

Mar

Nº 570
JUNIO 2017

**Seguridad
a bordo**
en la pesca
de arrastre

El ISM
en Tarragona

ISM Marina

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

BAMIO

La gran escuela del Mar



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Formación y prevención



ue el trabajo en el mar es el más peligroso dice mucho de las características del mismo: de las condiciones en que se desarrolla, del medio en que se practica y, en no pocas ocasiones también, por qué no decirlo, por una

falta de cultura de la seguridad. El trabajo en el mar es una profesión de muy alto riesgo, como subrayó Luis Casqueiro, director del ISM, durante la presentación del primer acuerdo firmado en la sede de este Instituto entre armadores y sindicatos, hace poco más de un año, para la prevención de riesgos laborales en el sector pesquero.

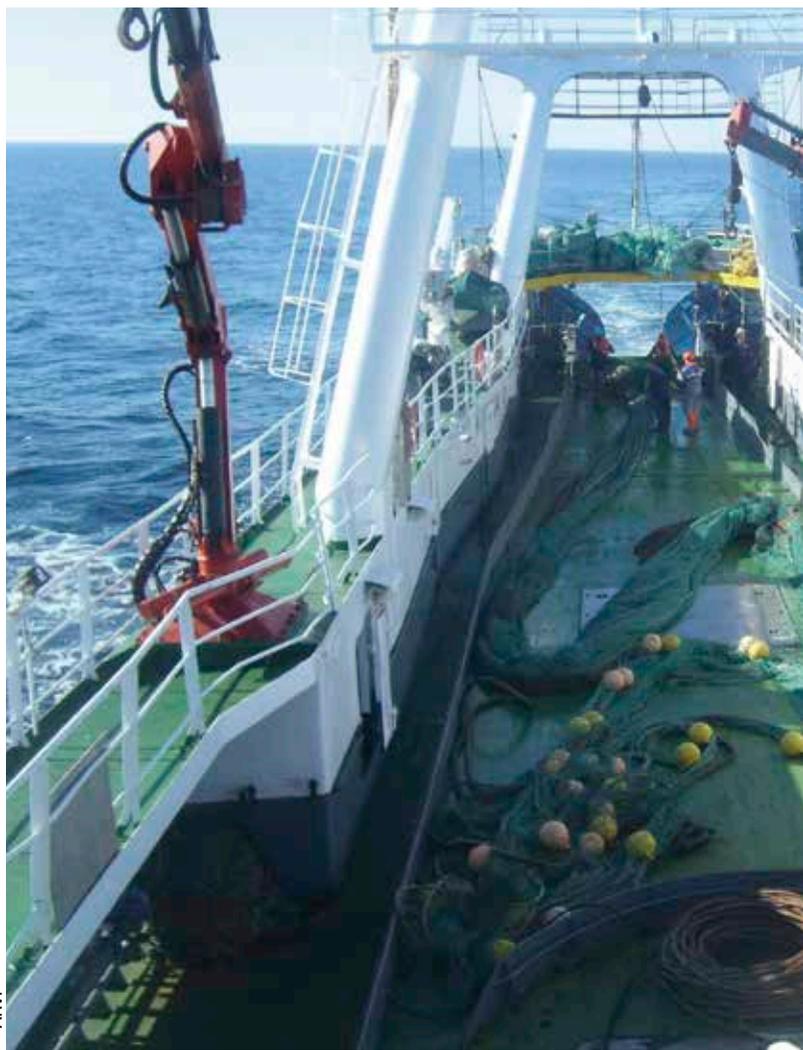
Un alto riesgo que, convertido en datos estadísticos, nos dice que su tasa de mortalidad es diez puntos superior al conjunto de todos los sectores, cuatro puntos más que el segundo sector laboral por índice de peligrosidad, la construcción. El goteo de accidentes y de muertes es constante, y este año no es una excepción. Y así lo atestiguan casos como los de “El Fairell”, “Novo Marcos”, “Gure Uxua”...

Aquél acuerdo fue calificado de histórico, en parte por las dificultades de llegar a buen puerto, reflejadas en los cinco años de negociaciones entre empresarios y trabajadores, pero también por la implicación de ambos en trabajar por inculcar esa cultura de la seguridad de la que a veces carece el sector.

Y si el trabajo en el mar es el más peligroso, las labores en la pesca de arrastre son las que acumulan el mayor índice de accidentes graves y mortales. Pero, como traemos a las páginas de este número de MAR, aquí se está dando también un gran paso en esa lucha para reducir los accidentes y muertes en el sector. Liderado por la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, junto a otros cinco socios de cinco países, está a punto de finalizar el proyecto europeo *SafeFishing*, dirigido a formar e informar a los trabajadores sobre los riesgos laborales en el sector del arrastre. Riesgos a los que se ven sometidos en su trabajo diario y de cómo prevenirlos. Se identificaron 223 riesgos, desde que se inician las actividades de pertrecho hasta que se descargan en puerto las capturas.

Unos riesgos que afectan a todos los profesionales que forman la tripulación. Desde los más graves, que se concentran durante las faenas de captura, hasta las lesiones musculares debidas a trabajos repetitivos. En total, 756 medidas preventivas.

La falta de una conciencia del peligro, de una cultura de la seguridad, está detrás de muchos de estos accidentes, junto con las condiciones, en ocasiones extremas, en las que se desarrolla su trabajo. Lo último no se puede cambiar, pero sí la concienciación y adopción de medidas preventivas. ■



ARVI

¿Las algas se comen?

Autores: José Lucas Pérez Lloréns, Ignacio Hernández Carrero,
Juan José Vergara Oñate, Fernando Brun Murillo y Ángel León



Esta obra de divulgación científica sobre el universo de las algas ha supuesto toda una revolución desde su publicación en julio de 2016, no solo por el riguroso y sorprendente recorrido por la biología y la historia de las algas sino por el hecho de que incluye un apartado final donde se añaden 36 recetas, realizadas por 17 chefs españoles con estrellas Michelin, ofreciendo un conocimiento sumamente práctico de su potencial nutricional.

Sus autores, profesores e investigadores de la Universidad de Cádiz, contaron con la colaboración de Ángel León, más conocido como 'el chef del mar', para coordinar la última parte del libro donde las algas son el ingrediente fundamental de la cocina.

El libro comienza dedicando un capítulo íntegro a los aspectos biológicos de las algas (definición, estructura, reproducción) para adentrarse en la historia de su consumo humano a lo largo de todo el mundo. Hay capítulos dedicados a su composición química y a las distintas formas de cultivo y recolección. En el capítulo quinto se desgana su valor nutricional, sin olvidar hablar de los exhaustivos controles de calidad que en España se tienen al comercializar estos productos. Finalmente en los dos tramos finales, el libro nos conduce a usar todos los sentidos para apreciar el valor gastronómico de las algas; así como el recetario para poner en práctica todo lo aprendido.

La obra, además, cuenta con ilustraciones y fotografías de gran belleza, algunas extraídas de antiguos libros de ciencia o naturaleza, ya que el libro no olvida incluir algunos datos curiosos sobre estos 'hierbajos del mar'.

El colofón a tan fulgurante carrera le llegó el pasado 28 de mayo al ganar el premio al mejor libro de salud y nutrición del mundo de los prestigiosos premios Gourmand Awards (considerados los Óscar de los libros de gastronomía) que se celebraba en la ciudad china de Yantai.

El hecho de que el libro esté editado íntegramente en español incrementa el valor de este premio. Los autores ya trabajan en su edición inglesa debido al gran interés internacional que ha suscitado desde su publicación.

El libro, editado por la Universidad de Cádiz y el Campus de Excelencia Internacional del Mar (CEIMar), está a la venta en cualquier librería. ■



Director del ISM:
Luis Casqueiro Barreiro.

Director:
Raúl Gutiérrez

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

Fotos:
Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortigueira

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Redacción y Administración: Churruga, 2. 28004 Madrid.

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 591 99 17

Jesús M. Salamanca: 91 591 99 21

Patricia Romero: 91 591 99 18

Ana Munguía: 94 231 95 08

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: 273-15-001-7

NIPO Web: 273-15-002-2

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

Descárgate la revista
en tu smartphone



8

SAFEFISHING

ARVI lidera un proyecto europeo para la prevención de riesgos laborales en la pesca de arrastre.



44

EL ISM EN TARRAGONA

Las paradas biológicas marcan los picos de trabajo en la dirección provincial.



54

ISMARINA

Librería digital para la compra on line de manuales de formación.

- 6 Estiba: entre la huelga y la negociación
- 8 Prevención de accidentes en el arrastre
- 14 Expomar 2017: récord de asistencia
- 20 Cataluña prohíbe la pesca de coral rojo
- 26 Cómo combatir los efectos del arrastre
- 30 Congreso marítimo de Bilbao
- 32 Espo-Barcelona
- 35 Embajador de la OMI
- 36 Autopista de Tánger
- 38 Nuevo muelle en el puerto de Santander
- 42 Protección de los espacios marinos
- 44 Dirección Provincial de Tarragona
- 50 Cálculo de los coeficientes reductores
- 52 El ISM en el ejercicio naval de Palma
- 54 Librería digital ISMarina
- 58 Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

Mar

Anesco se rompe

El conflicto de la estiba sigue pasando factura y acaparando titulares. En esta ocasión, a las pérdidas económicas se une el desgaste que las negociaciones están produciendo en el seno de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO): patronal de la estiba que ya ha abandonado algún socio, mientras que otros negocian con los representantes de los trabajadores al margen de la Asociación.



Ana Munguía

Empezó el verano, y seguimos a vueltas con el conflicto de la estiba y tampoco parece que la solución esté cerca, al menos a través de la mesa de negociación colectiva. A las pérdidas económicas del seguimiento masivo de los paros convocados –según el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, cada convocatoria de paros alternos cuesta a

los puertos 12 millones de euros y cada convocatoria de 48 horas, 110 millones de euros-, y al varapalo al Gobierno en su primer intento de aprobación del Real Decreto, se une ahora la fragmentación que se está produciendo en la patronal estibadora.

A pesar de que la negociación, después de que el Congreso refrendara la segunda propuesta de Real Decreto Ley

de regulación de la estiba, comenzó con buenas perspectivas, finalmente terminó truncada y los sindicatos continuaron con los paros previstos, a los que se sumaron cuatro más de 48 horas, en horas impares, entre finales de junio y principios de julio tras seguir fracasando todas las negociaciones.

En todos sus encuentros con la patronal, los representantes de los trabajadores insisten en reclamar y sostener como premisa fundamental en la negociación, la subrogación de todos y todas los trabajadores portuarios que actualmente prestan servicio en las sociedades anónimas de gestión (Sagep).

Por el contrario, la patronal, después de tumbar las propuestas de los estibadores, planteó una contrapropuesta en la que establecía como prioridad definir “conjuntamente” el número de efectivos que “previsiblemente” se acogerían al plan de jubilaciones, así como los excedentes de plantilla que hay en cada puerto y planteó nuevas exigencias en cuanto a la reducción de retribuciones para poder abordar así debates más de fondo, como el de la subrogación de trabajadores. Un acuerdo de regulación que debería de estar firmado, a más tardar, el 6 de octubre de este año.

EMPRESA A EMPRESA

Junto al anuncio del rechazo a esta propuesta y, por tanto, enésimo bloqueo de negociaciones, la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar anunció un principio de acuerdo con *grandes grupos empresariales que, tal y como señaló el sindicato, se han desmarcado de la posición oficial de Anesco y han ofrecido a los trabajadores de la estiba una propuesta que permite recuperar la paz social, deseada por ambas partes, y que sí garantiza la totalidad del empleo.* Tal y como recoge en su comunicado oficial el sindicato mayoritario, *estas empresas aducen que negociarán un acuerdo con esta premisa, bien desde Anesco, bien desde otra organización.*

Al cierre de esta Revista, el acuerdo “empresa a empresa” había supuesto que tres de los principales puertos españoles (Algeciras, Barcelona y Valencia) sortearán las jornadas de huelga, con lo



UGT

No tiene sentido mantener esta medida de presión a las compañías que demuestren que están, real y efectivamente, comprometidas y abiertas al diálogo y a la negociación (Coordinadora)

que el seguimiento –hasta ese momento masivo– se redujera hasta el 22,7% en el total de puertos del Estado, según hizo público el Organismo. De hecho, a lo largo de la misma jornada, se dieron a conocer nuevos pactos en el puerto de Baleares, Castellón, Gijón, las Palmas, Tenerife y Sevilla.

Tal y como explicó la Coordinadora, aunque la huelga continúa, *no se ejercerá sobre las compañías que se comprometan a garantizar la totalidad de los puestos de trabajo y tengan una disposición a la negociación real... no tiene sentido mantener esta medida de presión a las compañías que demuestren que están, real y efectivamente, comprometidas y abiertas al diálogo y a la negociación.*

En respuesta a esta situación, la Plataforma de Inversores en Puertos Españoles (PIPE) ha pedido amparo a las autoridades nacionales y europeas en lo que consideran un “chantaje” por parte de la Coordinadora. Según denuncian, *el sindicato ha emprendido una campaña de acoso a las empresas, a la vez que sostiene que el acuerdo con los sindicatos no respeta la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE ni el Real Decreto del Gobierno.* Unas declaraciones a las que se ha unido la salida de Anesco de dos importantes empresas estibadoras, como son *Berge* y *Ership* (el consejero delegado de esta última es también presidente de PIPE), argumentando su pérdida de confianza en la capacidad de la Asociación para resolver este conflicto. ■

A. MUNGUÍA

Proyecto europeo para prevenir accidentes laborales

ARRASTRE, modalidad de alto RIESGO

La actividad pesquera es uno de los trabajos más peligrosos, superando sus índices de accidentes los índices medios del total de las actividades laborales. Y dentro del mundo de la pesca, la modalidad de mayor riesgo es el arrastre, ya que es donde más accidentes graves y mortales se producen, como destaca a MAR Ramón Sancho, de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI). Cooperativa que ha liderado un proyecto europeo, que finaliza el próximo mes de septiembre, SafeFishing, cuyo objetivo es identificar y prevenir estos accidentes laborales. Se han localizado 223 riesgos y desarrollado 756 medidas preventivas para que el arrastre deje de ser una actividad excesivamente peligrosa.



Formar e informar a los trabajadores de los pesqueros de arrastre sobre los riesgos laborales a los que se enfrentan en su quehacer laboral, así como las medidas adecuadas para prevenirlos. Con esa misión nació el proyecto europeo *SafeFishing* hace tres años. Un proyecto financiado por la Comisión Europea, liderado la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI), y que está compuesto por seis socios de cinco países (España, Italia, Francia, Turquía y Bélgica). El trabajo se centró en identificar los riesgos a los que se ven expuestos los trabajadores que componen la tripulación del buque, desde que inician las maniobras para subir los pertrechos a bordo hasta que el arrastrero regresa a puerto y descarga las capturas que se han logrado, abarcando todas las la-



ARVI lidera el proyecto SafeFishing cuyo objetivo es desarrollar un programa de formación estandarizado para el control de los riesgos laborales en el sector de la pesca de arrastre

bores posibles que se registran durante ese tiempo.

Analizando todos los trabajos que se realizan en el barco, se fueron identificando momentos de riesgo, tanto de accidente como de desembocar, a resultas de una tarea repetitiva o por adoptar posturas no saludables, en lesiones musculares. A través de un minucioso seguimiento de las labores que se desarrollan y los lugares en que se realizan, los expertos identificaron un total de 223 riesgos en el arrastre. El siguiente paso fue cómo actuar para que esos riesgos dejaran de serlo, ya sea con la adopción de medidas de seguridad en el propio barco o con la debida formación de los trabajadores para que conozcan los riesgos y sepan adoptar las medidas adecuadas. Y para hacer frente a esos 223 riesgos se han desarrollado 756 medidas preventivas.

El proyecto tiene como finalidad, una vez realizado estos pasos, elaborar un programa de formación estandarizado para la prevención de estos riesgos. Un programa específico y adaptado a todas las actividades que en él tienen lugar, para todos los puestos de trabajo, a los equipamientos utilizados y a las particularidades que presentan estos buques de arrastre en cada uno de los países. De este modo, como se señala desde los responsables del programa, se dota a esta actuación de un valor añadido, como es la profesionalización de los trabajadores, facilitando su movilidad entre países y mejorando su competitividad. Y este contenido formativo y de prevención se concreta en un DVD de casi una hora de duración, que fue el tema central de la última reunión del proyecto transnacional que tuvo lugar en Turquía, donde se debatió y evaluó en contenido final (ver recuadro), al tiempo que se hacía un balance de las actividades llevadas a cabo.

IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS

Volviendo al proceso de identificación de esos riesgos, tan abundantes y graves como para convertir a esta pesquería en la más peligrosa de las actividades laborales, se procedió a analizar todas las actividades que se llevan a cabo, tanto en las tareas generales como las específicas desarrolladas durante las faenas de pes-



ca. También, como señala Ramón Sancho, responsable del Servicio de Prevención Mancomunado de ARVI, se buscó la identificación de los riesgos presentes en el propio buque, como centro de trabajo para, a partir de ahí, formar a la tripulación en relación a los riesgos que surgen en las distintas fases del ciclo productivo.

Por lo tanto, se empiezan a identificar los riesgos, como se señaló anteriormente, desde el momento en que se inician las actividades de pertrecho hasta que el barco regresa a puerto, con la descarga de lo capturado, pasando por la navegación hacia el caladero, los trabajos de captura, procesado/elaboración, estiba en bodega y navegación a puerto. En total, siete actividades en las que están incluidos los profesionales que participan en todas estas tareas: patrón de barco, capitán, oficiales de puerta, marineros, contra maestre, mecánicos y cocineros.

Como se decía al inicio de este artículo, el arrastre constituye la actividad con mayor riesgo grave de accidente de todo el sector pesquero. Y dentro de estas posibilidades de accidente, como se destaca entre los comentarios del consorcio que ha elaborado el proyecto, es “el proceso más peligroso es el de captura, es decir,

Se detectaron 223 riesgos para los que se proponen 756 medidas preventivas. Con ello se crea una herramienta formativa en formato audiovisual para la prevención de accidentes en la pesca de arrastre

las tareas desarrolladas en las maniobras de largada y virada del aparejo”. Los riesgos más importantes son los de caídas al agua, atrapamientos, proyección de fragmentos o partículas y golpes contra objetos móviles, entre otros”.

RIESGOS Y MEDIDAS

Ramón Sancho enumera para MAR algunos de los riesgos más relevantes detallando las medidas propuestas. Comienza por los riesgos de accidentes al resultar atrapados, o por golpes, caídas... Destaca la importancia en mantener siempre una distancia prudente con respecto a la red y a los elementos que lleva fijados, como flotaciones, calones y cadenas, cuando está siendo largada o virada. “Los marineros deberán ocupar los puestos a los costados del buque, transitando por los corredores laterales y evitando pasar por encima de la red”. Resulta de gran importancia mantener “la distancia con respecto al tambor y la maquinilla en funcionamiento, que deberá de ser de al menos dos metros y medio”.

Otro de los momentos de riesgo, entre los que enumera el responsable del Servicio de Prevención Mancomunado de ARVI, es el de la manipulación del

molinete. En este sentido, “para evitar los riesgos de ser atrapado en su manipulación habrá que mantener siempre al menos tres vueltas de cabo en el mismo y no enrollarlo en el brazo. Tampoco se deberá permanecer en el seno formado por el cabo, estibándolo a un lado de la zona de paso y advirtiéndolo a los compañeros”.

Para la prevención de caídas por huecos, aberturas o escotillas, estas zonas deberán protegerse con barandillas de seguridad de un metro de altura. Además, “el barco dispondrá de este tipo de barandillas a lo largo de todo el perímetro de la embarcación, especialmente en la popa”.

Pero no sólo hay riesgos de accidentes, sino también de lesiones durante la ejecución de los trabajos a bordo que provocan frecuentes lesiones que afectan al esqueleto y los músculos del trabajador. Para su prevención basta con adoptar, en no pocas ocasiones, hábitos con los que corregir posturas y malas prácticas. Estas lesiones son especialmente frecuentes en los trabajos que exigen la realización de movimientos repetitivos, que provocan la adopción de posturas incorrectas, sobreesfuerzos... Con el fin de paliar dichas lesiones, resulta aconsejable que se produzca una rotación entre los distintos puestos de trabajo.

Controlar las posturas, por ejemplo, manteniendo la espalda recta en la manipulación de las capturas, bandejas y bloques, evitando su flexión y rotación. Buscar posiciones relajadas del cuello, cambiar ligeramente de postura corporal y manipular las bandejas y bloques con las dos manos y de una en una.

Son, en estos casos, consejos fáciles que pueden evitar lesiones con molestos dolores, como ocurre igualmente en el proceso de empaquetado, que se pueden paliar en buena medida intentando colocar las cajas, bandejas y placas de frente, eliminando giros forzados.

Como destaca Ramón Sancho, es necesario



hacer una serie de observaciones a los trabajadores, insistir en su cumplimiento, pues van a redundar en su seguridad, como es que en cubierta se trabaje siempre con los equipos de protección individual, como casco, calzado adecuado, ropa de agua de color vivo, guantes y chaleco de trabajo. Incluso utilizar el arnés de seguridad fijado a un punto del barco que permita mayor movilidad, “pero que no ponga en peligro al trabajador en caso de caída por la borda”.

Medidas todas ellas, contenidas en la herramienta formativa desarrollada en el proyecto *SafeFishing*, que pretenden lograr que el trabajar en la pesca

“Para evitar los riesgos de ser atrapado en la manipulación del molinete habrá que mantener siempre al menos tres vueltas de cabo en el mismo y no enrollarlo en el brazo”, recuerda Ramón Sancho

de arrastre deje de ser una actividad de alto riesgo.

