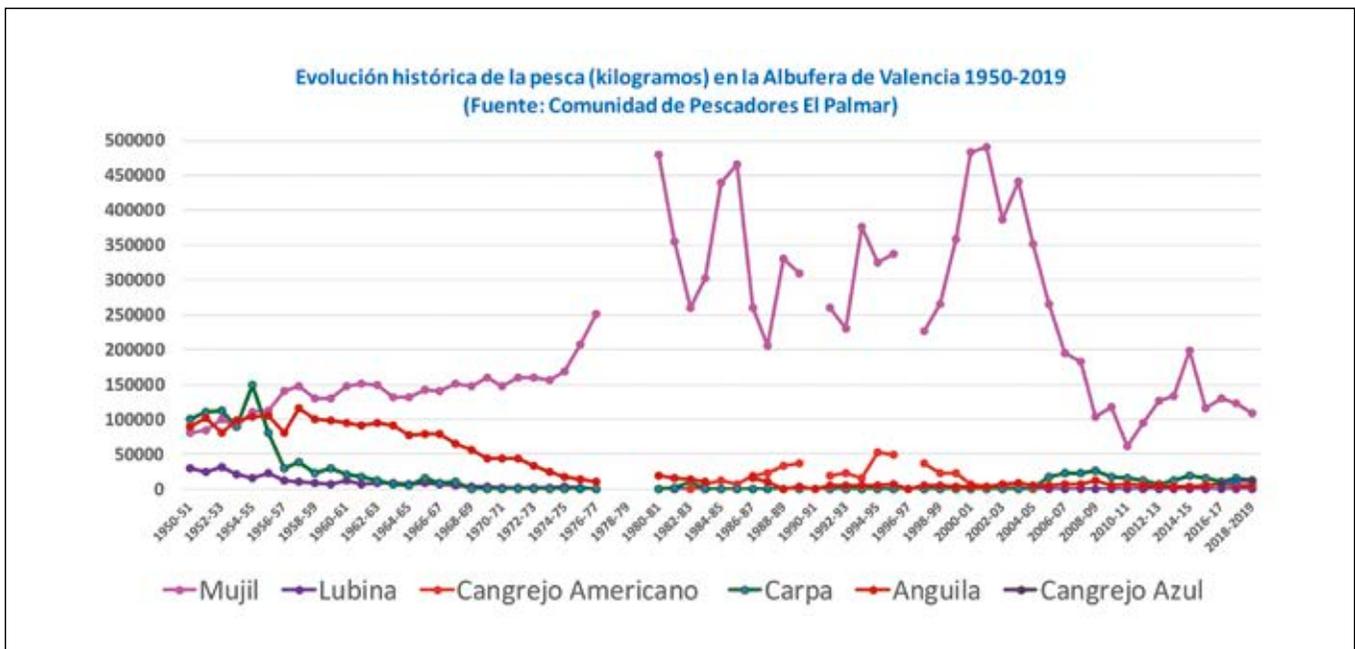
Los datos más antiguos de capturas se remontan al siglo XVII, en los que se pescaban 27 mil arrobas de pescado (306 toneladas), con un valor de 324 mil reales (Mariano de la Paz Graells, 1864). Ya en el siglo XX, Pardo (1942) habla de una pesca de 134 toneladas de anguilas y 44 toneladas de otros peces, y Pardo (1951) distingue entre las anguilas capturadas en el lago, 65 toneladas, y en los marjales limítrofes, 85 toneladas.

La pesca artesanal en la Albufera está declarada Bien de Interés Cultural

En la actualidad, la Comunidad de Pescadores de El Palmar, que es la única que mantiene la pesca profesional, dispone de datos históricos de capturas desde el año 1950, pudiéndose observar un cambio radical en las especies capturadas a partir de los años 60-70.

Las especies nobles, anguila y lubina, casi desaparecieron, mientras que los mújiles (llisas) aumentaron enormemente, llegando a rozar las 500 toneladas anuales. En la actualidad, las capturas de anguila son de unas cinco toneladas al año, y las de lubina de apenas unos cientos de kilogramos.

Las razones de este desastre hay que buscarlas en los vertidos industriales y urbanos que ocurrieron en los años 70, y que todavía perduran en algunas zonas. Con el aporte de nutrientes, y otros contaminantes, se produjo una gran eutrofización del agua, el desarrollo de algas y la muerte de la



vegetación acuática por falta de luz, con la desaparición de gambetas y otros invertebrados, base de la alimentación de anguilas y lubinas.

Este cambio en las especies, supuso una reducción de la rentabilidad de los pescadores, que tuvieron que dedicarse a otras labores (agricultura, restauración o industria, entre otras) manteniendo la pesca como una actividad secundaria, con pérdida de la identidad tradicional.

La pesca en la Albufera ha originado una gran riqueza cultural, con artes, barcos y términos propios, y gastronómica que suponen un valor imponderable. Además del típico “all i pebre”, existen otros platos menos conocidos, pero igualmente sabrosos, como la anguila encebollada, frita o al horno, o el arroz al horno con anguila, o la paella de anguila y lubina o de pato, el arroz “a banda” de llisa, o la llisa preparada.

En la actualidad, las capturas de anguila son de unas cinco toneladas, y las de lubina apenas unos cientos de kilogramos

Para recuperar la pesca en la Albufera, hay que volver al estado ambiental original del Lago, con eliminación de vertidos, agua de calidad en buena cantidad, limpieza de los fondos del lago y los canales, actualmente llenos de sedimentos, y con una buena gestión de las compuertas de comunicación con el mar que permita la entrada de alevines y la salida de reproductores. ■



MIGUEL JOVER CERDÁ
CATEDRÁTICO DE ACUICULTURA UPV

AYUDAS EN GALICIA Y CATALUÑA POR PESCAR BASURAS

Ecologismo con incentivos

Las iniciativas de concienciación de trabajadores del mar respecto al inmenso problema de la contaminación por vertidos sólidos, con campañas puntuales de recogida incluidas, son numerosas y bien conocidas. Recientemente Galicia y Cataluña han presentado una variante con un aliciente claro: pagar a los pescadores por desembarcar la basura que recojan.



Ocho millones de objetos se lanzan al agua cada día en los mares y océanos del planeta y 45.000 pedazos de residuos plásticos flotan de media en cada milla cuadrada de mar, según la ONU. Ante tal avalancha todas las acciones contra la basura marina son pocas y exigen la participación de todos. Los pescadores son protagonistas de primera mano de esta lucha y así se ha entendido desde Galicia y Cataluña, que en

En Galicia se financiará la recogida activa de residuos por parte de barcos pesqueros y de mariscadores

poco tiempo han presentado sendas iniciativas para implicarles a cambio de un incentivo económico.

En Galicia se van a destinar 500.000 euros entre este año y el próximo para tal fin. Según la Orden de la Consellería do Mar de 20 de diciembre de 2019 —DOG del 5 de febrero de 2020—, se financiarán proyectos para proteger y recuperar la biodiversidad y los ecosistemas marinos

“mediante la recogida de residuos marinos con la participación del sector productor de la pesca”.

Pueden optar las cofradías, organizaciones de productores pesqueros y otras entidades asociativas, así como organizaciones no gubernamentales. Las ayudas se destinarán a la recogida en el mar de artes de pesca y residuos, adquisición de equipos a bordo o en los puertos para la recogida y almacenaje de basura, creación de sistemas de recolección, formación, etc.

Esto por lo que se refiere a la recogida denominada pasiva. Pero también se financiará la activa por parte de barcos pesqueros y mariscadores. Los primeros pueden recibir una compensación “correspondiente a los ingresos medios de la actividad pesquera de la flota de artes menores en el trienio 2016-2018, y en función del área geográfica y arqueo”. Los mariscadores a pie recibirán compensación a partir del “nivel de ingresos medios de la actividad en el trienio 2016-2018, según el área geográfica”.

AYUDAS EN CATALUÑA

En la misma línea de compensar a los pescadores implicados se sitúa la iniciativa de la Dirección General de Pesca de la Generalitat de Catalunya, que ha negociado para tal fin, como en el caso gallego, con el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca. Se trata de uno de los cinco fondos estructurales y de inversión de la UE destinados a fomentar la recuperación económica y un crecimiento sostenible.

Estas ayudas recurren al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, uno de los fondos estructurales para la recuperación económica

La Orden ARP/11/2020, de 5 de febrero —publicada en el DOGC del 10 de febrero— establece que las ayudas se canalizarán a través de las federaciones de cofradías de pescadores y, como en Galicia, se dirigen a “proyectos destinados a la protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas marinos”. Pero también establece compensaciones por la retirada de residuos.

En concreto, se fija una retribución para las embarcaciones que participen calculada según las horas de dedicación acreditadas, “atendiendo al salario mínimo interprofesional horario de 7,04 €/hora”.

Ambas convocatorias presentan la novedad respecto a otras anteriores de incluir el pago directo a pescadores por su implicación activa en la lucha contra los residuos. El resto de comunidades también destinan fondos a la lucha contra la basura marina, pero generalmente orientada a proyectos concretos y a inversiones en instalaciones de recogida de residuos y desechos marinos. ■

IÑAKI MORENO



CETÁCEOS Y PESCA

Convivencia necesaria

Las estadísticas de varamientos de cetáceos en Galicia son del todo preocupantes, y constituyen el punto de partida del proyecto VIRADA. Un trabajo de investigación con el que la Coordinadora para el Estudio de los Mamíferos Marinos (CEMMA) da un paso más en su empeño por frenar estas dramáticas cifras de mortalidad de cetáceos por captura accidental en Galicia.



Las Rías Baixas acogen gran cantidad de cetáceos

Yes que virar de este escenario, en el que de seguir así, en un plazo inferior a 20 años, desaparecerá de las aguas ibéricas una especie tan emblemática y amenazada como la marsopa, está detrás del trabajo de esta entidad que, con una dilatada experiencia en la protección de cetáceos en la zona, trabaja en conocer la realidad y con ello poder aportar soluciones.

Los investigadores realizarán muestreos a bordo de barcos de artes menores

En concreto, la CEMMA se propone evaluar el efecto de las capturas accidentales en artes de pesca, profundizando en el conocimiento de la interacción cetáceos-pesca y el esfuerzo pesquero, evaluando la magnitud de su impacto sobre las poblaciones y mejorando el conocimiento existente del estatus poblacional de la marsopa y el delfín mular en las principales zonas de pesca de las áreas Red Natura 2000 de las Rías Baixas.

Para poder dar cumplimiento a estos objetivos, los investigadores realizarán muestreos a bordo de barcos de pesca, principalmente en la flota de artes menores-enmalle de fondo, y unas 150 entrevistas a marineros y patrones de ese tipo de embarcaciones. A resultas de este trabajo de campo, que comienza en este mes de marzo, se obtendrá una valiosa información que, posteriormente, será complementada con una campaña científica para la monitorización de cetáceos.

Según nos comenta José Martínez Cedeira, el biólogo responsable del proyecto, la elección de estas artes de pesca y zona de estudio no

es casual ya que se trata de un área en la que se aplica un gran esfuerzo pesquero y que cuenta con una importante población de cetáceos, tal y como se desprende de la información ofrecida por estudios previos llevados a cabo por CEMMA.

En concreto, el proyecto tendrá como base de actuación los puertos pesqueros de Baiona, Vigo, Cangas, Bueu y O Grove, pero también se realizarán acciones en siete espacios marinos pertenecientes a la Red Natura 2000 en la zona de las Rías Baixas.

285 VARAMIENTOS

Anualmente se registran, de media, un total de 285 varamientos de cetáceos –el 10% de ellos varados vivos– en las costas gallegas, una de las cifras más altas de toda la costa del Sur de Europa. *Un problema tremendo que afecta a especies tan vulnerables como el delfín mular y a la marsopa común*, esta última la más amenazada del litoral ibérico que, extinguida ya en el Mediterráneo, cuenta con su último reducto poblacional en las aguas del noroeste de la península Ibérica.

Como recordó Martínez Cedeira, *no solo se trata de un problema de supervivencia de estas especies, puesto que estas capturas accidentales también perjudican a los propios pescadores*. Por tanto, el proyecto no olvida la sostenibilidad del sector pesquero, sin cuya imprescindible colaboración sería imposible avanzar. Tal como apunta este biólogo, presidente de CEMMA, *no se busca que se deje de pescar, sino que las artes sean más selectivas y también*



El proyecto cuenta con la colaboración del sector

que los propios marineros sepan cómo actuar en caso de registrar una captura accidental de estas especies.

