

Mar

Nº 556
MARZO 2016

Récord tráfico portuario 2015

Nuevas actuaciones contra
la pesca INDNR

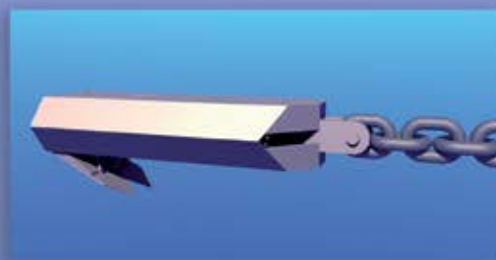
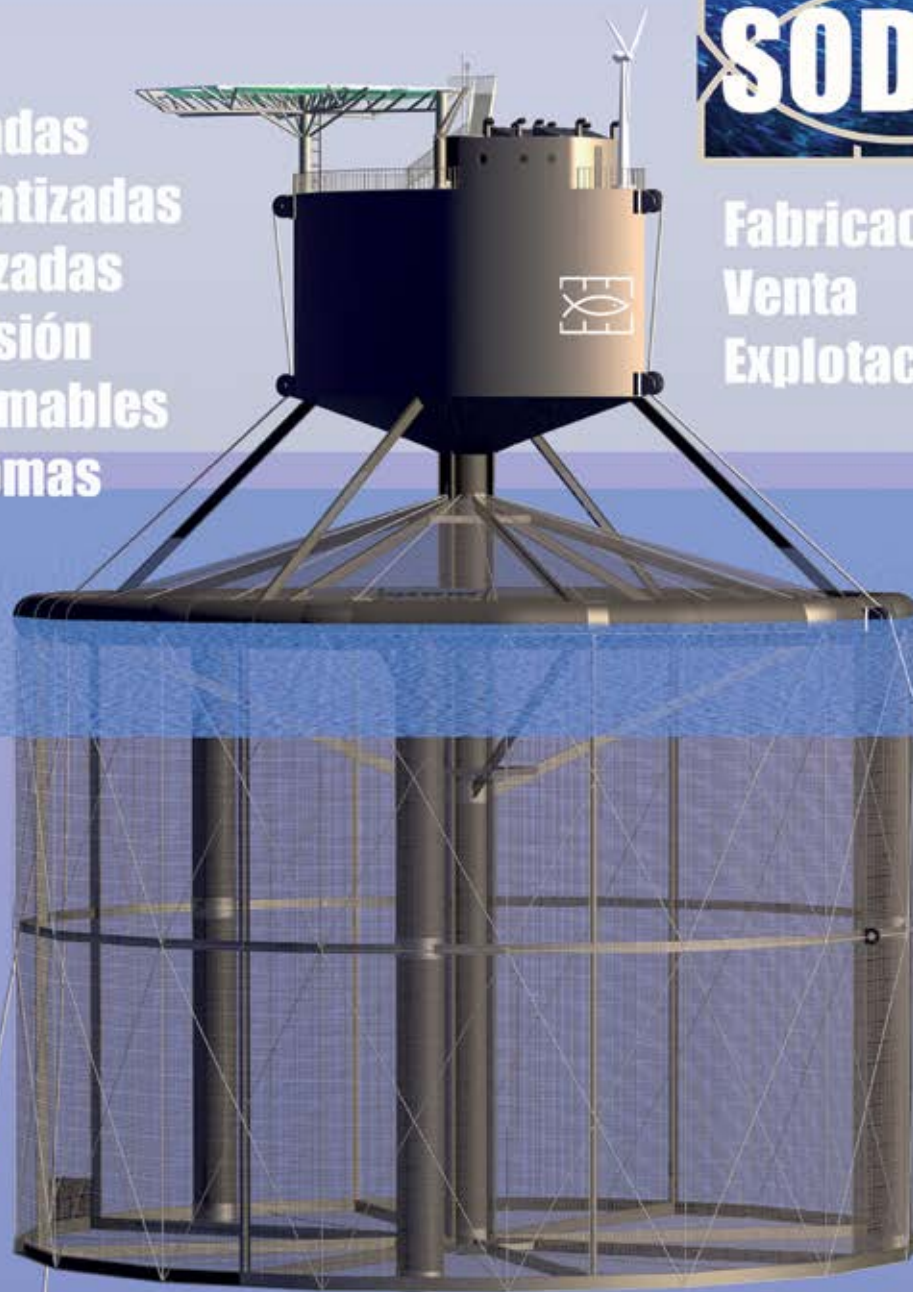
La mujer y el trabajo
EN EL MAR

NUEVAS GRANJAS OCEÁNICAS PARA ACUICULTURA

Tripuladas
Automatizadas
Robotizadas
Propulsión
Programables
Autónomas



Fabricación
Venta
Explotación



FONDEABLE HASTA 4000 METROS

sodac.es

Otra vuelta de tuerca

Y

uyus, como se ha denominado a la última operación abierta contra Vidal Armadores por pesca ilegal, se ha saldado con seis detenidos y 16 personas investigadas por delito ambiental, pertenencia a organización criminal y blanqueo de capitales. Interpol y Guardia Civil participan en las actuaciones en las que organismos internacionales y 14 países han unido sus fuerzas en la investigación. Una actuación independiente de las inspecciones y los expedientes abiertos por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (Magrama) en los operativos Sparrow 1 y Sparrow 2. La coincidencia entre todas ellas es la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y la empresa de Vidal Armadores.

En el momento de cerrar esta edición, el Magrama hizo pública la resolución del expediente sancionador de la operación Sparrow 1. La documentación analizada pone de manifiesto “la existencia de un entramado empresarial que, utilizando empresas extranjeras, trataba de evitar el descubrimiento de los hechos sancionados”. En lo económico, las sanciones se elevan a 17.840.000 euros, al tiempo que se aplican inhabilitaciones para el ejercicio de actividades pesqueras y la prohibición de obtener subvenciones y ayudas públicas. Estas medidas afectan a nueve empresas y a siete personas físicas. Mientras, se siguen analizando los 9.000 documentos obtenidos en la operación Sparrow 2, además de lo que se derive de la operación Yuyus y de las actuaciones que los tribunales de justicia



Greenpeace.

puedan desarrollar con respecto a las actividades del Grupo Vidal Armadores.

La resolución de este expediente ha supuesto una importante vuelta de tuerca contra la pesca INDNR aunque, a la vista de las actuaciones que se están produciendo, no va a ser la única. De hecho, el Magrama acaba de retener en el puerto de Vigo a dos buques, Antony y Northern Warrior, por la posible comisión de infracciones muy graves relacionadas con la pesca ilegal. Las autoridades españolas parecen decididas a actuar de forma contundente, al igual que la UE con su política de sanciones y la propuesta de nuevas medidas como el que los pesqueros lleven un único número de identificación desde su construcción hasta su desguace.

La lucha contra la pesca INDNR va por buen camino, aunque le queda mucho trecho por recorrer. Las denuncias de Greenpeace sobre las actuaciones de los barcos de bandera china en aguas de África occidental, o en las del Índico, o el reciente hundimiento de un barco de pesca chino por una patrullera argentina, son buenos ejemplos de ese camino que queda por recorrer. ■

Los hombres sencillos. Historia social de la marina mercante, (1817-1915)

Autor: Javier Moreno Rico

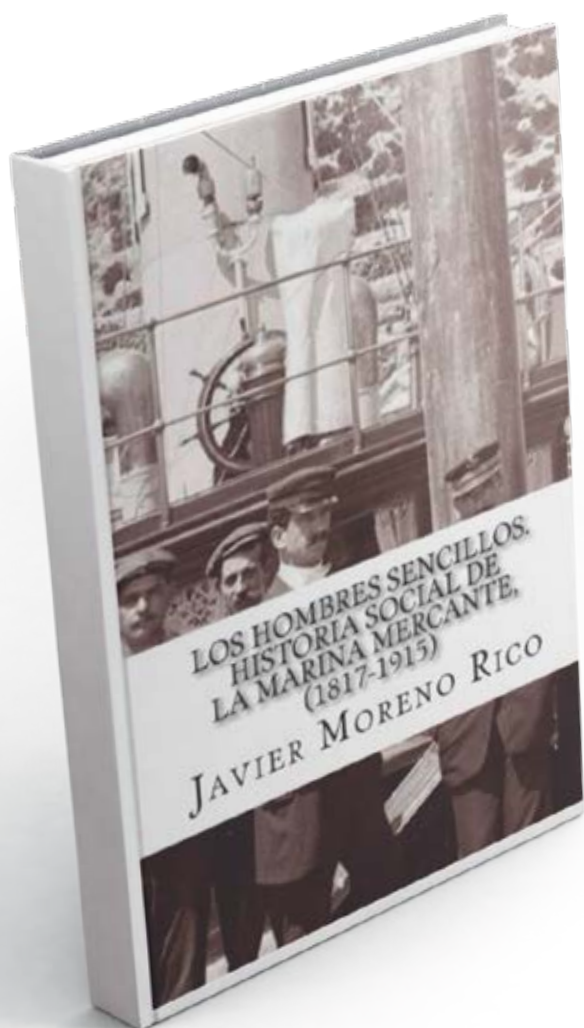
A pesar de que en los últimos años se ha avanzado bastante, la historia social de la marina mercante española -aquella que se ocupa de describir las circunstancias que envuelven las condiciones de trabajo de las gentes de mar- se encuentra en un nivel de desarrollo que no está a la altura de nuestra tradición marítima

civil. Las causas de esta situación son varias pero podríamos señalar, en primer lugar, la falta de interés por el tema de los propios interesados así como la carencia de apoyo de aquellas instituciones que deberían fomentar el desarrollo de esta importante faceta de la historia de nuestro país; la complejidad del asunto - que exige requerir un conocimiento profundo del sector que permita superar los tópicos- y el difícil acceso a las fuentes primarias, son otras causas destacables.

El libro de Javier Moreno, titulado *Los hombres sencillos. Historia Social de la Marina Mercante, (1817-1915)*, trata de algunos aspectos de la historia social de la marina mercante española en el 1800; una época de transición tecnológica que comportó grandes cambios en las condiciones de vida y de trabajo en la mar. Los temas que se abordan en el trabajo son: condiciones laborales, enfermedad y accidentes, conflictos, desertiones, rasgos de la vida a bordo, organizaciones sindicales y profesionales, la formación y el desarrollo de las ayudas a la navegación. Dicho contenido se fundamenta en la información primaria obtenida en el Archivo General de Marina "Alvaro de Bazán", el Archivo Naval de Cartagena y en el Centro de Documentación Marítima del Museo Marítimo de Barcelona.

La denominación "los hombres sencillos" elegida para titular el libro pertenece a una expresión de Josep Conrad que la utilizó, en su magnífica obra *El espejo del mar*, para honrar la memoria de los marinos que vivieron en la época del tránsito de la vela al vapor. Javier Moreno ha querido compartir dicha admiración y respeto.

El libro consta de 147 páginas y puede obtenerse a través de Amazon-libros. La versión en papel cuesta 7,90 euros y el ebook 0,99 euros. ■





Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Raúl Gutiérrez

Redacción:

Ana Díaz, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:

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

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.