Durante el presente mes de junio, se habrán realizado una serie de jornadas en Italia, Francia, Turquía y en España, en Vigo, para difundir tanto el manual como el vídeo entre profesionales del sector, a fin de recabar sus opiniones. Por último, se realizará una jornada de difusión a nivel europeo en Bruselas, a los largo del mes de julio. En septiembre, cuando concluya el proyecto tras tres años de trabajo, se podrá contar con un Programa de Formación Estandarizado a nivel europeo desarrollado en soporte audiovisual en materia de prevención de riesgos laborales en la pesca de arrastre. Y con ello, reducir lo más posible las enormes cifras de muertes y accidentes de gravedad que se producen en este sector de la pesca. ■

RAÚL GUTIÉRREZ
FOTOS CEDIDAS POR ARVI

SafeFishing

SafeFishing tiene como objetivo crear una herramienta formativa que, en soporte audiovisual (DVD), integre a escala europea, toda la información precisa para la prevención de los riesgos laborales en el sector de la pesca de arrastre.

En este proyecto de tres años de duración, financiado por la Comisión Europea, participaron junto a ARVI, como promotor del proyecto y que contribuyó con la aportación del material de referencia para su adaptación y mejora con el resto de los participantes, la consultora española SGS, con una amplia experiencia en la prevención de riesgos laborales y actividades de formación. Su principal responsabilidad fue la de coordinar el proyecto. Junto a ellas, la cooperativa pesquera italiana MARE, el instituto francés IMP, especializado en el sector, la universidad RTEU, de Turquía y la Asociación pesquera europea Europêche han sido los otros socios del proyecto. Cada uno de los socios ha contribuido a la adaptación y mejora de los contenidos formativos en sus respectivos países, así como de la difusión del proyecto y sus resultados en sus países, mientras que Europêche se encarga de la promoción y difusión del proyecto a nivel europeo.

Durante el periodo de elaboración del proyecto se realizaron cuatro reuniones transnacionales. La primera tuvo lugar en Vigo, a la que le siguieron las de Italia, Francia y, finalmente, los pasados 18 y 19 de abril, la cuarta y última reunión del proyecto transnacional que se celebró en la universidad RTEU de Turquía. En ésta reunión se presentó el trabajo elaborado hasta ese momento. Se pudo ver el programa completo, con la identificación de los riesgos laborales en la pesca de arrastre y las medidas propuestas, para que los socios participantes en el proyecto pudieran introducir sugerencias o modificaciones.

Tras las jornadas de difusión previstas en España, Italia, Francia y Turquía, en el mes de julio se celebrará una Conferencia de Difusión Europea en Bélgica. ■

R.G.



Centro Nacional de Formación Marítima

Isla Cristina

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n

21412 Isla Cristina (Huelva)

Tel. 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Récord de asistencia en **EXPOMAR**



Expomar

El último fin de semana de mayo tuvo lugar la decimoséptima feria náutico-pesquera Expomar que volvió a convertir a Burela en la capital mundial de la pesca. Durante cuatro días la localidad lucense ha sido sede de los últimos avances científicos y tecnológicos aplicados al sector así como de comercialización y procesos de la industria transformadora; sin pasar por alto la importancia de sus actividades paralelas, Jornadas Técnicas y Encuentro Empresarial, en las que se han sometido a debate aquellos asuntos más candentes y preocupantes para el mundo del mar.

La Feria Expomar, organizada por la Fundación que recibe el mismo nombre, nuevamente colgó el cartel de 'No hay stands disponibles'. Los 118 expositores ofertados se ocuparon rápidamente, hasta el punto que hubo empresas y asociaciones que no pudieron presentar sus productos y servicios por falta de espacio, por lo que la Fundación se plantea ampliar de 3.500 metros a 4.000 el área dedicada a los expositores, para la próxima edición de la feria, que tiene carácter bianual, y así

atender esta demanda creciente.

Alfredo Llano, presidente de la Fundación Expomar y alcalde de Burela, constató con la mayoría de los expositores que el sector está en franca recuperación tras la crisis al evidenciar que los astilleros están recibiendo más peticiones de renovación de embarcaciones pesqueras.

Los expositores, 300 marcas de diferentes países, tratan de mostrar en estos días la funcionalidad de los últimos avances, en un sector que está en continua evolución, fruto de la aplicación de cien-

cia y tecnología al mundo del mar. Un evento bianual que en su pasada edición movió más de 30 millones de euros.

Rosa Quintana, conselleira do Mar de la Xunta de Galicia, fue la encargada de dar el pistoletazo de salida a la feria. En su discurso planteó el reto de hacer del Brexit un mercado de nuevas posibilidades para el sector, añadiendo que el abandono de Reino Unido de la Unión Europea puede suponer una ocasión para revisar los criterios de reparto, cuotas y topes admisibles de captura, ya que este país fue uno de los principales defensores de la prohibición de devolver al mar aquellas capturas fuera de cuota o tamaño reglado.

La conselleira se comprometió a trabajar conjuntamente con el Gobierno central por un aprovechamiento íntegro y eficaz de las cuotas de pesca, haciendo suyas las reivindicaciones de parte del sector orientadas a exigir a la Unión Europea una aplicación uniforme de la normativa de artes en todos los estados miembros.

DESCARTES

A año y medio de la fecha marcada por la Unión Europea para eliminar los descartes, la imposibilidad de cumplir ciertas normativas, según denuncian las distintas asociaciones, estuvo presente de forma evidente en todas las actividades de la feria. La preocupación era palpable, hasta el punto de que la mayoría de armadores consideran que en 2019, si Europa no replantea el problema de los descartes, habrá que amarrar parte de la flota en toda la Unión.

En la mesa de debate de las Jornadas Técnicas, el director de Recursos Pesqueros Miguel Corvinos se mostró convencido de que con “flexibilidad” no se va a conseguir solucionar el problema de los descartes por lo que será necesario “una revisión completa del modelo de gestión”. Por su parte María del Carmen García, moderadora del debate y doctora en Economía Pesquera, vaticinó que esta normativa tendrá una vida muy corta.

Una de las ponencias más comentadas fue la presentada por Julio Valeiras, investigador senior de IEO de Lugo, quien detalló las líneas generales de las cuatro estrategias para la reducción de los descartes que están en marcha en estos momentos. Medidas administrativas basadas en evaluaciones científicas; medidas sociales que tienden a lograr concienciación y gestión conjunta; medidas



La dirección de Expomar y los expositores confirman la recuperación del sector al constarse la construcción de nuevos barcos pesqueros

comerciales para valorizar las capturas accesorias y finalmente medidas técnicas para minimizar especies o tamaños indeseados.

El investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en Vigo, Ricardo Pérez, presentó en las Jornadas Técnicas los avances del proyecto Life Iseas enfocado a cuantificar las especies existentes en cada zona, con el objetivo de crear estrategias de pesca más eficaces. Como proyecto piloto se baraja la construcción de dos plantas transformadoras, una de ellas estaría centrada en encontrar una manera de valorizar las capturas no deseadas de tal manera que no sea necesario el desembarco y la otra en la transformación de aquellos productos que no se pueden destinar al consumo.

Pérez puso sobre la mesa la paradoja de que España consume y comercializa abundantes subproductos derivados de las capturas accesorias sin producirlas, algo que si ocurre en otros países euro-



Expomar

peos como Francia, Alemania e Italia.

En el país vecino, por ejemplo, existen plantas que fabrican hidrolizados de pescado para a su vez crear colágenos y gelatinas. Otra posibilidad para el uso de los descartes es aprovecharlos para fabricar pastas de alimentación para animales mediante el uso de ácidos o bacterias lácticas que ayuden a su digestión. Tampoco se puede descartar invertir en la fabricación de compost o harina orgánica.

Por su parte, Francisco de Borja Carmona, jefe de área de la Subdirección General de Economía Pesquera del MAPAMA, centró su intervención en la importancia de la trazabilidad, y la necesidad de implicar a todos los eslabones de la cadena; además presentó la aplicación Trazapes que moderniza el envío de las notas de pesca y las declaraciones de transporte y recogida.

ENCUENTRO EMPRESARIAL

En este evento paralelo participaron cerca de cuarenta organizaciones pesqueras españolas.

En las distintas ponencias se analizaron la situación del empleo en el sector para denunciar la gran preocupación existente por la falta de tripulaciones, lo que a medio plazo podría llegar a impedir la salida de las embarcaciones.

Los armadores coinciden en que no se trata de los salarios, que en muchas

ocasiones duplican los de otras ocupaciones de categorías similares, sino los requisitos mínimos para trabajar a bordo. Con la típica retranca gallega había quien comentaba que en los últimos tiempos contratar a marineros se había convertido en un mercado de fichajes más complejo que el futbolístico y que había armadores que se planteaban no parar para evitar perder tripulantes.

Consideran que los cursos formativos y sus continuas renovaciones o actualizaciones, así como los días de embarque necesarios para obtener ciertos títulos, hacen desistir a muchas personas. Proponían que se primen factores como la experiencia y la homologación de títulos.

Hay demanda de personal de cubierta, mandos y tripulación en general por lo que se hacía un llamamiento a la Administración para que, ya que los factores sociales y de conciliación apartan a los jóvenes de la mar, al menos se facilite el acceso al embarque disminuyendo los requisitos y la burocracia, “que están vaciando las escuelas náuticas”. Desde esta ponencia se solicitaba a la Secretaría General de Pesca que se cree un grupo de trabajo conjunto para buscar soluciones a esta situación.

MEJORES COMUNICACIONES

En el apartado tecnológico, uno de los de mayor peso en la feria, cabe destacar que este año las empresas Eircom e Hispasat dieron a conocer el servicio Quantis con tecnología VSAT que triplicará el radio de la cobertura de las comunicaciones, un avance que beneficiará a 9.900 barcos en España. Hasta ahora, solo el 1% de la flota pesquera disponía de esta tecnología por el elevado precio del servicio, el resto cuentan con un acceso básico a la red.

Este sistema dejará en el olvido marineros que se pasaban hasta tres meses en altamar totalmente desconectados del mundo y sin noticias de su familia. Ambas empresas facilitarán el servicio de Internet vía satélite a los pesqueros, abaratando costes, lo que además potenciará la gestión del barco en sus

Las organizaciones pesqueras denuncian la falta de tripulación y solicitan a la administración que facilite el acceso a la profesión

aspectos logístico y humano. Quantis incluso permitiría la participación telemática en procesos electorales.

ÁNGELES DE LA GUARDA DEL MAR

Expomar clausuró su decimoséptima feria con un emotivo homenaje a los diferentes cuerpos dedicados a ayudar a personas y embarcaciones en apuros.

Al acto se sumaron políticos y autoridades civiles y militares, quienes junto a los asistentes y representantes de los distintos tipos de colectivos vinculados al mundo del mar, reconocieron la labor de Cruz Roja, Salvamento Marítimo y Gardacostas.

Representantes de esas tres entidades recibieron en nombre de todo el colectivo un cálido homenaje por la labor que desempeñan cuya importancia se mide en el número de vidas que salvan y de personas de quienes su seguridad depende. Especialmente emotivo fue el testimonio de algunos pescadores asegurando que tenían una enorme deuda con ellos.

Todos ellos recibieron una placa conmemorativa y una miniatura de un barco realizada personalmente por un marinero

Los asistentes a la feria aprovecharon para darse de alta en el sistema Cl@ve y resolver dudas sobre el coeficiente reductor y la jubilación

de la Asociación de Volanteros del Cantábrico en agradecimiento por el rescate del Gure Uxua.

Además, Expomar ofreció a los asistentes visitas guiadas al Barco Museo Bonitero reina del Carmen; exhibiciones de drones y degustación de conservas y diversos productos pesqueros.

Por motivos personales, el presidente de la Diputación Provincial de Lugo, Darío Campos no pudo estar presente en el cierre de la feria y en su lugar Mayra García, diputada provincial y alcaldesa de Trabada, puso de manifiesto en su discurso de clausura la importancia de Expomar para toda la provincia, por lo que garantizó que su organización seguirá contando con el apoyo institucional.

En un primer balance, según indicaba Alfredo Llano se puede constatar que esta es la feria más concurrida desde que en 1994 vio la luz la primera de ellas, y los expositores han mostrado su satisfacción tanto por el incremento del volumen de negocio como por el cierre de diferentes acuerdos comerciales. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



STAND DEL ISM

En esta ocasión el ISM eligió como motivo central de su expositor las ventajas del uso de la administración electrónica. El sistema CI@ve entró en funcionamiento en noviembre de 2014 y está orientado a unificar y simplificar el acceso electrónico de los ciudadanos a la Administración. Con esta identificación podemos consultar los puntos del carné de conducir; la tributación; vida laboral o partida de nacimiento, entre otros documentos.

El sistema CI@ve permite entre otros consultar o solicitar el informe de caducidad del Certificado de Formación de Sanidad Específica; el informe del Reconocimiento Médico obligatorio para navegar; el certificado reductor de la edad de jubilación o las solicitudes activas de formación de los cursos que ofrece el Instituto Social de la Marina, tal y como nos detallaba José Vicente Prieto, director provincial del ISM en Lugo.

Algunos de los asistentes a Expomar aprovecharon la visita para darse de alta en el sistema y solicitar su credencial electrónica de identificación y también para resolver dudas especialmente relacionadas con el coeficiente reductor y las expectativas de jubilación.

La Revista Mar



fue uno de los mayores atractivos para los visitantes al stand de ISM, que aprovecharon para recoger el último ejemplar.

En las imágenes puede contemplarse a algunos de los altos cargos que también se acercaron al stand como José Manuel Balteiro Orol, delegado provincial de la Xunta de Galicia; José Vicente Prieto González, director provincial ISM; Rosa Quintana Carballo, conselleira del Mar de la Xunta de Galicia; Alfredo Llano García, alcalde de Burela; Basilio Otero, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y

Mercedes Rodríguez Moreda, directora General de Pesca, Acuicultura e Innovación Tecnológica de la Consellería do Mar.

Para esta ocasión la Dirección Provincial del ISM editó un vídeo para ilustrar las ventajas que ofrece la administración electrónica puesta al servicio del trabajador del mar. ■

TEXTO: P.R.A.

FOTOS: LOIS FERNÁNDEZ





ESTRATEGIA DE EMPRENDIMIENTO Y EMPLEO JOVEN



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE EMPLEO

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



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo
El FSE invierte en tu futuro

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

Catalunya prohíbe su extracción

CORAL ROJO, objeto de deseo



Juan Cuetos

Desde hace siglos, el coral rojo ha sido buscado con ahínco. Su importante demanda, como especie ornamental y en joyería, desde hace siglos y los altos precios que alcanza su venta están detrás de que esta especie se halle en grave peligro. En Catalunya, donde se encuentra prácticamente esquilado, la Generalitat ha prohibido su extracción, a partir de 2018, por un periodo de diez años. Ahora se espera a que el Estado español tome alguna medida al respecto para reforzar esta protección, ya que parte de las extracciones se realizan en aguas exteriores.

No son pocos los indicios y alertas que ponían sobre aviso de la grave situación del coral rojo (*Corallium rubrum*) en el Mediterráneo, donde se le captura, incluso pasando por épocas de auténtico expolio, desde hace unos mil años. Y no sólo de él, sino de muchas especies de antozoos (animales en forma de plantas), a la que pertenecen conjuntamente con gorgonias, plumas marinas

y anémonas de mar. Especies que están viendo cómo se reducen sus poblaciones de forma drástica. Además de los submarinistas que se dedican a su recolección -algunos legalmente, pero muchos otros de manera furtiva y/o no respetando las medidas reguladas-, sus peores enemigos son la pesca de arrastre y el aumento de la temperatura del agua.

Desde 2010, y ante la situación de continuo deterioro de las poblaciones de

coral rojo que se está produciendo debido fundamentalmente al alto ritmo de su extracción, poniendo en peligro incluso su supervivencia, se habían reforzado las recomendaciones, como es el caso de las provenientes de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) y las contempladas en la propia legislación española. Sin embargo, la captura, no siempre controlada, y el cambio climático están impidiendo no sólo la recuperación del coral, sino que tampoco han frenado su declive, llevándole a una situación más que delicada.

El pasado mes de mayo, la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) emitía un informe desarrollado por su Centro de Cooperación del Mediterráneo, en Málaga, en colaboración con el Programa Global de Especies de UICN- donde se revelaba que el 13% de las especies de corales, gorgonias, anémonas y plumas marinas se encontraba en peligro de extinción. Dos de las 17 especies amenazadas son endémicas del Mediterráneo; y otras tres, prácticamente tienen su distribución restringida a estas aguas.

EXPOLIO CONTINUADO

Estamos ante especies con un crecimiento sumamente lento. El coral rojo, por ejemplo, crece un milímetro al año y 0,25 milímetros de diámetro. Por lo tanto, las actuales colonias de coral necesitan siglos para recuperarse a los niveles en que podría considerarse como una población sana.

La Generalitat de Catalunya ha prohibido la extracción de coral rojo dentro de sus aguas territoriales. La medida será efectiva a partir del próximo año y tendrá vigencia de diez años prorrogables por otros diez.

Desgraciadamente, el coral rojo se convirtió en una apreciada especie ornamental y de joyería hace mucho tiempo, lo que provocó que desde hace unos mil años se la persiga sin descanso. Pero ha sido en los últimos cien años, cuando la presión pesquera aceleró su declive y la llevó al borde del colapso en que se encuentra en estos momentos.

Hacia comienzos de los años 60, se hizo común un sistema de arrastre para capturar coral rojo. Se conocía como la barra italiana. Dado que el coral de mayor tamaño se encontraba a unos cien metros de profundidad, este sistema garantizaba el acceso a estas colonias, sin importar las consecuencias. Como es de suponer, este artilugio devastaba los fondos marinos, su fauna y su flora. Los beneficios económicos eran muy altos y la mafia italiana monopolizó muy pronto este negocio. Por aquella época, hacia mediados de la década de los 80, la organización Greenpeace ya desarrollaba campañas en el Mediterráneo denunciando esta práctica salvaje que producía el saqueo de esta especie y el destrozo de los fondos marinos. Los biólogos se unieron a estas denuncias, ya que las consecuencias de este sistema de pesca para los ecosistemas eran enormes y desastrosas.

En aquella época, en los años 80, se iniciaron campañas por parte del Instituto Español de Oceanografía para controlar el estado de las poblaciones de coral rojo. Los ecologistas demandaban que se eliminaran las artes de arrastre para obtener coral y que fueran sustituidas por formas de extracción más selectivas.

Casi cuarenta años después de aquellas luchas y denuncias, la situación del coral rojo en el Mediterráneo no ha hecho más que empeorar, hasta llegar a la situación que se describía al comienzo, y que con las medidas actuales de protección no se estaba logrando frenar su deterioro. Es más, las medidas actuales tampoco estaban pudiendo frenar el incremento del furtivismo, incluso en zonas



Coral bambú. Canal de Mallorca. Islas Baleares.

protegidas. Situación que ha llevado a la Generalitat de Catalunya a prohibir la extracción de esta especie en sus aguas a partir de 2018. Y esta situación se apoya en un informe elaborado por el Instituto de Ciencias del Mar del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, de la Universidad de Barcelona y el ICTA de la Universidad Autónoma de Barcelona. Tras conocer los resultados del informe, en los que se aconsejaba la prohibición, dada la explotación tan intensa y el daño infligido tan grave que había tenido lugar en los últimos años, se acuerda tomar la decisión de prohibir su pesca.

En la actualidad sólo se concedían, en aguas catalanas, diez licencias para su pesca con inmersión entre el 1 de mayo y el 31 de diciembre. La talla mínima es de 7 centímetros de diámetro en la base

El coral rojo es pescado en el Mediterráneo desde hace unos mil años, aunque en la década de los 60 sufrió un saqueo sin precedentes mediante métodos tan agresivos como la "barra italiana"

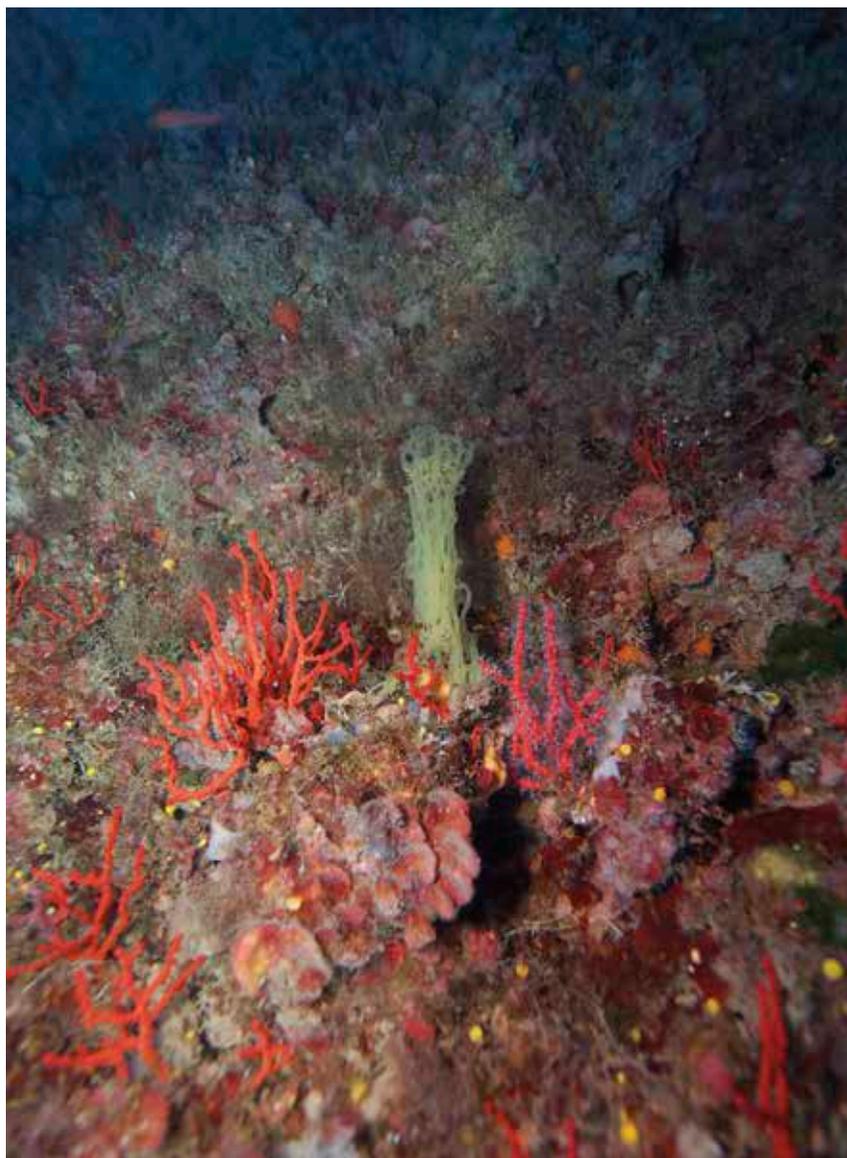
y se permitía una extracción de 300 kilos al año, salvo en el área marina del parque natural del Montgrí, en las islas Medas y el Baix Ter, así como en zonas del parque natural del mar de Creus, donde ya estaba prohibida su extracción.