De hecho, como no podía ser de otra forma, el proyecto cuenta con la participación del sector, en concreto con la Organización de Productores de Pesca Fresca de Vigo (OPPF-4), y también con la colaboración de la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a través del Programa Pleamar, cofinanciado por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP).

El proyecto se apoya en la experiencia y conocimiento del sector pesquero para poder llevar a cabo sus análisis, cuyo resultado se trasladará también a los pescadores con la puesta en marcha de diversas acciones de educación y sensibilización ambiental, como es la edición de una Guía de buenas prácticas y un vídeo *para que todos los profesionales tengan acceso a esta información clave de forma clara y sencilla*, asegura Martínez. ■

A. MUNGUÍA

El proyecto tiene como base de actuación los puertos pesqueros de Baiona, Vigo, Cangas, Bueu y O Grove

PROYECTO EUROSEA

Más datos oceanográficos

A finales del año pasado se puso en marcha el proyecto EuroSea, incluido en el programa Horizonte 2020 de la Unión Europea, con el que se pretende mejorar la observación marina de las costas de Europa. Un total de 55 socios internacionales, coordinados por el Centro GEOMAR de Ocean Research Kiel, compartirán sus bases de datos para crear un sistema de observación oceánica al servicio de los investigadores, la pesca, la acuicultura, la protección costera o la generación de energía.



Roseta de investigación oceanográfica

En una era marcada por la subida del nivel del mar y el calentamiento global es importante saber con certeza qué procesos se desarrollan tanto en el litoral como en los océanos. Sin embargo, existen lagunas importantes en este conocimiento bien porque los estudios no se hacen con la precisión adecuada o porque los resultados no se comparten.

El proyecto EuroSea nace con la intención de mejorar la sostenibilidad de los océanos ya que los vacíos existentes

en la información dificultan la evaluación del estado real del mar y la predicción de su evolución para poder realizar una planificación de un uso sostenible.

Dotado con un presupuesto de 12,6 millones de euros, el programa agrupa a 55 socios internacionales, coordinados desde el centro GEOMAR Helmholtz para Ocean Research Kiel, que trabajarán para crear un sistema de observación oceánica que beneficie, a largo plazo, tanto a la comunidad científica como a la pesca, la acuicultura, la pro-

El proyecto cuenta con un presupuesto de 12,6 millones de euros

tección costera, la generación de energías alternativas y, en última instancia, al público en general.

Según el coordinador, Toste Tanhua, se trata de *"combinar mejor las capacidades existentes en el sistema europeo de observación marina para llenar vacíos y hacer que los datos e información resultantes estén disponibles para los usuarios de manera más fácil y eficaz"*.

Además de mejorar las mediciones oceánicas directas in situ, EuroSea se centra en la calidad de los datos colectivos y en los sistemas que utilizan dichos datos para los servicios de pronóstico operativo. Se pondrán en marcha tres actividades demostrativas para abordar la salud de los océanos, los servicios operativos y el clima, integrándolos en la cadena de valor de la observación oceánica, el embalaje y el análisis de datos y sus servicios personalizados. Al hacerlo, *"contribuimos a otros programas y objetivos como el desarrollo sostenible, a través del Decenio de Naciones Unidas para la Ciencia del Océano"*, aseguran los responsables de EuroSea.

PARTICIPACIÓN ESPAÑOLA

Instituciones científicas y socios privados de 13 países europeos, además de Brasil y Canadá, apoyan el proyecto. También lo avalan la Organización Meteorológica Mundial, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO, la Junta Marina Europea y la parte europea del Sistema Mundial de Observación de los Océanos.

España participa en el consorcio a través del CSIC, la Plataforma Oceá-

El CSIC, la Plataforma Oceánica de Canarias, Azti, el Sistema de Observación Costera de Baleares o Puertos del Estado participan en el proyecto

nica de Canarias, el Sistema de Observación Costero de Islas Baleares, Puertos del Estado, La Fundación Azti, la Universidad Politécnica de Cataluña y Nologing Consulting.

Ananda Pascual, del Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados, asegura que el objetivo es *"mejorar el diseño de la observación de los océanos con una visión integrada y multidisciplinar, poniendo el foco en el Atlántico y el Mediterráneo, abarcando un amplio rango de escalas espaciales y temporales, incluyendo el clima"*. Por su parte, Javier Ruiz, del Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía, asegura que el propósito de su trabajo es que la oceanografía sirva para asesorar y dar soporte a sectores como la pesca o la acuicultura. *"Trataremos de pronosticar eventos marinos extremos como una elevada temperatura o la falta de oxígeno en el agua para poder avisar con antelación a estos sectores y que este tipo de incidentes no provoquen daños importantes en la actividad económica"*, dice. ■

ANA DIAZ

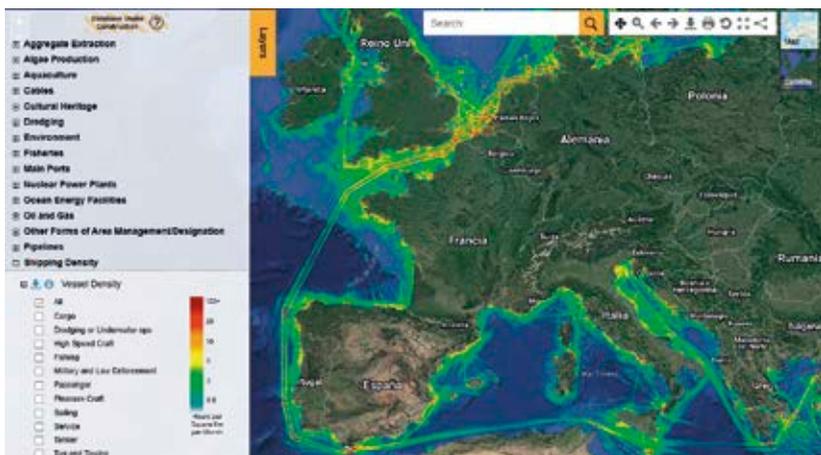
FOTOS: CSIC



Equipo de investigadores participantes en Eurosea

El mar europeo a un clic

Visualizar sobre un mapa de Europa la densidad del tráfico marítimo, la ubicación de las diferentes zonas de pesca o de las explotaciones de acuicultura de Europa, entre otra mucha información, ya es posible gracias al proyecto EMODnet.



La Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca de la Comisión Europea y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) respaldan la Red Europea de Observación y Datos Marinos (EMODnet), que desarrolla una base de datos de toda la actividad marítima en la Unión Europea.

Recientemente esta información se ha activado y puesto a disposición de cualquier usuario en forma de mapas digitales en la dirección <https://www.emodnet-humanactivities.eu/view-data.php>. En ellos se puede escoger, mediante un sistema de capas, el concepto que se quiere visualizar: explotaciones de acuicultura, densidad

del tráfico marítimo, información sobre los principales puertos, zonas de pesca, etc.

EMODnet representa en mapas información sobre actividad marítima que hasta ahora solo era accesible de manera aislada, ya fuera por países, regiones o por sectores. Con esta herramienta se visualizan todos los datos sobre posición geográfica, extensión espacial y atributos de una amplia gama de actividades.

El proyecto se ha venido desarrollando desde 2009. Este último paso constituye su fase tercera, iniciada en 2016. El objetivo último es proporcionar un mapa digital de todo el fondo marino de las aguas europeas que proporcione la mayor resolución posible en áreas que han sido estudiadas, incluyendo topografía, geología, hábitats y ecosistemas.

Actualmente, EMODnet proporciona acceso a datos marinos de los siguientes temas: batimetría, geología, física, química, biología, hábitats de los fondos marinos, actividades humanas y cartografía costera. ■

IÑAKI MORENO

Con la herramienta se visualiza información sobre posición, extensión espacial y atributos de una amplia gama de actividades

www.empleo.gob.es/cartaespana

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

CARTA DE ESPAÑA
online



COLABORACIÓN ENTRE PUERTOS ESPAÑOLES Y PORTUGUESES

Logística compartida

Evolucionar desde la competitividad a la búsqueda de sinergias. Esto pretenden los acuerdos en marcha o en proyecto entre puertos gallegos y andaluces con los de Portugal. Las eurorregiones que conforman estos territorios buscan en la cooperación una vía de crecimiento, con la vista puesta en la financiación que pueda venir de Europa.



Container intermodal en un puerto portugués

En un mundo hiperconectado, con economías de escala cuyo crecimiento nunca puede tener una dimensión solo local, se impone transformar la competitividad en colaboración. En el ámbito portuario se están explorando fórmulas para conseguirlo.

Recientemente han coincidido iniciativas destinadas a establecer sinergias en el campo logístico entre

Los puertos se suman a los grandes proyectos de las eurorregiones Galicia-Norte de Portugal y Alentejo-Algarve-Andalucía

puertos españoles y portugueses. Se trata de propuestas para potenciar las eurorregiones Galicia-Norte de Portugal y Alentejo-Algarve-Andalucía. Ambas zonas cuentan con el hándicap de su condición periférica, pero con la suma de recursos marítimos y terrestres aspiran a ofrecer un sistema multimodal integrado que resulte atractivo para los grandes operadores internacionales. En este contexto, los proyectos de conexión

ferroviaria resultan decisivos, en particular en lo que hace referencia a los corredores Atlántico y Mediterráneo.

Pilar Tejo, directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), apunta que “las tendencias a nivel global en el tráfico marítimo, especialmente de contenedores, con una gran concentración portuaria y con buques cada vez mayores que mueven elevados volúmenes en cada escala, requieren una conectividad terrestre en términos de capacidad y eficiencia de la infraestructura y de los servicios cada vez mayor”.

De ahí los esfuerzos de las Autoridades Portuarias “por mejorar y modernizar las conexiones y accesos a los puertos, especialmente los ferroviarios por su mayor capacidad de evacuación, o la creación del Fondo de Accesibilidad Portuaria por Puertos del Estado”, añade.

Lo importante, señala, “es configurar un nodo en el mapa global que sea atractivo a los operadores. Y conseguir la masa crítica suficiente que asegure la capacidad de alcanzar los niveles de competitividad necesarios. Esa masa crítica se consigue uniendo fuerzas y esfuerzos entre puertos relativamente próximos”.

GALICIA, POR DELANTE

CoLogistics se denomina el plan de cooperación logística entre Galicia y el Norte de Portugal. Pretende “mejorar la capacidad organizativa y tecnológica de todos los actores

Se plantea la suma de recursos de mar y tierra para hacer un sistema multimodal atractivo a operadores internacionales

que intervienen en la función logística para incrementar la capacidad exportadora”, afirma Jorge Cebreiros, presidente de la Confederación de Empresarios de Pontevedra, entidad que lidera el proyecto. También participan en la iniciativa la Xunta de Galicia, la Autoridad Portuaria de Vigo, la Associação Empresarial de Portugal, la Autoridad Portuaria de Leixoes y la Cámara Municipal de Famalição.

El entendimiento entre los puertos es clave porque “son los instrumentos de la Eurorregión para captar inversiones y ayudar a la competitividad de sus empresas, por lo que es imprescindible que



Imagen del Puerto de Vigo

ESTILO 'BOOKING'

Encontrar de forma automática y fiable las mejores condiciones para el desarrollo de una operación logística: precios, escalas propuestas, alternativas de transporte, tiempos... Esto es lo que promete una de las herramientas clave en el desarrollo de CoLogistics, una plataforma que hará realidad la plena digitalización de los procesos logísticos.

Esta iniciativa, ya denominada el 'Booking' de la logística, por su similitud con el servicio de reservas turísticas que compara precios online y ofrece las mejores alternativas, permitirá a las empresas "plantear sus necesidades de transporte y poder así recibir y comparar propuestas de una forma más sencilla y ágil", explica Jorge Cebreiros, presidente de la Confederación de Empresarios de Pontevedra.

Añade que, según los planes de la propia Consellería, a través del Instituto Galego de Promoción Económica (Igape) se pondrá en marcha el próximo año y se acompañará de otras medidas como la creación de un centro de apoyo al transporte por carretera (uno por provincia), la ventanilla única para trámites aduaneros, un portal de información o el apoyo a iniciativas emprendedoras.