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. C/Pez, 1. 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. Avda. Príncipe de Asturias, 76. Tel. 98 532 71 00.

Guipúzcoa: Casa del Mar. C/Marinos, 1. Pasaia (Guipúzcoa). Tel. 943 40 40 00.

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

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 1. Tel. 981 28 70 00.

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

Lugo: Oficina Administrativa. Carril dos Loureiros, 17. Tel. 982 22 50 10.

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

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

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

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

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

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

Valencia: Casa del Mar. Avda. del 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.

Vizcaya: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 412 61 00.

Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

Teléfonos: 91 591 99 20 y 91 591 99 07.

Fax: 91 591 99 19. 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



6

CONTRA LA PESCA INDNR

Duro golpe a la pesca pirata en la Antártida, con la colaboración de España, a través de las actuaciones contra el entramado empresarial de Vidal Armadores.



22

BALANCE DE PUERTOS 2015

Año récord del tráfico portuario marítimo español



LA PRESENCIA DE LAS MUJERES EN EL MAR

Análisis de las condiciones laborales de las mujeres a través de los datos de afiliación.

32

- 6 España y la UE, contra la pesca INDNR
- 12 Lucha y efectos de la pesca ilegal
- 16 Tribuna: Iniciativas contra la sobrepesca
- 18 La pescadería del futuro
- 22 Balance portuario
- 32 Las mujeres en el mundo laboral marítimo
- 38 Evaluación del Convenio de Trabajo en el mar
- 44 El Algarrobo, con las horas contadas
- 48 Riesgos psicosociales en el mar
- 52 Premios La Voz del Mar
- 54 Historias de la Marina Mercante
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS
→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

Mar



Lucha contra la pesca ilegal

La UE aumenta las

MEDIDAS DE CONTROL

Desde que entrara en vigor el Reglamento de la UE para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), el día 1 de enero de 2010, no se han dejado de dar pasos para erradicar esta lacra de nuestros mares. Ciertamente, ese Reglamento constituyó una herramienta poderosa contra la pesca ilegal, pero en buena parte también lo ha sido por la decisión política de que así fuera. Decisión en la que España sigue dando ejemplo. El último movimiento de la UE en esta lucha por erradicar la pesca ilegal fue la mejora del control y la transparencia de las flotas europeas propuesto por la Comisión a finales del pasado año. Al mismo tiempo, sigue la política de apercebimientos iniciada en 2012, y que tan buenos resultados está dando. El último en recibir “tarjeta amarilla” fue Taiwán, una de las mayores potencias mundiales de pesca en alta mar.



Fomentar la pesca sostenible y luchar contra las operaciones ilícitas. Este es el objetivo que quiere reforzar la Comisión con las nuevas normas de transparencia y control de las flotas que faenan fuera de las aguas de la UE. La propuesta forma parte de la aplicación de la nueva Política Pesquera Común en la que se afirma que, tanto si faenan dentro como fuera de las aguas comunitarias, nuestros pescadores deben ajustarse a las mismas normas y estándares. Con ella se plantea un nuevo sistema de concesión y gestión de autorizaciones de pesca que permitirá a las au-

toridades europeas incrementar el control, tanto de los buques de la UE que faenan fuera de las aguas comunitarias como la de buques internacionales que lo hagan en aguas de la Unión. Una propuesta de Reglamento que derogaría la legislación actual y entraría en vigor en 2017, tras su adopción por el Parlamento Europeo y el Consejo, y que ha sido aplaudida por todos, desde las ONGs hasta los armadores.

Cuando se aplique esta nueva norma, los buques comunitarios necesitarán contar con la autorización previa de su Estado miembro de pabellón. Esa autorización sólo la obtendrán si cumplen una serie de criterios que se consideran esenciales, como el disponer de un número de la Organización Marítima Internacional (OMI) y una licencia de pesca válida, así como no haber sido declarados culpables de infracciones.

NÚMERO DE LA OMI

Uno de los nuevos mecanismos de control que ha concitado mayor satisfacción por parte de las ONGs y armadores es la obligación de que todos los pesqueros de la UE y los extranjeros que faenen en aguas comunitarias lleven un número único de identificación desde su construcción hasta su desguace. Esta medida afectará a 8.205 barcos europeos de más de 24 metros de eslora que operan en la UE y para los buques comunitarios de más de 15 metros que faenan en el extranjero.

Las ONGs piden que se extienda esta exigencia de llevar el número OMI a los pesqueros industriales que exportan sus productos a la UE. María José Cornax, directora de campaña de pesca de Oceana, señaló que “es un paso clave para detener la pesca ilegal a escala mundial”. Las ONGs consideran que con estas medidas se “sellarán” vacíos legales y se pondrán obstáculos a los reabanderamientos.

Javier Garat, secretario general de la Confederación Española de Pesca (Cepesca) y presidente de Europêche, coincide en esta petición, y considera “imperativo que se apliquen las mismas exigencias a las flotas de terceros países, fundamentalmente asiáticas, que no sólo incumplen la legislación, sino que carecen del mínimo respeto a los derechos básicos de los seres humanos”. Y añadió que “el uso del

Todos los pesqueros de la UE, así como los extranjeros que faenen en aguas comunitarias, llevarán un número único de identificación desde su construcción hasta su desguace. Una medida saludada por armadores y ONGs

nuevo esquema de numeración OMI significa mayor transparencia en la cadena global de suministro y contribuye, por tanto, a eliminar la pesca ilegal”. Asimismo, insistió en la necesidad de que esta transparencia se haga extensiva a todos los países bajo la forma de un registro global de barcos de pesca que garantice la monitorización y el control efectivos de todas las embarcaciones, de sus propietarios y de sus capturas.

Estas declaraciones, realizadas por el secretario general de Cepesca, el pasado mes de febrero en Malta, en la Conferencia sobre la Sostenibilidad Pesquera, Seafood Summit, abundaron en el ejemplo y el compromiso alcanzado por la flota pesquera europea contra la pesca INDNR, “determinante para lograr eliminar una lacra que, además de penalizar al sector, por tratarse de una competencia injusta y desleal, tiene sus principales víctimas en los recursos marinos y supone un atentado contra los derechos humanos”.

En un estudio realizado por Environmental Justice Foundation, Oceana, The Pew Charitable Trust y WWF, se reclamaba una aplicación más sólida y rigurosa del Reglamento de la UE para prevenir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), al que destacan como una “poderosa herramienta”, cuya aplicación ha supuesto un cambio positivo en la gestión de la pesca en terceros países de donde procede más del 60% de los productos de la pesca que se consumen en la UE.

En su análisis, realizado por estas ONGs, critican que algunos Estados miembros tie-



nen que esforzarse más para impedir que operadores ilegales tengan acceso al mercado de la Unión Europea. También reclaman que se apliquen sanciones más severas a sus ciudadanos nacionales por parte de los Estados Miembros cuando participen en el comercio de productos ilegales.

LA OPERACIÓN SPARROW

Esa laxitud en la aplicación de los controles de mercado y de sus flotas por parte de algunos Estados Miembros contrasta con la decidida actitud adoptada por España y reconocida por todos. Desde el cierre del puerto de Las Palmas a la entrada de pesca ilegal proveniente, fundamentalmente, de aguas africanas, pasando por el endurecimiento de su legislación, las medidas adoptadas por nuestro país han tenido un efecto ejemplarizante.

Y una buena muestra de cómo se ha dotado de leyes que le permiten actuar contra estas actuaciones ilegales y su resultado lo tenemos en la operación Sparrow. Una operación, como recordarán los lectores de la revista MAR, que se inició en aguas de la Antártida (ver MAR número 546. Abril 2015), en las que la organización Sea Shepherd emprendió la búsqueda de una serie de pesqueros piratas que estaban esquilmando la apreciada merluza negra. Actuación llevada a cabo conjuntamente con países como Nueva Zelanda y Australia y el apoyo de la Interpol, entre otros.

Las intervenciones llevadas a cabo en esas lejanas aguas desembocaron en una serie de actuaciones puestas en marcha desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (Magrama), a petición de Nueva Zelanda, que apuntaba a que algunos de estos barcos pertenecían a la empresa Vidal Armadores, con un amplio historial de pesca ilegal y clandestina. Esta operación concluyó con la notificación, en diciembre del pasado año, de 48 infracciones administrativas a operadores españoles, 44 de ellas muy graves, que ascienden a 17,84 millones de euros, así como penas de inhabilitación para el ejercicio de actividades pesqueras. Con ello se pone fin a la fase de instrucción del proceso, en el que se acreditó la existencia de un entramado empresarial en el que parti-



cipan diversas empresas tanto españolas como extranjeras, y a las que se adjudica la gestión de varios buques, entre los que figuran el “Songhua”, el “Kunlun” (recientemente apresado tras su huida de Tailandia, de lo que se da información más adelante), el “Yongding” y el “Tiantai”.

Otra pieza de la investigación, conocida como Sparrow 2, se enfrenta a varios entramados empresariales en diferentes sedes y provincias con más de 9.000 documentos por analizar. Desde el Magrama se la califica como de “muy satisfactoria”, tras el gran trabajo desarrollado por los inspectores de pesca. Debido a la enorme cantidad de documentos incautados, así como sus diferentes localizaciones, está resultando más compleja que la Sparrow 1. Fuentes del Ministerio señalaron que estas investigaciones podrían derivar en nuevas actuaciones de inspección, así como en la apertura de procedimientos sancionadores en materia de pesca. Esta operación podría suponer, según estas mismas fuentes, “un apoyo fundamental para las distintas investigaciones abiertas por países y organizaciones aliados en la lucha contra la pesca ilegal, con las que España coopera estrechamente”. Si no surgen imprevistos, se prevé su finalización en los próximos meses.

Todas estas actuaciones se han desarrollado al amparo de la reforma de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca



Marítima del Estado, realizada por la Ley 33/2014. Si bien estos hechos ya se encontraban tipificados anteriormente como infracciones muy graves, la reforma otorga a los inspectores nuevas facultades de cara a la lucha contra la pesca INDNR, así como la posibilidad de imponer sanciones de mayor cuantía. Un ejemplo más de la decisión española de actuar contra la pesca ilegal, algo en lo que no pocos Estados Miembros de la UE siguen mostrándose remisos.

Y las acciones contra este entramado gallego no terminan ahí, ya que el pasado 7 de marzo se puso en marcha la operación Yuyus por parte de la Guardia Civil que tiene como principal objetivo, de nuevo, la empresa Vidal Armadores, aunque esta nueva actuación no tiene nada que ver con las denominadas Sparrow 1 y 2. La operación la instruye la Audiencia Nacional y en la misma también participan agentes de la Interpol y de Europol, lo que puede dar pistas de que estamos ante una nueva operación que traspasa las fronteras españolas.