La Dirección General de Pesca de la Generalitat se decidió por una moratoria de diez años, periodo que podría ser renovado por otros diez (en el informe, los científicos solicitaban veinte años renovables, puesto que consideran que, como mínimo, la prohibición debería de prolongarse 30 años para posibilitar que alcanzara un buen nivel de conservación) de moratoria en toda la costa catalana, y que dicha moratoria se acompañe de un control de la evolución de las colonias, establecer zonas de protección integral y una regulación de las visitas de los submarinistas. También proponen los científicos en su informe acciones para restaurar y promover la recuperación de las poblaciones.

SITUACIÓN INSOSTENIBLE

A pesar de las medidas restrictivas que se venían aplicando, los expertos señalaron que la situación seguía en claro declive, dado que la extracción superaba la capacidad de regeneración del coral. Únicamente el 10% de las poblaciones que estudiaron (4 de 39) mostraban un buen estado de conservación (colonias con más de 10 centímetros de altura y 7 milímetros de diámetro de base). La talla media de estas colonias está entre los 3 y los 6 centímetros de altura, cuando en los años 60 podían llegar a medir entre 30 y 50 centímetros. Según el investigador del CSIC, Joaquim Garrabou, "la pesca del coral ha reducido de forma drástica las tallas de las colonias, por lo que es difícil encontrar colonias que superen los 7 milímetros de diámetro, la medida legal de pesca", y avisa de que si se sigue como hasta ahora, la situación se convertirá en irreversible.

Otra situación que preocupa a los investigadores es que el coral de aguas interiores está aislado del que vive en aguas más profundas, por lo que si se le esquilma sería imposible su recuperación, señala Sergi Tudela, director general de Pesca de la Generalitat.





Coral negro de profundidad.

A la depredación humana hay que añadir los episodios de mortalidad producidos o asociados al calentamiento de las aguas. Es decir, tampoco nos encontramos en las mejores condiciones para que se recupere la especie, ya que hace que ésta sea bastante más lenta.

Una vez que en 2018 se inicie la prohibición de extracción del coral rojo se plantea un problema. Y es que la normativa de la Generalitat sólo afecta a sus aguas interiores, donde se produce el 80% de la actividad de extracción del coral. El otro 20% es de competencia Estatal. Ambas Administraciones han establecido contactos para que el Estado español aplique las mismas medidas que la Generalitat, algo que parece que se producirá no tardando mucho.

Y es que, si sólo se produjera esta prohibición en aguas interiores, como explica Sergi Tudela, “tendríamos una situación muy complicada en la inspección, pues hay casos en las que los coralleros colocan el barco en el límite fronterizo y llevan la actividad subacuática en aguas interiores”.

Pero hasta ahora sólo se ha hecho referencia al valor económico del coral, al saqueo al que ha venido siendo sometido y al destroz de los fondos marinos derivados de ese saqueo. Pero el coral tiene un gran valor ecológico, como destaca el propio director general de pesca de la Generalitat, “puesto que proporciona importantes servicios ambientales y un atractivo para las actividades de submarinismo”.

LA IMPORTANCIA DEL CORAL

A colación del informe de la UICN sobre la situación de las especies de antozoos ya mencionado anteriormente, una de las investigadoras que participó en él, Marzia Bo, de la Universidad de Génova, destacaba que “los bosques de coral negro y de gorgonias constituyen una de las comunidades marinas más emblemáticas, tanto en aguas someras como profundas, debido a su gran diversidad y complejidad. Su conservación es crucial para mantener la biodiversidad que albergan”. Y es que muchas de las especies de antozoos, desarrollan una función de enorme importancia como bioconstructoras, al

crear hábitats que actúan como refugio de otros organismos, de alevines e incluso de peces que los utilizan para guarecerse (algunas de gran importancia comercial como cigalas o gambas), por lo que albergan una gran biodiversidad. También tienen una gran importancia como zonas de puesta de un buen número de especies.

María del Mar Otero, del Centro de Cooperación del Mediterráneo de UICN, y una de las autoras del citado informe, incide en que algunas de estas especies pueden vivir incluso más de dos mil años, como es el caso de algunos corales negros. Dada su importancia y, en general, la de todos los antozoos, señala que “necesitamos medidas de protección más fuertes, propuestas y recomendaciones para abordar los retos para conservar estas especies”.

Los argumentos utilizados en este informe para proteger a estas especies son, como no podía ser de otra manera, muy similares a las ya citadas para la protección del coral rojo en el informe científico que ha motivado los argumentos para su protección por parte de la Generalitat. Añade este informe, entre las agresiones a las que se ven sometidas estas especies, la escorrentía de residuos contaminantes en las aguas costeras y la propagación de especies exóticas.

CORAL BAMBÚ

Como se señala en dicho informe, la UICN destaca la grave situación de las poblaciones en general de corales, gorgonias y especies similares en el Mediterráneo, destacando una en especial, el coral bambú (*Isidella elongata*), con su forma única de candelabro, que se ubica en la categoría de “en peligro crítico”, por su alto riesgo de extinción. Al menos en cuanto al coral bambú, en los últimos días

se produjo una importante y buena noticia, al hallar investigadores del Instituto Español de Oceanografía, de la organización Oceana y de la Universidad de Bari, un pequeño bosque de esta especie en una zona del Canal de Mallorca, a unos 400 metros de profundidad.

Este hallazgo, que se hizo público a mediados del mes de mayo, ha servido para describir, por vez primera, un bosque de esta especie en peligro crítico de extinción y de la biodiversidad asociada, en la que se incluyen otros muy poco

frecuentes, como las esponjas carnívoras y las holoturias nadadoras. “El bosque que hemos encontrado, señala Ricardo Aguilar, director de Investigación y Expediciones de Oceana en Europa, es por su extensión y densidad una de las mayores agrupaciones de coral bambú del Mediterráneo. Alcanza densidades de más de 2.500 colonias por hectárea, mientras que en zonas cercanas impactadas

por la pesca de arrastre de fondo apenas llegan a las 30 – 60 colonias”.

El bosque se halla en el Canal de Mallorca, entre las montañas submarinas de Ausias March y el Banco de Oliva y un campo de Zonas de escapes de gases, “por lo que también se localiza en un ambiente geológico de gran interés”, destaca el biólogo de Oceana. Desde esta organización se precisa que esta zona es una de las que llevan reclamando, hace tiempo, la necesidad de que sea protegida. Está situada al este de Ibiza y Formentera y cuenta con varias montañas submarinas, espacios de gran importancia ecológica como ya se ha descrito en anteriores ocasiones desde estas mismas páginas (ver MAR 546. Abril 2015). ■

RAÚL GUTIÉRREZ
FOTOS: OCEANA



Jure Gasparic-Dreamstime

...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

En la pesca de arrastre

Reducción de las CAPTURAS ACCIDENTALES



Captura accidental de pez luna. José Manuel Martín de la Sierra.

La FAO define la pesca accidental o bycatch a todos los animales que no son objetivo de captura. En las pesquerías de arrastre, el bycatch puede ser definido como cualquier cosa que el pescador no intenta capturar, y puede incluir tortugas, peces, tiburones, rayas o cetáceos. En términos generales, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) ha estimado que cerca de 7 millones de toneladas de peces procedentes de las capturas no deseadas son descartados anualmente en todo el mundo.

Todos los años, miles de ejemplares de tortugas, tiburones y rayas, muchas de ellas especies protegidas, son capturadas accidentalmente por la pesca de arrastre. Sin embargo, gran parte de esta pesca accidental se descarta directamente en la mar y, por lo tanto, no se refleja en las estadísticas oficiales. Estudios científi-



Captura accidental de tortuga marina. Micaela García Martínez.

cos recientes han descubierto que los peces grandes, que incluyen a buena parte de los tiburones y rayas, son los más amenazados de extinción en las aguas europeas, afirmando que cuanto más grande es un pez, más amenazado de extinción se encuentra.

Asimismo, la Unión Internacional de Conservación de la Naturaleza (UICN) advierte de que más de la mitad de los tiburones y rayas del Mediterráneo están en peligro, y que la captura accidental en la pesca de arrastre supone actualmente la mayor amenaza para gran parte de estas especies. Desde el punto de vista biológico, estos animales son más susceptibles a la sobreexplotación pesquera debido a su lento crecimiento, madurez tardía y a que tienen poca descendencia.

La pesca accidental perjudica, en muchas ocasiones, a especies en peligro de extinción y al propio pescador, ya que estas capturas pueden dañar la calidad de la pesca objetivo.

Conviene recordar que los tiburones desempeñan un papel muy importante en el ecosistema marino, ya que mantienen sanas las poblaciones de peces al alimentarse principalmente de los enfermos o más débiles. Es por ello que la desaparición de los tiburones puede crear desequilibrios en el ecosistema marino difíciles de predecir y que podrían afectar negativamente a otras especies comerciales.

Junto a los tiburones y las rayas, existen otros grandes animales marinos víctimas involuntarias de la pesca accidental de arrastre, como es el caso de las tortugas marinas. Fuentes científicas estiman que en el Mediterráneo alrededor de 39.000 tortugas son capturadas accidentalmente por este tipo de artes. En muchos de estos casos, las tortugas morirán ahogadas ante la imposibilidad de escapar de la red, y en los casos en que suban vivas, en función de la profundidad de captura, habría que someterlas a tratamientos de descompresión.

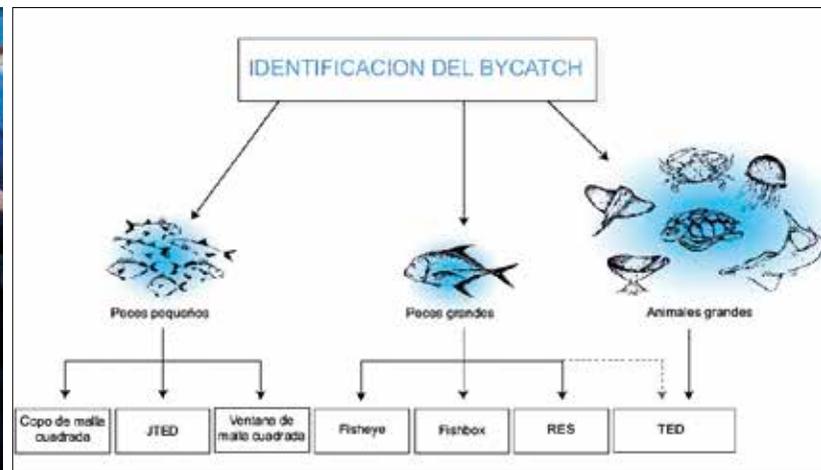
CAPTURAS ACCIDENTALES

La UICN alerta de la necesidad urgente para la conservación de las poblaciones de tiburones a fin de evitar su extinción, por lo que ha recomendado a la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) y a los Estados mediterráneos que deben desarrollar y apoyar las prácticas pesqueras que minimicen las capturas accidentales y/o faciliten la liberación de ejemplares vivos. Y aquí es donde entran en juego los dispositivos de reducción de capturas tipo TEDs (conocidos como Dispositivos excluidores de tortugas) que adaptados a las redes de arrastre pueden llegar a reducir en más del 90% las capturas accidentales de grandes animales como las tortugas marinas, rayas o tiburones.

En otros países, donde la pesca de arrastre tiene relevancia, ya están obligados por la legislación a emplear TEDs, si bien al ser del tipo rejillas rígidas tendrían inconvenientes para su uso por parte de la flota de arrastre española de caladero nacional. Es por ello que el experto pesquero José Francisco Martín Salom, coautor de este artículo, pro-



Raya capturada accidentalmente por arrastre. José Manuel Martín de la Sierra.



Sistemas de reducción del bycatch en pesca de arrastre. Fuente FAO.

pone una solución aceptable y viable como sería la implantación de TEDs de rejillas flexibles que permitirían la estiba de la red en la maquinilla de arrastre sin entorpecer las labores de pesca ni restar tiempo en las maniobras de largada y virada del arte.

A nivel europeo, el Reglamento N° 1380/2013 de la Política Pesquera Común, alienta a los Estados Miembros a que adopten medidas técnicas de conservación mediante incentivos, incluidos los de tipo económico como las posibilidades de pesca, para fomentar los métodos de captura que contribuyan a una pesca más selectiva, así como la elaboración de proyectos piloto sobre otros tipos de técnicas de gestión de la pesca y de artes de pesca que aumenten la selectividad o reduzcan al mínimo el impacto negativo de las actividades pesqueras en el medio marino. Entre las medidas técnicas a incluir, el Reglamento europeo contempla los siguientes elementos:

- Las características de los artes de pesca y las normas relativas a su utilización;
- Las especificaciones aplicables a la construcción de los artes de pesca, que incluyen: Las modificaciones o los dispositivos adicionales para mejorar la selectividad o reducir al mínimo el impacto negativo en el ecosistema; las modificaciones o los dispositivos adicionales para reducir la captura accidental de especies en peligro, amenazadas y protegidas, así como para reducir otras capturas no deseadas.

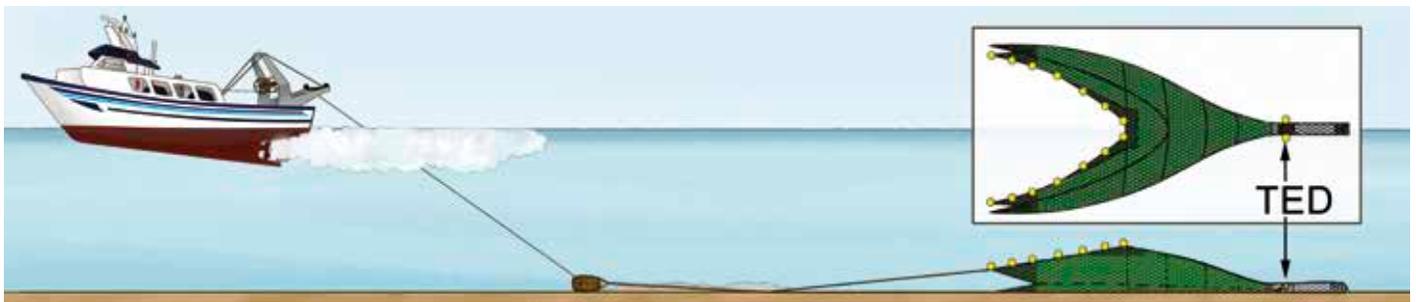
A nivel nacional, el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de

La implantación de TEDs de rejillas flexibles permitirían la estiba de la red en la maquinilla sin entorpecer las labores de pesca ni restar tiempo en las maniobras de largada y virada del arte.

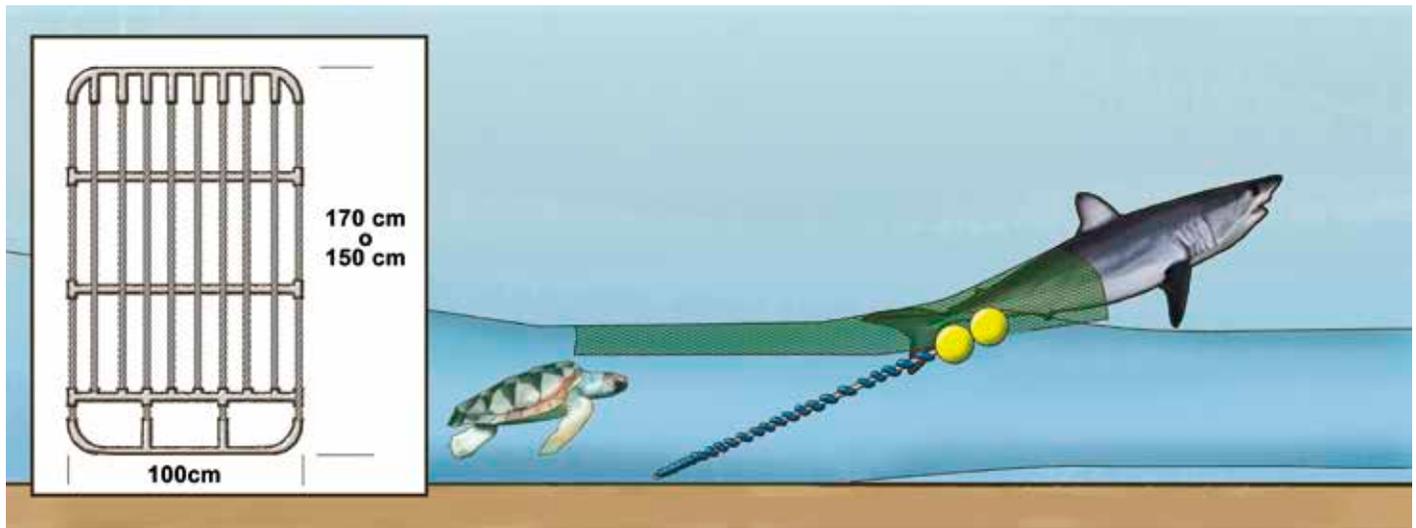
Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, incluye todas las especies de tortugas marinas y de cetáceos, tales como delfines y ballenas, así como diversas especies de tiburones y rayas protegidas, como es el caso de tiburones martillo, zorro, ángel, marrajo, cazón, tiburón peregrino y varias especies de rayas, entre otras. Todas estas especies son incluidas en el listado por ser merecedoras de una atención y protección particular en función de su valor científico, ecológico, cultural, singularidad, rareza o grado de amenaza, así como aquellas que figuran como protegidas en los anexos de las directivas y los convenios internacionales ratificados por España.

En este mismo sentido, la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad establece una garantía de conservación de estas especies silvestres prohibiendo su captura y comercialización. Además, la Ley dice que la Administración General del Estado y las comunidades autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, establecerán un sistema de control de capturas o muertes accidentales y, a partir de la información recogida en el mismo, adoptarán las medidas necesarias para que éstas no tengan repercusiones negativas importantes en las especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, y se minimicen en el futuro.

Por lo tanto, ya existe una base legislativa, ahora es necesario un compromiso político para que las administraciones aprueben incentivos que alienten los cambios graduales



Barco de arrastre y localización del TED en el arte.



Tortuga y tiburón, liberación mediante dispositivo TED flexible. Lidia Martín Velasco.

de artes o la utilización de una tecnología de captura más selectiva, apoyando mediante ayudas económicas estos cambios. Dichas medidas son urgentes pues, de no producirse dichos cambios, la presión pesquera accidental podría llevar a la extinción a muchas especies que actualmente se encuentran en peligro.

COMPROMISO POLÍTICO

La aplicación de estas medidas de conservación puede beneficiar también a los pescadores que las apliquen permitiendo una “certificación sostenible de las capturas” que daría lugar a obtener un mayor valor añadido de las mismas. Para la obtención de estas certificaciones sería deseable también el apoyo de las distintas administraciones.

En definitiva, la colocación del dispositivo de reducción de capturas accidentales tipo TED, mediante rejillas flexibles en las redes de arrastre, no afectaría a la captura de las especies objetivo y podría conllevar una serie de ventajas tales como:

- Producto de mejor calidad al evitar que

las capturas de especies objetivo se estropeen o se aplasten por la captura accidental de un animal grande. También evitaría la entrada al copo de botes, bidones u otra basura arrojada por mercantes protegiendo las capturas contra el efecto dañino de estos objetos indeseables.

- Posibilidad de acogerse a incentivos, incluso de tipo económico.
- Posibilidad de obtener certificados de pesca sostenible que aumenten el valor del producto en el mercado.
- Beneficios medioambientales en el ecosistema marino al permitir la liberación sin daños de especies amenazadas o protegidas.

Es por ello que sector, científicos y administración deben colaborar para la aplicación y adopción de este tipo de medidas que garanticen una pesca más sostenible y respetuosa con el medio marino. Todos saldrían ganando. ■

JOSÉ FRANCISCO MARTÍN SALOM
JOSÉ MANUEL MARTÍN DE LA SIERRA

PERSPECTIVA para el siglo XXI

Estar preparados para los cambios que se entreen en los próximos años y ser capaces de adaptar las organizaciones marítimas a un sector cada vez más competitivo y exigente era, según el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Asier Atutxa, uno de los objetivos del II Congreso Internacional Marítimo celebrado el mes pasado en Bilbao.



Luis Jar, investigador naval y capitán de la marina mercante en un momento de su conferencia de clausura

Tres días de reuniones y más de 300 participantes en torno a catorce mesas de debate, en las que participaron cincuenta y tres ponentes, dieron contenido al II Congreso Marítimo Internacional, organizado por la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante, la Universidad del País Vasco y el Puerto de Bilbao. Un intercambio de experiencias y sugerencias en torno a las perspectivas del sector en el siglo XXI, capitaneadas por expertos de la construcción naval, los puertos, navieras, cruceros, etc.