El programa CoLogistics se ejecutará hasta 2022 y está dotado con 2,2 millones de euros

trabajen juntos para darse a conocer, captar nuevos tráfico, abrir nuevas rutas, mejorar los servicios y precios, objetivos que aisladamente son imposibles", afirma.

Para ello, la inclusión de Galicia en el Corredor Atlántico ferroviario resulta crucial. Tanto que, para Cebreiros, es un "un objetivo incluso de Estado, si queremos que la franja atlántica esté en igualdad de condiciones". El trazado original del corredor no incluía esta zona, pero sí la propuesta de ampliación en marcha, pendiente aún de la aprobación del Programa Marco Europeo 2021-2027. "Las expectativas para el nuevo marco de financiación europea son plenas", asegura el presidente de los empresarios pontevedreses.



La e-plataforma permitirá la plena digitalización de procesos logísticos

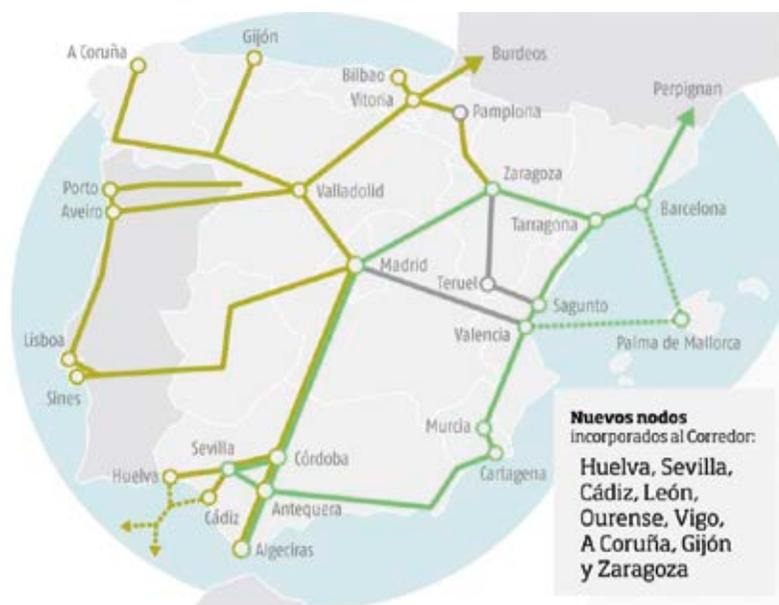
CoLogistics se ejecutará de 2020 a 2022 y está dotado inicialmente con 2,2 millones de euros aportados por el Programa de Cooperación Transfronteriza España-Portugal (Interreg-Poctep).

PROYECTOS EN ANDALUCÍA

Las experiencias de colaboración por la frontera en el ámbito del transporte y la logística no acaban ahí. Pilar Tejo recuerda la de Extremadura y su Plataforma del Sudoeste europeo, o Salamanca con Zaldesa, “aunque se dan más entre puertos secos o similares que puertos entre sí”.

Estos proyectos se extienden hacia el sur. Recientemente ha tenido lugar el Foro Empresarial Andalucía-Portugal 2020, en el que Andalucía ha cogido el testigo para liderar durante los dos próximos años la eurorregión hispanolusa. En ese contexto se enmarca una apuesta logística basada en el impulso del corredor ferroviario Mediterráneo, que tiene en Algeciras su primer puerto y proyectos de ampliación hacia Cádiz, Sevilla y Huelva.

En la reunión participaron los responsables de los puertos andaluces, que mantuvieron un encuentro de trabajo con los puertos de Lisboa, Sines y Setúbal para tratar proyectos de colaboración. El objetivo, según se señala desde el Puerto de Huelva, se basa en “conseguir que toda la fachada marítima sur occidental de la Península gane más peso logístico en Europa. Del mismo modo, se han



Propuesta de modificación del Corredor Atlántico. Imagen: ADIF

establecido cauces de colaboración para potenciar nuevas rutas marítimas de crucero conjuntas”.

La pretensión es urdir una red entre infraestructuras portuarias de ambas regiones, “con el fin de convertir este área en eje estratégico para mejorar la eficiencia y desarrollo de actividades logísticas en el sureste europeo”.

Desde el Puerto de Huelva se recuerda un precedente de colaboración hispano-lusa: el proyecto Focomar, cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (Feder) a través del Programa Interreg V-A España-Portugal (Poctep) 2014-2020. Su objetivo es fomentar el comercio marítimo de las pymes de la zona de Andalucía y sur de Portugal, fortaleciendo la cooperación entre puertos y empresas a través de la innovación, servicios avanzados en logística y en la cadena de suministro y el impulso de las comunidades portuarias. ■

IÑAKI MORENO

EL PUERTO REIVINDICA SUS INICIATIVAS MEDIOAMBIENTALES

Barcelona sostenible

Con su *Declaración de emergencia climática* Barcelona quiere situarse en vanguardia de la sostenibilidad de las grandes ciudades. El puerto es uno de los destinatarios de las recomendaciones del Ayuntamiento, aunque la forma en que las ha planteado y la escasa referencia a propuestas ambientales ya en marcha han provocado un desencuentro entre ambas entidades.



El Ayuntamiento de Barcelona ha querido tomar la iniciativa en la lucha por la sostenibilidad. Lo ha hecho en forma de una ambiciosa declaración que señala dos polos contaminantes radicados en su entorno pero ajenos a su control: aeropuerto y puerto.

Respecto a este, el Ayuntamiento cifra en 5,3 millones de toneladas las emisiones de CO₂ que genera. Según la Autoridad Portuaria, esa cifra es exagerada porque representa la suma “de todos los viajes que hacen en sus rutas marítimas internaciona-

Ayuntamiento y Puerto de Barcelona discrepan en la cuantificación del impacto ambiental de esta infraestructura

les los barcos de contenedores, ferris y cruceros que han operado, en un año, alguna vez en el puerto”.

Sostiene que la actividad portuaria (fondeo, maniobra y estancia de buques, consumo eléctrico de las instalaciones, vehículos y maquinaria) emite 315.000 toneladas, muy lejos de lo dicho por el Ayuntamiento.

EL PAPEL DE LOS CRUCEROS

Los cruceros son uno de los caballos de batalla ambientales planteados por el consistorio. El de Barcelona ha repetido

en 2019 como puerto preferido por los cruceristas que llegan a España, según Puertos del Estado: casi un tercio del total de visitantes desembarcaron en Barcelona. Ante esto, el Ayuntamiento aboga por reducir el número de barcos que hacen escala en la ciudad para limitar el impacto de la masificación.

Para la autoridad portuaria las medidas contra la emergencia climática ya adoptadas o en fase de desarrollo afrontan estos desafíos. Entre ellas, la operativa para suministrar GNL a los cruceros de nueva generación, la reducción de tasas a los buques menos contaminantes o la electrificación de muelles para conectar los buques durante su estancia en puerto, proyecto que prevé una inversión de 60 millones de euros.

Electrificación, tasas reducidas a barcos menos contaminantes y promoción del GNL, entre las medidas del Puerto

Destacan también su estrategia intermodal en favor del transporte ferroviario y del marítimo de corta distancia, sugerencia también formulada por el Ayuntamiento barcelonés. Así mismo, recuerdan que hace seis años se implementó el proyecto BCN Cero Carbón, para reducir los gases con efecto invernadero, y sigue vigente el compromiso de que en 2030 se reduzcan un 50% las emisiones de CO₂. El objetivo es que el recinto sea neutro en emisiones para el año 2050.

Como señaló la presidenta del Puerto de Barcelona, Mercé Conesa, en una reciente conferencia sobre sostenibilidad, “el Puerto de Barcelona no quiere ni puede quedar fuera de la emergencia climática”. ■

IÑAKI MORENO



STCW Cursos de Especialidad Marítima Aula Profesional Facultad de Náutica de Barcelona

CURSOS DE ESPECIALIZACIÓN con SIMULADORES:
ECDIS, ARPA, GMDSS (restringido y general),
BTM y SHIPHANDLING



CURSOS DE ESPECIALIDAD MARÍTIMA BÁSICOS Y AVANZADOS:
Formación básica en seguridad, Formación básica en protección marítima, Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos, Buques de pasaje, Marinero de puente, Patrón portuario, OPB, OCPM, Botes de rescate rápidos, Avanzado en lucha contraincendios



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

EL SECTOR EN FITUR

Crece el turismo azul

España es un destino turístico excelente. Lo constata la cantidad de turistas extranjeros que nos visitan cada año y el peso que el turismo tiene en la economía. Nuestra riqueza cultural, gastronómica o paisajística unida al buen clima, las playas y el calor de nuestra gente hacen que nos situemos siempre en los “top 10” de destinos favoritos a nivel mundial. La extensión de nuestro litoral y la belleza de nuestras islas hacen del mar un atractivo indudable y las grandes posibilidades que tiene para el ocio y el turismo se mostraron en la Feria Internacional de Turismo (FITUR) que se celebró en Madrid del 22 al 26 de enero.



El turismo pesquero es una modalidad en alza en nuestras costas

Empieza el año y FITUR, la Feria Internacional de Turismo que se celebra a finales de enero en Madrid, nos recuerda que hay que empezar a pensar en las vacaciones. Los pabellones dedicados a la promoción de España ocupan gran parte del recinto ferial de IFEMA, lo que demuestra la importancia que para las diferentes Comunidades Autónomas, ciudades y regiones tiene estar en la muestra.

El sector turístico juega un importante papel en nuestra economía, siendo motor de crecimiento. Durante su visita a FITUR, la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, insistió en que el turismo es una industria “*de personas para las personas*”, que crea el 13% del empleo en España y que lo seguirá haciendo si es capaz de adaptar el talento de los trabajadores a la transformación digital que vivimos.

Sin duda, el turismo hace que nos sintamos bien y el mar ofrece una amplia gama de oportunidades para todos los públicos, gustos y bolsillos.

Con casi 8.000 kilómetros de litoral, la costa y las playas impulsaron, a mediados del siglo XX, en nuestro país, el desarrollo de un modelo turístico que, en ocasiones, ha sido criticado por el descontrol urbanístico pero que, debemos admitirlo, atrae a miles de turistas nacionales e internacionales, impulsando la economía de las localidades marinas, especialmente aquéllas bañadas por el Mediterráneo.

El mercado español de cruceros creció más de un 7% en los nueve primeros meses del 2019

Casi con toda probabilidad, Galicia es la región impulsora del turismo marino. Se trata de conocer el trabajo que realiza la gente del mar compartiendo con ellos una jornada.

CONOCER EL TRABAJO

En las Rías Bajas, podemos aprender cómo se cultivan moluscos. Son varias las empresas que desde el puerto de O’Grove embarcan a turistas en un agradable paseo por la Ría de Arousa para explicar el cultivo del mejillón, la ostra y la vieira. Los barcos se acercan a las bateas para mostrar cómo se engarzan y crecen las semillas en las cuerdas. El paseo se ameniza con una suculenta degustación de mejillones, recién cocidos, acompañados de un albariño local.

En Cambados, la asociación de mariscadoras y rederas “Guimatur” inició en 2004 lo que se denomina turismo de marisqueo. Con el fin de dar a conocer la cultura



Las compañías de cruceros hicieron balance de su gestión en Fitur



marinera, organizan visitas guiadas por la orilla y los bancos marisqueros en la ruta del marisqueo y la ruta del puerto. En la primera, se explica el proceso del marisqueo, desde la extracción a la comercialización. En la segunda, se visita el puerto de Tragarve donde se dan a conocer los tipos de embarcaciones y artes de pesca, las especies que se capturan y el trabajo de las rederas. En ambos casos, los interesados pueden visitar la lonja y ver cómo se subasta el pescado o ir a una conservera. Al final del tour, los turistas reciben una pequeña bolsa hecha a mano por las rederas con conchas de los distintos mariscos de la zona y una guía sobre marisqueo.

En el Mediterráneo, descubrir la historia, pesca, alimentación, biología y valor gastronómico del atún rojo y disfrutar de un baño entre peces en una jaula piscícola es po-

sible si nos apuntamos al tuna-tour que oferta la empresa Balfegó en L'Ametllá de Mar (Tarragona).

PAÍS DE CRUCERISTAS

El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, visitó FITUR acompañado de Salvador de la Encina, presidente de Puertos del Estado, y otros cargos de su Departamento. En cada edición de esta Feria, el Ministerio está presente porque las infraestructuras son nuestra "carta de presentación". "Las estaciones de ferrocarril, los aeropuertos, las carreteras, y los puertos son la primera imagen que tienen de nosotros los turistas que llegan a nuestro país y el último recuerdo que se llevan cuando regresan a casa", dijo Ábalos.