TAILANDIA, BAJO VIGILANCIA

Al tiempo que la UE ajusta su legislación para perseguir más eficazmente la pesca INDNR, las autoridades comunitarias siguen con su política de vigilancia a los países exportadores de pescado a los mercados europeos. En estos momentos, tiene la lupa puesta sobre Tailandia, el ter-

Cepesca considera fundamental que se apliquen las mismas exigencias a las flotas de terceros países, fundamentalmente asiáticas, que no sólo incumplen la legislación, sino que carecen del mínimo respeto a los derechos humanos

cer mayor exportador mundial, situación que según denuncian numerosos grupos de derechos humanos alcanzó gracias a la pesca ilegal y al tráfico de trabajadores mal pagados provenientes de países vecinos. Recibió la tarjeta amarilla en abril de 2015 y, aunque empezó a moverse para corregir su situación, ésta dista mucho de ser mínimamente aceptable a día de hoy.

Para empezar, ayudó poco que el barco perseguido por Sea Shepherd “Kunlun” (supuestamente vinculado a la compañía de Vidal Armadores), apresado en Phuket, se diera a la fuga con 182 toneladas de merluza negra en sus bodegas, en septiembre del pasado año (ver siguiente reportaje).

Hay cifras que revelan por sí solas el descontrol existente en ese país. Así, de los 21.000 buques pesqueros existentes, más de 7.000 están sin registrar, según las propias autoridades marítimas tailandesas. La última inspección realizada por la UE detectó avances, aunque insuficientes, por lo que se decidió prorrogar la tarjeta amarilla otros seis meses. Entre las mejoras introducidas destacan la inclusión de sistemas de monitoreo en 2.076 arrastreros de un total de 2.216, y mejor control y vigilancia de buques (los arrastreros de más de 60 toneladas brutas llevarán desde este año un observador a bordo). Asimismo, se han inspeccionado 317 buques pesqueros que faenan en sus aguas territoriales para detectar pesca ilegal.

Uno de los puntos más débiles, en cuanto a las mejoras, corresponde a la contratación de los trabajadores extranjeros, sometida a condiciones de semi-esclavitud. En los últimos meses, las autoridades tailandesas detuvieron a más de cien personas y rescataron a 130 víctimas de la trata de personas. Un total de 27 organizaciones internacionales de trabajo, ambientalistas y de derechos humanos han remitido una carta al comisario de Medio Ambiente, Asuntos Marítimos y de Pesca, Karmenu Vella, para que inste a la Comisión Europea a mantener la presión sobre Tailandia por la violación de los derechos humanos.

En febrero se hizo pública la regularización de 70.000 trabajadores extranjeros, de los que 50.000 son empleados en plantas de procesado de pescado y, el resto, en barcos pesqueros. Se estima que aún quedan por regularizar unos 130.000 trabajadores. Tailandia también ha dictado normas que impedirán la contratación de menores de 18 años (la ex-

Europa tiene la lupa puesta sobre Tailandia, el tercer mayor exportador mundial de pescado, en gran parte debido a la pesca ilegal y al tráfico de trabajadores provenientes de países vecinos.

plotación infantil figura entre los principales reproches de estas organizaciones).

El país asiático parece querer solucionar sus deficiencias para defender la industria pesquera de su país, ya que le supone el 10% del total de sus exportaciones pesqueras, que ascienden a unos 7.000 millones de euros.

Taiwán (una de las mayores potencias mundiales en la pesca en alta mar) y las islas Comoras también recibieron “tarjeta amarilla” en octubre de 2015. El primero presenta serias deficiencias en el marco jurídico de pesca, en la falta de supervisión de la actividad pesquera, control y vigilancia eficaces de la flota de altura. En cuanto a Comoras, un país isleño africano situado en el Índico, Bruselas le acusa de delegar, en parte, la gestión del registro de su flota en una empresa privada localizada en el extranjero. Y esos barcos están violando la propia legislación de las Comoras y no están siendo supervisados por las autoridades de las islas.

También en el pasado mes de octubre,

la Comisión anunció la retirada de tarjetas amarillas a Ghana y Papúa Nueva Guinea, “porque han hecho reformas significativas en su sistema de gobernanza de pesca”. Estos países se unen a los que corrigieron las deficiencias observadas en el control de la pesca ilegal, que son Corea, Filipinas, Fiyi, Belice -que llegó a estar en la lista negra, de la que fue retirada en diciembre de 2014-, Panamá, Togo y Vanuatu.

Actualmente se aplican sanciones comerciales a Camboya y Guinea (desde noviembre de 2013) y Sri Lanka (desde octubre de 2014), que recibieron la tarjeta roja de la Comisión. El sistema de advertencias iniciado en 2012 se sigue desarrollando con muy buenos resultados y las críticas favorables de todos los sectores y organizaciones ambientales. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS: GREENPEACE



Suministros Navales e Industriales
PUERTO Y BAHÍA
 General Ship Supplier

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

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

90%
in stock

easy | fast | efficient



OFICINAS EN ESPAÑA Y GIBRALTAR

CÁDIZ Tel: +34 956 282 007 - spain@puertoybahia.com
 LAS PALMAS Tel: +34 928 464 629 - laspalmas@puertoybahia.com
 BILBAO Tel: +34 944 544 448 - bilbao@puertoybahia.com
 FERROL Tel: +34 931 397 733 - ferrol@puertoybahia.com
 ALGECIRAS Tel: +34 956 282 007 - algeciras@puertoybahia.com
 GIBRALTAR Tel: +34 956 282 007 - gibraltar@puertoybahia.com



VALENCIA Tel: +34 960 649 657 - valencia@puertoybahia.com
 PASAJES Tel: +34 943 107 548 - pasajes@puertoybahia.com
 A CORUÑA Tel: +34 951 068 438 - coruna@puertoybahia.com
 VIGO Tel: +34 886 096 960 - vigo@puertoybahia.com
 BARCELONA Tel: +34 936 113 157 - barcelona@puertoybahia.com
 HUELVA Tel: +34 902 196 070 - huelva@puertoybahia.com

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

www.puertoybahia.com



Editorial MIC
902 271 902
www.editorialmic.com



ZAMAKONA
 YARDS

NEWBUILDING, REPAIR & REFIT



www.zamakonayards.com

Sobre los océanos y la piratería

Los efectos de la PESCA ILEGAL



Indonesia acaba de proceder al hundimiento del “Viking”, tras apresarlo en sus aguas sin permiso y con nombre falso. Se trata del último de los “seis bandidos” perseguidos por la organización Sea Shepherd por pesca ilegal de merluza negra en el Antártico. Es la culminación a una larga y dificultosa persecución en la que han colaborado junto a países de la zona y la Interpol. Las actuaciones contra la pesca ilegal empiezan a extenderse por todos los rincones del planeta, al tiempo que se estudian también sus efectos, tanto desde el punto de vista medio ambiental como sobre las economías locales. En este sentido, un informe de una fundación estadounidense avisa del peligro de que se reactive la piratería en Somalia a causa de la pesca ilegal y desmesurada frente a sus costas.

Nueva Zelanda, Australia, Cabo Verde, Malasia, EE.UU., constituyen algunos ejemplos reveladores de cómo se van extendiendo las actuaciones contra esa lacra, como es la pesca INDNR, que asola los mares de todo el planeta. Fundamental, además, esa extensión en las actuaciones, dadas las ramificaciones que tienen estas operaciones ilegales, como han quedado perfectamente reflejadas en las operaciones Sparrow 1 y 2 emprendidas desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y la actualmente en marcha denominada Yuyus. La actuación y contundencia de la UE es esencial, al constituir el mayor mercado de productos de la pesca del mundo -importando más del 60% del pescado que consume-, pero no suficiente por sí sola.

Estados Unidos de Norteamérica ha convertido en Ley la aplicación de la legislación contra la pesca INDNR. Un paso importante, sumándose al esfuerzo global para ratificar y aplicar el Acuerdo sobre Medidas del Estado del Puerto (el pasado lunes 7 de marzo, EE.UU. presentó formalmente ante la FAO el instrumento de ratificación del acuerdo), lo que impedirá la descarga de pescado capturado de forma ilegal en sus puertos. Sus autoridades anunciaron recientemente la puesta en marcha de un programa de trazabilidad de pescados y mariscos para combatir la importación de productos de oscura procedencia, garantizando así una explotación sostenible de los recursos. “La trazabilidad es una herramienta esencial para combatir actividades ilegales que amenazan estos recursos naturales”, señaló la subsecretaria estadounidense de Comercio, responsable de la Agencia Oceánica y Atmosférica (NOAA), Kathryn Sullivan.

SAQUEO EN AGUAS SOMALÍES

Al mismo tiempo, desde Estados Unidos se hace una significativa llamada de atención sobre la situación existente frente a las costas somalíes, al destacar en un estudio que la pesca ilegal y las desmesuradas capturas que se están realizando en sus costas, aprovechándose de la ausencia de un Estado que vigile sus aguas, están amenazando reservas de pescado esenciales para la



economía local. En otras palabras: que ese expolio puede abocar a las comunidades costeras hacia la piratería, según el informe del programa Secure Fisheries (Proteger la pesca) de la Fundación One Earth Future, que está especializada en la prevención de conflictos. Esta organización denuncia la existencia de una gran cantidad de barcos extranjeros pescando en estas aguas unas 132.000 toneladas al año, el triple que los pescadores somalíes. Se apunta a la destacada presencia de barcos de Irán y Yemen, “aunque europeos y asiáticos también realizan pescas significativas”, según la citada Fundación. El informe revela que los buques extranjeros operan durante todo el año, arrastrando algunos de ellos grandes redes a través de aguas poco profundas, con lo que provocan la destrucción de hábitats oceánicos frágiles.

Precisamente sobre los efectos para los océanos de la pesca ilegal, un estudio dirigido por Sea Around Us a iniciativa de la Universidad de Columbia Británica (UBC), señala que el 30% de la captura mundial no se declara. Es decir, según datos de 2010, unos 32 millones de toneladas. Hacen hin-

capié en que los países centran sus esfuerzos en la “recolección de datos de la pesca industrial, y en gran medida excluyen categorías difíciles, como la artesanal, de subsistencia y la pesca ilegal, así como el pescado descartado”. “El mundo está sacando peces de una cuenta bancaria conjunta sin saber lo que se ha retirado o el saldo restante”, destacó el prestigioso científico Daniel Pauly, profesor de la UBC y autor del estudio.

Coincidiendo con la información aportada por este trabajo, muchos científicos destacan que se están manejando por parte de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) datos incompletos, lo que le lleva a hacer afirmaciones cuestionables, como que los niveles de capturas globales se mantienen prácticamente estables.

FRENTE INTERNACIONAL

Siguiendo con las principales actuaciones internacionales contra la pesca ilegal, destacar el reciente acuerdo firmado entre Australia e Indonesia para combatirla y promover la administración sostenible de las pesquerías en toda la región. Además de su acuerdo para vigilar las actividades ilegales, ambos se comprometen a trabajar en los foros internacionales, como el Plan de Acción Regional, que es una coalición de once países de la zona que trabajan de forma conjunta contra la pesca ilegal y mejorar la gobernanza de la pesca.