Y es que el éxito del I Congreso, organizado en Bilbao en 2012, dio pie a este nuevo encuentro en el que agentes relacionados con la navegación marítima han podido analizar y contrastar opiniones sobre la situación actual y futura, intercambiar experiencias y conocer novedades que permitan al sector seguir creciendo. Un objetivo que en palabras del capitán Francisco J. Zarragoikotxea, presidente de la Asociación de capitanes vascos, se ha cumplido ampliamente, consiguiendo también *optimizar y actualizar la formación de los profesionales de la mar.*

VISIÓN GLOBAL

Debates y mesas redondas relacionadas con la construcción y reparación naval, los cambios legislativos que se avecinan (especialmente los medioambientales), la industria pesquera en el siglo XXI y la diversidad formativa dentro del sector fueron algunos de los temas abordados.

También se analizó el pujante sector de los cruceros que, a pesar de que en la cornisa cantábrica no está tan desarrollado como en el Mediterráneo, crece *lenta pero continuamente*; la aportación del puerto de Bilbao al desarrollo de esta industria en el Cantábrico y otras cuestiones más específicas, como la interrelación puerto-tierra, la seguridad en los cruceros...

La prevención de riesgos laborales en el ámbito marítimo portuario y la seguridad marítima, con análisis del por qué de los errores humanos, o aproximaciones a estudios centrados en la correcta aplicación del Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes en la mar (RIPA) fueron también objeto de análisis en el Congreso. El seguro marítimo del siglo XXI, pasando por la historia y sociología del sector, hasta la tecnología e innovación desarrollados en la industria en los últimos tiempos, el I+D

en el comercio marítimo y la gestión de puertos e instalaciones portuarias y los Puertos de Refugio, conformaron este completo mosaico de la industria marítima celebrado en Bilbao.

Especial interés despertaron las tertulias sobre transporte marítimo, concretamente centradas en las autopistas del mar y el Short Sea Shipping (SSS). En este bloque de debate se puso sobre la mesa el desigual desarrollo de las autopistas del mar atlánticas y mediterráneas achacado, en parte, a la desproporcionada ocupación de los buques en los viajes de ida y de retorno, y la falta de tradición entre los cargadores de utilizar el transporte marítimo en las distancias cortas, por lo que se abogó por implantar más incentivos para los cargadores.

Cerró el Congreso la conferencia “Un abordaje por sorpresa: cien años de la explosión del Halifax” del capitán Luis Jar: una tragedia que en diciembre cumple su

Durante el Congreso se abogó por ofrecer más incentivos para que los cargadores usen más el transporte marítimo



funesto centenario y en la que perdieron la vida casi 2.000 personas. Análisis con los que este capitán de fragata en la reserva pretende evitar que se tropiece dos veces en la misma piedra. ■

A. MUNGUÍA



Foro PORTUARIO europeo

Sesenta participantes, representantes de todos los agentes que intervienen en la actividad portuaria conformarán el Foro Portuario Europeo que ha puesto en marcha la Comisión Europea y cuya misión será asesorar a la institución en todo lo concerniente a los puertos. Así lo anunció la comisaria de Transportes comunitaria, Violeta Bulc, durante la Conferencia Anual de la Asociación Europea de Puertos (European Sea Ports Organisation, ESPO) que, bajo el título “Ports in changing climate, a changing world,” reunió a cerca de 250 profesionales y altos responsables del sector portuario comunitario en Barcelona.



Imagen aérea del Puerto de Barcelona.

Un Foro que no tardará en echar a andar puesto que la Comisión de Transportes de la Unión Europea ya tiene abierta la convocatoria para la selección de los 60 profesionales que conformarán este punto de encuentro de debate portuario que, con un ámbito de actuación comunitario, tendrá carácter consultivo a la hora de adoptar decisiones concernientes a los puertos.

La óptima conectividad entre dársenas, la financiación y la tarificación de las infraestructuras y de los servicios portuarios, las ayudas de Estado, las concesiones y la tan

necesaria simplificación administrativa son algunas de las decisiones sobre las que junto a otras como la reducción del impacto medioambiental de los puertos, la eficiencia y transición energéticas en las dársenas y la relación con las ciudades portuarias, tendrá que debatir y manifestar sus impresiones el grupo de expertos que finalmente sean convocados.

En el citado Foro participarán representantes de autoridades portuarias, de navieras y terminales así como de cargadores, operadores ferroviarios y, en definitiva, profesionales procedentes de todos los eslabones de la actividad a nivel comunitario, en

el que también estarán representados los Estados y entidades públicas. Tal y como explicó la comisaria Violeta Bulc, durante la Conferencia ESPO, el Foro asesorará a la Comisión Europea en la toma de decisiones relacionadas con los puertos, a la vez que será una vía para *trabajar juntos, definir objetivos comunes, estrategias y acciones conjuntas*.

Y es que, la participación de los más altos responsables y directivos de la industria marítimo-portuario europea en la Conferencia ESPO de Barcelona fue un escenario muy apropiado para presentar



La cooperación y responsabilidad compartida crearán el espacio perfecto para que las buenas ideas florezcan. (Violeta Bulc)

una propuesta en la que hace falta que estén todos los agentes que interactúan en la actividad. De hecho, la Comisaria animó a las autoridades portuarias a no quedarse solas y a involucrar a las partes implicadas. *La cooperación y responsabilidad compartida crearán el espacio perfecto para que las buenas ideas florezcan*, puntualizó Bulc.

BARCELONA, PROTAGONISTA

En realidad, en el Foro Portuario se tratarán de una forma más exhaustiva algunas de las preocupaciones que se plantearon en la Conferencia Anual de la Asociación

Europea de Puertos (European Sea Ports Organisation, ESPO), la organización que representa a los puertos de los Estados miembros de la Unión Europea y de Noruega, con más de 1.200 enclaves, en los que se gestionan el 90% de las mercancías que se transportan a Europa.

Concretamente, el encuentro de este año en Barcelona se centró en debatir sobre el papel que deben jugar los puertos y la industria marítima en la lucha contra el cambio climático, y en cómo afectará a los puertos y al comercio internacional la tendencia actual hacia la “desglobalización” el retorno a las políticas proteccionistas por parte de algunos Estados; ambos temas muy relacionados con la actitud que mantiene el nuevo presidente de los Estados Unidos con su salida del Acuerdo de París y el anuncio de políticas ultra proteccionistas bajo el lema del “América first”.

Además de la comisaria de Transportes y de los miembros ESPO, participaron en la Conferencia un gran número de representantes del sector, profesores de universidades europeas así como responsables de las administraciones europeas implicadas en el transporte, como el ponente de la nueva Ley de Puertos europea, Knut Fleckenstein; el subdirector general de la DG Move, Matthew Baldwin; el responsable de puertos y transporte marítimo del International Transport Forum de la OCDE, Olaf Merk; el jefe de la DG Clima de la CE, Laurence Graff; así como diferentes miembros del Parlamento Europeo, del Banco Europeo de Inversiones, de la Organización Marítima Internacional, etc.

Durante la apertura de la Conferencia, el presidente de ESPO, Eamonn O'Reilly, pidió a los representantes de las instituciones europeas que eviten seguir regulando la actividad portuaria y, por el contrario, les requirió más apoyo para encontrar la financiación que permita seguir reduciendo la contaminación. En esta tarea, O'Reilly resaltó la contribución de los puertos en reducir las emisiones de carbono resultantes de las cadenas de suministro.

Una consideración en la que coincidieron, tanto el presidente de Puertos del Estado, José Llorca, como el del Puerto de Barcelona, Sixte Cambra, y el conceller de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, Josep Rull. Mientras que Cambra



reconoció que el cambio climático es uno de los mayores retos del planeta e invitó a los puertos a ser parte de la solución, José Llorca recordó las negativas consecuencias que puede tener la subida del nivel del mar y de su temperatura para las dársenas. Según explicó el presidente de Puertos del Estado, la entidad trabaja ya para adaptarse a los cambios normativos sobre el control de emisiones que se incorporarán a partir de 2018, posibilitando las infraestructuras y modificaciones regulatorias necesarias que permitan el avituallamiento de buques con combustibles alternativos. Además, señaló la “digitalización” como un aspecto primordial a desarrollar plenamente en un horizonte no muy lejano, *si no queremos quedarnos fuera de los mercados*, remarcó Llorca, quien aprovechó la presencia de los representantes comunitarios para “sacar pecho” por la rápida adaptación de los puertos españoles a los nuevos requerimientos de la demanda portuaria mundial -1.000 millones de toneladas instaladas-, lo que sitúa a nuestro país en el TOP 10 en calidad de infraestructuras portuarias del mundo.

Los tres intervinientes abogaron por continuar impulsando el Corredor Mediterráneo y por seguir trabajando en reforzar la conectividad terrestre, espe-

La revolución digital 4.0 es el principal reto de los puertos españoles

cialmente de la ferroviaria, como un elemento añadido a la hora de hacer más sostenible la red logística europea.

En este sentido, también Mathew Baldwin, subdirector de la DG Move de la CE, destacó el papel de los puertos, no solo como activos estratégicos, sino como “nodos cruciales para unir los puertos”, y puso en valor las oportunidades que ofrece la reducción de emisiones contaminantes a la economía en general.

PRIORIDAD LOGÍSTICA EUROPEA

El desequilibrio entre la creciente participación China en los puertos de la Unión Europea -unos 8,6 millones de teus de la capacidad portuaria europea son de propiedad estatal China-, y la nula participación europea en las dársenas del extremo oriente fue también objeto de análisis en la Conferencia ESPO. De hecho, Olaf Maerk, experto en puertos y transporte marítimo del International Transport Forum de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo (OCDE), planteó la conveniencia de proteger los puertos europeos ante las inversiones extranjeras que se puedan producir e instó a utilizarlos como herramientas geopolíticas para priorizar las cadenas de suministro propias o para bloquear las de otros Estados.

Según recoge el diario “El Vigía”, el profesor de la Universidad Libre de Bruselas, Jonathan Holstag, coincidió en alertar sobre el impacto que puede tener sobre Europa la nueva Ruta de la Seda China –una ambiciosa red de conexiones de infraestructuras, transportes y comercio que enlazará China con el resto del mundo-. “Mientras siga habiendo Estados tan fuertes, los puertos deberían mantenerse como activos estratégicos para la sociedad”, remarcó Holstag.

Por su parte, el experto y fundador de Selantel Maritime Analysis, aportó un poco de optimismo en torno a los fletes marítimos después de señalar que, tras los negativos datos de sobrecapacidad en el transporte marítimo de contenedores en 2016, este año apunta a que las cosas van a ir algo mejor. ■

A. MUNGUÍA

EMBAJADOR MARÍTIMO, Sanlorenzo

Carlos Sanlorenzo, presidente de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen) y asociado del despacho de abogados "Albors Galiano Portales", especializado en derecho marítimo, acaba de ser nombrado Embajador Marítimo de la OMI, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante. Se trata del segundo embajador marítimo con que cuenta nuestro país, tras el nombramiento en noviembre de 2014 de Antonio M. Padrón, a su vez, capitán marítimo de Tenerife.



Con el Plan de Embajadores Marítimos, la Organización Marítima Internacional pretende *atraer, inspirar e instar* a los jóvenes a que consideren una carrera en la mar o en las industrias marítimas y, por tanto, contar en el futuro con una nueva generación de expertos marítimos y de gente de mar.

El reconocimiento de Embajador Marítimo se otorga a profesionales relacionados con el mar, comprometidos en promover las profesiones de marino y navegante y difundir las ventajas de optar por estas profesiones. Los Embajadores Marítimos los nombran los Estados miembros y las organizaciones internacionales reconocidas como entidades consultivas o que hayan concertado acuerdos de cooperación con la OMI, cumplimentando un formulario de propuesta de nombramiento, disponible en la web de la OMI.

Trabajaré con entusiasmo para transmitir a la ciudadanía española, especialmente a los jóvenes, la importancia y proyección que tiene el sector marítimo en nuestro país, así como las oportunidades que este sector les brinda para su futuro y para el desarrollo de sus carreras profesionales, ha declarado el flamante Embajador Ma-

ritimo después de su nombramiento.

Sin lugar a dudas, la participación de Carlos San Lorenzo en el Plan de la OMI, contribuirá a dar mayor visibilidad a la náutica deportiva. *Este nombramiento supone que participaré en más foros relacionados con el sector marítimo, en los que tendré que contribuir a poner en valor la cultura del mar. La náutica siempre estará presente en mis intervenciones, en las que destacaré todas aquellas acciones de promoción de la náutica, como la campaña #embarcate (www.embarcate.es) que lleva ya más de un año de travesía.*

Con Sanlorenzo, son treinta y dos las personas designadas Embajadores marítimos en el mundo. Junto a ellas, hay nombradas también dos organizaciones intergubernamentales (Memorando de Entendimiento de Abuja y la Organización Regional para la Protección del Medio Marino (ROPME) y once miembros de cuatro organizaciones no gubernamentales: (Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque (IFSMA), el Instituto Náutico y la Organización Internacional de Normalización). ■

A. MUNGUÍA

AUTOPISTA de largo recorrido

Desde que hace unos días levantara anclas el buque ro-ro “Galicia”, el Norte de Europa y el Norte de África están un poco más cerca. Encargado de hacer realidad el deseo de ampliación hasta Tánger de la Autopista del mar, que en los dos últimos años ha conectado el puerto de Bouzas, en Vigo, con el de Nantes Saint Nazaire. Un deseo hecho realidad que es posible gracias a las buenas cifras registradas por una línea que aspira a contar, en poco tiempo, con otra escala en el puerto belga de Zeebrugge (Brujas).



El “Galicia” es uno de los buques de la ruta Tánger-Vigo-Nantes

La arribada al puerto de Bouzas del “Galicia”, procedente del puerto francés de Saint Nazaire, fue el pistoletazo de salida de la ampliación de la línea que une Vigo y Nantes, hasta el puerto de Tánger. Una iniciativa que llega después de dos años de explotación de la ruta y con la que se quiere dar servicio a las cadenas de suministro de los sectores automovilístico, textil y agroalimentario -especialmente al pesquero y el hortofrutícola- asentadas en el Noroeste español y el Norte de Francia y Portugal.

El proyecto, que siempre estuvo en la cabeza de los responsables de Suardiaz, promotora de la ruta, es ahora posible, según afirma la propia naviera, gracias al éxito del servicio actual. Unas cifras que han hecho posible incorporar una salida semanal más a la ruta entre Vigo y Saint Nazaire y que facilitan que, en un corto espacio de tiempo, la línea se extienda hasta el puerto de Zeebrugge, en la ciudad belga de Brujas. La iniciativa forma parte de la estrategia diseñada por Suardiaz para afianzar flujos en torno a Vigo y convertir la dársena en “Hub” de carga entre el norte de Europa y África. Un proyecto que viene

avalado por el importante contrato suscrito con Renault para la exportación de sus vehículos desde Marruecos.

De hecho, según ha trascendido, la ampliación de la ruta se ha anticipado a lo que PSA Citroën denomina el “polo Atlántico”, un proyecto que la empresa francesa planea organizar desde Vigo a partir de 2020, cuando comience a funcionar la factoría que está construyendo en localidad marroquí de Kenitra donde, según publica un medio gallego, se ensamblarán 100.000 unidades anualmente.

La nueva línea con Tánger cuenta con dos salidas semanales, con llegada a Vigo los viernes y los lunes. La ruta en sentido ascendente (Tánger-Vigo-Saint Nazaire), que cubre el buque “Galicia”, parte del puerto magrebí el miércoles por la tarde para arribar a Vigo el viernes a primera hora de la mañana, desde donde pone rumbo a Saint Nazaire al mediodía. La llegada a Francia es el sábado a las 06.00 horas, aproximadamente. La otra escala sale de Tánger los viernes por la tarde para recalar en la Terminal de Bouzas los lunes a las 08.00 horas. Sobre las 18.00 horas del mismo día abandona Vigo y llega a Saint Nazaire los miércoles a primera hora.

En lo respecta a la ruta en sentido descendente (Saint Nazaire-Vigo-Tánger), en la que prestará servicio el buque "Iván", parte del puerto galos los miércoles alrededor de las 22.00 horas, para llegar a Vigo los viernes por la mañana. Desde aquí, pone rumbo a Tánger el sábado donde está previsto que arribe a mediodía. La segunda escala parte de Saint Nazaire los sábados sobre las 14.00 horas y llega a Vigo a primera hora de los lunes. Sale de Bouzas los martes, alrededor de las 14.00 horas, y llega a Tánger los viernes por la mañana.

Y SIGUE CRECIENDO

Desde que se puso en marcha esta Autopista del Mar entre la capital gallega y la costa oeste francesa, los tráficos rodados entre ambas regiones no han parado de crecer. Solo en 2016 se incrementaron en un +18,8%, destacando, especialmente, las subidas registradas por los alimentos (+45,67%); los automóviles (+21,37%); los cereales y sus harinas (+71,43%); las frutas, hortalizas y legumbres (+8,06%); las maderas, puertas y traviesas (+18,98%); la maquinaria (+46,81%); los metales y sus manufacturas (+22,65%); otros materiales de construcción (+18,43%); papel y pasta (+6,27%); y las piezas auto (+52,04%). En el acumulado del año, crecieron también el número de equipamientos mo-

vidos (camiones y semirremolques), al registrar un +26,12%, con respecto a 2015. Lo mismo sucede en el caso de los vehículos: hasta el mes de diciembre se movieron un total de 82.305 vehículos -en su mayoría de exportación-, frente a las 65.642 unidades de 2015, o lo que es lo mismo, un +25,38% más. En el caso de los contenedores ro-ro, anotaron una subida del +26,93% en el acumulado del año.

GIJÓN SIGUE EN SU EMPEÑO

Como venimos contando en esta Revista, y casi cuatro años después de que la naviera francesa LD Lines abandonara la otra autopista del mar subvencionada que había en puertos españoles: la ruta Gijón-Nantes, la Autoridad Portuaria asturiana no renuncia a la línea y sigue realizando gestiones para que otro armador se haga cargo de ella.

Después del intento fallido de Transportes Riva meses atrás, el Puerto contrató, el pasado mes de marzo, a la consultora SBC para preparar un listado con navieras que estarían habilitadas para hacerse cargo de la ruta. En total pusieron quince propuestas sobre la mesa, y actualmente son cuatro -dos extranjeras y dos españolas- las que realizan estudios de viabilidad para reabrir la Autopista del mar entre Gijón y el puerto de Montoir, en la Bretaña (Francia). ■

A. MUNGUÍA



Imagen aérea de la terminal ro-ro del Puerto de Vigo (AP. Vigo).

Puerto de Santander

EXPERTO en tráfico **RO-RO**

La red portuaria española es bastante heterogénea: junto a los grandes puertos, como el de Algeciras y Barcelona, y a otros de tamaño medio, como el de Bilbao, prestan servicio un grupo relativamente numeroso de infraestructuras que, con dimensiones más modestas, cuentan también con su propia cuota de mercado y cumplen su función en la estrategia logística nacional. Este es el caso del Puerto de Santander, que en el próximo año y medio duplicará su oferta actual de atraques para afianzarse en los primeros puestos del ranking portuario por “movimiento” de vehículos. Un tráfico que crece cada año y que le ha valido el reconocimiento de la Asociación de Fabricantes de Automóviles (Anfac) por su buen hacer el año pasado.



AP Santander

Imagen aérea del Puerto de Santander (AP Santander).

Tendrá actividad desde el primer día, aseguró el presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Jaime González, en el acto convocado para anunciar el inicio de las ansiadas obras de ampliación de la dársena -han sido 14 años de trámites burocráticos-; una infraestructura que esperan tener concluida a finales de 2018. Su puesta en servicio duplicará la oferta actual de dos atraques con que cuenta el

puerto, dará cabida a grandes buques de líneas transoceánicas y evitará pérdidas de tiempo por fondeos de buques de línea regular. Una infraestructura con la que se confirmará el posicionamiento ro-ro del puerto de Santander, sin paragon en la fachada norte, tal y como señaló González.

Ahora mismo, la superficie total terrestre del puerto es de 283 hectáreas a las que, cuando estén finalizadas las obras del muelle, conocido como “Raos 9,” ha-

brá que sumar 291 metros de muelle y una explanada de 18.000 m², de los que 10.000 m² son ganados al mar. La ampliación, que costará 21 millones de euros, es *el mayor contrato de obra pública hecho en Cantabria en los últimos años*, según afirmó el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, también presente en dicho acto.

Con esta infraestructura, se dará servicio a buques graneleros de carga general y portacontenedores, especialmente a grandes barcos –de más de 200 Toneladas– de líneas transoceánicas con destino a Sudáfrica, Australia o América. Se trata de *una infraestructura que marcará un antes y un después en la historia del puerto*, tal y como apuntó el ministro y anterior alcalde de Santander.

En este momento, 13 navieras operan las 19 líneas regulares con que cuenta la dársena de la capital cántabra, rutas que la conectan con Alemania, Inglaterra, Bélgica, Francia, Finlandia, Holanda, Irlanda, Portugal, Australia, Nueva Zelanda, Corea, China, Sudafrica, Estados Unidos y diversos Estados latinoamericanos. En

La infraestructura marcará un antes y un después en la historia del puerto (Iñigo de la Serna)

total, ahora mismo, dependen de la Autoridad Portuaria 29 muelles de diferentes dimensiones en la Bahía de Santander.

TERCER PUESTO

Poco a poco, a las cargas clásicas de graneles (especialmente carbón) y líquidos, el puerto ha ido incorporando el transporte de mercancías de gran tamaño, aunque, como ya hemos comentado, su principal carga son los coches y camiones. De hecho, hoy por hoy, el Puerto cuenta con siete líneas regulares especializadas en el transporte de automóviles, lo que le coloca en la tercera posición, en cuanto al volumen de coches “movidos” por los puertos del país.