El sistema portuario está formado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias y coordinadas por Puertos del Esta-

Las opciones turísticas que ofrece el mar son infinitas. Hay actividades para todos los gustos y públicos

do, que presentó en FITUR una amplia oferta de servicios e instalaciones para el turismo de cruceros. Salvador de la Encina, comentó que los puertos son nuestra "alfombra azul" y los cruceros, una "industria clave" para el sector turístico español.

El turismo de cruceros sigue siendo, año tras año, uno de los principales reclamos de los puertos que, junto a los ayuntamientos, comunidades autónomas y la iniciativa privada, han conseguido situar a España en uno de los principales países del mundo donde atracar. "Somos el segundo país de Europa en recepción de cruceros, con casi 11 millones de cruceristas", dijo de la Encina.

El récord de 10,1 millones de personas y 4.360 buques de crucero con el que se cerró 2018, se ha superado ya que, en noviembre, los datos apuntaban un crecimiento del 4,5%, lo que equivaldría a superar los 10,5 millones de cruceristas el año pasado.

Según la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), un total de 448.200 españoles disfrutaron de un crucero como opción vacacional durante los primeros nueve meses de 2019, lo que supone un incremento del 7% respecto al mismo período del año anterior. Las vacaciones de una semana a bordo de estas embarcaciones son la opción favorita de los cruceristas españoles, de edad media, cuyos destinos preferidos son los trayectos por el Mediterráneo Occidental (217.000 pasajeros), el Mediterráneo Oriental (80.000 pasajeros), Báltico y norte de Europa (83.000 pa-

Alojarse en un faro, observar cetáceos, visitar pueblos de tradición marinera o pasar una jornada con pescadores son actividades de turismo sostenible

sajeros), Caribe y Bahamas (21.000), África y Oriente Medio (14.000) y Canarias (10.000).

Hay que destacar que tanto los puertos como las compañías propietarias de cruceros están apostando por la sostenibilidad. El gas natural licuado (GNL) se muestra, hoy en día, como la única alternativa real y sostenible para avanzar en la descarbonización del transporte marítimo, ya que elimina la totalidad de emisiones de óxidos de azufre, entre el 80% y el 90% de óxidos de nitrógeno y entre el 20% y el 30% de las de CO₂. De la Encina dijo que "el compromiso de los puertos españoles, como gestores de infraestructuras, es trabajar para garantizar el suministro de GNL en nuestros puertos de forma eficiente y segura y facilitar el desarrollo del mercado a lo largo de la próxima década".

OTRAS ACTIVIDADES

El organismo Puertos del Estado también gestiona otras actividades, el proyecto "Faros del Estado" pone en



En Cambados, las rederas obsequian a los turistas con una malla con conchas



En O'Grove podemos ver las bateas y degustar mejillones desde un catamarán

valor estas instalaciones ofreciendo a los turistas la posibilidad de alojarse en uno de ellos. Así, Canarias o Galicia promocionaban los faros de Punta Cumplida, en la isla de La Palma, y el de Isla Pancha, en Ribadeo.

En poco tiempo se podrá hacer lo mismo en el faro de Corrubedo, en Ribeira o en el faro de Punta Insúa, que separa las rías de Corcubión y Muros-Noya, donde se están realizando los trámites administrativos pertinentes para su uso como hotel.

Por otra parte, algunos faros han desarrollado actividades turísticas relacionadas con la restauración o se han reconvertido en museos o centros de interpretación. Euskadi, promocionaba en FITUR el faro de Santa Catalina, en Lekeitio, convertido en centro de interpretación en el que se pueden aprender las técnicas de navegación y las señales marítimas en un viaje virtual desde Elantxobe a la localidad.

También gestionados por Puertos del Estado, no podemos olvidar las po-

sibilidades deportivo-recreativas que ofrecen nuestras costas. Las 28 Autoridades Portuarias ofrecen cerca de 30.000 amarres, una tercera parte de los existentes en nuestro país. Además, los puertos de interés general concentran la mitad de las 27 instalaciones del sector dedicado a los megayates.

Este sector ha adquirido gran importancia para el turismo ya que aporta aproximadamente un 0,7% del PIB nacional y más de 110.000 empleos. Según los datos de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas, la matriculación de este tipo de embarcaciones creció un 9,6% en 2019.

Las naves de recreo ofrecen grandes posibilidades a los turistas. Desde el puerto de Barcelona salen barcos para pescar, con diferentes técnicas deportivas, especies como pargo, serrano, mollera, brótola, congrio, atún, pez espada o aguja imperial, dependiendo de la época del año.

En Castellón parten excursiones a las islas Columbretes para ver los fondos y el litoral. En Alicante, a la isla de Tabarca. En Santander te llevan desde Santoña a Laredo, pasando por los acantilados y el faro del Caballo y en Canarias es posible avistar cetáceos desde numerosas localidades.

Y los más tranquilos siempre pueden conocer los pueblos marineros que salpican nuestra costa y degustar los platos de nuestra gastronomía elaborados con productos del mar. Los restaurantes de los barrios pesqueros son siempre una buena elección. ■

ANA DIAZ

Algunos faros desarrollan actividades turísticas relacionadas con la restauración, se han convertido en museos o en centros de interpretación

Mar

Revista del ISM



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



Mar

El primer
EL PROBLEMA DE LOS
DESCARTES

el CONGRESO MARITIMO NACIONAL

Medidas para frenar la
captura de aves por
el palangre

Mar

Nuevas normas
para el pesaje de
contenedores

La gestión del
Mediterráneo y el atún rojo
divide al
sector

Buena campaña marisquera
EN NOIA

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

SUSCRIPCIÓN GRATUITA

En papel, enviando su nombre, dirección y actividad profesional a revista.mar.ism@seg-social.es

O si prefiere consultarla 'on-line', en la dirección www.RevistaMar.es o en ISMARINA Publicaciones

EDITANDO DOS INFORMES TÉCNICOS

La FAO, con la acuicultura

La Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y Agricultura (FAO) publicó en diciembre dos documentos sobre acuicultura. Se trata de una guía para la identificación de áreas para el desarrollo de la acuicultura en el Mediterráneo y el Mar Negro, en la que han colaborado prestigiosos científicos españoles, y un informe técnico sobre la cuantificación y mitigación de gases de efecto invernadero de la acuicultura mundial.



Para José Graziano da Silva, director general de la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), *“el crecimiento anual mundial del consumo de pescado ha duplicado, desde el año 1961, el crecimiento demográfico lo que pone de manifiesto que el sector pesquero es fundamental para alcanzar la meta de la FAO de un mundo sin hambre ni malnutrición”*. Según el último informe de la agencia de Naciones Unidas *“El estado mundial de la Pesca y la Acuicultura en el mundo”*, la producción pesquera mundial alcanzó un máximo de aproximadamente 171 millones de toneladas en 2016, de las que

Hay margen para mejorar la eficiencia de los recursos a través de la I+D+i

la acuicultura aportó el 47% del total y un 53% si se excluyen los usos no alimentarios. Ante la estabilidad de la producción de la pesca de captura desde finales de los años 80, la acuicultura se ha convertido en fuente de suministro de pescado para la población mundial. Ante esta situación, es prioritario conocer y promover zonas de cultivo en los mares del mundo.

A propósito de esto, el pasado mes de diciembre, la FAO publicó dos informes técnicos sobre acuicultura. Uno de ellos está dedicado a las *“Zonas Asignadas para Acuicultura: una guía para el establecimiento de zonas costeras dedicadas a la acuicultura*

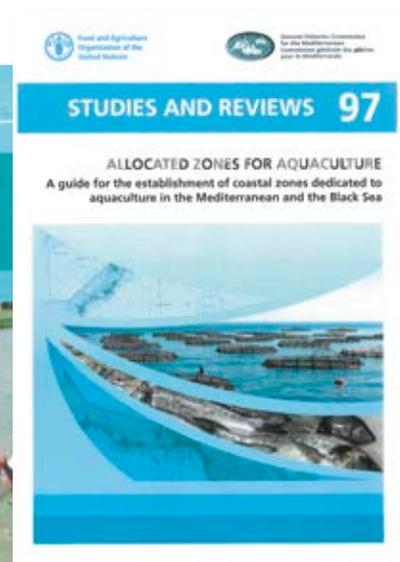
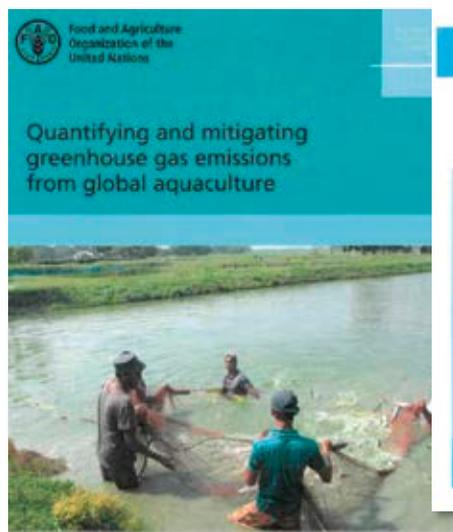
en el Mediterráneo y el Mar Muerto”. Como ha sucedido en otras partes del mundo, la producción acuícola en estos dos mares ha experimentado un crecimiento espectacular gracias a la tecnología y, según las previsiones, esta misma tendencia seguirá en el futuro. Por ello, el desarrollo de una acuicultura sostenible en estas zonas del planeta pasa por la disponibilidad de espacios adecuados para la instalación de empresas. Las Zonas Asignadas para Acuicultura (AZA en inglés) nacen precisamente para facilitar esa planificación espacial de las granjas.

La guía ofrece información para el establecimiento de AZA's, fijándose en las herramientas de sistema de información geográfica, los criterios de exclusión y participación de las partes interesadas en proyectos empresariales, el papel de las instituciones encargadas de la planificación geográfica y marina de los espacios y la resolución de conflictos en la toma de decisiones.

GASES DE EFECTO INVERNADERO

El documento técnico de Pesca y Acuicultura, número 626, de la FAO está dedicado a la “Cuantificación y disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por la acuicultura mundial”.

Los autores del informe aseguran que la acuicultura contribuye a la seguridad alimentaria, al aumentar la disponibilidad de alimentos de origen acuático a los humanos y ser motor de desarrollo económico en muchos lugares del mundo. Sin embargo,



La disponibilidad de zonas adecuadas para la producción acuícola es un “cuello de botella” para el desarrollo del sector

como toda actividad también produce un impacto antropogénico en el medio ambiente que hay que conocer para entender la expansión sostenible de la actividad.

El informe cuantifica las emisiones de gases de efecto invernadero que produce la acuicultura mundial sugiriendo medidas para reducirlas. Según los técnicos de la FAO, la acuicultura mundial produce el 0,45 de los impactos antropogénicos de emisiones de gases de efecto invernadero, algo por debajo de la producción ovina. Esto indica que las emisiones de la acuicultura son bajas en comparación con cualquier otra actividad ganadera terrestre.

Pese al bajo impacto de emisiones contaminantes, no hay que lanzar las campanas al vuelo ya que la acuicultura es una actividad en continuo y rápido desarrollo que, al incrementarse, podría también aumentar su impacto medioambiental. Desde la FAO se piensa que hay margen para mejorar la eficiencia en acuicultura a través de la innovación tecnológica. ■

ANA DIAZ

BASES DE COTIZACIÓN 2020

Suben de media el 0,92%



El 13 de febrero aparecían publicadas en el BOE las bases de cotización para los trabajadores de los Grupos Segundo y Tercero del Régimen Especial del Mar, para este año la subida no alcanza el 1%. La ley determina que para fijar el incremento se tendrán en cuenta el valor medio de las remuneraciones percibidas el año anterior, la provincia donde se ejerce la actividad, la modalidad de pesca y la categoría de encuadre del trabajador. El Grupo Primero cotiza en iguales condiciones que el Régimen General.

Para el año 2020, el incremento de las bases oscila entre el 0,34% y 2,62% siendo inferior al del año anterior. Estas nuevas directrices entraron en vigor el 14 de febrero, con efectos desde el 1 de enero, con lo

cual las empresas deberán ingresar las diferencias de cotización antes de 30 de abril de 2020 para no incurrir en recargos.