Y si antes se señalaba la adhesión de Estados Unidos al Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto, también hay que in-

La pesca ilegal y las desmesuradas capturas que se realizan frente a las costas de Somalia están amenazando reservas de pescado esenciales para la economía local. Ese expolio puede abocar a las comunidades costeras hacia la piratería

cluir la reciente ratificación de este acuerdo por parte de Islandia (hay 22 instrumentos de ratificación depositados de 21 países y la UE en nombre de sus miembros; para que entre en vigor hacen falta 25).

Otros datos destacables, en la lucha contra la pesca INDNR, parten de la justicia de Malasia, que encarceló y multó con 400.000 euros al capitán del “Perlon” (uno de los “seis bandidos” a los que buscaba dar captura la organización Sea Shepherd), por pesca ilegal de merluza austral, además de requisar la carga. El barco había sido interceptado a mediados del pasado mes de mayo al estar fondeado ilegalmente en Pengerang, al sur del país, teniendo a su lado a otro barco, el “Asia Link”, al que estaba trasbordando la carga sin disponer tampoco de permiso para ello. Hay fundadas sospechas de que tras este barco hay capital gallego, además de los cuatro marineros españoles detenidos entre su tripulación.

Recientemente fue apresado el fugado “Kunlun”, aunque evidentemente ya no se llamaba así, sino “Asian Warrior” y llevaba bandera de Indonesia. Precisamente la bandera es lo que alertó a la organización Sea Shepherd que andaba tras su rastro después de fugarse de Tailandia, y solicitó que se comprobara bandera y certificación a su llegada a Senegal. El cerco sobre la pesca INDNR sigue estrechándose, aunque aún resta mucho por hacer. Recientemente la organización Greenpeace ha vuelto a incidir en la involucración





de empresas chinas en la pesca ilegal en África y fraude en el tonelaje bruto. Esta organización acusa de declarar menos de lo que capturan a 44 de los 59 buques que operan frente a las costas de África occidental. Tan sólo en aguas de Guinea, el buque MY Esperanza, de la organización ecologista, documentó 16 actividades de pesca ilegal por parte de 12 buques de propiedad china o bajo bandera de ese país. Por último, el informe de Greenpeace señala que el número de barcos chinos en África creció desde los 13, que había en 1985, hasta los 462 en 2013, lo que representa la quinta parte de toda la flota pesquera de aguas distantes de China. Una de las razones, según la organización ecologista, son las normas más estrictas y la mayor competencia existente en su propio país.

Greenpeace también hace un llamamiento a la flota palangrera en el Pacífico. Según esta organización, el gran problema lo siguen constituyendo los trasbordos en alta mar, por lo que celebran la decisión de Nauru, un estado de Micronesia en el Pacífico central, de prohibir el trasbordo de capturas de pescado y llama a otras naciones a hacer lo mismo.

Se está haciendo mucho contra la pesca INDNR, pero queda todavía mucho que hacer. ■

R.G.

FOTOS: GREENPEACE



Cayó el “Viking”

El “Viking”, el último de los “seis bandidos” de la lista de la organización Sea Shepherd fue hundido a mediados de este mes de marzo por las autoridades de Indonesia. El barco fue apresado, a comienzos de mes, tras sufrir una avería cuando navegaba en aguas indonesias sin permiso y con el nombre falsificado. La ministra de Pesca del país asiático, Susi Pudjiastuti, confirmó los datos del apresamiento y la decisión de hundirlo (al igual que ya hicieron con otros 106 barcos desde 2014), así como el apresamiento del capitán, de nacionalidad chilena, y de los diez miembros de la tripulación, ninguno de nacionalidad española, aunque hay fuentes que vinculan a este barco con armadores gallegos.

Sea Shepherd confirmó que este barco llevaba más de diez años actuando ilegalmente en el Antártico. Desde 2013, con el nombre de “Snake”, fue el primer barco contra el que la Interpol lanzó una nota púrpura para recabar información sobre sus actividades a petición de Noruega (ver MAR número 534. Febrero 2014). Hasta ahora había soslayado las distintas detenciones sin excesivos problemas, debido a la falta de legislación adecuada.



Iniciativas para **REVERTIR** la situación de los *stocks* en el **MEDITERRÁNEO**

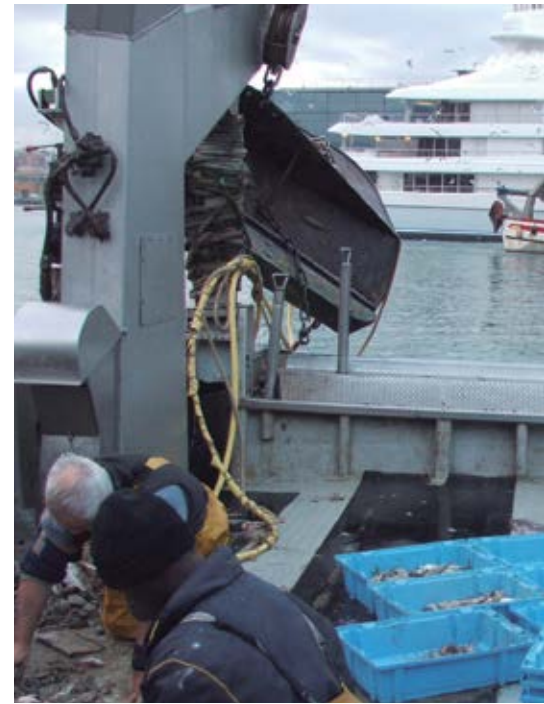
Desde que el comisario Karmenu Vella lanzara un ultimátum para hacer frente a la grave situación de sobrepesca del Mediterráneo, se ha producido una cascada de acontecimientos que hemos venido contando desde MAR. Hoy, traemos la opinión de Javier Garat sobre las iniciativas que se están planteando.

Hace más de un año, Joseba Arego, armador de la Asociación de Armadores de Cerco de Castellón y uno de los pescadores más responsables y con más visión de futuro del Mediterráneo que conozco, me llamó, muy preocupado, para decirme que la situación de la sardina y del boquerón era insostenible y que no podíamos seguir así. No sólo estaba en juego la población de estos pequeños pelágicos sino también su pan, el de su familia y, en general, el de los pescadores. Me dijo que teníamos que adoptar las medidas que hicieran falta para poder revertir la situación, tal y como hicieron exitosamente nuestros “mayores” en las décadas de los años 1960 – 1970 cuando desarrollaron el Plan Experimental de Pesca de Castellón.

Poco a poco, nos pusimos manos a la obra. Él mismo movilizó a los armadores de cerco de Castellón y, junto con los de

Tarragona, organizaron varias reuniones hasta que elaboraron un documento con un paquete de medidas que posteriormente fueron circuladas entre los miembros de Cepesca.

Mientras tanto, en el mes de julio, participé en un seminario sobre el estado de los stocks organizado por la Comisión Europea, con la participación de los científicos del Consejo Internacional de Exploración del Mar (CIEM) y de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), donde nos expusieron una serie de preocupantes mensajes: que el 93% de las poblaciones de peces evaluadas se encuentran en una situación de sobreexplotación, tanto demersales como pelágicas; que no hay grandes diferencias entre las zonas de pesca; que la mortalidad pesquera de muchas especies demersales en varias zonas ha seguido creciendo con el paso del tiempo; que las especies demersales están aún peor que las pelá-



cas y que los crustáceos; que el reclutamiento y la biomasa de varias poblaciones de peces sigue bajando; que la reducción de esfuerzo pesquero ha sido, hasta ahora, insuficiente para reducir la mortalidad (F), sobre todo en especies demersales y que hace falta una reducción media del esfuerzo pesquero de entorno al 50%-60 % para alcanzar la mortalidad del rendimiento máximo sostenible (Frms). No obstante, también añadieron algo muy importante y es que el potencial de recuperación es muy alto si se adoptan las medidas adecuadas.

El comisario Vella declaró públicamente, tras escuchar el diagnóstico, que para la Comisión Europea el Mediterráneo iba a ser una prioridad política y que si el sector y los Estados miembros no reaccionaban, tendría que poner en marcha un plan de urgencia con medidas drásticas.

Tras esa reunión, nuestras asociaciones de armadores de



Almería, Málaga, Roquetas, Carboneras, Santa Pola, Denia, Javea, Calpe, Castellón, Mallorca, Palamós, L'Ametlla de Mar y Tarragona continuaron debatiendo sobre posibles medidas. Finalmente, consensuamos un documento para el cerco y avanzamos en el documento del arrastre. De forma paralela, nos reunimos con la Secretaría General de Pesca y con el Instituto Español de Oceanografía.

Posteriormente, en el mes de febrero, se celebró un importante seminario en Catania (Italia) organizado por la Consejo Consultivo del Mediterráneo (MEDAC) y por la Comisión Europea. De nuevo, los científicos alertaron sobre la mala situación de los stocks y la Comisión Europea "amenazó" con la imposición de un plan de urgencia si no actuábamos rápidamente. Entre las medidas sugeridas por la Comisión se encontraban las siguientes: reducción del esfuerzo pesquero entre el 50% y el 70%, el establecimiento

de un sistema de TAC y cuotas para los pequeños pelágicos, mejorar la selectividad, establecer planes plurianuales, mejorar el proceso científico, establecer cierres espacio-temporales y cierres en tiempo real, declaración de todas las capturas, aplicación de medidas de control más estrictas, etc.

Yo tuve ocasión de intervenir en una mesa redonda en nombre de *Europêche*. Allí lo dejé muy claro. Es el sector pesquero el que debe liderar -y está liderando- la iniciativa para revertir la situación. Conté cuáles eran las medidas que estaban planteando nuestros pescadores, pero también dejé claro que los legisladores deben ser conscientes de que el sector pesquero no es el único responsable de la situación de los stocks. Por ello, además de consensuar medidas de gestión pesquera, hay que valorar el impacto que tienen algunas especies predatoras, como el atún rojo o los delfines y el impacto ambiental de otras actividades humanas y no humanas -mala gestión costera, emisarios que portan aguas residuales, vertidos, obras de relleno costeras, acuicultura, actividad petrolera y gasística, parques eólicos, transporte marino, cambio climático, acidificación y contaminación en general- sobre los ecosistemas y sobre las especies. Y una vez conocido el impacto, hay que actuar y establecer medidas, en su caso, correctoras.

Así mismo, expuse que se deben adoptar medidas de gestión y de control de la pesca recreativa y deportiva y medidas relacionadas con la comercialización, fortaleciendo los sistemas de trazabilidad y etiquetado para intentar conseguir un mayor valor añadido a las especies que se capturan en el Mediterráneo. Por último, manifesté que es importante estrechar la cooperación con los terceros países ribereños que, en algunos casos, comparten nuestros *stocks*.