En 2016, el puerto cerró el ejercicio con un movimiento de vehículos nuevos de 490.063 unidades, un incremento del 7,3%, respecto al año anterior y todo un récord histórico en estos muelles. A pesar de ello, el balance total del Puerto no fue bueno, ya que movió 13,43% de toneladas menos que el año anterior, motivado sobre todo por el descenso de los graneles. En cuanto al volumen de toneladas, el paso de 5,59 millones en 2015, a 4,81 en 2016 ha sido la caída más acusada de las registradas por los puertos de fachada norte, a pesar de que todos retrocedieron: Pasajes (-9,2%), Bilbao (-1,3%), Gijón (-13,3%), Avilés (-3,9%), La Coruña (-1,7%) y Vigo (-4,1%).

Concretamente, dentro del grupo de los graneles sólidos: el tráfico de carbón descendió un -44,2%; los agroalimentarios, un -19,59%; el cemento un -7,3%. Solo la chatarra creció un 1,63%. Unas caídas que también tuvieron efecto en los graneles líquidos, donde la caída también fue importante, un -48,4%. Por el contrario, en el tráfico ro-ro, el volumen de toneladas subió un 1,26%, donde el número de automóviles fue el que más se incrementó, un 9,51%.

Compensó estos datos la estabilidad económica financiera del Puerto ya que, a pesar del descenso en todos los tráficos, excepto el ro-ro, el Puerto siguió manteniendo su estabilidad. Poniendo en relación el volumen de gastos y los ingresos, la dársena santanderina cerró el ejercicio en positivo. De hecho, tal y como expli-



El pasado mayo, un buque cementero fue el primero en recibir Gas Natural Licuado en el Puerto de Santander (AP Santander).



El "New Horizon" es uno de los mayores cocheros del mundo propiedad de la naviera "Höegh Autoliners" que tiene ruta regular con el puerto de Santander (AP Santander).

caron en su momento desde la Autoridad Portuaria, los gastos cayeron un 4% respecto a 2015, una cifra superior a la pérdida de ingresos, que fue de un 1,5%.

En lo que llevamos de año, el puerto parece estar recuperándose, y a estas alturas ya ha superado los datos del año pasado. En concreto, el tráfico total de todo 2016 alcanzó 1,5 millones de toneladas, mientras que, hasta abril de este año, se había superado los 1,6 millones, es decir, un 6,06% más que en el mismo período de 2016.

Desde este puerto, cuyo área de influencia o "hinterland" es la Meseta y el Valle del Ebro, se transportan básicamente productos de bajo peso, mayor volumen y gran calidad añadida, cuyo método de cálculo más adecuado es el "ratio logístico de peso facturable", por lo que el sistema de medición por toneladas es "poco fiable".

SILO PARA MÁS COCHES

Pero, si el puerto quiere seguir creciendo necesita nuevas inversiones en espacio. De ahí que, junto a la gran apuesta económica que supone el muelle "Raos 9" -el 60% del presupuesto-, la dársena tiene previstas otras inversiones este año. Así, de los 27 millones de euros proyectados para inversiones, en la construcción del nuevo muelle de

Desde el puerto se reclama un corredor ferroviario atlántico, de ancho internacional, en el que las mercancías puedan viajar por toda esta cornisa.

"Raos 9" se invertirán 14,23 millones de euros. Con el resto, se acometerá la renovación de la superestructura en el muelle 3 de Raos -2,9 millones-, la construcción de nuevas naves de mantenimiento -1,2 millones- y la instalación de iluminación "led" en los viales públicos del espigón central -787.000 euros-.

Por otra parte, dentro del plan de mejora de la terminal, está en proyecto licitar 35m² adicionales para el aparcamiento de vehículos, de forma que se pueda seguir absorbiendo el continuo crecimiento en el tráfico ro-ro que está gestionando el puerto. Se trata de la construcción de un silo de almacenamiento vertical, que sirva para incrementar la capacidad de la dársena para acoger entre 6.000 y 8.000 vehículos más.

Paralelamente, los responsables del Puerto se han puesto como meta para este año recuperar los tráficos tradicionales -lo que parece que ya han conseguido- y seguir avanzando en otros nuevos. Claro ejemplo de esta apuesta son proyectos como el de la exportación de cítricos a Reino Unido, así como la línea regular Santander-Rotterdam-Leixoes, especializada en el transportes de contenedores, que comenzó a funcionar el año pasado.

CONEXIÓN CON EL FERROCARRIL

A largo plazo, igual que sucede con muchos otros puertos españoles, especialmente los del Noroeste, el puerto, con su presidente a la cabeza, reclama más inversión y mejor planificación de la conectividad con el ferrocarril para asegurarse el futuro, después de la que UE dejara fuera de los corredores logísticos y de transporte prioritarios a León, Galicia, Asturias y Cantabria.

En concreto, Jaime González, así como otros presidentes de las autoridades portuarias concernidas, apuestan por un corredor atlántico de ancho internacional, en el que las mercancías puedan viajar por toda esta cornisa. *Un corredor que permitiría que, cuando una multinacional se plantee establecer en un área geográfica concreta,*

no nos quedemos automáticamente descartados.

Por su parte, el Ministerio de Fomento, a través del Comité para la distribución del Fondo de Compensación Interportuario, aprobó recientemente una actuación para la mejora de la terminal ferroviaria de Muriedas (Cantabria), en la que se invertirán 1,1 millones de euros. La iniciativa, en que junto a la Autoridad Portuaria de Santander participan Adif y Puertos del Estado, consistirá en la realización de obras de mejora de las prestaciones de la terminal y, con ello, de las condiciones económicas y de calidad de las operaciones de circulación de trenes y maniobras en el acceso a las instalaciones portuarias. Una mejora que, conjuntamente con las actuaciones previstas en la línea Palencia-Santander, permitirá contar con trenes transportadores de vehículos de hasta 608 metros de longitud entre Palencia (ubicación del factoría Renault) y Muriedas.

2.000 AÑOS DE HISTORIA

La historias de la ciudad va inevitablemente unida a su puerto y ha sido desde hace más de dos siglos, que es de cuando se datan las primeras referencias históricas.

Los romanos, al asentarse en la península y concretamente en Cantabria a finales del siglo I a.c, fundaron en la bahía santanderina lo que denominaron el "Portus Victoriae", ubicado en lo que son ahora terrenos ganados al mar. Este enclave portuario dependía de la ciudad interior de Juliobriga -en las inmediaciones de la actual Reinosa- y estaba conectado con la Meseta castellana con una calzada que discurría paralela al río Besaya. En estos tiempos, el puerto fue un activo exportador de minerales y un núcleo de navegación importante en la cornisa cantábrica.

En la Edad Media, sobre las ruinas del asentamiento romano, se configura una pequeña villa marinera, a la que el rey Alfonso VIII otorga una serie de privilegios que la permitirán constituirse en una de las salidas más importantes

de Castilla al mar: puerto pesquero con operatividad en todo el Cantábrico y en las costas francesas e irlandesas; plaza comercial en la que se concentraban las flotas encargadas de la exportación de las lanas castellanas hacia el norte de Europa; base naval en la que se organizaban las armadas reales; y astillero para la construcción y mantenimiento de las flotas de buques.

Desde mediados del siglo XVIII hasta la actualidad, las condiciones naturales de la Bahía han concentrado en su entono a más del 40% de la población de Cantabria. Aunque originariamente ocupaba una superficie de más de 4,4 millones de m², actualmente su extensión se ha reducido a la mitad, consecuencia de las tareas de desecación, relleno y cerramiento efectuadas por el hombre desde finales del siglo XIX. De hecho, el puerto está asentado sobre superficies ganadas al mar y supone solo el 13,5% de la extensión que se ha ido ganando a la Bahía original. ■

A. MUNGUÍA

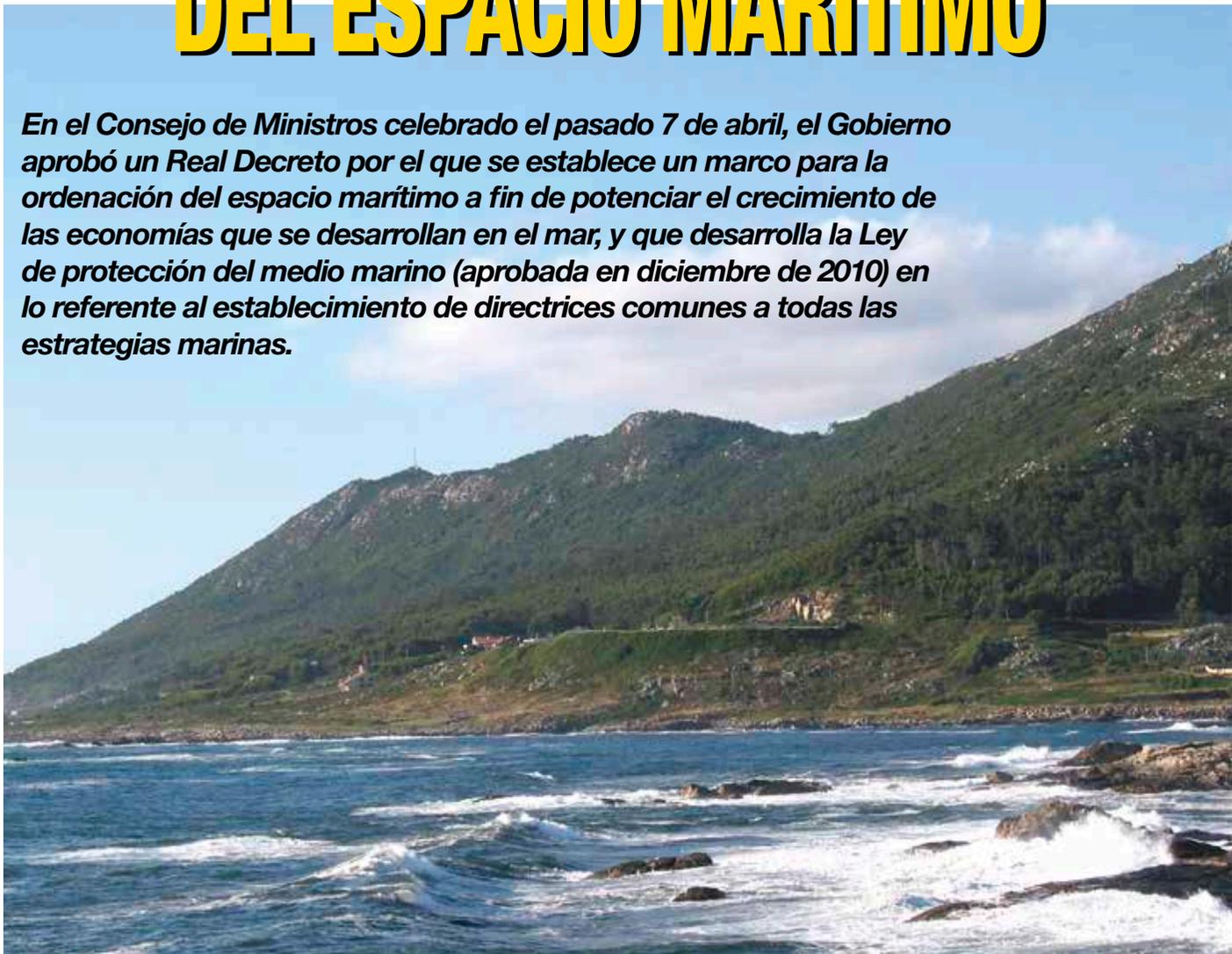


El puerto es el tercero en volumen de tráfico de vehículos (Ana Munguía).

Aprobado en Consejo de Ministros

Marco para la **ORDENACIÓN** **DEL ESPACIO MARÍTIMO**

En el Consejo de Ministros celebrado el pasado 7 de abril, el Gobierno aprobó un Real Decreto por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo a fin de potenciar el crecimiento de las economías que se desarrollan en el mar, y que desarrolla la Ley de protección del medio marino (aprobada en diciembre de 2010) en lo referente al establecimiento de directrices comunes a todas las estrategias marinas.



Raúl Gutiérrez

Mediante este Real Decreto que se acaba de aprobar, a propuesta del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (Mapama), se traspone al ordenamiento jurídico interno la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que crea la figura de los planes de ordenación del espacio marítimo. Esta norma establece los planes por los que se constituirá la dis-

tribución espacial y temporal de las actividades y usos del espacio marítimo, tanto de los existentes en la actualidad como de los que pudieran existir. Estos planes de ordenación no alterarán los usos que ahora se están produciendo ni promoverá actividades concretas, sino que establecerá las zonas más adecuadas para cada uso. Y las autoridades competentes en cada uno de estos usos serán las responsables de autorizar o no estas actividades.

Esta norma establece la lista de las actividades, usos e intereses que podrán ser objeto de ordenación. Una ordenación que irá en consonancia con los planes ambientales de las Estrategias Marinas. La finalidad es fomentar el impulso de las economías marítimas mediante el desarrollo y aprovechamiento sostenible de los espacios y recursos marinos, garantizando que no dañarán su buen estado ambiental.

Entre los sectores afectados se encuentran la pesca, la acuicultura, el turismo, el patrimonio histórico, el transporte marítimo y los aprovechamientos energéticos y de materias primas del mar.

POLÍTICA DEL MEDIO MARINO

Las actuaciones encaminadas a salvaguardar el ecosistema marino del exceso de presión y uso del litoral se iniciaron en 2002, cuando la Unión Europea presentó, ante el Consejo y el Parlamento Europeo, la Comunicación “Hacia una estrategia de protección y conservación del medio ambiente marino”, con el fin de promover una utilización sostenible de los mares. Tres años más tarde, la Comisión elaboró una estrategia sobre la Protección y Conservación del Medio Ambiente Marino y, en 2006, presentó el Libro Verde, al tiempo que organizó una consulta sobre el futuro de los mares y océanos europeos, avanzando en una nueva política marítima integrada. Hasta ese momento, las políticas europeas sobre cada uno de los sectores que se desarrollaban en el medio marino se realizaban de forma separada.

En junio de 2008, a través de la Directiva 2008/56/CE, la Unión Europea estableció un marco de acción comunitaria para la política del medio marino. A partir de ese momento, los Estados deberían de trabajar y adoptar las medidas necesarias para mantener o lograr el buen estado del medio marino, objetivo fijado para 2020. España dio ese paso a través de la Ley de Protección del Medio Marino, que se aprobó en diciembre de 2010, recibiendo una buena acogida por los grupos ecologistas, al integrar gestión pesquera y conservación de los ecosistemas.

El siguiente paso sería el disponer de las características de cada una de las cinco demarcaciones marinas en que se dividió la costa española (Noratlántica, Sudatlán-

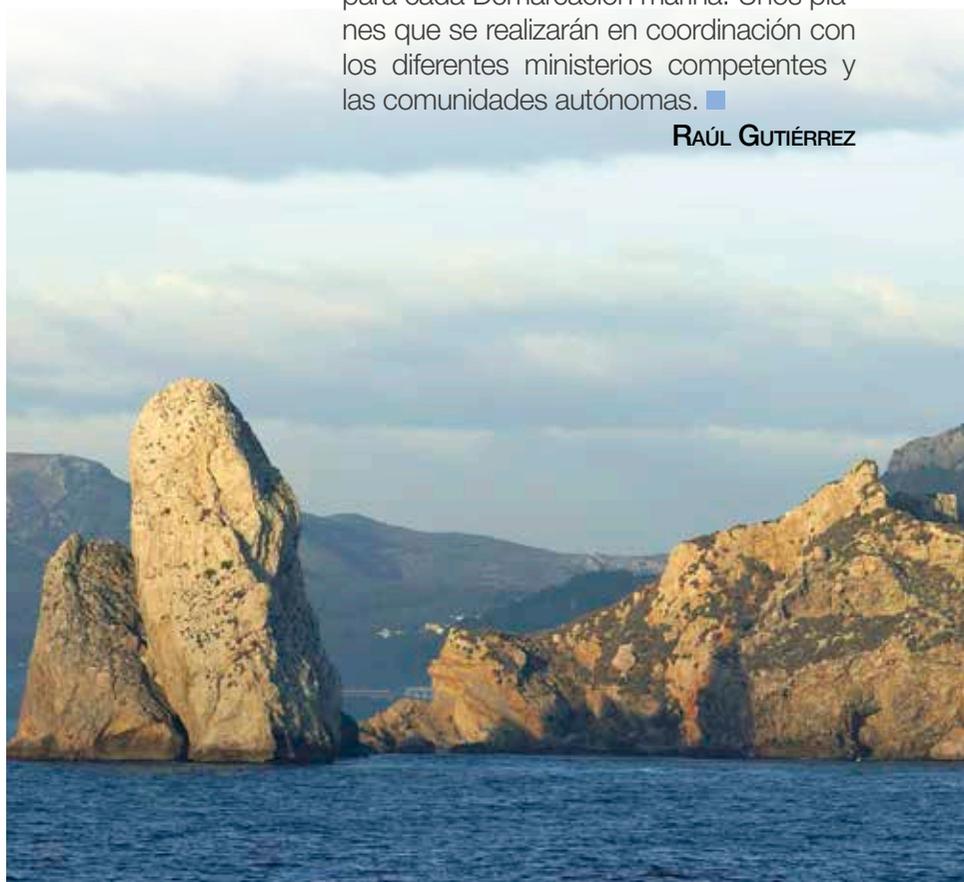
tica, Estrecho y Alborán, Levantino-Balear y Canaria).

La Ley dispone, para lograr sus objetivos, de tres importantes elementos: las Estrategias Marinas, como instrumento de planificación; la creación de la red de Áreas Marinas Protegidas, para asegurar la conservación y recuperación del patrimonio natural; y la incorporación de criterios ambientales en los usos del medio marino. Elementos que les sonarán a los lectores de MAR -ya que se han ido siguiendo los trabajos y avances en cada uno de ellos-, y que coordinados hacen que se promueva una actuación integral.

En las demarcaciones antes mencionadas se establecieron, tras los pertinentes estudios, unas actuaciones específicas en función de las Estrategias Marinas previstas en cada una de ellas. Es decir, esas estrategias marinas serán el instrumento que servirá para establecer la planificación de las actividades a realizar en cada demarcación.

Ahora, con el Real Decreto aprobado se da un paso más en ese objetivo en el que se viene trabajando. A continuación se elaborará un Plan de ordenación marítimo para cada Demarcación marina. Unos planes que se realizarán en coordinación con los diferentes ministerios competentes y las comunidades autónomas. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Beneharo Rodríguez

Dirección Provincial del ISM en Tarragona

Las PARADAS BIOLÓGICAS marcan el ritmo de la gestión

En un edificio construido en una zona de reciente urbanismo pero cercana al puerto y al barrio pesquero de El Serrallo se asienta, sobre una necrópolis paleocristiana de los siglos IV y V, la Dirección Provincial del ISM. El inmueble de la Casa del Mar lo comparte el ISM con el Departamento de Bienestar y Familia de la Generalitat y el Institut Català d'Avaluacions Mèdiques (ICAM), que realiza las funciones de los EVI en Cataluña. La coexistencia entre ambas Administraciones se desarrolla en un clima de entendimiento. Las paradas biológicas del cerco y el arrastre marcan el ritmo de trabajo de los empleados del ISM en la provincia. En la época de vedas se gestionan la mayor parte de las prestaciones de desempleo, la formación, los reconocimientos médicos y la revisión de botiquines. Angel Calejero es, desde el año 2012, el director de esta sede provincial que abre sus puertas a la revista MAR.



Tarragona tiene, a lo largo de sus 279 kilómetros de litoral, ocho puertos pesqueros que representan el 40% del total de Cataluña. Son l'Ametlla de Mar, l'Ampolla, Cambrils, Deltebre, les Cases d'Alcanar, Sant Carles de la Ràpita, Tarragona y Torredembarra. La gente del mar se dedica en la zona a una pesca artesanal tradicional, con barcos pequeños, y a una pesca industrial de bajura con barcos

más grandes. También se desarrolla en el área del Delta del Ebro una producción acuícola destacada. De las 23 zonas aptas para el emplazamiento de instalaciones acuícolas aprobadas por el Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de la Generalitat de Cataluña, nueve se localizan en aguas tarraconenses, principalmente en la Bahía del Fangar y en la Bahía dels Alfacs.

El Instituto Social de la Marina cuenta

con una Dirección Provincial, en Tarragona (con competencias en Tarragona y Torredembarra) y tres direcciones locales en las localidades de Cambrils, L'Ametlla de Mar (con competencias en L'Ametlla, l'Ampolla y Deltebre) y en Sant Carles de la Rápita (con competencias en Sant Carles y en Les Cases d'Alcanar).

Angel Calejero es el director provincial del ISM desde 2012. Nacido en Zaragoza es un tarraconense de adopción. En esta ciudad ha trabajado en distintos organismos de la Administración General del Estado y en los últimos meses ha hecho de anfitrión ya que esta Dirección Provincial organizó en abril las jornadas de directores del organismo y, en mayo, celebró las III Jornadas de pesca y acuicultura en colaboración con el Servicio Público de Empleo Estatal, a través del Observatorio de las Ocupaciones.