Por provincias, Huelva tiene el promedio más elevado de subida

(1,74%) seguida de Cádiz, Málaga, Granada y Ceuta (1,57%) mientras que Gipuzkoa (0,43%) seguida de Bizkaia (0,48%) registran este año las subidas menores.

Por Zonas en el Sur se producen los mayores porcentajes de subida al oscilar sus promedios del 1,51 al 1,55 por ciento. El promedio de la Zona Norte varía entre el 0,53 y el 0,80 por ciento; en la Zona Este fluctúa del 0,45 al 0,57%.

El Grupo Segundo A (embarcaciones entre 50,01 y 150 T.R.B) varía desde el 0,43% en la provincia de Gipuzkoa, modalidad de pesca "otras artes", y Bizkaia, modalidad de pesca "artes fijas", para las categorías profesionales 9 a 11, hasta el 1,61% en las provincias de Cádiz, Málaga, Granada, Melilla y Ceuta, para las categorías profesionales 1 a 7, y en la provincia de Huelva, modalidad de pesca "Arrastre, cerco y palangre", para las categorías profesionales 9 a 11.

Las oscilaciones del Grupo Segundo B van desde el 0,34% en las provincias de Gipuzkoa, modalidad de pesca "Cerco, palangre, anzuelo y artes fijas", y Bizkaia, para las categorías profesionales 9 a 11, hasta el 2,62% en la provincia de Huelva, modalidad de pesca "otras modalidades", para las categorías profesionales 1 a 7.

En cuanto al Grupo Tercero la variación contempla un aumento del 0,43% en la provincia de Bizkaia, para las categorías profesionales

8 a 11, hasta el 1,60% en las provincias de Cádiz, Huelva, Málaga, Granada, Sevilla, Melilla, Ceuta, Las Palmas y Tenerife, para las categorías profesionales 3 y 4.

A efectos de cotización, el Grupo Segundo A está formado por los tra-

BASES GRUPO SEGUNDO A - AÑO 2020				
ZONA NORTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
		1 a 7	8	9 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internac. (excepto África)	2.757,00	1.974,00	1.809,00
	Arrastre en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de fondo y volantas en costa de África. Palangre de superficie	2.547,00	1.710,00	1.593,00
	Palangre de fondo, cerco y otras artes en caladeros nacionales	1.995,00	1.605,00	1.512,00
Cantabria	Arrastre	2.757,00	1.974,00	1.809,00
	Palangre	1.995,00	1.605,00	1.593,00
	Cerco	1.830,00	1.548,00	1.548,00
Gipuzkoa	Cerco y palangre	2.103,00	1.743,00	1.743,00
	Arrastre	3.144,00	2.079,00	1.809,00
	Otras artes	2.886,00	1.962,00	1.797,00
Bizkaia	Artes fijas	2.886,00	1.920,00	1.797,00
	Arrastre	3.144,00	2.079,00	1.809,00
	Anzuelo y cerco	2.058,00	1.713,00	1.713,00
Promedio por grupos de cotización		0,80	0,78	0,82
Promedio Zona Norte 0,80				
ZONA ESTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
		1 a 7	8	9 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	Todas	2.019,00	1.677,00	1.677,00
Promedio por grupos de cotización		0,45	0,54	0,54
Promedio Zona Este 0,51				
ZONA SUR				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
		1 a 7	8	9 a 11
Almería	Todas	1.860,00	1.602,00	1.602,00
Cádiz	Todas	1.830,00	1.488,00	1.488,00
Huelva	Arrastre en aguas internacionales	2.655,00	1.824,00	1.647,00
	Arrastre, cerco y palangre	2.175,00	1.578,00	1.515,00
Málaga, Granada, Melilla y Ceuta	Todas	1.707,00	1.578,00	1.578,00
Las Palmas y Tenerife	Todas	2.655,00	1.812,00	1.647,00
Promedio por grupos de cotización		1,54	1,50	1,50
Promedio Zona Sur 1,51				
Grupo Segundo A - Promedio subida general 0,94				

bajadores y armadores que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones comprendidas entre 50 y 150 toneladas de registro bruto (trb). Cuando la embarcación está comprendida entre 10 y 50 trb pertenecen al Grupo Segundo B. En el

Grupo Tercero están los que faenan en embarcaciones que no excedan de 10 trb; mariscadores, percebeiros, recogedores de algas, buceadores, extractores de recursos marinos, rederas, neskatillas y empacadoras. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

BASES GRUPO SEGUNDO B - AÑO 2020				
ZONA NORTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
		1 a 7	8	9 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias	Palangre de fondo y volantas en costa de África	2.547,00	1.710,00	1.593,00
	Palangre, cerco y otras artes menores	1.848,00	1.470,00	1.470,00
Cantabria	Arrastre y palangre	1.848,00	1.470,00	1.470,00
	Cerco	1.830,00	1.470,00	1.470,00
Gipuzkoa	Cerco, palangre, anzuelo y artes fijas	2.058,00	1.713,00	1.713,00
	Arrastre	3.090,00	2.040,00	1.773,00
Bizkaia	Todas	2.058,00	1.713,00	1.713,00
	Promedio por grupos de cotización	0,89	0,74	0,74
Promedio Zona Norte 0,79				
ZONA ESTE				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
		1 a 7	8	9 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	Todas	2.019,00	1.677,00	1.677,00
	Promedio por grupos de cotización	0,45	0,54	0,54
Promedio Zona Este 0,51				
ZONA SUR				
	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
		1 a 7	8	9 a 11
Almería	Todas	1.707,00	1.602,00	1.602,00
Cádiz	Arrastre, cerco y palangre	1.707,00	1.377,00	1.377,00
Huelva	Arrastre, cerco y palangre	1.707,00	1.377,00	1.377,00
	Otras modalidades	1.644,00	1.377,00	1.377,00
Málaga, Granada y Ceuta	Todas	1.707,00	1.377,00	1.377,00
Las Palmas y Tenerife	Palangre, cerco y otras artes menores	1.707,00	1.377,00	1.377,00
	Palangre en aguas internacionales	2.358,00	1.620,00	1.452,00
	Promedio por grupos de cotización	1,67	1,48	1,50
Promedio Zona Sur 1,55				
Grupo Segundo B - Promedio subida general 0,95				

BASES GRUPO TERCERO - AÑO 2020		
ZONA NORTE		
	Categorías profesionales	
	3 y 4	8 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía, Asturias y Cantabria	1.554,00	1.425,00
Gipuzkoa y Bizkaia	1.614,00	1.485,00
		1.302,00*
Promedio por G.C.	0,57	0,50
Promedio Zona Norte 0,53		
* Grupo 10 de cotización (en Bizkaia): Neskatillas, Empacadoras, Mariscadores/as		
ZONA ESTE		
	Categorías profesionales	
	3 y 4	8 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	1.743,00	1.485,00
Promedio por G.C.	0,52	0,61
Promedio Zona Este 0,57		
ZONA SUR		
	Categorías profesionales	
	3 y 4	8 a 11
Almería	1.602,00	1.455,00
Cádiz, Huelva, Málaga, Granada, Sevilla, Melilla, Ceuta, Las Palmas y Tenerife	1.527,00	1.365,00
Promedio por G.C.	1,56	1,51
Promedio Zona Sur 1,54		
Grupo Tercero - Promedio subida general 0,88		

...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

FORMACIÓN MARÍTIMO-PESQUERA EN EL ISM

Trabajar en el mar

Tanto si ya formas parte del sector marítimo-pesquero como si deseas trabajar en algunas de las múltiples opciones que ofrece este sector, necesitas formación. El ISM forma parte de la red de formación a disposición del colectivo. En el presente artículo trataremos de aclarar qué opciones tienes y qué rutas formativas pueden llevarte a conseguirlo y en definitiva qué necesitas para acceder a estos puestos de trabajo.



Aulas del Centro Nacional de Isla Cristina

Si quieres embarcar profesionalmente, sea cual sea el trabajo que vayas a desempeñar, necesitas títulos y certificados de especialidad respaldados por la OMI (Organización Marítima Internacional) exigidos por las Capitanías Marítimas para embarcar. Los certificados de especialidad OMI son la garan-

tía de que dispones de los conocimientos necesarios para trabajar en un barco. Sin estos certificados no se puede acceder al trabajo a bordo. En España es la Dirección General de Marina Mercante quien tiene la atribución legal para expedirlos. Las normas de formación, titulación y guardia para las gentes del mar están reguladas por el

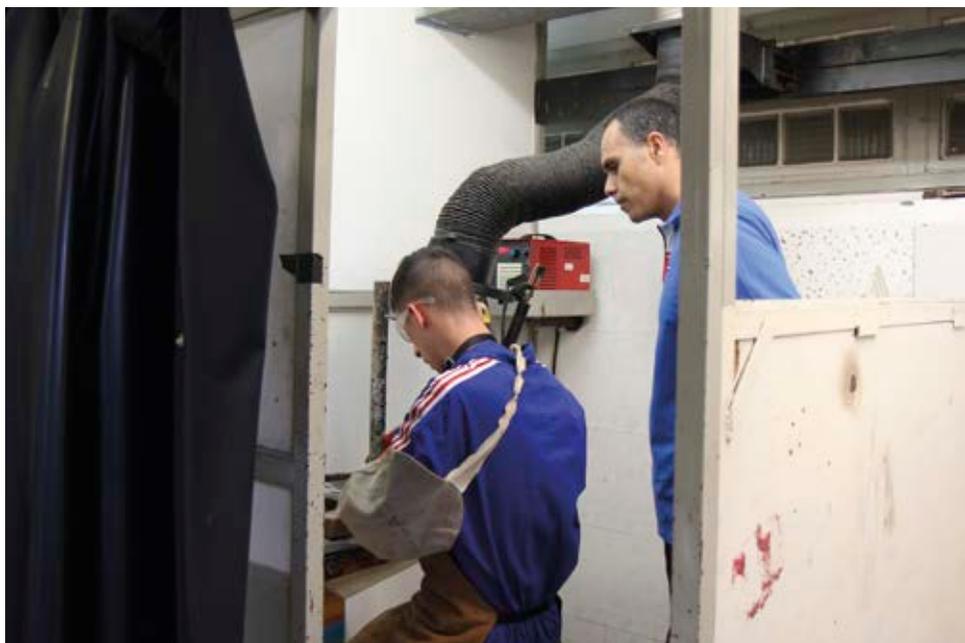
Convenio Internacional STCW-78, enmendado en 2010.

Además necesitarás una Libreta Marítima clásica o la Libreta Marítima Documento DIM (Documento de Identidad del Marino), que reflejará tu vida laboral en el mar y un reconocimiento médico (RME) expedido por el Instituto Social de la Marina. Según el tipo de labor a desempeñar a bordo necesitarás un tipo u otro de certificado de especialidad o titulación profesional adecuada. Algunas titulaciones menores son impartidas por el ISM y otras titulaciones profesionales requieren para su obtención de títulos profesionales de enseñanza reglada que se imparten en Institutos de Formación Profesional y Universidades; así como acreditar una serie de horas de navegación.

FORMACIÓN

El tipo de formación que necesitas dependerá del objetivo profesional que tengas y de las titulaciones o certificados profesionales que exija el puesto de trabajo concreto. En España existen opciones privadas y públicas para todas ellas siendo recomendable que antes de elegir alguna te cerciores de que el centro formativo esté homologado por Marina Mercante para certificar.

Además de los títulos y certificados iniciales de la OMI, imprescindibles para embarcar, si deseas mejorar tu situación laboral deberás ampliar tu formación con titulaciones profesionales regladas a la que se accede principalmente los títulos de ESO y



Clases de soldadura en Las Palmas

Para trabajar en un barco necesitarás la titulación que te exija el puesto que quieres desempeñar y además los certificados OMI, la Libreta de Embarque y haber pasado el RME

Bachillerato. Existen cuatro especialidades de FP dentro de la familia profesional: Navegación y pesca; Máquinas; Acuicultura y Buceo.

Certificados de profesionalidad: En los últimos años el Servicio Público de Empleo Estatal y los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, siguiendo directrices de la Unión Europea, están trabajando para crear un catálogo de Cualificaciones Profesionales complementarias y acreditadas por cada comunidad. Estos cursos, no OMI, complementan la formación, dentro de ellos podemos encontrar Amarre de puerto y monoboyas o Confección y mantenimiento de artes y aparejos.