A raíz de ese seminario, la Secretaría General de Pesca se puso las "pilas" y enseguida nos convocó para informarnos de que habían preparado una batería de medidas (33) que querían consultar con el sector, con las CCAA, con los científicos y con las ONG para intentar llegar a un acuerdo sobre las más convenientes y, en su caso, recibir nuevas ideas por nuestra parte. En ello estamos hoy en día. Lo que desde Cepesca esperamos es que antes de que termine el mes de abril podamos tener un paquete serio de medidas, que puedan ser aplicables y que contribuyan a revertir la situación de los stocks. Está claro que habrá que hacer algún sacrificio, como ya se hizo en los años 60 y 70, pero éstos seguro que merecerán la pena, puesto que, como dicen los científicos, si se adoptan las medidas adecuadas ya, el potencial de recuperación será muy alto. ■

JAVIER GARAT
SECRETARIO GENERAL DE
CEPESCA Y PRESIDENTE DE
EUROPÊCHE



“PESCADERÍA 3.0”, la respuesta al reto de comercializar pescado

La Asociación de Empresarios Detallistas de los Productos de Pescado y Productos Congelados de la Comunidad de Madrid, (Adepesca), analizó los desafíos a que se enfrenta la pescadería del siglo XXI. Con este fin, se repasó el marco legal, la adaptación a la normativa sobre la trazabilidad de los productos pesqueros y se exploraron tendencias de mercado que impulsen la innovación en el comercio especializado de productos pesqueros y acuícolas que permita llegar a un consumidor cada vez más preocupado por su salud, el medio ambiente y la calidad de los productos.



La jornada “Pescaderías 3.0”, organizada por Adepesca y la Dirección de Comercio de la Comunidad de Madrid, reunió cerca de un centenar de empresarios del sector de todo el país para

analizar las tendencias del mercado con el objetivo de impulsar propuestas innovadoras que conecten con un consumidor que cada vez dedica menos tiempo en ir a la compra. Este consumidor de productos del mar ha cambiado, al

igual que sus demandas, por lo que las pescaderías deben adaptar su oferta al nuevo modelo de comprador. Para restablecer la conexión con este consumidor hay que definir un modelo de pescadería del siglo XXI que responda a las nuevas tendencias.

Con este propósito, en las ponencias se abordaron las tendencias, el marco legal para introducir nuevos productos y servicios, y la normativa sobre trazabilidad. Además de las ponencias, la jornada contó con mesas redondas en las que se expusieron ofertas comerciales innovadoras y se intercambiaron experiencias profesionales puestas en mar-



Participantes en la jornada.

cha con éxito que animen a los profesionales a trabajar en nuevos formatos, productos y servicios con el objeto de ofrecer un servicio integral en la pescadería y tiendas especializadas en productos congelados.

LA PESCADERÍA 3.0

En la primera presentación de la jornada, María Luisa Álvarez, directora adjunta de Adepesca, tras analizar algunas de las tendencias alimentarias como la experiencia de la “compra completa”,

elaboraciones artesanales, sabores de otros países, pescadería online, etc., planteó una definición de pescadería 3.0 o pescadería del siglo XXI que, *integre una zona para productos frescos, otra para elaborados, una sección de aperitivos-degustaciones gastronómicas, pantallas táctiles y profesionales que asesoren con seguridad al comprador*. Un espacio, por tanto, que ayude a comprar. Pues, aunque los consumidores valoran mucho el buen pescado, *hay que darles más facilidades*, subrayó.

Esta pescadería 3.0 supone una mayor oferta de elaborados—productos listos para llevar y comer en casa—. Entre éstos hay que prestar especial atención a los “sabores exóticos” ya que en un mundo globalizado, el comprador valora el pescado de origen local, pero se siente cada vez más atraído por cocinas extranjeras, como la asiática, o la fusión de cocinas distantes. Citó, como ejemplo, la enorme penetración que está teniendo el “sushi” debido a su enorme atractivo para los jóvenes. Para responder a esta demanda, informó que Adepesca ha firmado un convenio con una empresa nipona que suministrará este tipo de elaborados listo para la venta en pescaderías madrileñas.

Las nuevas tecnologías envuelven este entorno de la pescadería 3.0, hornos y básculas inteligentes son las nuevas herramientas de los profesionales. A estas herramientas de elaboración se suman las de canalización: etiquetas electrónicas, pantallas de plasma y entorno *online* como correo electrónico, webs o redes sociales, son algunas de las vías por las que el consumidor puede acceder a los servicios de la pescadería.

En la actualidad, señaló Álvarez, *internet representa un 1,5% de la cuota de mercado nacional para productos frescos y un 9% para elaborados*. Pero, aunque estos porcentajes puedan parecer muy bajos, la representante de Adepesca, subrayó que, *no se puede perder de vista que los españoles dedican 38 horas semanales a navegar. Un tiempo que lo quitan de otras actividades como comprar o cocinar*. Terminó recordando que la crisis ha generado lo



que definió como un “ciudadano rebelde”. Un comprador que desconfía de las grandes corporaciones y busca la proximidad del comercio de barrio para comprar productos sin aditivos. *Este tipo de comprador es una oportunidad para los pescaderos*, recalcó Álvarez.

MARCO LEGAL

Tras explicar las nuevas tendencias y posibilidades, el tecnólogo de alimentos, experto en calidad y seguridad alimentaria de Adepesca, Miguel Langa, presentó el marco legal de la innovación del punto de venta que permita incluir nuevos servicios y productos en la tienda cumpliendo con las exigencias legales. Langa explicó qué se puede hacer y cuáles son los requisitos necesarios para realizar determinadas actividades, enfocado principalmente en las elaboraciones y degustaciones en puntos de venta, así como la venta en internet.

EVOLUCIÓN DE LA PESCADERÍA

La segunda mesa de la jornada contó con expertos que expusieron distintas soluciones para integrar las nuevas tendencias en el comercio especializado de productos pesqueros y acuícolas. Así, se habló sobre la venta en internet

o sobre como diseñar la pescadería del futuro. Un espacio que para Manuel González, gerente de Frimagón, es determinante. Esta empresa que conjuga la fabricación de vitrinas frigoríficas a medida, cámaras de congelación, conservación, salas de elaboración, enfriadoras por absorción, etc., con la dirección y construcción de la obra para conseguir un equilibrio entre la innovación tecnológica y la mejora de la calidad.

Las intervenciones de la tercera mesa se centraron en mostrar el uso de la tecnología al servicio del consumidor mostrando experiencias empresariales como Clefly. Este proyecto de economía colaborativa entrega comida casera a empresas o domicilios particulares. O la empresa Natural Machines, que ha desarrollado impresoras 3D para elaborar alimentos o platos como la pizza. Para Emilio Sepúlveda, CEO de la empresa, esta máquina que está a punto de comercializarse es una fábrica de alimentos en miniatura, que inicialmente se comercializará para profesionales de la restauración, pero que en el futuro estará en la cocina de los hogares.

También se habló de venta de pescado fresco por internet. El objetivo es llevar el pescado fresco a las plataformas de internet para que los jóvenes, que no han ido nunca a un puesto de pescado, compren con confianza y dispongan de una oferta amplia.

SETPESCA

La última mesa redonda versó sobre la implementación de Setpesca. Este sistema desarrollado, con financiación del Femp, por la Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados y Congelados (Fedepesca) y la Asociación de Mayoristas de Pescado de Mercamadrid permite adecuar a la legislación las

operaciones que se realizan en la Nave de Pescados de Mercamadrid.

El sistema desarrollado en entorno web en el que el minorista, con independencia de cómo se pague al mayorista, podrá obtener, de forma centralizada con su clave y contraseña, toda la información obligatoria de la trazabilidad y del etiquetado al consumidor final, así como la información económico-financiera de sus compras a los mayoristas que se sumen al sistema. Así, el software permite que los empresarios mayoristas carguen la información de trazabilidad de todos los productos que se compran en sus puestos transmitiéndola posteriormente a unos servidores centrales a los que cada operador minorista puede acceder.

Tras mostrar en directo su fácil funcionamiento, que permite acceder al sistema a los usuarios registrados desde un ordenador o un *smartphone*, tanto el representante de los minoristas, Gonzalo González, como el de los mayoristas, Ángel Onaindía, coincidieron en resaltar que *lo primordial ha sido la colaboración de las partes para contar con toda la información sobre el producto comprado*. Este eslabón de la cadena de comercialización del sector pesquero ha pasado en poco tiempo de “tratos de palabra” anotados en libretas a adaptarse a las nuevas tecnologías que permiten contar con la información de origen y destino.

Aunque la implantación de Setpesca no está terminada, todos los intervinientes coincidieron en señalar que ha supuesto un cambio notable permitiendo que todo el pescado que sale de Mercamadrid cuente con su etiquetado y su albarán. Además, como subrayó Enrique Parellada, de Softcontrol, *el sistema garantiza la confidencialidad de los datos, ya que los compradores sólo pueden acceder a sus compras y no imprime el precio*. Además, el sistema aporta el “DNI” del pescado y los productos acuícolas. Es decir, aporta las “etiquetas del mostrador” con la información obligatoria al consumidor final, la “etiqueta de la caja con el número de lote”, que permite la identificación del producto durante el transporte, el “conduce” con toda la in-

formación de las compras que ha realizado y los “documentos de trazabilidad” de cada producto, y los albaranes con el número de lote.

Queda por implantar el sistema, ya que en sus seis meses de funcionamiento ha alcanzado a cerca del 25% de los profesionales.

La subdirectora de Economía Pesquera de la Secretaría General de Pesca, Aurora de Blas, explicó que la Política Pesquera Común (PPC) busca la sostenibilidad de los recursos. Por ello, la trazabilidad de los productos es una herramienta indispensable tanto para los empresarios como para la autoridad pesquera. Por ello, la implantación mayoritaria de Setpesca conseguirá unir los eslabones de la cadena de la trazabilidad, ya que las lonjas están informatizadas y la Secretaría de Pesca y las comunidades autónomas cuentan con las notas de primera venta.

La dinámica jornada mostró que, si bien no es fácil, ya se han dado pasos firmes para que la transmisión electrónica entre operadores sea una realidad que mejore la información suministrada al consumidor sobre los productos pesqueros. ■


J.M.S.

La pescadería debe adaptar su oferta al nuevo estilo del comprador



Balance 2015

Los puertos alcanzan un RÉCORD HISTÓRICO



Los puertos españoles cerraron 2015 con una cifra record: 501 millones de toneladas de mercancías. Este volumen de movimiento, que supone un incremento del 4,1 por ciento respecto de los 482 millones del ejercicio anterior, coloca por primera vez el tráfico de las veintiocho Autoridades Portuarias por encima de la marca de los 500 millones de toneladas. El segmento que más ha aumentado es el de graneles sólidos con una subida del 7,2 por ciento. Este incremento se añade al 11,7 por ciento de 2014. Entre los puertos, destaca Bahía de Algeciras, que tras crecer sus tráficos del 3,4 por ciento, roza la marca de los 100 millones de toneladas. Una cifra que espera conseguir el presente ejercicio.

Las veintiocho Autoridades Portuarias, coordinadas por el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), han alcanzado la marca histórica de 501,8 millones de toneladas (MT). Un récord esperado ya en la década pasada, tras alcanzar en 2007 las 483 MT, que ha sido logrado en el ejercicio 2015. Esta marca viene también acompañada por máximos históricos en movimientos de graneles líquidos,

que logran 167,6 MT, en mercancía general con 224,3 MT, en contenedores con 14,2 millones de TEUs (unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores de 20 pies), en tráfico de pasajeros de línea regular con 21,5 millones de pasajeros, y en tráfico de cruceristas con 8,4 millones. Estas buenas cifras han permitido que las 28 Autoridades Portuarias (AAPP) españolas, gestoras de los 46 puertos de interés general, hayan superado

por primera vez desde la creación del OPPE el millón de toneladas manipuladas. Un ejercicio más destaca Bahía de Algeciras que con 98,1 MT está a punto de alcanzar la marca de los 100 millones.