BUENOS VECINOS

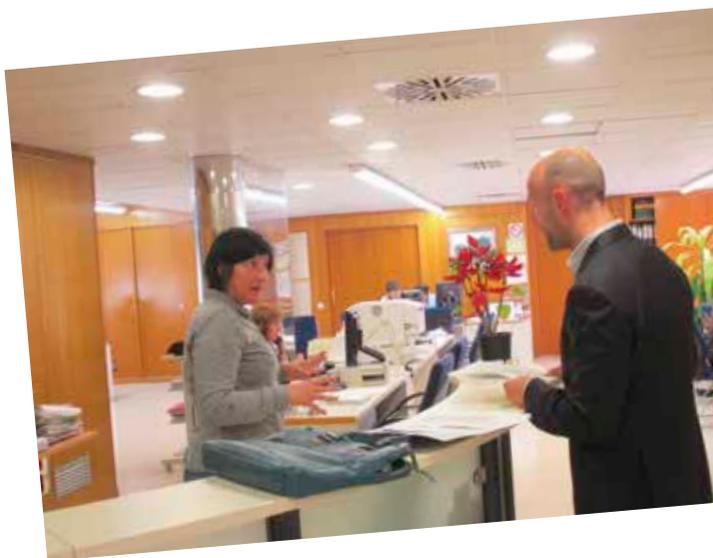
El vínculo del ISM con la ciudad se siente con facilidad. Todo el mundo conoce el edificio de la Casa del Mar, donde se ubican las oficinas del ISM en Tarragona. El director provincial, Ángel Calejero, afirma que en su día era un edificio "emblemático y una referencia en la ciudad ya que, cuando se construyó, había pocos inmuebles alrededor". Eran los años 80 y en aquella época la zona que lindaba con El Serrallo, el barrio de pescadores, era prácticamente campo. Hoy es una zona residencial moderna.

El ISM cuenta en Tarragona con una Dirección Provincial y tres direcciones locales. 22 funcionarios trabajan para el organismo

Destaca en su entrada una escultura en hierro "Gent de Mar", del escultor Antoni Mas Castelltort, con la que se homenajea a los hombres y mujeres dedicados a las labores marineras. Mas Castelltort es también autor de otras obras que decoran el edificio: unas velas latinas y una valla artística con la inscripción "Mediterráneo", el nombre del mar que baña esta tierra. "Estas esculturas realzan el inmueble", dice Calejero.

En sus inicios, el edificio era de uso exclusivo de la gente del mar. "En el pasado, el pescador prácticamente desde que nacía hasta que se le daba tierra estaba al amparo del ISM. Hoy esto se ha perdido, y la parte social está en manos de otras Administraciones", dice Calejero con melancolía. Desde que las competencias sociales que tenía asignadas el ISM se transfirieron a las Comunidades Autónomas, el edificio se comparte con el Departamento de Bienestar Social y Familia de la Generalitat de Catalunya, lo que ha servido para abrir las puertas del inmueble "a muchas otras personas, no sólo a la gente del mar", asegura el director provincial.

Ambas Administraciones -central y autonómica- comparten espacio y gastos como en una comunidad de vecinos. "Las relaciones son excelentes, cada parte cumple con sus obligaciones". El Instituto Social de la Marina cuenta con dos plantas, un par de



Recepción de la Dirección Provincial del ISM.



M^a Luisa Canals, médica especializada en Sanidad Marítima, en su consulta.

espacios en la planta baja, uno destinado como aula para los cursos de formación y el otro, que se utiliza habitualmente como sala de reuniones. “Aquí solemos reunirnos con el sector. En octubre o noviembre convoco a los presidentes de las cofradías para tratar cuestiones como las bases de cotización y ponernos al día de las novedades y problemas que afectan a los pescadores”, afirma Calejero. También en esta sala se realizan las comisiones ejecutivas provinciales.

El resto del edificio lo ocupa la Generalitat, la Dirección General de Acción Cívica Comunitaria, del Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familia, el Institut Català d’Avaluacions Mèdiques y dos asociaciones ciudadanas: el club de pensionistas y el de mujeres. En sus orígenes, el primero se constituyó principalmente con pescadores y poco a poco se ha abierto a toda la sociedad. Estas asociaciones organizan multitud de actividades culturales y de ocio para sus asociados.

La buena sintonía entre las Administraciones se observa también entre organismos como el INSS o el SEPE. Con éste, el ISM -a través del Observatorio de las Ocupaciones- celebra las jornadas de pesca y acuicultura en la provincia. Estas jornadas en las que participan destacados representantes de estos subsectores económicos comenzaron su trayectoria en el año 2014

El cerco en la provincia atraviesa una situación de crisis por la disminución de capturas y la dificultad del pescado azul para alcanzar la talla adulta

con una periodicidad anual. A partir de este año se celebrarán cada dos años para “no agotar los temas”. Son una radiografía del sector que sirve para reflexionar sobre sus problemas.

El subdirector provincial, Virgilio Royo, colabora activamente en el desarrollo de estas jornadas y afirma que también se hacen “encuestas periódicas” para analizar la evolución del sector. Los datos de estos trabajos se publican en un estudio del mercado laboral en la pesca que se edita anualmente.

CALIDAD

Entre los objetivos de gestión destaca la mejora de la calidad de los servicios que se presta a los ciudadanos. En los últimos años estas acciones han ido en tres direcciones. La primera, aprovechar mejor el espacio y, dada la escasez de personal, “concentrar los servicios subiendo a los trabajadores de la primera a la tercera planta y organizando los archivos y expedientes de manera más cómoda”. La segunda, organizar mejor las tareas, “simplificando las cosas y formando al personal de acuerdo a las necesidades reales de la casa” y, por último, hacer un seguimiento de la formación que se imparte desde el ISM al sector; esto es, “evaluar el impacto de la formación en el mundo laboral”. Estas líneas han premiado a la Dirección con el certificado 200-299 de calidad



Ángel Calejero, director provincial, con Mercedes Adrián.



Virgilio J. Royo, subdirector provincial, con Gemma Nolla.

EVAM, comenta el director provincial.

Los resultados son mejores cuando hay complicidad y coordinación en el equipo. “La puerta siempre está abierta”, dice Calejero, quien asegura tener “plena confianza” en el subdirector y el resto de plantilla, “lo que se refleja en el resultado del trabajo diario”. Y esto se logra a pesar de sufrir uno de los males de la Administración: la falta de personal y el envejecimiento de las plantillas “lo hemos solucionado en parte con la incorporación de funcionarios procedentes de Correos, uno en Sant Carles y tres en la Dirección Provincial”.

De la falta de personal también opina Mercedes Adrián, responsable de Recursos Humanos y de la Secretaría de la Dirección Provincial, “éste es un problema recurrente en todas las oficinas de la Administración”, dice.

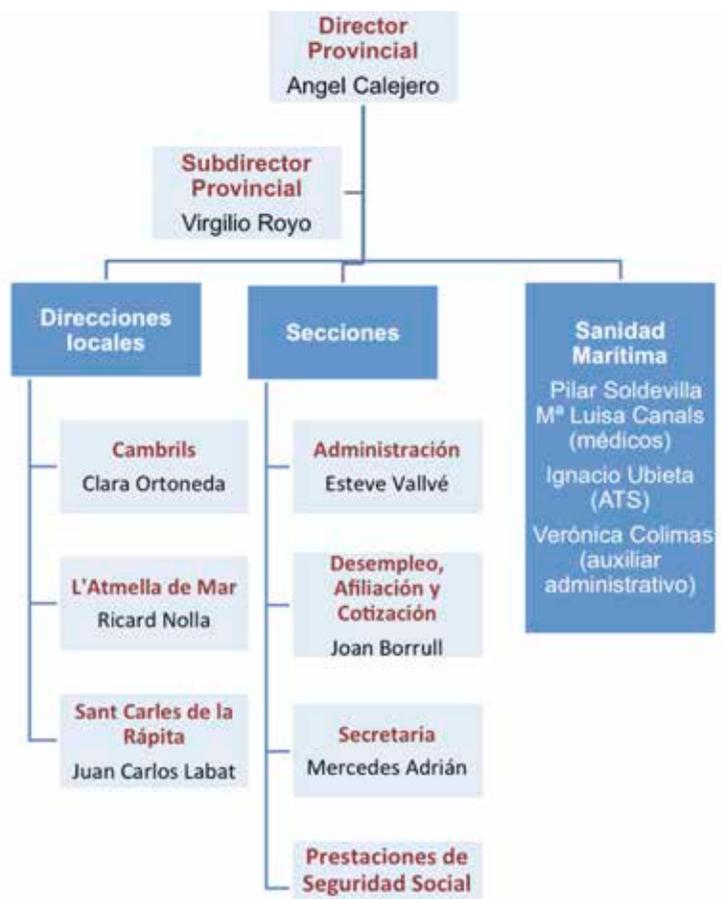
Esteve Vallvé y Montserrat Domech trabajan en el departamento de Administración y servicios generales. Ellos se encargan de la gestión presupuestaria, del pago de facturas y de la contratación de servicios. Se quejan del “excesivo papeleo” pero aseguran que lo mejor de estar en un puesto como el suyo es que “da la oportunidad de ver un poquito de todo. Todo lo que se hace en la casa pasa por aquí”.

LABORES ADMINISTRATIVAS Y EL MAR

El Instituto Social de la Marina gestiona en esta provincia las prestaciones asistenciales y sociales de 1.956 trabajadores afiliados al Régimen Especial del Mar. El sector registró en 2016 un total de 678 contratos, lo que supuso un incremento del 8,48% respecto al año anterior, y un 52,36% más que en 2003.

A pesar de que en los dos últimos años se observa una mayor presencia de la mujer, principalmente en acuicultura, el 91,15% de los contratos de 2016 correspondieron a hombres frente al 8,85% de los firmados por mujeres.

El sector pesquero y acuícola presenta una tasa de temporalidad del 71,68%, más baja que la del conjunto



La mayoría de los trabajadores del mar son fijos discontinuos, lo que facilita la gestión

del mercado laboral de la provincia e inferior a la registrada en 2015, lo que representa que la estabilidad laboral en este sector se incrementó el año pasado.

El cerco y el arrastre son las artes de pesca más extendidas en Tarragona. Las paradas biológicas de estas actividades caracterizan y marcan el ritmo de trabajo de todo el personal del ISM en la provincia (19 funcionarios y cinco laborales) que, en tiempo de veda, ve cómo se multiplica su trabajo habitual. “El resto del año las tareas pueden programarse muy bien”, dice el director provincial quien afirma que las vedas son la “singularidad” de la Dirección Provincial. “Esto facilita la gestión, al igual que el hecho de que la mayoría de contratados sean fijos discontinuos”, dice.

Para evaluar el trabajo, todos los meses se reúne el comité de dirección (director, subdirector y responsables de área), donde se repasa lo que se ha hecho en cada sección y si hay algún problema destacado. “Lo que se dice se comunica



Reunión del comité de dirección donde se repasa la gestión realizada por áreas.

al resto del personal, así todos sabemos lo que hacemos”, comenta Angel Calejero.

En los últimos años, el cerco viene sufriendo problemas importantes ya que las capturas han ido a la baja y el pescado azul tarda más en alcanzar la talla de adulto. Los ingresos de los pescadores, especialmente los dedicados a la sardina y el boquerón, también han disminuido. En el arrastre pasa un poco de lo mismo “aunque se nota menos”, dice Joan Borrull, del área de Empleo. “Tramitamos alrededor de 1.800 expedientes por desempleo, 400 derivados de las paradas biológicas: 150 en el cerco y 250 en el arrastre”, explica a MAR.

En enero, mayo y julio se incrementa la actividad en torno a un 100-150% por lo que se da cita previa. “Los funcionarios somos en parte trabajadores privilegiados. Nos debemos a la sociedad y lo importante es dar un buen servicio, intentando mejorar la gestión”, dice Borrull.

Desde 2012 hasta el año pasado, tanto el número de afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar como el de pensiones se ha mantenido estable, disminuyendo un poco de los 1.987 afiliados de entonces a los 1.956 de 2016, y de 2.542 pensiones de 2012 a las 2.528 del año pasado. La mayoría de las pensiones tramitadas fueron de jubilación (1.431) seguidas de las de viudedad (787), incapacidad permanente (140), jubilación procedente de incapacidad (87), orfandad (80) y a favor de familiares (3).

El trabajo de los funcionarios del ISM se multiplica en los meses de veda

En Tarragona, la mayor afiliación se da en el Grupo primero (997) y en el tramo de edad que va entre los 40 a los 49 años. Contrastan los 1.770 afiliados del sector frente a las 186 mujeres afiliadas, éstas trabajan mayoritariamente en la acuicultura.

Montserrat Mascarell y Paulina Feliu trabajan en el área de Seguridad Social y prestaciones. Explican que hay una relación directa con los médicos del Institut Català d’Avaluacions Mèdiques y, aunque los usuarios comienzan a hacer uso del registro electrónico, aún prefieren la cercanía y el trato personal.

Aseguran que el sector es “correcto y agradecido” y afirman que este mes es el que tienen más trabajo. Hay muchos pescadores que con la parada biológica se ponen a trabajar en la hostelería o en restaurantes de la zona. Y algunos, cuando es la temporada del atún, suspenden la jubilación y la vuelven a solicitar cuando las cuotas de pesca se han alcanzado, ya que la temporada de captura es muy corta.

En comparación con el pasado aseguran que ahora hay más gente que pide el cálculo de los coeficientes y los estudios de jubilación, “quieren saber cuándo y cuánto van a cobrar”, dicen.

ACCIÓN SOCIAL

Los paros biológicos también afectan a la actividad que realiza el personal sanitario del ISM. En estos períodos, los mé-

dicos y enfermeros del ISM se trasladan desde Tarragona a las direcciones locales para realizar los reconocimientos médicos obligatorios, bien sea la renovación de los mismos o los reconocimientos iniciales. También se aprovecha este tiempo para revisar los botiquines e incluso para convocar algún curso de formación sanitaria obligatorio.

Los servicios médicos se prestan con personal fijo de la casa y una empresa externa contratada que realiza pruebas complementarias de diagnóstico, como las analíticas. En los últimos años, la evolución del número de reconocimientos es constante.

En 2016 se realizaron 1.616 reconocimientos. Con medios propios se llevaron a cabo 3.961 exploraciones (1.070 electrocardiogramas, 488 audiometrías, 604 espirometrías). Un total de 548 exploraciones se llevaron a cabo con medios ajenos.

El número de botiquines revisados por los sanitarios del ISM de Tarragona ascendió a 279 en el año 2016. La mayoría fueron inspecciones del botiquín tipo C para barcos que navegan hasta 10 millas de la costa (201). De este mismo botiquín, pero en embarcaciones que navegan hasta 60 millas, se realizaron 70 controles. Del botiquín tipo B se llevaron a cabo 7 controles y uno sólo del botiquín tipo A.

M^a Luisa Canals, una de las médicas especializadas en Sanidad Marítima del ISM en Tarragona, cuenta que los problemas de salud que detectan con mayor frecuencia están relacionados con el ruido de las máquinas de los barcos, que originan patologías acústicas, y con la exposición al sol. También son comunes lesiones por contacto con animales, como pinchazos o cortes y problemas metabólicos como elevación de niveles de ácido úrico o colesterol, relacionados con los hábitos alimenticios. “Se come mal en los barcos. Es un trabajo muy duro, se come a deshoras”, dice esta especialista.

No obstante, se nota un cambio de hábitos. Sobre todo “se ha mejorado la conciencia en la prevención”, reducién-

Reconocimientos médicos de embarque marítimo

Año	Número de reconocimientos concluidos
2012	1.455
2013	1.431
2014	1.484
2015	1.486
2016	1.616

Formación año 2016

	Cursos realizados	Alumnos que finalizaron estudios
Formación sanitaria	16	245
Formación profesional marítima	5	85

dose el consumo de alcohol y de tabaco. “Hay muchos trabajadores que nos piden consejo para dejar de fumar y hay quienes quieren hacerse reconocimientos todos los años”, afirma Canals.

En su quehacer diario, el equipo de sanitarios se reparte los puertos y las actividades a realizar; sobre todo cuando hay que desplazarse a las direcciones locales.

Por otra parte, a lo largo del tiempo se observa un mayor interés por las acciones formativas programadas desde la Dirección Provincial. El año pasado se llevaron a cabo 16 cursos de formación sanitaria, con un total de 245 participantes (cuatro cursos fueron en la modalidad *on line* con 58 estudiantes y 12 acciones formativas presenciales con una par-

Evolución de la afiliación al Régimen Especial del mar en Tarragona

Año	2012	2013	2014	2015	2016
	1987	1925	2026	1989	1956

Los sanitarios del ISM se trasladan por la provincia en la época de paradas biológicas para realizar los reconocimientos médicos

ticipación de 187 alumnos). En cuanto a los cursos de formación profesional marítima cabe señalar que si bien se realizaron cinco cursos en 2016, los mismos que en el año precedente, el número de estudiantes creció hasta 85 frente a los 77 del ejercicio anterior.

Gemma Nolla y Francisco García trabajan en el área de formación. Aseguran que el perfil del alumno es hombre joven con experiencia previa aunque también “hay personas que se forman porque quieren encontrar algo en el mar”. Los cursos -dicen-son muy buenos; por eso a veces, “aunque pocas, hay que recordar a algún usuario que valore la calidad de los cursos y que sea serio al solicitarlos”. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DIAZ

La prueba de la **PRESTACIÓN** de servicios **EN LOS COE**

Desde su primera implantación en 1970 y a lo largo de los años, los coeficientes reductores de la edad (COE) han sido objeto de modificaciones en cuanto al porcentaje aplicado así como para permitir la introducción de nuevos colectivos, pero una cosa no ha variado en todas estas reformas: la prueba de los servicios profesionales.



Los coeficientes reductores de la edad de jubilación en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar se establecieron inicialmente en el Decreto 2309/1970, de 23 de julio, por el que se desarrollaba lo dispuesto en el número 4 del artículo 37 de la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

En este sentido el actual Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, establece los nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación: *“La prueba de los servicios profesionales que determinan la reducción de la edad mínima para causar la pensión de jubilación se efectuará mediante los documentos de afiliación, altas, bajas y cotización, los historiales de navegación del personal titulado, las libretas marítimas, los roles y, en defecto de la documentación anterior, las certificaciones de la autoridad marítima competente, cuando proceda, o, en caso de los mariscadores, percebeiros y recogedores de algas, mediante el permiso expedido por la comunidad autónoma correspondiente”.*

Son los movimientos de vida laboral, altas y bajas, el medio probatorio fundamental de los periodos que van a dar lugar a la determinación de los coeficientes reductores, con independencia de que estos figuren cotizados o no, ahora bien,

sí que es necesario que dichos periodos estén dados de alta en el citado Régimen Especial.

LIBRETA DE NAVEGACIÓN

La Libreta de Navegación es un documento oficial expedido por la Dirección General de Marina Mercante mediante el cual se acredita la identidad de la persona y dónde quedan reflejados los embarques y desembarques. Estas inscripciones, realizadas por el capitán del barco, no eximen al empresario de sus obligaciones con la Seguridad Social, sino todo lo contrario, ya que uno de los documentos que se deben aportar para el enrole de los miembros de la tripulación es el que acredite la inscripción en la Seguridad Social.

Así pues, la Libreta de Navegación es un documento probatorio supletorio, ya que la principal fuente de información son los periodos de vida laboral que constan en las bases de datos del ISM. Únicamente será documento probatorio principal cuando se trate de periodos embarcados en buques extranjeros y estos periodos reúnan los requisitos que exige la legislación para ser tenidos en cuenta a efectos de aplicación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación. Esta regulación no sólo es exigible a los trabajadores del mar sino a cualquier trabajador que quiera acreditar algún periodo para el cálculo de sus pensiones, de tal forma que si

Los movimientos de vida laboral son el medio probatorio fundamental con independencia de que estos figuren cotizados o no siempre que figuren en el Régimen Especial

no aparecen de alta en el Fichero General de Afiliación, no pueden computarse.

Una vez que los periodos están dados de alta, aunque no estén cotizados, se tienen en cuenta para el cálculo del COE, siempre que quede acreditada la realización efectiva del trabajo, lo cual puede hacerse, entre otros medios de prueba, mediante la Libreta de Navegación, que permite determinar los embarques y el barco donde se han realizado.

Las Libretas de Navegación son como documentos probatorios en muchos más supuestos, como es en el caso de discrepancias entre la información que consta en el citado Fichero de Afiliación y los datos de la libreta, primando en este caso las anotaciones de esta última, si se cumplen los demás requisitos indicados. Asimismo, cuando se trata de embarques en el extranjero y durante los cuales se ha mantenido la relación con la Seguridad Social española mediante la suscripción de un convenio especial, también se recurre a la Libreta de Navegación para determinar el coeficiente aplicable y el tiempo durante el cual se ha de aplicar.

Además no puede olvidarse que el periodo de tiempo en que resulte rebajada la edad de jubilación por aplicación del COE se computa como cotizado para determinar el porcentaje aplicable para el cálculo de la pensión. Es decir, que tiene un doble efecto, adelanta la edad de jubilación e incrementa el porcentaje aplicable a la pensión de jubilación.

Por lo que respecto a los periodos de vacaciones, se tienen en cuenta para el cálculo del COE, pero para ello es necesario que se encuentren retribuidas y que el desembarco haya sido motivado por dicha causa. Si el trabajador aparece de baja en el Fichero de Afiliación durante el periodo de vacaciones no se puede computar ya que las vacaciones deben ser retribuidas y cotizadas.

INFORMATIZACIÓN

Con la finalidad de proporcionar a los trabajadores información sobre los datos que se reflejan en el Fichero General de Afiliación y en cumplimiento de la disposición adicional única del Real Decreto 1311/2007, el ISM procedió a la realización de un plan de implantación, que pasó por varias fases, comprendiendo la



En 2014 se enviaron 83.558 cartas informando a todos los trabajadores del mar de entre 16 y 66 años de los datos de su vida laboral y coeficiente reductor aplicable

depuración de los datos que aparecían en el propio Fichero, cotejándolo con los datos reflejados en las Libretas de Navegación. Una vez concluida la depuración, se realizó una campaña de comunicación mediante el envío de una carta personalizada a los trabajadores mayores de 55 años en la que se informaba de los datos laborales que obraban en poder de la Administración con indicación de la empresa y de los periodos que pudieran dar lugar a la aplicación del COE, así como el cálculo de coeficiente resultante. Asimismo, se les informaba de que si comprobaban errores o inexactitudes en los datos o deseaban realizar cualquier aclaración, serían atendidos en las direcciones provinciales o locales del ISM.