ISM

Al ser una formación de elevada especialización, el ISM tiene atribuido por ley el desarrollo formativo de sus afiliados, y todos sus centros están

homologados por la Dirección General de Marina Mercante para impartir certificados OMI pero además ofrece una amplia gama de cursos profesionales propios con contenidos demandados por los profesionales del mar o que responden a recomendaciones de organismos internacionales y que aunque no forman parte de los específicos de la OMI sí cubren las necesidades formativas del sector.

El ISM solo dispone de un Instituto de Formación Profesional Marítimo Pesquero en Las Palmas de Gran Canaria donde se imparten ciclos de grado medio (Técnico en Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones; Técnico en Navegación y Pesca de Litoral; Técnico en Instalaciones Frigoríficas y de Climatización y Técnico en Mantenimiento Electromecánico). En el grado superior te puedes titular como Técnico Superior en Organización del Mantenimiento de Maquinaria de Buques y Embarcaciones y Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura.



Prácticas en Huelva

Gran parte de los certificados tienen que ser revalidados cada cinco años

“Cuando los alumnos terminan su formación en este Instituto—explicaba su director Juan Socorro— adquieren paralelamente los certificados OMI para poder comenzar los periodos de embarque y obtener las tarjetas profesionales, en definitiva todo lo necesario para entrar en el mundo laboral del mar”.

El Instituto está además homologado para impartir cursos profesionales de Patrón Costero Polivalente, Patrón Local de Pesca y Patrón Portuario; así como otros certificados y títulos de formación ocupacional marítima y sanitaria, destinados tanto a reciclar y promocionar a los profesionales de la mar como a preparar a otros nuevos no solo en el sector marítimo pesquero sino también en la familia de instalación y mantenimiento, de apoyo al sector.

Además el ISM dispone de dos Centros Nacionales de Formación en Barmio e Isla Cristina que cuentan con

Formación en el ISM

Formación reglada necesaria para niveles superiores de empleo	· Instituto de Las Palmas de Gran Canaria (LPGC)
Certificados y títulos OMI obligatorios para embarcar	· Instituto LPGC · Centros Nacionales · Direcciones Provinciales y Locales
Certificados profesionales formación complementaria que te acreditan para desempeñar diferentes trabajos pero no para enrolarte al no ser OMI	· Instituto LPGC · Centros Nacionales · Direcciones Provinciales y Locales



instalaciones específicas para impartir formación con equipos técnicos avanzados y altamente cualificados.

Ambos imparten Certificados de Especialidad Marítima y cursos de Formación Profesional No Reglada, especialmente en el Centro de Bamio, ya que posee mayores instalaciones. También disponen de Residencia de alumnos para su estancia durante el desarrollo de los cursos.

La cercanía del ISM con el sector permite programar la formación adaptándola a los cambios continuos de la profesión. Armadores y cofradías presentan sus demandas según las ramas en las que observan déficit de personal o necesidad de actualización y los cursos se van adaptando. “La formación especializada del ISM –comentaba José Carlos Macías, director del Centro Nacional de Formación de Isla Cristina- está actualizada y se diseña acorde a las necesidades reales del sector”.

Para dirigir un barco o ejercer de oficial necesitas el título universitario que se obtiene en las Facultades de Náutica y Transporte Marítimo

Si bien los cursos propios de Formación Marítima no tienen reconocimiento oficial, al tratarse de enseñanza no reglada, están basados, bien en la normativa existente de cada curso, o bien y responden con la máxima precisión a las necesidades del mercado laboral. Además se diseñan como cursos cortos, muy prácticos y especializados. Entre estos últimos destacan los cursos de soldaduras; instalaciones eléctricas o inglés técnico.

En las 25 Direcciones Provinciales y muchas de las direcciones locales, el ISM imparte también cursos para la obtención de titulaciones menores y certificados del Convenio STCW-78. Además el ISM tiene competencias para impartir y certificar la Formación Sanitaria Específica, tanto inicial como avanzada.

Las profesiones del mar requieren de actualización. Desde 2017 el Convenio STCW-78 obliga a revalidar algunos certificados de especialidad cada cinco años, formaciones que afectan especialmente a seguridad marítima, botes de rescate y lucha contra incendios.

Con carácter general, la asistencia a los cursos impartidos por el ISM no conlleva gastos para sus beneficiarios, lo que incluye la formación, el transporte, el alojamiento y la manutención.

Si deseas ampliar tu formación, promocionar o acceder a un trabajo en marina mercante y pesca, en las oficinas de la distintas Direcciones Provinciales o Locales del ISM pueden ayudarte. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Formación innovadora

El Instituto Social de la Marina tiene en la formación interna un elemento estratégico que, además de difundir sus valores corporativos, busca satisfacer las demandas y necesidades de su personal y contribuir a su capacitación profesional y a su desarrollo personal.



Primer equipo de Asesoría Confidencial del ISM

Entre las distintas acciones formativas programadas en los últimos años hay dos que por su carácter innovador merecen una consideración especial. Se trata de los cursos Competencias en Equipos Responsables y Protocolo Interno Contra el Acoso Sexual y por Razón de Sexo.

EQUIPOS RESPONSABLES

El personal directivo constituye para el ISM uno de los grupos de actuación prioritaria porque, debido a su posición en la estructura orgánica,

posee unas necesidades de formación muy específicas que generan gran impacto en la organización.

Durante cinco años el personal directivo del ISM se forma para liderar equipos

Siguiendo el catálogo de competencias publicado por el INAP tras un riguroso estudio en el cual se encuestó a más de mil funcionarios, el ISM ha desarrollado un itinerario formativo de cinco años de duración, en los que el personal directivo se ha formado en Comunicación, Dirección de personas y Desarrollo, Inteligencia emocional, Gestión de conflictos y liderazgo de equipo.

La primera promoción ha finalizado su itinerario formativo en 2019 con un resultado muy satisfactorio y este año iniciará su recorrido la tercera promoción.

ASESORÍA CONFIDENCIAL

En 2014 el ISM aprobó un Protocolo Interno contra el Acoso Sexual y por Razón de Sexo, lo que lo convirtió en ese momento en uno de los primeros organismos de la Administración General del Estado (AGE) en tener un documento de estas características. A día de hoy, sigue siendo el único organismo del ámbito de la Seguridad Social que cuenta con un protocolo en esta materia.

Dicho protocolo establece la necesidad de contar con una Asesoría Confidencial, formada por un conjunto de personas con formación específica en materia de género. Con esa finalidad, en el año 2017, dentro del Plan de Formación del ISM se incluyó el curso de Formación para Asesores y Asesoras Confidenciales del Protocolo Contra el Acoso Sexual y por razón de Sexo.

Esta acción formativa, de 120 horas de duración, se desarrolla en un taller muy completo y eminentemente práctico en el que se trabajan contenidos sobre igualdad, aplicación práctica y estudio de casos de acoso sexual y por razón de sexo en el ámbito laboral, fórmulas de prevención y sensibilización, apoyo a las víctimas, habilidades

comunicativas, herramientas de apoyo y recursos existentes.

Por la importancia de las funciones asignadas a la figura del Asesor/a Confidencial, y con el objetivo de mantener al día la formación adquirida, cada año se incluyen módulos de actualización.

Gracias al esfuerzo formativo realizado en la materia, el ISM dispone actualmente de un equipo de personas, de diferentes perfiles profesionales y procedencia geográfica, altamente cualificadas para asumir las funciones de Asesoría Confidencial contempladas en el Protocolo contra el Acoso Sexual y por razón de Sexo. Y esto es algo por lo que todos podemos felicitarnos. ■

ARGENTINA VILLAR
PEDAGOGA. DIRECCIÓN DE PROGRAMAS
ESPECIALES

El ISM, pionero en la AGE, en aprobar un Protocolo Interno contra el Acoso Sexual y por Razón de Sexo



SMI sube a 950€

El Gobierno aprobaba el pasado 4 de febrero el Real Decreto por el cual se establece en 950€ el Salario Mínimo Interprofesional. Se trata de un incremento del 5,5% lo que supone 13.300 euros al año que se aplicará de forma retroactiva desde el 1 de enero.



La subida es fruto del acuerdo alcanzado por el Gobierno y los agentes sociales y supondrá además un incremento de ingresos de la Seguridad Social en al menos 247 millones de euros por la subida de las bases de cotización. El incremento del SMI beneficia a más de dos millones de trabajadores, con un especial impacto en el Régimen General y, de forma más particular, en los trabajadores del hogar y del sector agrario.

La franja de trabajadores de 25 a 34 años y las mujeres son los sectores que percibirán más el efecto de este incremento, mientras que por autonomías son Comunidad Valenciana, Asturias, La Rioja y Cantabria.

Por otro lado, el Sector del Mar del sindicato Comisiones Obreras en Cataluña ha logrado que se reconozca el derecho de los pescadores a percibir un salario mínimo interprofesional, a pesar de que tradicionalmente la pesca es un sector cuyas retribuciones son a la parte.

La base mínima de cotización a la Seguridad Social resultante asciende a 1.108 euros frente a los 1.050 euros del año pasado

CC.OO. ha conseguido una resolución favorable de la Inspección de Trabajo por varias irregularidades, entre ella el impago de la paga extraordinaria de los tripulantes de un pesquero con base en Girona. El siguiente paso que prepara el sindicato, según comentaba su delegado en Cataluña Javier Barcala, es una demanda judicial contra el armador para conseguir una sentencia que sienta jurisprudencia en todo el país y que concluya con la creación de un SMI para el sector.

El sindicato, en un intento de no perjudicar ni a los armadores ni a los intermediarios, plantea la posibilidad de firmar un convenio que pasaría por regular oficialmente las cuantías mínimas por captura, de tal manera que aunque se siga cobrando a la parte, se obtengan beneficios suficientes para pagar el SMI al pescador y solo en contadas ocasiones el armador tendría que abonar la diferencia. En estos momentos se está a la espera de fijar una reunión con la patronal y buscar un interlocutor del Ministerio de Pesca. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Acceso al catálogo de publicaciones:

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

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



Más visibilidad

Desde el pasado mes de enero, las profesionales del sector pesquero cuentan con una agrupación propia dentro de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores. La medida, en palabras del presidente de la FNCP, Basilio Otero, es un paso adelante para *visibilizar el trabajo de las mujeres en la pesca*.



Miembros de la FNCP, del MAPA y el director del ISM en la presentación de la Agrupación

Una tarea que pasa también por impulsar su liderazgo y empoderamiento en los órganos de Gobierno de las Cofradías de pescadores y sus Federaciones, por lo que la Agrupación acogerá a todas las mujeres afiliadas a los Pósitos sean armadoras, trabajadoras de cualquier grupo de los contemplados en el artículo 10 de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, así como a las

secretarías de las mismas. Actualmente, las mujeres ocupan aproximadamente el 21% de los puestos de responsabilidad en las Cofradías, fundamentalmente, ubicadas en Galicia, donde más presencia femenina hay en el sector.

La agrupación, cuyos primeros pasos se dan ahora tiene como presidenta a Rita Vidal, vicepatrona de Carril; Carmen Argudo, vicepatrona mayor segunda de la Cofrada de Gandía, es la vicepre-

sidenta y M^a José Aranda de la Federación andaluza, la secretaria. Actuarán como vocales: Ana M^a González, de Punta Umbría, y Carmen Abad, secretaria de la Federación de Lugo.

A pesar de estar constituida dentro de la Federación, la agrupación cuenta con reglamento propio y no supondrá ningún coste extra a las afiliadas. Para más información se puede contactar con las Cofradías. ■

Proyecto Dragó

El Proyecto Dragó está orientado a mejorar la eficiencia ecológica de la pesca de arrastre en el Canal de Menorca. Tras un año de investigación se ha experimentado con diversas modificaciones técnicas que permiten reducir el impacto de esta modalidad de pesca en el fondo marino.



El proyecto DRAGÓ, liderado por la Federación Balear de Cofradías de Pescadores con la colaboración del Instituto Español de Oceanografía y la Universidad de Cadiz, ha demostrado la viabilidad de usar puertas suspendidas que no contactan con el fondo marino, de menor impacto directo y más selectivas. No solo se reducen los descartes sino que también se ahorra combustible y se produce una menor rotura en las redes.