AUTORIDADES PORTUARIAS

El Puerto de Algeciras destaca, un ejercicio más, al cerrar 2015 con una actividad de 98,2 millones de toneladas de mercancías. Por segmentos, el tráfico de mercancía general llegó hasta las 62, 5 millones de toneladas. Este tipo de tráfico, que se ha incrementado en un 2%, sigue siendo el principal activo de la dársena andaluza.

En el segmento de los graneles líquidos —biocombustibles, gas natural, petróleo, vinos y otro tipo de bebidas— el puerto andaluz registró 27,2 millones de tráfico. Los graneles sólidos —carbón, pienso, cemento, áridos, minerales no metálicos, etc.—, aunque han experimentado en 2015 un incremento cercano al 40 por ciento siguen siendo con 2,2 millones de toneladas el talón de Aquiles del puerto.

La asignatura pendiente de la dársena andaluza es su déficit ferroviario debido al estado de la línea con Bobadilla, que afecta a la intermodalidad de sus tráficos. En la actualidad, el puerto líder en tráfico y segundo en contenedores mantiene en activo solamente un servicio regular entre Algeciras y el puerto seco de Coslada, Madrid. Este único servicio contrasta al ser comparado con los diecisiete trenes de contenedores semanales que mueve el puerto de Barcelona o los siete servicios que ofrece la dársena valenciana. Así, la falta de electrificación del trazado entre el puerto andaluz y la estación de Bobadilla lastra el envío de contenedores y el desarrollo de la intermodalidad del puerto líder en el sistema portuario.

El puerto de Valencia mantiene la segunda posición al manipular 70 MT en 2015, que suponen un incremento del 4,5 por ciento respecto a 2014. Destacable es el aumento en el tráfico import-export de mercancía general

debido a los buenos registros del comercio con China, Arabia Saudí, EEUU y Argelia, que se han visto impulsados por las importaciones de los grupos automovilísticos Fiat y Ford. Además, ha recuperado el liderazgo en contenedores al superar los 4,6 millones de TEUs. Estos buenos resultados, para Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), pueden mejorar ajustando los costes que tiene la infraestructura y optimizando las conexiones ferroviarias, especialmente con Zaragoza.

Barcelona con 46,8 MT se sitúa en tercera posición del ranking por tráfico portuario. Pero, este puerto está en la primera posición en cuanto a beneficios al cerrar 2015 con 39,8 millones, confirmándose como el puerto que genera más recursos del sistema portuario. En cuanto al tráfico portuario, la dársena catalana no ha sufrido las consecuencias de la ralentización de la economía china. Esto se debe a que la estrategia del Gobierno chino de impulsar el consumo interno como motor de crecimiento ha permitido al puerto catalán incrementar sus exportaciones con su principal socio comercial.

Cabe destacar que las seis autoridades portuarias que lideran el tráfico portuario han cerrado sus ejercicios con incremento de sus movimientos respecto del ejercicio de 2014.

TRÁFICO POR SEGMENTOS

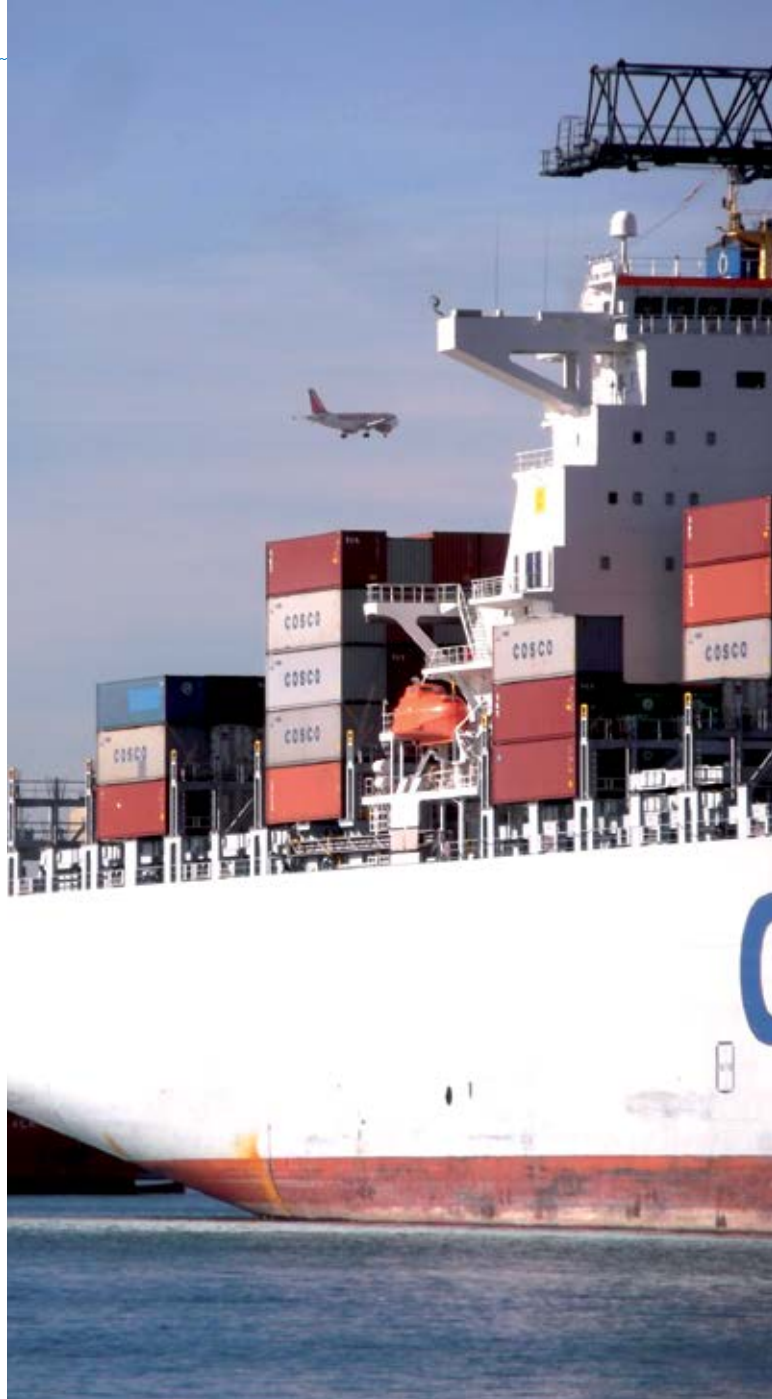
El comportamiento de los distintos segmentos también ha sido positivo, destacando los graneles sólidos —áridos, carbón, cemento, cereales, forrajes y mineral de hierro principalmente— con un aumento del 7,2 por ciento respecto a 2014 superando los 96 MT. Hay que tener en cuenta que este aumento se suma al 11,7 por ciento que tuvo en 2014. En este segmento, el puerto de Gijón destaca con 18,9 MT. Una cifra que representa un incremento casi del 17 por ciento respecto del ejercicio anterior. El puerto asturiano es el líder absoluto nacional ya que dobla prácticamente al segundo puerto

Bahía de Algeciras roza los 100 MT

con más graneles sólidos, el gallego Ferrol-San Cibrao con 9,8 MT. El incremento de los movimientos de mercancías hasta las 21 MT es un balón de oxígeno para dársena asturiana que continúa lastrada por la financiación de la inversión de más de 700 millones de euros que costó la ampliación del puerto.

Es destacable en este segmento la evolución de Almería y de Bahía de Algeciras que a pesar de no ser puertos graneleros han aumentado sus tráficos en un 31 y en un 35 por ciento respectivamente. Por su parte el puerto de Tarragona, con una caída cercana al 14 por ciento, es la otra cara de la moneda.

El segmento de los graneles líquidos—biocombustibles, productos químicos, petróleo, bebidas, etc.— también se han comportado bien subiendo un 4,3 por ciento respecto al ejercicio anterior y alcanzando los 167,7 MT. Sobresale Bahía de Algeciras con un incremento del 8,3 por ciento que coloca a esta dársena en el primer puesto de este segmento con 27,3 MT superando al puerto de Cartagena. Éste, tras haber superado a la dársena andaluza en 2014, vuelve a la segunda posición tras caer un 0,7 por ciento. Para el puerto de Tarragona el ejercicio pasado también fue muy positivo al incrementar sus graneles líquidos más de un 15 por ciento cerrando con



TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL

	“Tráfico total (millones de toneladas)”	“Crecimiento (%)”
2007	483	4,49
2008	473	-2,2
2009	412	-12,9
2010	431	4,4
2011	457	5,9
2012	475	3,9
2013	458	-3,5
2014	482	5,1
2015	501	4,1

TRÁFICO PORTUARIO (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2014	2015	Var(%)
Bahía de Algeciras	94.934.927	98.164.203	3,4
Valencia	67.019.770	70.083.977	4,57
Barcelona	46.346.854	46.844.019	1,07
Tarragona	31.881.574	33.005.870	3,53
Bilbao	31.007.347	32.876.518	6,03
Cartagena	32.512.808	32.669.844	0,48

22,3 MT que lo colocan en la tercera posición por delante de Huelva que retrocede un 1,2 por ciento. El puerto de Bilbao vuelve a ocupar la quinta posición de la lista con 18,2 MT que suponen un incremento del 11,3 por ciento. Barcelona está en sexta posición al cerrar 2015 con 11,9 MT que representan una caída superior al 8 por ciento. Paradójicamente, las dársenas colocadas en puestos impares de la listan han crecido, mientras que las que están en números pares han visto caer sus tráficos en este segmento.

Entre los puertos que más volumen de tráfico pierden en este segmento están Valencia que desciende casi un 27 por ciento pasando de los 5,2 MT de 2014 a los 3,8 MT del pasado ejercicio. Los puertos de Málaga y Vilagarcía también sufren caídas pero la importancia de este segmento de tráficos en estas dársenas es poco significativa.

MERCANCÍA

En cuanto a la forma de presentación, la mercancía general, con un crecimiento del 3 por ciento, representa con 224,3 MT cerca del 46% del total de mercancías manipuladas en nuestros puertos y es, un ejercicio más, el principal activo del sistema portuario. El tráfico de mercancía convencional es el que más ha crecido (4,9%) situándose por encima de los 65 MT. La

mercancía que viaja en contenedores ha subido el 2,3% rozando los 159 MT. En este segmento destacan las dársenas de Valencia, que con un incremento del 7,5% alcanza los 63 MT desplazando a Bahía de Algeciras (62,4MT) al segundo puesto de la lista, y Barcelona con un aumento del 6,5% para obtener 29,3 MT. El cuarto puesto es para el puerto de Las Palmas que ha retrocedido un 3,4% para situarse en 14,2 MT. Las seis dársenas que lideran el movimiento de mercancías acumulan más del 85% de este tipo de tráficos.