Esta campaña se realizó en mayo de 2011 y se remitieron 51.667 cartas. En 2014 se realizó una segunda campaña de comunicación, en la que se incluyó a todos los trabajadores comprendidos entre los 16 y los 66 años, a quienes se informó de los datos de su vida laboral así como del COE aplicable. Se enviaron 83.558 misivas. Además se puso en funcionamiento un servicio en movilidad de consulta del coeficiente reductor, disponible tanto para los sistemas Android como IOS (iPhone e iPad).

En conclusión, para poder aplicar un coeficiente reductor de la edad de jubilación se atiende en primer lugar, como indica la normativa aplicable, a los periodos de alta en vida laboral que constan en el Fichero General de Afiliación, sin despreciar los datos probatorios que aparecen en la libreta de navegación, cuando sea necesario acudir a ellos. ■

ELENA MARTÍNEZ CARQUÉS
SUBDIRECTORA GENERAL DE SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Operación MARSEC 2017

SIMULACRO de emergencia sanitaria

El Instituto Social de la Marina, a través del Centro Radio Médico de Madrid, participó el pasado 24 de mayo en el simulacro de un brote de fiebre hemorrágica en un barco en aguas mediterráneas. El ejercicio se enmarcaba dentro del escenario V de la operación MARSEC que la Fuerza de Acción Marítima de la Armada (FAM) lleva a cabo todos los años y que implica la realización de una serie de prácticas en diferentes situaciones relacionadas con la actuación de la Administración en el mar. Esta es la primera vez que el ISM participa en estos ejercicios.



tar la relación que existe con Salvamento Marítimo y Sanidad Exterior para saber actuar en estas situaciones.

“A menudo somos de los primeros en enterarnos de cualquier incidencia sanitaria que ocurre en un bar-

Por primera vez, el Centro Radio Médico español del Instituto Social de la Marina ha participado en los ejercicios que la Fuerza de Acción Marítima de la Armada realiza anualmente dentro de la Operación MARSEC. En esta ocasión se trataba de un simulacro de respuesta y coordinación ante la presencia, en un barco, de un fallecido y varios enfermos sospechosos de sufrir fiebres hemorrágicas, una enfermedad cuya transmisión podría suponer un riesgo de salud pública para la población. La embarcación se encontraba a dos horas del puerto de Palma de Mallorca y procedía de Sierra Leona.

La actuación del ISM, afirma el jefe de programas sanitarios del organismo, Ángel Laporta, se limitó a “hacer lo que hacemos a diario” y ha servido para consta-

La actuación del ISM consistió en evaluar una emergencia sanitaria comunicada por Salvamento Marítimo, informando de ella a Sanidad Exterior

co”, dice Laporta. En el ejercicio, que se desarrolló en Palma de Mallorca, la embarcación afectada avisó a Salvamento Marítimo del lugar donde se encontraba, a dos horas de puerto, y que navegaba con una persona fallecida y varios heridos a bordo. Desde Salvamento Marítimo se informó posteriormente al médico de guardia del Centro Radio Médico quien, a la vista de los síntomas, llamó a Sanidad Exterior que se encargó de activar el protocolo de actuación de emergencias, llamando a los servicios del 112 y del 061.

En el simulacro participaron además la Comandancia Naval de Palma de Mallorca, la Subdirección General de Sanidad Exte-

rior, Sanidad Exterior de la Delegación del Gobierno, Capitanía Marítima, Salvamento Marítimo, Policía Portuaria, Juez de guardia, médico forense, Dirección General de Salud Pública y Participación, Ib-Salut, Policía local de Palma de Mallorca, CNP, Cruz Roja Española, empresa funeraria municipal, Sanidad del Ejército de Tierra y una empresa de gestión de residuos sanitarios.

EJERCICIO MARTEC 2017

La actividad desarrollada es una de las once programadas en el conjunto de la operación MARTEC-17 que la Armada ha llevado a cabo del 22 de mayo al 2 de junio en distintos puntos de nuestra costa. En estas actividades han participado un total de 38 organismos estatales, autonómicos y locales con el fin de mejorar la coordinación entre las unidades de la Armada y los organismos con responsabilidad o relación con la Acción del Estado en el mar; así como en el planteamiento, conducción y ejecución de operaciones de protección de los espacios marítimos de interés, cubriendo un amplio espectro de situaciones.

El ejercicio demuestra la coordinación y colaboración de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada con otras organizaciones en la realización de operaciones de seguridad marítima. La gran singularidad es que “aúna los esfuerzos de distintos organismos y agencias, civiles o militares, gubernamentales o no, para lograr el objetivo común de salvaguardar los intereses nacionales en los distintos escenarios marítimos. La dirección de cada uno de los escenarios la ejerce el organismo, civil o militar, responsable de su ejecución en caso real, conforme a la legislación española”, afirma la Armada en un comunicado.

Con estos ejercicios se pretende mejorar la colaboración en la lucha contra el tráfico de drogas y la inmigración irregular, las emergencias de salud pública, la protección de puertos, el control de sustancias peligrosas en instalaciones portuarias, la contaminación marítima, la cooperación con el Ejército de Tierra en el control de espacios marítimos de interés nacional, la inspección y vigilancia pesquera, la guía del tráfico marítimo y el auxilio y rescate en el mar.

Para el desarrollo de la operación, la Ar-



OPERACIÓN MARSEC-2017

Escenario I	En aguas territoriales españolas. Ejercicio de activación del Sistema Naval de Cooperación y Orientación al Tráfico en aguas del Mediterráneo. Objetivo: mejorar la coordinación entre los diferentes niveles de la organización nacional NCAGS (National Cooperation and Guidance for Shipping)
Escenarios IIA, IIB Y IIC	En los puertos de Huelva, Vigo y Cartagena. Ejercicio de activación de los planes de protección de seguridad en puertos civiles
Escenario IIIA	Rescate de un submarino turístico en Gran Canaria
Escenario IV	Coordinación de incidencias de seguridad marítima en Tenerife
Escenario V	Atención médica/control de un buque dirigiéndose al Puerto de Palma de Mallorca
Escenario VIII	Despliegue del regimiento de Artillería de Costa nº4 (RACT-4) en el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) y en Bujeo (Cádiz).Práctica de procedimiento de integración RACTA-4/COVAM para la actualización y conocimiento de la situación marítima de las zonas de despliegue del Estrecho de Gibraltar y el puerto de Cartagena
Escenario IX	Colaboración Armada-Secretaría General de Pesca en el apresamiento de un pesquero, su inspección y levantamiento de redes en aguas de Cartagena
Escenario X	Control de la inmigración en la costa de Algeciras
Escenario XI	Búsqueda y reflotamiento de un pecio en aguas de La Manga del Mar menor (Murcia)
Escenario avanzado	Puesta en práctica de la coordinación interdepartamental. Avanzar en el intercambio de información, coordinación y toma de decisiones a nivel político-estratégico, operacional y táctico en situaciones de crisis y seguridad marítima.

mada ha desplegado un total de diez buques, helicópteros y más de 400 personas pertenecientes a la Fuerza de Acción Marítima, a la Fuerza de Acción Naval y a Infantería de Marina. Observadores internacionales de países aliados han presenciado la ejecución de estos ejercicios que fueron programados y dirigidos por el Almirante de la Flota (ALFLOT) y conducidos por el Almirante de Acción Marítima (ALMART). ■

TEXTO: ANA DÍAZ
FOTOS: ÁNGEL LAPORTA

Estarán accesibles todas las publicaciones del organismo

El ISM abre su QUIOSCO *ON LINE*



El Instituto Social de la Marina acaba de poner en funcionamiento una librería digital donde se ubican todas las publicaciones del organismo. Es un quiosco on line en el que los interesados pueden adquirir el derecho de acceso a los manuales de formación del organismo y consultar la revista MAR en un formato más dinámico que el actual. Se trata de la primera plataforma de estas características creada en el ámbito de la Seguridad Social y que, según el director del ISM, Luis Casqueiro, responde a la necesidad de cumplir con las últimas novedades normativas que exigen a la Administración comunicarse de otra manera, a través de las nuevas tecnologías, siempre y cuando éstos estén de acuerdo.

El director del Instituto Social de la Marina, Luis Casqueiro, oficializó la presentación de la nueva librería-quiosco digital, que ha puesto en marcha el organismo

a través de la web de la Seguridad Social, en la última reunión de directores provinciales del ISM celebrada en Tarragona, que contó con la presencia del secretario de Estado de Seguridad Social, Tomás Bur-

gos. Se trata de la primera plataforma de estas características que se crea en el ámbito de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social. Permitirá el acceso a todas las publicaciones digitales del organismo: los manuales de formación y la revista MAR.

Esta es la gran novedad de la plataforma, de una parte agrupa en una sola dirección web todas las publicaciones del ISM dirigidas a los usuarios, independientemente de la temática, y adquirir -previo pago- el

derecho de acceso a los manuales de formación del organismo, en formato digital.

Según el director del ISM, la plataforma significa *otra posibilidad, un nuevo cauce, una nueva vía para dirigirnos a nuestro sector y a otros que pudieran estar interesados en nuestro programa editorial. Su creación, prosigue, obedece también a la necesidad de cumplir con las últimas novedades normativas que exigen a la Administración dirigirse a los ciudadanos de otra manera, la que ofrecen las nuevas tecnologías, siempre y cuando éstos estén de acuerdo y, por supuesto, significa mejorar nuestros servicios públicos y nuestras funciones porque, no nos olvidemos, seguimos siendo el gran aula formativa del sector.*

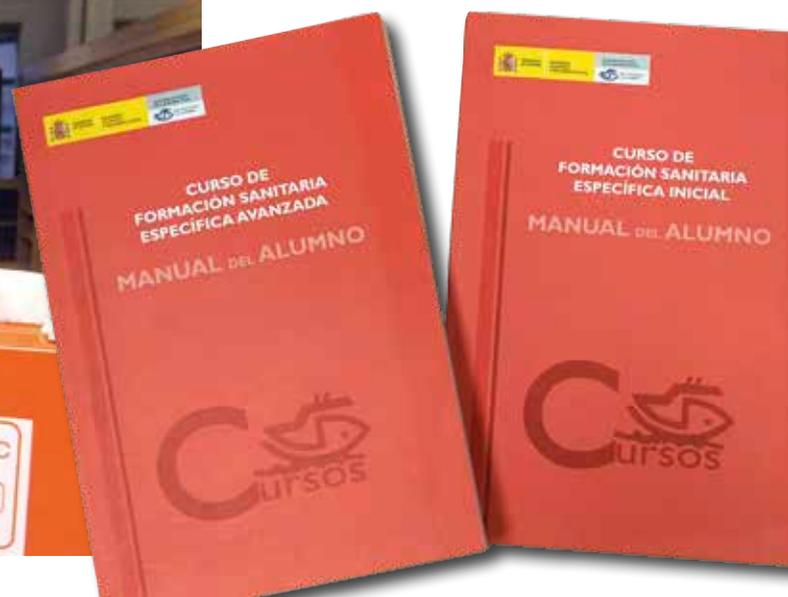
El acceso a esta librería-quiosco digital se hace a través de la página web de la Seguridad Social (www.seg-social.es). En la página de inicio, en la parte inferior izquierda, clicando en el icono "ISMARINA Publicaciones" se accede directamente. Este enlace <http://ismarina.doorpaper.net> dirige a los usuarios a la plataforma. Cualquier persona puede entrar en la misma mediante un ordenador personal, una tableta o un terminal telefónico móvil.

El sistema funciona tanto con tecnología Android como Apple y se pueden adquirir el acceso a los ejemplares de las publicaciones disponibles mediante cualquier medio de pago electrónico admitido (transferencia bancaria, tarjeta o *pay pal*).

La web permite a los interesados adquirir los manuales de formación del ISM en formato digital y consultar la revista MAR



Jesús Navarro



Una vez seleccionado el documento, éste puede descargarse en el terminal deseado y tener un acceso ilimitado al mismo, gozando de las actualizaciones que se hagan a las publicaciones de manera gratuita.

PUBLICACIONES DISPONIBLES

Los manuales de formación que se utilizan en los cursos organizados por el Instituto Social de la Marina están en el catálogo de publicaciones disponibles en esta librería digital. Se trata de libros muy didácticos, con partes teóricas y ejercicios prácticos, cuestionarios y un resumen final. Con la creación de esta plataforma *no queremos ceñirnos sólo a nuestro sector que, en la medida en que sean alumnos de nuestro cursos de formación tienen, y seguirán teniendo, acceso a los manuales digitales de forma gratuita e ilimitada. Por lo tanto, sin desatender al sector, la intención es llegar a más gente porque los entendidos nos han dicho que los manuales son muy buenos, hay mercado, no existe mucha oferta y los precios de las publicaciones son asequibles*, afirma Luis Casqueiro.

En la actualidad, están disponibles estos volúmenes:

- Marinero de máquinas de la marina mercante
- Marinero de puente de la marina mercante
- Buques de pasaje
- Radar de punteo automático (ARPA)
- Formación básica en seguridad marítima
- Formación sanitaria específica inicial
- Formación sanitaria específica avanzada

Todos los libros están a la venta al precio de 25 euros. Si bien a este coste hay que añadir el 21% de IVA y los gastos de gestión que aplique cada plataforma de compra, que varía según se adquieran

El acceso, en la página web de la Seguridad Social, se hace a través del enlace <http://ismarina.doorpaper.net>

a través de Apple Store o Google Play. Cuando se pague a través de transferencia bancaria no se cobran gastos de gestión.

También estarán a disposición de los usuarios publicaciones gratuitas del ISM, como la revista MAR. Nace así una nueva etapa de esta publicación, una de las más longevas de la Administración General del Estado, con 52 años cumplidos. Al formato en papel que se ha venido utilizando a lo largo del tiempo, y sigue llegando a nuestros suscriptores, se unió hace unos años la posibilidad de ver los contenidos de la revista en formato pdf en internet, a través de la página web de

CATÁLOGO DE PUBLICACIONES	PRECIO
<ul style="list-style-type: none"> - Marinero de máquinas de la marina mercante - Marinero de puente de la marina mercante - Buques de pasaje - Radar de punteo automático (ARPA) - Formación básica en seguridad marítima - Formación sanitaria específica inicial - Formación sanitaria específica avanzada 	25 euros más 21% IVA Más gastos de gestión de la plataforma de compra
- Revista MAR	Gratuita

la Seguridad Social, donde está un enlace a la publicación del ISM.

La posibilidad de acceder a ella a través de esta nueva librería digital permite a los interesados ver los artículos en un formato más rápido, moderno y atractivo que esperamos atraiga a muchos más lectores. ■

ANA DÍAZ



Vigila
SI DISTINGUES
LOS COLORES,
especialmente si deseas realizar
tareas de vigía a bordo

Escanea este código QR y podrás informarte de otras campañas sanitarias realizadas desde el ISM



Campaña antártica del Hespérides

El pasado 23 de mayo regresaba al puerto de Cartagena el buque de investigación oceanográfica de la Armada Hespérides, tras finalizar la trigésima campaña (de las que este barco ha participado en veintidós) antártica. La campaña se inició a comienzos de diciembre con el apoyo logístico del buque Sarmiento de Gamboa.



Galileo, nombre con el que se denomina a un sistema de navegación europeo en cuyo desarrollo participa la Armada; estudio de especies invasoras en la Antártida; estudio de animales de interés biomédico; estudio de la geodinámica, son algunos de los proyectos de investigación en los que participó el buque de la Armada Hespérides durante la campaña en la Antártida que finalizó con su llegada al puerto de Cartagena el pasado 23 de mayo. Se había incorporado a la campaña relevando al Sarmiento de Gamboa, que partió como apoyo logístico para la apertura de las bases españo-

las Juan Carlos I (en la que se realizaron trabajos de remodelación), situada en la isla de Livingston, y Gabriel de Castilla, en isla Decepción. A continuación, participó en las campañas científicas diseñadas para esta temporada.

Durante la actual campaña se realizaron un total de diecisiete proyectos de investigación, entre los que se incluye la recogida de datos de series históricas que, entre otros, monitorizan el cambio climático. De ellos, trece estuvieron financiados por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, y los otros cuatro lo fueron por la Unión Europea, Portugal, Colombia y los Países Bajos.

Más de doscientos técnicos y científicos de distintas universidades y centros de investigación de quince países, y 62 personas que conforman la dotación del barco, participaron en esta trigésima campaña. Durante la travesía de regreso del Hespérides, se aprovechó para realizar una serie de estudios sobre dinámica sedimentaria y corrientes marinas en el canal de Beagle, y otro de corrientes marinas en las aguas de confluencia entre Brasil y las islas Malvinas.

Después de un breve descanso, a comienzos de junio, el Hespérides inició una nueva campaña en Canarias para levantar mapas de los fondos marinos y tener los datos actualizados. ■

Fraude con el combustible para barcos de pesca en Arousa

La Guardia Civil y la Agencia Tributaria han denunciado a 86 embarcaciones pesqueras por una infracción en la Ley de Impuestos Especiales, al detectar que la gasolina subvencionada para pesca era desviada para usos particulares. El fraude se estima en unos 158.000 litros de combustible.

La sorpresa no ha sido sólo para los defraudadores, sino para los propios investigadores. Y es que los agentes trataban de detectar un tráfico de drogas en la ría de Arousa, descubriendo otro de combustible. Un fraude de grandes proporciones, como se denunciaba en el reportaje publicado en "La Voz de Galicia". Unos 158.000 litros de gasolina subvencionada para la pesca acabaron en usos particulares, como vehículos privados u otros usos que no tienen derecho a bonificación.

Los agentes, en sus labores de vigilancia, vieron cómo al ir a repostar cargaban más gasolina de la que necesitaban para usos pes-

queros, desviándola en garrafas a sus coches privados. Decidieron centrarse en estas investigaciones de tráfico de gasolina, estableciendo controles en las principales gasolineras de la Ría de Arousa, tanto en su orilla coruñesa como en la pontevedresa. Y la sorpresa fue en aumento cuando comprobaron la cantidad de combustible defraudado, muy superior a lo que estimaron en un primer momento. Junto a los datos de repostaje de las 86 embarcaciones sospechosas, cruzaron datos de Capitanía Marítima sobre la capacidad de los depósitos autorizados, lo que arroja la cifra de los 158.000 litros antes señalada. Un cálculo basado en estimaciones mínimas.

Según los investigadores, una sola de las embarcaciones pudo llegar a repostar más de 7.500 litros, con lo que podría cubrir unas ocho mil millas. Según el reportaje periodístico, ida y vuelta desde Galicia a Colombia. Además, y a diferencia del gasoil, la gasolina bonificada no tiene trazadores que permitan detectar su uso fraudulento. ■

BREVES

Intervenidos 28 atunes rojos

El Seprona y miembros de inspección de Pesca, en dos intervenciones llevadas a cabo en Almería, han requisado un total de 28 atunes rojos capturados ilegalmente. La primera de las actuaciones la llevaron a cabo miembros de la inspección de Pesca cuando, en una inspección sobre un barco amarrado en el puerto de Roquetas de Mar, los agentes descubrieron que un supuesto depósito para gasoil, que había sido transformado en una cámara aislada térmicamente para ocultar las capturas, contenía 23 atunes que superaban los mil kilos.

Y, también en Roquetas, inspectores, agentes del Seprona y del Grupo de Actividades Subacuáticas (GEAS) descubrieron, bajo una de las embarcaciones y a cuatro metros de profundidad, fondeados y atados en ristra con un cabo a cinco atunes de unos 250 kilos cada uno.

"Tarjeta roja" por no cooperar

La Unión Europea acaba de imponer sanciones comerciales a Comoras y a San Vicente y las Granadinas por su falta de cooperación en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), al tiempo que Liberia fue advertida de que podría ser sancionada si no corrige las deficiencias detectadas. La "tarjeta roja" a las Comoras se centra en la falta de control del pabellón de conveniencia y sobre su flota, que actúa en aguas de África occidental. Recibió "tarjeta amarilla" en octubre de 2015, pero no han realizado progresos desde entonces. San Vicente y las Granadinas tampoco hizo nada por incrementar el control sobre los buques que enarbolan su pabellón, eludiendo cualquier control sobre sus actividades.

Liberia, que tiene el segundo mayor registro marítimo del mundo, recibió un preaviso, tampoco realiza un control sobre su flota aunque adoptó algunas reformas, como la revisión de sus leyes pesqueras, medidas insuficientes para la UE. La Comisión Europea ha propuesto a Liberia un plan específico y un plazo de seis meses para obtener resultados.



BREVES**Mejorar la trazabilidad**

El director general de Ordenación Pesquera, José Luis González Serrano, firmó un nuevo convenio con la Asociación Española de Codificación Comercial (AECOC), con la que ya existe una trayectoria de más de diez años de colaboración. El objetivo del ahora firmado es la mejora del sector extractivo y comercial pesquero. El convenio firmado a finales del mes de mayo, contempla la colaboración para la mejora de la trazabilidad de los productos de la pesca y la acuicultura, la realización de estudios sobre preferencias de consumidores, el análisis de estrategias para impulsar el consumo de pescado y la evaluación de perfiles de consumidores. AECOC tiene a más de 27.000 empresas, reúne a las principales del sector de la transformación y distribución de los productos pesqueros y de acuicultura.

Este mes de junio, AECOC celebró en Baiona su 18º Congreso de Productos del Mar, en el que se abordaron asuntos como las tendencias globales y perspectivas de los productos pesqueros.

El IEO en el Gran Banco de Terranova

Un año más, desde el pasado 15 de mayo, se han puesto en marcha desde Vigo las campañas de investigación pesquera Platuxa, Flemish Cap y Fletán Negro 3L, organizadas y dirigidas por investigadores del Programa de Pesquerías Lejanas del CO de Vigo del Instituto Español de Oceanografía, en el Gran Banco de Terranova. En total, tres meses de campaña a bordo del buque Vizconde de Eza.