En caso de conseguir financiación, ya que esta modificación técnica supondría más de 6.000 euros por arrastrero, en un año la flota balear podría comenzar a adaptar sus embarcaciones.

Durante la exposición de los resultados, además se han presentado dos nuevos estudios, el proyecto DISCARDLIFE, sobre la supervivencia y recuperación de rayas de descartes en la pesca de arrastre y el proyecto TIPOART sobre el plan de gestión de la gamba rosada en Palamós.

La Dirección Provincial del ISM de Illes Balears ha venido desarrollando una importante actividad encaminada a estrechar relaciones con las diferentes administraciones públicas y organizaciones del sector marítimo pesquero, fruto de estos acuerdos se ha cedido el salón de actos de la Casa del Mar de Palma de Mallorca para la presentación del Proyecto Dragó. ■

BREVES

Mínimo histórico de vertidos

La Federación Internacional Anticontaminación de los Armadores de Buques Tanque (Itopf) ha publicado sus estadísticas de 2019 sobre derrames accidentales de hidrocarburos. En ellas se refleja que solo hubo tres incidentes de siete toneladas o más, lo que supone la cifra más baja registrada en los últimos 50 años. En total la cantidad de petróleo vertida al mar el año pasado se estima en unas 1.000 toneladas. Entre 2010 y 2019 la media anual de los vertidos fue de 5.200, si se excluye del cálculo el accidente del Sanchi a comienzos de 2018, que derramó 113.000 toneladas, el mayor desde el Prestige. El promedio de accidentes de siete toneladas o más en los años 70 del siglo pasado fue de 79, cifra que se ha rebajado en más de un 90% desde 2010.

Extracciones Marítimas

El 19 de febrero el Consejo de Ministros daba luz verde al nuevo Reglamento de Extracciones Marítimas por el cual se reconoce a la Armada la competencia para autorizar las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques y bienes naufragados en aguas interiores o mar territorial español. La extracción de barcos hundidos y sus bienes puede conllevar beneficios económicos y podría ocasionar un obstáculo para la navegación o la pesca o representar un serio peligro de contaminación marina. También puede ocurrir que los bienes sean de comercio prohibido de ahí la necesidad de que sea la Armada quien autorice cualquier operación al respecto.

Abandonados en Cartagena

En el puerto murciano de Escombreras languidece abandonada la embarcación Dragonfish, con bandera de conveniencia. Sus cuatro tripulantes han contado que



BREVES

partieron a principios de noviembre de Gibraltar con destino a Malta cuando una avería les sorprendió y tuvieron que ser remolcados, desde entonces no saben nada del armador. Capitanía Marítima ha iniciado una investigación, mientras, Cruz Roja les presta asistencia.

Menos pescado

En 2018, el consumo total de pescado y productos pesqueros frescos en los hogares de la UE descendió en más de 56.000 toneladas y 275 millones de euros con respecto a 2017. Esta evolución confirma la tendencia descendente ya que el pescado se encuentra entre los productos alimentarios más afectados por las fluctuaciones del poder adquisitivo de las familias. El salmón y la dorada son las únicas especies que crecen en consumo. España es con diferencia el país donde más pescado se consume de Europa, no obstante sigue descendiendo, especialmente el consumo de merluza. El incremento general en una media del 3% de los precios en los productos pesqueros en 2019 en España puede ser uno de los motivos del descenso del 1,8% de la demanda.

Caladeros de coquina regulados

Investigadores del área de Acuicultura y Recursos Marinos del Centro IFAPA Agua del Pino de Cartaya (Huelva) han desarrollado una herramienta que ajusta el cierre de los caladeros de coquina según la temporada reproductiva de esta especie. El fin es mejorar el rendimiento de la actividad pesquera y controlar el desarrollo de su población, según esta investigación que se ha publicado en la revista 'Fisheries Oceanography'. La herramienta sugiere el momento de cierre de la temporada coincidiendo con el momento de madurez de la mayor parte de la población de este molusco bivalvo. El fin es ajustar los plazos teniendo en cuenta las posibles variaciones de temperatura del agua del mar y en



C. VALENCIANA

'Pesca-Turismo', presentado en Europa

Las cofradías de pescadores valencianas han expuesto en Bruselas su proyecto Pesca-Turismo como ejemplo de iniciativa que aúna una actividad tradicional con la sostenibilidad y la modernización del sector.



El presidente de la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores y representantes de las cofradías de la Villajoyosa, Vinarós, Torreveja y Gandía encabezaron la delegación de Comunidad Valenciana que ha presentado en Bruselas el proyecto Pesca-Turismo que se desarrolla en sus aguas.

La eurodiputada valenciana Inmaculada Rodríguez Piñero, que avaló la presentación del plan a los responsables de Pesca europeos, destacó el ejemplo de éxito del proyecto, que califica como "una ventana para la diversificación de la actividad pesquera tradicional y una oportunidad para concienciar a la población de la necesidad de preservar el fondo marino".

Los socialistas europeos pedirán que la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo envíe una misión

para conocer el proyecto sobre el terreno. Así podrán conocer de primera mano su potencialidad como proyecto piloto exportable a otras zonas de Europa, lo que además lo convertiría en receptor de financiación procedente de Bruselas.

En este sentido, la Comisión se ha comprometido a analizar las propuestas concretas que les lleguen desde los Grupos de Acción Local, que consideran el instrumento más adecuado para canalizar este tipo de ayudas. Cabe recordar que la propuesta de la Comisión para el próximo Marco Financiero Plurianual incluye un recorte de cerca de un 10% del dinero procedente del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), lo que hace necesaria la búsqueda de vías alternativas de financiación relacionadas con una transición económica sostenible del sector. ■

Plan de Gestión de la Raya

Tradicionalmente España sobrepasa anualmente su cuota asignada de raya, asumiendo el pago posterior de multas. Al no haber asignadas cuotas por barco, la Secretaría General de Pesca ordenaba el cierre de pesquerías de forma preventiva como único sistema de control.

Desde 2019 se establecen topes de captura según el tipo de flota y fechas del año para las zonas 8 y 9 (Golfo de Vizcaya y Aguas Portuguesas) ya que la raya es una especie objetivo principalmente de la flota artesanal que no dispone de diario electrónico con el que cuantificar las capturas. Para 2020 se establece una cuota inicial de 1.441 tn tras deducir un 2% que queda sin asignar, para evitar sobrepasar la cuota o usarlo como intercambio.

Del 1 de febrero al 30 de junio los buques de arrastre y palan-

gre tienen un tope de 350 kg por semana y embarcación y 150 para otro tipo de artes.

Del 1 de julio al 30 de septiembre la cifra se reduce en 50 kg para ambas modalidades.

Del 1 de octubre al 31 de diciembre se podrán pescar hasta 600 kg y 200, respectivamente.

La pesquería se cerrará de forma preventiva cuando el consumo de raya haya alcanzado el 90% de la cuota global. ■



BREVES

función de cuándo va a tener lugar la puesta de huevos que den lugar a las larvas y, posteriormente, a las crías.

Contra la pesca ilegal de angulas

La Guardia Civil ha retirado las artes de pesca a más de medio centenar de embarcaciones en el Guadalquivir que se dedicaban a la pesca ilegal de angulas. Inspección Pesquera, Junta de Andalucía y Capitanía Marítima han colaborado con la Guardia Civil en este operativo. La angula es una especie protegida cuya pesca está vedada en el río desde 2010. La UE cerró las fronteras a su exportación en 2011 tras constatar que su población había descendido un 90%. Los pescadores de la zona reclaman que se repitan los estudios que fundamentaron esta decisión, alegando que se hicieron fuera de temporada y en áreas poco frecuentadas por la especie. Se han agrupado en una asociación denominada Treleis que pide el reconocimiento de su actividad, la creación de una cofradía de pescadores y de una lonja, así como la regulación de la pesca del camarón, que también se da en estas aguas. Argumentan además que esta regularización serviría para desvincular al sector del tráfico de drogas que realizan determinadas embarcaciones en esas aguas.

Acuerdo para la captura del pulpo en Cataluña

Aprobado el plan de gestión del pulpo de roca pescado con cangilón y nasa para las cofradías de Tarragona, Cambrils, Torredembarra, Calafell y Vilanova con el objetivo de aunar la sostenibilidad biológica de la especie y socioeconómica del pescador. De esta manera se establece un caladero único, se reducen las embarcaciones con licencia y se establecen vedas. El rendimiento sostenible lo establecerá un comité de pescadores, científicos, administración y entidades conservacionistas.

Hace 50 años...



Una especie que se extingue:

LA BALLENA

Se matan más que nacen.

En 1940 fueron muertas cerca de 60.000

Está muy extendida la creencia de que los noruegos fueron los precursores de este tipo de cacería en el mar. Falso. Los primeros que se aventuraron en estos menesteres ricos en peripecias náuticas fueron los españoles de la costa cantábrica, maestros de todos los balleneros del mundo. Galicia, Santander y las Vascongadas conservan documentos que acreditan la antigüedad e importancia que tenía esta pesca en sus puertos en los siglos XI y XII. Los escudos

de la mayoría de sus villas marineras ostentan una ballena junto al barco empleado en su captura.

Su peripecia llegó a alcanzar tal fama que cuando Inglaterra organizó una expedición a las islas Spitzberg recurrió a la contratación de un número crecido de marinos del Cantábrico para asegurarse el éxito.

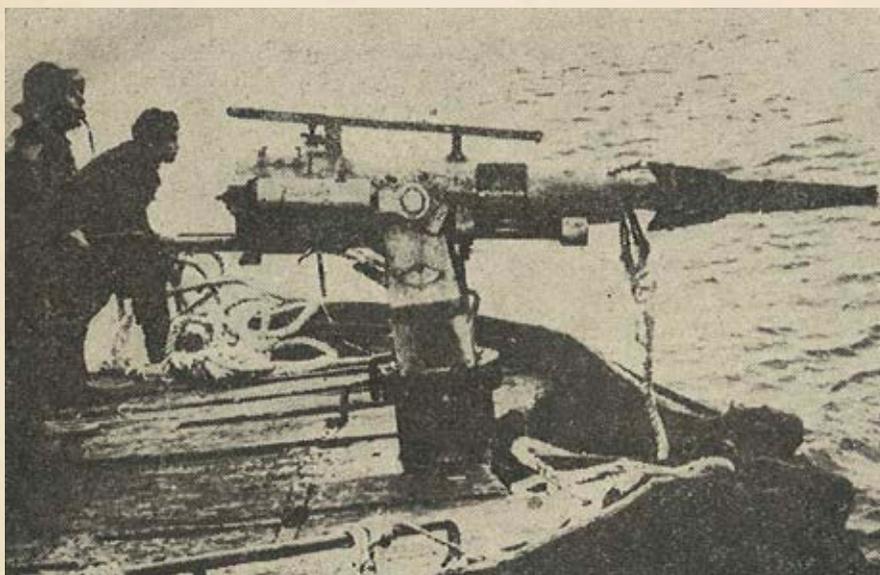
En 1930 la matanza de ballenas alcanzó la cifra de 30.000, y diez años más tarde se duplicó la cifra. Eran días de riqueza. Todo el cuerpo del gran cetáceo se convertía



en dinero: aceite, carne... Los cosméticos y los jabones dependían de esas capturas; pero aumentaron tanto que se temió por la especie. Eran más las que se mataban que las que podían reproducirse.