El pasado ejercicio ha sido positivo para este tipo de tráfico de alto valor añadido que tiene una repercusión muy positiva en las cuentas de las autoridades portuarias ya que tanto la mercancía convencional como en contenedores se han comportado positivamente en todas sus modalidades.

El tráfico pasa los 500 millones de toneladas

TRÁNSITO

Según el OPPE, una de cada cuatro toneladas manipuladas en los puertos españoles en 2015 lo fue en tránsito. Esta circunstancia es debida a la posición estratégica de buena parte de los puertos españoles en las principales rutas transoceánicas norte-sur y este-oeste que impulsa la función de estas dársenas como plataformas logísticas para el envío de mercancías con destino a terceros países, hasta el punto de que el 24 por ciento (118,5 MT) del to-

GRANELES SÓLIDOS (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2014	2015	Var(%)
Ferrol- S. Cibrao	2.659.099	2.194.479	-17,47
Gijón	860.913	914.842	6,26
Tarragona	19.387.114	22.315.309	15,1
Almería	4.406.405	5.762.816	30,78
Cartagena	25.918.606	25.741.114	-0,68
Huelva	21.863.372	21.599.669	-1,21

GRANELES LÍQUIDOS (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2014	2015	Var(%)
Bahía de Algeciras	25.178.849	27.260.478	8,27
Cartagena	25.918.606	25.741.114	-0,68
Tarragona	19.387.114	22.315.309	15,1
Huelva	21.863.372	21.599.669	-1,21
Bilbao	16.344.900	18.199.806	11,35
Barcelona	12.949.028	11.901.349	-8,09

tal de las mercancías que pasaron por nuestros puertos lo fueron en tránsito.

Del mismo modo, el tráfico ro-ro—embarque y desembarque de vehículos rodados que optan por el transporte marítimo para cubrir largas distancias—sigue aumentando ejercicio tras ejercicio. En 2015, tras un incremento del 6,4% superó los 51 MT.

El tráfico de contenedores TEUs (unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores de 20 pies) se ha mantenido prácticamente igual respecto a 2014. La cifra sigue en torno a los 14,2 millones de unidades con una ligera variación al alza del 0,25% que supone 35.000 unidades más. El puerto de Valencia recupera la primera posición en su pugna con Bahía de Algeciras en este subsegmento al incrementar el número de contenedores en un 3,9 % respecto a 2014 alcanzado los 4,6 millones de TEUs. La dársena andaluza cerró el ejercicio con una pérdida casi del 1% con 4,5 millones de TEUs. No es una mala cifra si se tiene en cuenta la “tranquilidad” que hubo en las terminales durante el primer semestre. El puerto de Barcelona movió el ejercicio pasado 1,95 millones de contenedores que representan una subida del 3,2% en relación a 2014. La caída más destacada entre los puertos que copan los primeros puestos en la lista de tráfico de contenedores es la Las Palmas que retrocede casi un 8% respecto a 2014, que ya cayó más del



4% en relación a 2013. Por el contrario, Santa Cruz de Tenerife ha aumentado un 6% que se añade al 5,5% de anterior ejercicio. En todo caso, estos incrementos no equilibran las caídas del puerto vecino ya que Las Palmas ha perdido más de 100.000 contene-

CONTENEDORES (TEUS)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2014	2015	Var(%)
Valencia	4.441.949	4.615.196	3,9
Bahía de Algeciras	4.556.492	4.511.322	-0,99
Barcelona	1.893.300	1.953.282	3,17
Las Palmas	977.541	899.877	-7,94
Bilbao	630.888	627.302	-0,57
Santa Cruz de Tenerife	325.708	345.243	6

PASAJEROS DE CRUCERO (número)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2014	2015	Var(%)
Barcelona	2.364.292	2.540.291	7,44
Baleares	1.586.526	1.747.868	10,17
Las Palmas	1.065.076	1.250.423	17,4
Santa Cruz de Tenerife	848.159	933.121	10,02
Málaga	407.870	418.503	2,61
Bahía de Cádiz	381.302	411.453	7,91



La cifra de negocio del OPPE de 2015 fue de 1.025 millones de euros

14,2 millones que se movieron entre las 28 autoridades portuarias del OPPE.

El tráfico de contenedores, como se subraya desde la presidencia de Puertos del Estado, sigue por debajo de su capacidad. Los puertos españoles han acometido obras de ampliación de sus terminales muy por encima de las previsiones de la demanda a corto y medio plazo y buena parte de estos espacios están infrautilizados.

PASAJEROS

El tráfico de pasajeros, tanto desde la península como entre las islas, ha alcanzado casi los 30 millones de personas, de los que 8,4 fueron cruceristas. Estas cifras confirman la relevancia que nuestros puertos tienen para el transporte tanto de pasajeros de líneas regulares, que comunican la península con las islas y los principales enclaves del norte de África, así como el tráfico inter-islas.

El tráfico de cruceros se ha incrementado en un 9,4% en relación con 2014 llegando a los 8,4 millones de pasajeros marcando un récord histórico y consolidando los puertos españoles como referentes europeos en las rutas que cubren los distintos circuitos europeos de este tipo de turismo. El puerto de Barcelona lidera en España este tipo de tráfico con 2,5 millones de cruceristas y se consolida como principal puerto de Europa, y 4º del mundo como puerto base. Baleares, con 1,7 millones de

dores en los dos últimos años mientras que Tenerife ha incrementado 35.000 unidades.

Como en otros subsegmentos, los tres primeros puertos—Valencia, Bahía de Algeciras y Barcelona— acumulan más de 11 millones de TEUs de los

TRÁFICO RO-RO (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2014	2015	Var(%)
Barcelona	9.630.559	10.509.370	9,13
Baleares	9.651.087	10.283.431	6,55
Valencia	7.603.321	8.544.804	12,38
Bahía de Algeciras	6.297.849	6.750.751	7,19
Las Palmas	3.179.406	3.320.209	4,43
Santa Cruz de Tenerife	3.183.204	3.422.580	7,52

PESCA FRESCA (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2014	2015	Var(%)
Vigo	79.979	77.863	-2,65
A Coruña	56.473	43.741	-22,55
Pasaia	22.737	23.195	2,01
Avilés	15.893	13.923	-12,4
Bahía de Cádiz	13.653	12.926	-5,32
Gijón	6.700	5.230	-21,94

pasajeros de cruceros, se sitúa en segunda posición. Las dos dársenas cierran 2015 con subidas del 7,5% (Barcelona) y del 10,2% (Balears). A estos puertos del Mediterráneo les siguen los puertos Canarios. Las Palmas incrementa un 17,5% el número de pasajeros de crucero hasta llegar a 1,2 millones y Tenerife tuvo 933 mil tras un incremento del 10%.

Este tipo de turismo, según un informe de la Asociación Internacional de Líneas de Crucero, tuvo un impacto muy positivo.

Así, extrapolando los datos para Europa en 2013 embarcaron más de 31 millones de pasajeros que visitaron alguna de las 250 ciudades portuarias europeas a bordo de alguno de los 200 cruceros. El volumen de negocio generado por este tipo de turismo ascendió a 1.225 millones de euros creando un total de 26.389 empleos. La facturación de los puertos españoles en concepto de tasas al peaje fue de 19 millones de euros. Según este mismo informe, uno de cada siete cruceristas europeos escogen puertos del Mediterráneo como destino preferente. Italia con nueve puertos es el país más visitado, seguido de España con 7 puertos.

PESCA

El movimiento de pesca fresca en los puertos sintió una fuerte caída el ejercicio pasado cerrando con poco más de 215 mil toneladas. Este volumen de movimientos representa un retroceso del 9,3% en comparación con los desembarcos del año anterior. Vigo y A Coruña se erigieron de nuevo como los puertos que más pescado y marisco descargaron en el sistema portuario, a pesar de las caídas respectivas. El puerto Olívico, que lidera un ejercicio más este tipo de tráfico de alto valor añadido, cayó un 2,66% cerrando con cerca de 78 mil toneladas. Un descenso mucho menor



que el del puerto vecino de A Coruña que ha visto reducidas las descargas de pescado y marisco fresco en más de un 22% respecto a 2014. El puerto de Pasaia, en tercera posición en este segmento, es el único que ha incrementado su volumen en un 2%, ya que los otros cinco principales puertos en pesca fresca han acabado 2015 con descensos. Así, los puertos asturianos de Avilés y Gijón, cuarto y quinto por volumen respectivamente, han sufrido un descenso de más del 12%, el

primero, y del 5,3% el segundo. Ceuta, con -55,56 %, Almería, con -32,14%, y Valencia, con -24,57%, fueron los puertos que experimentaron mayores caídas de descargas en términos porcentuales en 2015. Por el contrario, Alicante (+167,06%) y Barcelona (+34,37%) registraron las subidas más destacadas.

RETOS PARA 2016

Durante el presente ejercicio, el Gobierno electo tendrá que afrontar la situación planteada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea al requerir al OPPE la desregulación de las Sociedades de Estiba para que haya libertad de establecimiento en los puertos estatales. La respuesta a la sentencia judicial todavía no se ha dado, ya que tras las primeras reuniones la primavera pasada entre representantes de Fomento, sindicatos y la patronal se entró en precampaña electoral y nadie quiso alterar la paz en los puertos. Así, un año después, no se ha respondido a Bruselas sobre qué fórmula se utilizará para compatibilizar el modelo de estiba—competitivo, aunque caro para las empresas— con las obligaciones legales de la Comisión Europea sin generar tensiones en los puertos que pongan en peligro esta vía fundamental para el comercio. ■

J.M.S.

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

BAMIO

La gran escuela del Mar



MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO

El Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) distribuirá 37,8 millones de euros el presente ejercicio a través de su instrumento de redistribución de los recursos del sistema portuario (Fondo de Compensación Interportuario). Asimismo, este organismo estableció la aportación de los puertos para 2016 en el 4% del resultado de explotación del ejercicio con la excepción de los puertos de los archipiélagos balear y canario, y Ceuta y Melilla, cuyo porcentaje de aportación es del 2%.

El Fondo de Compensación es una herramienta de redistribución de los recursos del sistema portuario estatal vigente desde la Ley de Puertos de 1992 que potencia la leal competencia entre los puertos españoles. Su aplicación ha permitido que recintos portuarios con limitaciones de su área de influencia o *hinterland*, como Ceuta o Melilla, los situados en los archipiélagos balear o canario, o aquellos que tienen que llevar a cabo reparaciones periódicas o extraordinarias, puedan mantener su actividad e infraestructuras. Mediante esta herramienta se potencia la vertebración del territorio español, especialmente las zonas costeras en las que habita cerca del 60% de la población española.

Así, más del 34% de las asignaciones de este fondo (12,8 millones de euros) corresponden a insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad; cerca del 20% (7,5 millones de euros) para el mantenimiento de las ayudas a la navegación; para actuaciones en materia de seguridad, ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo el 10% (3,7 millones); y el restante 35,5% (11,9 millones de euros) para reparaciones periódicas o extraordinarias, situaciones sobrevenidas, inversiones no comerciales, y planes de saneamiento.