Es la 23ª edición de la campaña Platuxa, que dirige la investigadora Elena Guijarro, y en la que se obtendrá información demográfica de las poblaciones de especies de interés para la flota española, como son el bacalao, fletán negro, camarón (en moratoria en la actualidad), gallinetas, platija, mendo, granaderos y rayas, entre otros. Para obtener la información que precisan, están previstas pescas estandarizadas de media hora

BALEARES**Posidonia protegida por Decreto**

Baleares va camino de convertirse en la primera comunidad autónoma que garantice la protección de las praderas de Posidonia oceanica mediante un Decreto. El proyecto de Decreto fue presentado a mediados del pasado mes de mayo, iniciándose el proceso de participación previo a la tramitación ordinaria.

Miquel Mir, director general de Espacios Naturales y Biodiversidad, justificó la necesidad de regular las distintas actividades humanas con la protección de la especie y el hábitat donde se desarrolla, ante precisamente el incremento de esas actividades y el incremento de los impactos que están poniendo en peligro el estado óptimo de conservación de la posidonia.

Baleares es la comunidad autónoma con una mayor extensión de pradera de todo el Estado español, ya que concentra la mitad del total inventariado. El proyecto de Decreto prohíbe que, sobre las praderas de posidonia, se realice pesca de arrastre, se ubiquen instalaciones de acuicultura, se extraigan áridos, se viertan materiales de dragados, salmueras y se efectúe un fondeo incontrolado de embarcaciones. También se prevé la creación de un Comité

Posidonia, un comité asesor permanente, en el que estarán representados todos los sectores interesados, y el Fondo Posidonia.

El régimen sancionador se establece por medio de la Ley para la conservación de los espacios de relevancia ambiental, y las infracciones previstas van desde los 100 a los 6.000 por incumplimientos leves; pasando por los que se acredite la destrucción de superficies entre un metro y diez metros cuadrados de pradera, que podría llegar a los 100.000 euros; y los graves, de más de diez metros cuadrados, cuya multa podría llegar a los 450.000 euros.

Las praderas de *Posidonia oceanica* ya están protegidas tanto a nivel europeo como estatal. Con esta nueva protección se quiere hacer más efectiva su conservación, al estar considerada de una gran importancia biológica y ecológica, al conformar uno de los hábitats marinos más importantes. ■



Oceana/Carlos Miguel

La Junta disuelve la cofradía de Algeciras

Después de 91 años desde que comenzara a funcionar, en febrero de 1916, la cofradía de pescadores de Algeciras ha pasado formalmente a ser parte del pasado, tras la resolución publicada el 6 de junio en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía..



Desde junio de 2015, fecha en la que las deudas con la Seguridad Social asfixiaban a la Cofradía de Algeciras, la entidad se enfrentaba a una más que posible disolución, ya que en esa fecha presentaron la dimisión en pleno de los miembros de la junta de gobierno. Fue la culminación a unos problemas que comenzaron a desencadenarse a finales de 2014, cuando se notificaron unas deudas de más de 300.000 euros con la Seguridad Social y el embargo parcial de sus fondos. En mayo de 2015 llegó una orden de embargo total, por la deuda acumulada, lo que provocó que al mes siguiente dimitieran sus gestores.

Según la resolución de la Junta de Andalucía, la ausencia continuada de actividad de la Cofradía de Algeciras,

desde el 11 de abril de 2016, derivó en el inicio del procedimiento de una comisión gestora, en un último intento de salvar la entidad. Este intento fracasó al no haber candidatos para las agrupaciones de trabajadores y armadores que quisieran asumir la dirección de la Cofradía.

Ante la situación de falta de gobierno de la Cofradía, la Junta acordó la su disolución y la creación de una comisión liquidadora que se hará cargo del patrimonio de la entidad. Los bienes que resulten de esa liquidación se destinarán a fines de interés social dentro del ámbito de la cofradía: la ciudad de Algeciras.

El patrimonio documental de esta agrupación será custodiado por la Junta de Andalucía, así como del archivo de la corporación y los elementos históricos que puedan hallarse en la sede. ■

de duración, en las que se identificarán todas las especies capturadas. También se realizará un muestreo de microbiota en los peces de profundidad, capturados a más de mil metros a fin de aislar cepas bacterianas y secuenciar su ADN.

Restricción de las ayudas por pesca

Desde la Organización de Naciones Unidas se ha mostrado su deseo de que, en la próxima reunión de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que tendrá lugar el próximo mes de diciembre en Buenos Aires, Argentina, se regulen o prohíban las ayudas a la industria pesquera. Según la Agencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, el negocio pesquero mueve alrededor de 135.000 millones de dólares, contando con unas subvenciones que oscilan entre los 18.500 millones y los 32.000 millones de dólares. La citada Agencia afirma que estos subsidios fomentan la pesca excesiva y crean desigualdad entre los productores, ofreciendo ventaja a las grandes flotas industriales, contribuyendo en algunos casos a la pesca INDNR.

Talla mínima para el besugo

Ya está en vigor la nueva talla mínima para el besugo del Atlántico, fijada en 33 centímetros, con lo que los ejemplares pesarán entre 1,2 y 1,5 kilos. La talla mínima, recogida en un reglamento de ejecución de la Comisión Europea, se aplica para proteger las poblaciones de besugo del Atlántico Nororiental, que se hallan en situación de sobreexplotación y al borde del colapso, según el último informe del Consejo Internacional para la Explotación del Mar (ICES), que recomendaban reducir "urgentemente" la mortalidad y aplicar medidas de gestión para proteger a la población juvenil. En realidad, los científicos aconsejaban un TAC cero, pero Bruselas decidió no cerrar la pesquería de momento. Mientras que en el Mediterráneo se establecía una talla mínima de 33 centímetros, en el Atlántico Europa no imponía ningún mínimo. En España había fijada una talla mínima en el golfo de Cádiz y Cantábrico de 25 centímetros.

Hace 50 años...



Inauguración de la Casa del Pescador de La Guardia



Vigo. (De nuestro enviado especial). En La Guardia se ha inaugurado la Casa del Pescador. Se ha construido en el lugar más céntrico del burgo mariner guardés, aquél que se conoce por Chan de Conde. En sus cuatro plantas alberga un ambulatorio del Seguro de Enfermedad, con clínica y toda clase de aparatos médicos; oficinas de la Cofradía de Pescadores y del Instituto Social de la Marina, escuelas de Orientación Marítima; restaurante y bar.

El importe total de las obras, con su mobiliario y detalles complementarios, se cifra en unos cinco millones de pesetas, cantidad que han aportado la Cofradía de Pescadores, el Instituto Social de la Marina y el Crédito Social Pesquero.

Los terrenos fueron cedidos por el Ayuntamiento de la villa.

La Casa del Pescador es un eslabón más en la política social del ISM, organismo que aparte de la gestión de todo el mecanismo de la seguridad social del mar, tiene la misión de promocionar a los trabajadores del mar, habiendo afrontado tal tarea a través de tres cauces fundamentales: el profesional y cultural, por medio de los cursos de formación profesional y humana, que se imparten en tres escuelas reconocidas y cuarenta filiales de las mismas, repartidas por todo el litoral español; el económico, por medio del cooperativismo, fomentando, gestionando y asesorando la constitución de cooperativas de producción pesquera; y la construcción

de las Casas del Pescador, que son lugares de reunión en los que se centralizan todos los servicios administrativos asistenciales que precisan.

La Guardia, pues, es un eslabón más en esta política de promoción del Instituto Social de la Marina. Necesitaba una Casa del Pescador, y ya la tiene. Existen otros problemas, de los que habló el secretario de la Cofradía en el discurso que pronunció durante el acto de inauguración. Por ejemplo, la flota

pesquera se ve precisada, frecuentemente, a abandonar precipitadamente su rada en plena marusía, para alcanzar los puertos de Bayona o Vigo, con los riesgos consiguientes a tan aventurada navegación.

Por ejemplo, los inherentes a la veda de la langosta y del bogavante, que colocan al pescador gallego en desfavorable situación respecto a los pescadores portugueses. Por ejemplo, la carencia de una ayuda de Marina en el propio puerto de La Guardia, a lo que aspira la población marinera del lugar.

El acto de inauguración estuvo presidido por el gobernador Civil de la Provincia, el subdirector general del ISM, en representación del director general del organismo.

Joaquín Vidal

Ante el peligro de una excesiva captura de peces

La FAO advierte de los peligros de una sobrepesca

En la primera sesión del Comité de la Pesca realizado en Roma, sede de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación), el delegado norteamericano W. N. Chapmann señaló la urgente necesidad de realizar una estrecha colaboración entre las naciones pesqueras, de modo que las riquezas naturales del mar no se agoten por una pesca intensiva y caótica. La pesca oceánica se difundió de forma “impresionante” en los últimos veinte años, aumentando la capacidad de la pesca mundial con un ritmo sumamente rápido.

“Todas las naciones deben saber,

dijo Chapmann, que se puede producir un exceso de pesca que podría provocar un desastre económico para la industria pesquera”. “Es necesaria una más estrecha colaboración entre las naciones pesqueras, conducir investigaciones biológicas sobre las riquezas marinas y poner en práctica varios acuerdos internacionales para contener la pesca entre los límites que permitan la conservación de la riqueza actual”.

El Comité para la Pesca de FAO fue creado en 1965. En la actual reunión participaron expertos de 44 países y observadores de 8 organismos internacionales.

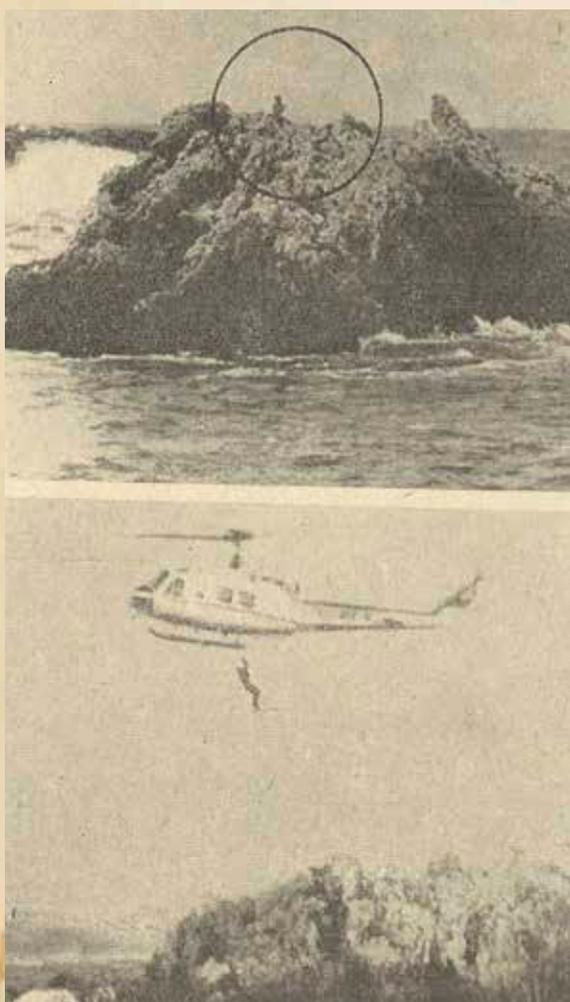
¿Es suicidio hundirse con el barco?

La radio vaticana ha puesto en duda, en una de sus emisiones, la moralidad de la vieja tradición marinera según la cual, los capitanes de los barcos han de hundirse con ellos, en ocasión de naufragio.

Comenta la radio el reciente hundimiento del buque ruso “Tukan” en el mar del Norte, con el que quiso perecer también su capitán. “En estos tiempos en que se sopesan las tradiciones y costumbres, sería legítimo dudar de la oportunidad, nobleza y legalidad de esta tradición marinera”, subrayó la radio vaticana.

Cabe recordar que los moralistas católicos han considerado este gesto, de hundirse con el buque, un simple suicidio y, por lo tanto, erróneo.

Aislado por la marea



Valentín cuadrado Garrido, de 18 años, había quedado aislado en una roca al subir la marea en el lugar conocido por Soto de la Marina (Santander), a 300 metros de la playa. La operación de rescate fue llevada a cabo, pese al fuerte viento reinante, por un helicóptero del Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento. A la hora y media de comenzada la operación, el joven quedó depositado sano y salvo en la playa.

El mar, la despensa del año 2000

La proximidad del año 2000 es un hecho cierto que ocupa a todos los científicos de nuestro planeta. La actualidad ya no es una época que alimenta a la ciencia ficción, sino una realidad que se prepara en nuestros días. Aunque no se sabe lo que será ese año, se puede predecir lo que ocurrirá gracias a los actuales adelantos e investigaciones.

En el pasado año de 1966, expertos de varios países ya examinaban las posibilidades y medios para formar rebaños de peces, que serán encerrados de igual forma que se hace actualmente con el ganado. Se cultivarán gigantes campos de fuco y de otras algas marinas por granjeros hombres-rana, que vivirán durante meses en viviendas construidas bajo el agua, según el modelo concebido por el comandante Cousteau. Las cosechas de estos vegetales, ricos en proteínas, se convertirán en un vegetal de gusto insípido, pero al que unas manipulaciones químicas le darán todo el gusto de un buen bistec, con el sabor que se prefiera.

Sanidad Marítima

El corazón y los reconocimientos de embarque

Cuando un marino acude a nuestro reconocimiento, uno de los objetivos que se plantean de forma prioritaria es verificar que no existe ninguna enfermedad cardíaca que pueda agravarse en el mar o que pueda constituir un compromiso para su vida y, por tanto, producir una emergencia sanitaria a bordo. En caso de que sea detectada, los cardiólogos intentarían solucionar o controlar la afección antes del embarque.

Para detectar una dolencia cardíaca resultan fundamentales por una parte la exploración física (palpación arterial y la auscultación cardíaca) y por otra la prueba complementaria del electrocardiograma. Por fortuna, pocas veces dichas lesiones cardíacas impiden el trabajo de los marinos.

En la **palpación arterial y auscultación cardíaca** principalmente se detectan dos tipos de alteraciones: arritmias y soplos cardíacos.

Las arritmias más frecuentes son de dos tipos: las extrasístoles de la aurícula o del ventrículo, que se detectan como latidos anormales en el ritmo del corazón de forma esporádica y la fibrilación auricular donde se percibe una arritmia total sin ningún momento de normalidad al palpar la radial o la carótida y al auscultar con el fonendo. Tendremos que realizar el electrocardiograma para confirmar el tipo de arritmia.

- Las extrasístoles como regla general son benignas y en ausencia de otros datos cardíacos solo requieren control por su médico de atención primaria. Es la arritmia más frecuente en los reconocimientos.
- La fibrilación auricular requiere un estudio cardíaco más completo con ecocardiograma para ver si existe enfermedad de base que la produzca o es en corazón estructuralmente sano. En muchos casos, si es reciente, se intentará recuperar el ritmo normal del corazón mediante medicación o bien por cardioversión eléctrica (técnica hospitalaria). En caso de no



revertir a la normalidad, utilizando una clasificación (CHAD VASC) de factores de riesgo se determinará si necesita anticoagulación o no, lo cual nos condicionará lógicamente el futuro embarque del tripulante por los riesgos que ello conlleva (controles periódicos y riesgo ante traumatismos). Es una arritmia también bastante frecuente en el reconocimiento y, en algunos casos, potencialmente invalidante, no por la arritmia en sí, sino por el tratamiento anticoagulante y controles que necesita o por la lesión estructural de corazón.

Los soplos cardíacos son un hallazgo cada vez más infrecuente debido a que los problemas reu-

máticos de antaño que afectaban a las válvulas, prácticamente han desaparecido.

Muchos son fisiológicos o funcionales donde no hay lesión y la velocidad de la sangre hace “efecto soplo”.

La mayor parte de las enfermedades de válvula con importancia clínica afectan a la válvula aortica ya sea por ser bivalva (normalmente es trivalva) o por calcificación, produciendo estenosis (la válvula abre mal y presenta un soplo sistólico y 2º ruido disminuido, dato de gravedad) o insuficiencia (la válvula cierra mal y aparece soplo diastólico, más difícil de percibir). Puede llevar asociada alteraciones en el electrocardiograma o no, según la gravedad. El tratamiento en casos graves será el recambio de la válvula. También pueden aparecer soplos por crecimiento de cavidades cardíacas.

El soplo como norma requiere siempre un ecocardiograma programado, aunque, en un paciente asintomático y con electrocardiograma normal no debería existir problema de embarque, salvo que presente otras alteraciones asociadas como 2º ruido cardíaco disminuido o clínica asociada (síncope).

En el **electrocardiograma** además de ayudar a detectar las enfermedades anteriores podemos encontrar otras alteraciones como otras arritmias, crecimientos cardíacos e infartos y otras isquemias.

Arritmias: Además de las ya comentadas podemos encontrar con alguna frecuencia bloqueos:

- Bloqueos AV de 1º, 2º o 3º grado: los de 1º grado y 2º grado mobitz I o Wenkebach suelen ser benignos y no requieren actuaciones. No así algunos casos de 2º grado mobitz II o el de 3º grado que requerirán marcapasos. Los más frecuentes son de tipo 1º.
- Bloqueo de rama derecho: es un bloqueo benigno y salvo otras alteraciones asociadas



no requiere estudio especializado.

- Bloqueo de rama izquierdo: es un hallazgo frecuente en el reconocimiento sin causa aparente o en hipertensos. Debe ser visto por un cardiólogo pues en ocasiones avisa de problema muscular o isquémico del corazón. Es recomendable estudiarlo con un ecocardiograma antes de embarcar.

Crecimiento de cavidades cardíacas:

Antiguamente el electrocardiograma era el único instrumento para determinar el crecimiento cardíaco, aunque influían mucho el tipo de tórax del paciente (ancho, delgado, abombado), pero hoy en día el ecocardiograma es una prueba que nos determina con gran exactitud el grosor muscular del corazón y el correcto funcionamiento de las válvulas cardíacas. De todas formas, el electrocardiograma nos vale como diagnóstico de sospecha y en casos claros, como inversión de onda T, nos obliga a estudios más exhaustivo con un ecocardiograma e incluso resonancia magnética nuclear cardíaca.

Infarto y otras alteraciones isquémicas (falta de riego cardíaco):

Lo más frecuente es detectar sospechas de isquemia o lesión cardíaca en el electrocardiograma que deben ser remitidas a cardiología para estudio ecográfico y prueba de esfuerzo. En muchas ocasiones la colocación de un stent o “tubito” o “muelle” en la arteria logra recuperar la circulación. En caso contrario, habría que hacer un *By-pass* coronario y sustituir las arterias mediante cirugía cardíaca.

Con escasísima frecuencia, se encuentran infartos antiguos (silentes) donde el marino no ha tenido dolor o síntomas graves y han pasado desapercibidos, pero que también deben ser vistos por cardiólogo para estudio de arterias coronarias con el fin de prevenir nuevos infartos. ■

J. RAMIRO VILLOCH VÁZQUEZ
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA
RIBEIRA (A CORUÑA)



1,5 millones de cetáceos en el Atlántico europeo



Tres barcos y siete avionetas muestrearon un área de 1,8 millones de kilómetros cuadrados y más de 60.000 kilómetros lineales, desde el Estrecho de Gibraltar hasta Noruega, durante seis semanas en el verano del pasado año. Participaron instituciones de nueve países europeos, coordinados por el Instituto Español de Oceanografía desde el buque Ángeles Albariño. Tras este trabajo, los científicos estiman que hay 1,5 millones de ballenas, delfines y marsopas en el Atlántico europeo. En aguas españolas del Cantábrico y Galicia se realizaron más de 800 avistamientos de ocho especies de cetáceos distintas.

Cooperación pesquera hispano-turca

El secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo, y el subsecretario del Ministerio de Alimentación, Agricultura y Ganadería de Turquía, Nusret Yazici, pasaron revista a la situación del sector pesquero de ambos países, en una reunión celebrada en Ankara. Destacaron la necesidad de que las Organizaciones Regionales de Pesca se refuercen para que puedan diseñar estrategias a medio y largo plazo que contemplen la sostenibilidad económica del sector pesquero y acuícola.

Al término del encuentro, López-Asenjo transmitió a los representantes turcos la invitación a visitar nuestro país con motivo de la celebración de la Feria de Conxemar, que tendrá lugar a comienzos del próximo mes de octubre en Vigo, al tratarse de una de las ferias más relevantes del sector pesquero.

Vicepresidente del Consejo Marino Europeo

En la última reunión plenaria del Consejo Marino Europeo (CME), celebrada en el Centro Oceanográfico de Canarias del Instituto Español de Oceanografía (IEO), se eligió al investigador Carlos García Soto para la vicepresidencia de este organismo.

El CME, organismo independiente no gubernamental, está compuesto por 32 instituciones de 18 países y tiene por objetivo desarrollar prioridades comunes en la investigación en Europa, facilitando una mayor cooperación entre las partes interesadas en la investigación y la tecnología marina. Carlos García Soto es coordinador de Relaciones Internacionales del IEO.

Nueva distinción para Rafael Rodríguez

El director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, ha sido distinguido con la Medalla de Plata de la Guardia Civil por su colaboración en el desarrollo del Servicio Marítimo de la Benemérita.

Rodríguez Valero, que recibió este reconocimiento de manos del ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido, es la tercera vez

que es distinguido por su trabajo desde que se hizo cargo de la Dirección General de la Marina Mercante y de la presidencia de Salvamento Marítimo, en 2012. El 21 de octubre pasado fue la Armada quién le otorgó la Cruz al Mérito Naval y, el 18 de noviembre, la Real Liga Naval Española le distinguió con el Ancla de Oro.

www.empleo.gob.es/cartaespana

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

CARTA DE ESPAÑA
online



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA GENERAL
DE INMIGRACIÓN
Y EMIGRACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL
DE MIGRACIONES



COMPANY

THE HOME OF T PEOPLE



Matcha japonés
El original



WWW.TCOMPANYSHOP.COM