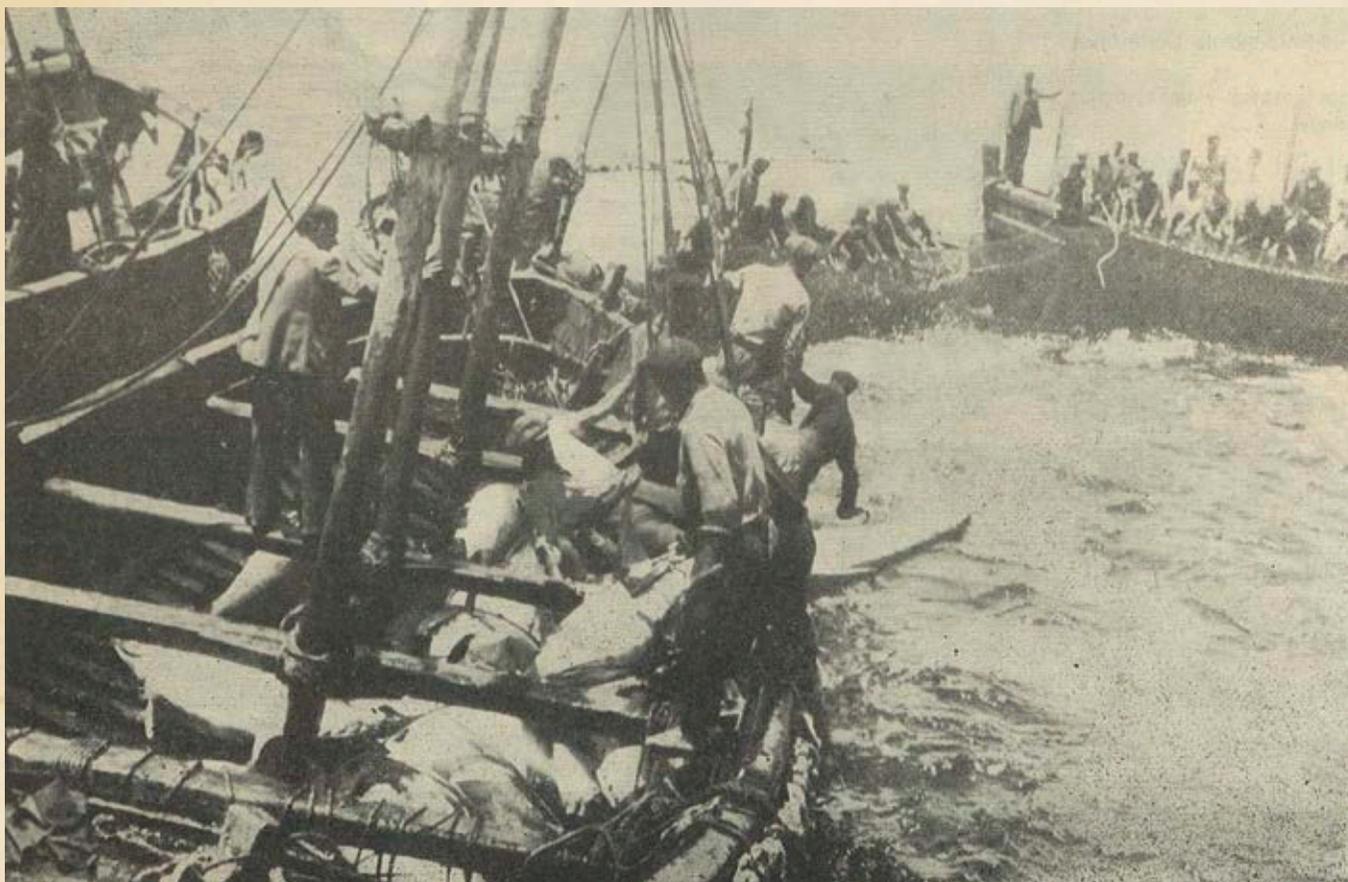
Todo es hoy más fácil -y, por tanto, menos romántico- en la captura de la ballena. El arpón a mano que utilizaban los legendarios pescadores cántabros, ha sido sustituido por el cañón. El vigía que, desde el palo mayor, soportando vientos y tempestades, anunciaba la presencia de la pieza, se instala hoy en modernos y manejables aviones que sobrevuelan las zonas de operaciones de la flota ballenera. Asustados, los técnicos promovieron las primeras disposiciones internacionales: la temporada se redujo a tres meses. En 1939, la región ártica fue cerrada a los balleneros.

CASADO BELOQUI



La “guerra del atún” ha empezado en todo el mundo

España es el sexto país del mundo, con unas 30.000 toneladas



En el Pacífico ha empezado la “guerra del atún”. No sólo por los conflictos entre Estados Unidos y Perú, sino también por la lucha establecida entre americanos y japoneses. Los nipones siguen a la cabeza, pero Formosa y Corea, así como naciones americanas y suramericanas están aumentando sus flotas pesqueras de atún y los mercados se están ensanchando. Actualmente se pesca alrededor de un millón de toneladas.

Hasta hace una década, los Estados Unidos prácticamente se encontraban fuera de este juego.

Ahora ocupan un peligroso segundo lugar, detrás de los japoneses. ..Según las últimas cifras, 1.329 atuneros japoneses andan escudriñando por todos los mares del mundo. Aproximadamente unas 200.000 toneladas pescan los norteamericanos al año.

Formosa (60.000 toneladas), Francia (44.000 toneladas), Italia (42.000 toneladas) y España con 30.000 toneladas. Luego viene Portugal, con algo más de 20.000 toneladas y Perú, con algo más de 15.000. Son los nueve grandes de la pesca mundial de atún.

LUIS MIRA IZQUIERDO

Trabajo concede medio millón de pesetas a los pescadores ceutíes

El Ministerio de Trabajo, a petición del Instituto Social de la Marina, ha concedido una ayuda económica a los tripulantes de la flota pesquera de Ceuta, de quinientas mil pesetas, en atención a la difícil situación económica que sufren, motivada por el bajo rendimiento de sus faenas en la actual costera.

Sanidad Marítima

Riesgos biológicos en la pesca II

La pesca es una actividad de siniestralidad media en nuestro país, sin embargo los accidentes que se producen por pequeños que aparentemente parezcan pueden entrañar gravedad si no se tratan en el momento de forma correcta. Tal y como detallábamos en el número anterior, los pescadores pueden sufrir lesiones cutáneas, respiratorias e infecciosas por contacto, mordedura o contagio siendo las manos las zonas más vulnerables.



Además de los riesgos asociados a cualquier trabajo que implica faenar en un medio inestable y en movimiento, se añade la imprevisibilidad del mar. La primera medida para evitar los riesgos biológicos es el uso de guantes de protección siempre que sea posible; mientras que las infecciones pueden prevenirse lavándose las manos y eliminando concienzudamente la sal de la ropa impermeable

tras cada jornada de trabajo. Estas son las principales medidas preventivas:

- Informar y formar sobre los principales riesgos y medidas preventivas, con instrucción específica sobre especies marinas peligrosas, buenas prácticas higiénicas, manipulación manual y mecánica de cargas.
- Usar EPIs (equipos de protección individual) adecuados para

protegerse de rasguños, cortes y picaduras. Por ejemplo: guantes impermeables que protejan hasta el antebrazo o de cota de malla en tareas que impliquen el uso de cuchillos u otras herramientas afiladas, uso de botas altas, gafas protectoras, cascos...

- En los puestos de mayor riesgo como maquinillas y viradores, o en la manipulación de especies peligrosas mantener solo al personal más experimentado.
- Sustituir los embalajes de madera por otros de plástico sin aristas.
- Utilizar ropa impermeable que permita la transpiración corporal.
- Evitar, en la medida de lo posible, introducir directamente las manos en la pila del pescado, usando rastros y palas y otros utensilios adecuados para su manipulado.
- Inspeccionar las redes para estar seguros del tipo de pescado que se ingresa en cubierta

para estar prevenidos en caso de captura de especies potencialmente peligrosas.

- Siempre que sea posible mecanizar los procesos en que se vean implicadas herramientas de corte, especialmente cuando estos sean monótonos y repetitivos como descabezado, eviscerado, etc.
- Lavar, desinfectar y proteger con apósitos estériles cualquier herida, evitando su contaminación y posteriores procesos de mayor gravedad.
- Reconocimientos médicos periódicos y adecuada inmunización (vacunación), según los países a los que se vaya a viajar y frente a patologías de especial riesgo en el sector como el tétanos.
- Uso de medidas de desinsectación y desinfección y de otros métodos de protección (repelentes, mosquiteros, in-

secticidas...) para evitar picaduras de insectos.

Si la escasez de agua potable es un problema se puede usar agua del mar para la limpieza pero en ese caso son necesarios jabones especiales. Aunque por lo general los lavavajillas domésticos son efectivos con agua de mar, en ese caso habrá que adquirir uno con un PH correcto para evitar la aparición de dermatitis.

ACUICULTURA

En el caso de acuicultura, además de los accidentes cutáneos, hay que tener en cuenta aquellos relacionados con el aparato respiratorio que van desde una simple rinitis hasta el broncoespasmo debido a la sensibilización a posibles endotoxinas de bacterias gramnegativas de las truchas por ejemplo o una reacción al antibiótico que se utiliza en el alimento de las piscifactorías.



Además de las medidas anteriores, en acuicultura hay que destacar la importancia de:

- Formar e informar al personal acerca de los riesgos de la utilización de determinados compuestos, para hacer que su manipulación sea segura.
- Cuidar extremadamente la limpieza personal.
- Mantener limpio el pescado al descuartizarlo y manipularlo.
- Emplear protección respiratoria en determinados casos.
- Utilizar guantes adecuados a la tarea (neopreno con puño, flocados e impermeables para operaciones de descuartizado).
- Proteger la piel y las mucosas del contacto con aguas estancadas y alimentos contaminados y seguir un tratamiento con cremas corticoides o antibióticos
- Acudir a consulta médica.

Reiteramos la importancia de unas correctas medidas higiénicas de limpieza tanto para la pesca extractiva como para la acuicultura con el fin de evitar infecciones así como la cura rápida y correcta de las heridas producidas sin desatenderlas por pequeñas que sean. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA.
MADRID

Premios de Periodismo Cepesca 2019

Vocento y el programa Onda Agraria de Onda Cero han sido reconocidos por Cepesca en sus Premios de Periodismo y Sector Pesquero Español. También recibieron reconocimiento los trabajos de Jesús Antonio Cañas –el artículo “El linaje del

atún rojo de almadraba”– y del fotógrafo Juan Carlos Toro –‘La última jornada de pesca en aguas marroquíes’–, ambos de ‘El País’; así como el de Josefina Maestre por su artículo “La bióloga y el pescador” en ‘Aves y Naturaleza’, publicación de SEO Birdlife.



Relevo en Puertos e IEO



El Consejo de Ministros del pasado 25 de febrero aprobó el nombramiento de Francisco Toledo como presidente de Puertos del Estado en sustitución de Salvador de la Encina. Toledo, que ha sido presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón desde 2015, acredita durante su mandato en este puerto un crecimiento en tráfico de mercancías de más del doble respecto a la media nacional.

También en fechas recientes se ha anunciado el nombramiento de Rafael González-Quirós como director del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en sustitución de Eduardo Balguerías. Asume el cargo mientras se resuelven las dificultades financieras de la entidad que llevaron a dimitir al anterior responsable.

Por otra parte, Carlos García Soto, investigador del IEO, ha sido elegido presidente de la Red Europea de Investigación Marina Euromarine.

Carta del Ministro

En febrero los pensionistas del ISM recibían sendas cartas del director de la entidad, Luis Casqueiro, y del ministro de Seguridad Social, Inclusión y Migraciones, Luis Escrivá, donde se les informaba de la revalorización de sus pensiones, un 0,9%, así como de una paga adicional por los atrasos, ya que la subida tiene efectos retroactivos desde el 1 de enero. En la misiva enviada por el director del ISM se informa de la cuantía íntegra de su pensión mensual y del importe líquido de los atrasos de forma personalizada a cada pensionista. En total el ISM ha abonado 1.153.373,55 miles de € a 124.015 pensionistas del REM.

Ayudas a la innovación

La Consellería do Mar de la Xunta de Galicia ha anunciado ayudas al sector pesquero de 1,6 millones de euros para proyectos innovadores. Esta cantidad se enmarca en la convocatoria de 2020 del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP). Pueden optar los propietarios de buques pesqueros y sus organizaciones que cuenten con la colaboración de un organismo científico que desarrolle las operaciones y valide su resultado.

CENTROS NACIONALES DE FORMACIÓN MARÍTIMA

ISLA CRISTINA

AV. Federico Silva Muñoz s/n · ISLA CRISTINA (HUELVA)



BAMIO

C/ O Salgueiral. 43 - Bamio
VILAGARCÍA DE AROUSA (PONTEVEDRA)



MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*



tus trámites

a cualquier hora, en cualquier lugar



¡desde
tu móvil!

↓ Descárgate la app...



"Seg-Social Seguridad Social"



¡desde
tu ordenador!

Accede al Registro Electrónico
de la Seguridad Social



¡desde
tu tablet!

así
de fácil

tú
decides

<https://sede.seg-social.gob.es>



cl@ve

¡Identificate con Cl@ve Permanente!



MINISTERIO
DE POLÍTICA SOCIAL,
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