El puerto de Barcelona, un ejercicio más, es el que más aporta al sistema con casi 4,3 M€, seguido por Valencia con 3,5 M€, y por Bahía de Algeciras con más de 2,8 M€. Por su parte, los que más reciben son el puerto de Las Palmas con cerca de 8 M€ y el de Santa Cruz de Tenerife con más de 7,5 M€. El OPPE aporta al fondo 7,5 M€.

El importe neto de la cifra de negocio de 2015 ascendió a 1.025 millones de euros, un 1,7% más que el ejercicio de 2014. Algo inferior al aumento de los tráficos que cerró con un 4,1%. Por otra parte, los ingresos por explotación superaron los 1.135 M€, los gastos de explotación fueron 955 M€, la inversión pública superó los 729 M€, y la privada los 486 M€.

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



Día internacional de la mujer

NAVEGANDO JUNTOS



Cada vez es más habitual encontrar a mujeres realizando todo tipo de tareas en el sector marítimo. A pesar de que su presencia se siga concentrando en las actividades tradicionales, ya trabajan, aunque en un número muy reducido, como armadoras, estibadoras, capitanas u oficiales. Efectivamente las cosas han mejorado, pero aún la representación femenina en el mundo laboral y, concretamente en el mar, está muy por debajo de la masculina: en los últimos datos de afiliadas al Régimen Especial del Mar (REM) -febrero de este año- se observa que, del total de cotizantes a este Régimen -61.388-, sólo 9.000 son mujeres; es decir, el 14,7%.

En general, tal y como apunta el informe de la OIT “Las mujeres en el trabajo. Tendencias 2016”, presentado con motivo del Día Internacional de la Mujer, los aspectos relacionados con los salarios, el tipo de contrato, la presencia en puestos de alta responsabilidad y la conciliación de la vida laboral y familiar son los campos en donde más se aprecian estas diferencias.

Dentro de la variedad de tareas que se engloban en el sector marítimo, la pesca es quizás donde las mujeres han tenido tradicionalmente más presencia, especialmente en tareas de marisqueo y en la elaboración y reparación de redes. De hecho, en la actualidad, éstas son las únicas actividades donde se encuentran más mujeres que hombres de todo el sector, aunque no por ello su trabajo ha dejado de estar más oculto y menos reconocido socialmente.

Según los últimos datos de afiliación al REM (febrero 2016), la Seguridad Social tiene 40 mujeres afiliadas como neskati-las/empacadoras (mujeres que realizan labores anexas a la pesca, únicamente en el País Vasco); 2.856 mariscadoras a pie frente a 1.449 hombres; y 670 rederas frente a 84 hombres.

Estos colectivos tan “feminizados” se incluyen dentro del grupo III de cotización, por cuenta propia, en el que también están los mejilloneros y acuicultores -1.130 hombres y 520 mujeres-; buceadores de pesca embarcados -48 hombres frente 2 mujeres-; buceadores extractores de recursos marinos -65 hombres y una mujer-; y armadores a bordo de embarcaciones pesqueras de hasta 10 TRB (estando enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes), 357 mujeres y 5.162 hombres. Por otro lado, desarrollando una actividad pesquera por cuenta ajena, a bordo de embarcaciones que no excedan del mismo tonelaje y en que la tripulación cobre a la parte -el otro colectivo que se incluye en el grupo III-, se contabilizan 216 mujeres y 4.404 varones.

Quizás el grupo de cotización donde se distingue mejor cuantas mujeres ejercen su actividad embarcadas en buques de pesca es el II, ya que en él se incluye a las personas trabajadoras por cuenta ajena y por cuenta propia o armadores, retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera “a

bordo” de embarcaciones comprendidas entre 10,01 y 150 TRB. Así, por cuenta ajena navegan 33 mujeres, mientras que por cuenta propia, o sea armadoras, hay 37. De los 63 patrones mayores que gestionan las cofradías gallegas, 14 son mujeres. En cambio, las que navegan por cuenta ajena solo alcanzan las 33, frente a los 9.800 hombres que también lo hacen.

1984, UN HITO PARA LAS MARINOS

En la marina mercante, la presencia de la mujer es aún más escasa, a falta de estos nichos de empleo en los que tradicionalmente se han refugiado las mujeres y, por tanto, resulta más llamativa. Según datos de la Organización Internacional del Trabajo, sólo entre el 1% y el 2% de más de un millón de profesionales de la marina mercante son mujeres, la mayoría de éstas ocupan puestos de marinería y sólo el 7% son oficiales, frente al 42% de hombres que ocupan esos mismos puestos.

A pesar de que en España no se permitió el acceso de las mujeres a la formación náutica hasta 1979 y, por tanto, la primera no se incorporó al mercado laboral hasta 1984, ya hablamos de mujeres práctico de puerto, primeras y segundas oficiales, capitanas... Pero aún, del 17% de mujeres que se titulan de media en nuestras facultades de Náutica, un porcentaje bajísimo

de ellas desarrolla su carrera profesional a bordo.

En un país que en su Carta Magna reconoce que “todos los españoles somos iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo o religión”, ¿qué es lo que pasa con la participación de las mujeres? En el caso del sector marítimo, la dureza del medio marino se ha utilizado, tradicionalmente, para echar para atrás a las mujeres. “Este es un mundo de hombres” e, incluso se llegó a pensar que “las mujeres traen mala suerte a bordo”, estereotipos que durante mucho tiempo han servido para mantener alejadas del sector a las mujeres que “osaban” intentarlo. Tampoco los responsables, tanto empresariales como políticos y sociales, han sabido atajar eficazmente este tipo de actitudes. A la dilación en su acceso a la formación superior vino aparejada, y en muchos casos sigue, salarios que con demasiada frecuencia son inferiores a los de sus compañeros. De hecho, a nivel general, la brecha salarial entre hombres y mujeres en España no sólo no se ha corregido en los últimos años sino que ha aumentado: mientras que en 2008 era de un 21,8%, en 2012 alcanzó el 23,9%, señala en un estudio UGT con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).



El tabú de la maternidad también ha echado fuera del mar a muchas mujeres y tampoco los contratos que se les ofrecen son los mismos. Mientras que el 69% de las mujeres declara que la maternidad será muy o bastante negativo para su trayectoria laboral, el 74% de los varones opina que ser padre influirá poco o nada en su trabajo. Roles que al final provocan que, como a la mujer se la considera la “cuidadora familiar”, el 76% de los contratos a tiempo parcial recaigan sobre ellas.

Volviendo al retrato que ofrecen los datos de afiliación al Régimen Especial del Mar, en el grupo I, que es en el que están incluidos los profesionales de marina mercante, practicante, estibadores y buceadores profesionales, los armadores de grandes buques pesqueros, y también los, y sobre todo “las”, administrativos de las empresas marítimo-pesqueras y de estiba, el porcentaje de mujeres cotizando sólo alcanza el 14,7% de los afiliados en nuestro país

Su distribución es muy dispersa, escasa y, eso sí, no ha cambiado cuantitativamente casi nada en los últimos años aunque, como ya comentamos, las mujeres han comenzado a penetrar en puestos donde hace unos años era impensable encontrarlas. Según los datos del Instituto Social de la Marina, hay 1.881 afiliadas en mercante por cuenta ajena; 2 como prácticos asimilados y 504 en la estiba (mayormente en oficinas, aunque también nos consta que alguna hay descargando y cargando buques). Más desigual y escasa resulta la presencia de mujeres englobadas en este grupo cotizando por cuenta propia, donde hay 26, frente a 400 hombres.

Sí es verdad que en los últimos ocho años se ha reducido la brecha entre hombres y mujeres del grupo I de cotización aunque, en todo caso, sigue habiendo muchos más hombre que mujeres (28.680 frente a 4.282). En cambio, el grupo III, que ha ido perdiendo trabajadores durante estos últimos años, se ha dejado sobre todo muchas mujeres por el camino. En diciembre de 2008 había 6.022 mujeres por cuenta propia y 8.931 hombres en el grupo III, mientras que, a día de hoy, hay 4.446 mujeres y 7.938 hombres. Y es que,



en términos generales, la crisis económica ha afectado a todos, pero en especial ha castigado al desarrollo profesional y a la situación de futuro de las mujeres.

BARRERAS QUE ROMPER

Después de estos datos parece más que probado que el marítimo-pesquero es un sector con ínfima representación femenina, y la poca que tiene se ubica en tareas y tipos de barcos muy concretos. Según los estudios que hemos consultado, la gran mayoría de las mujeres en marina mercante trabajan en cruceros (94%), sólo el 7% ocupa puestos de oficial, y la mayoría de ellas son personal de hostelería y subalterno.



Y es que, aunque el número de mujeres en términos absolutos sea importante, éstas aún se tienen que enfrentar a muchas dificultades que frenan su acceso y desarrollo profesional. El comportamiento abusivo de algunos tripulantes, y la falta de compromiso e implicación de algunas navieras tampoco ayuda a que esto cambie. Para hacer frente a esta situación, la OIT ha propuesto a la industria marítima, entre otras medidas, que se esfuerce en diseminar las experiencias positivas de los empleadores que han sido receptivos a la contratación de mujeres, con el fin de reducir la prevalencia de los estereotipos de género dentro del sector.

Los estudios realizados en nuestro país sobre la convivencia y el nivel de bienestar de las mujeres profesionales a bordo, muestra como el 64% de las embarcadas percibieron discriminación de sus compañeros por el hecho de ser mujeres en algún momento, mientras que el 49% afirmó haberse sentido moralmente acosadas. Una dificultad que reconocen en algún momento todas las que han navegado, y que confiesan que “que todavía hay gente que no le gusta recibir órdenes de una mujer”. La mayoría de ellas dice sentirse más presionada en su trabajo que sus compañeros varones, y encontrar más dificultades para ascender y para conciliar su vida personal y familiar.

Para tratar de superar estos frenos, la “Guía de mejores prácticas para mujeres en el sector marítimo” elaborada por ITF propone, entre otras muchas medidas, que las empresas asuman su responsabilidad social al contratar a las plantillas, y que manifiesten “explícitamente” su rechazo a cualquier tipo de discriminación o comportamiento abusivo. En este sentido, se recomienda evitar que las solicitudes femeninas se sujeten a distintos requisitos que las de los hombres, es decir, que se aseguren de que la contratación se realice basándose únicamente en la cualificación, la experiencia y los méritos, a la vez que aconsejan la puesta en marcha de medidas formativas y la celebración de reuniones de sensibilización con la tripulación.

Pero, además de estos frenos externos también están los internos. Las mujeres, en términos generales, quizás condicionadas por la masculinización del sector y por los estereotipos de género, tienen dificultades para confiar en sus propias capacidades de liderazgo por lo que parece necesario dirigir acciones de todo tipo, en especial formativas, que las permitan superar estas cuestiones. No solo porque la no discriminación es un derecho universal, es que ni a la sociedad, ni a la economía, ni a esta industria en particular le interesa desaprovechar un potencial de creatividad, capacidad e ilusión sólo por cuestiones y estereotipos anclados en el pasado. ■

A. MUNGUÍA

“Es un camino lento pero que debe de seguir todo avante”

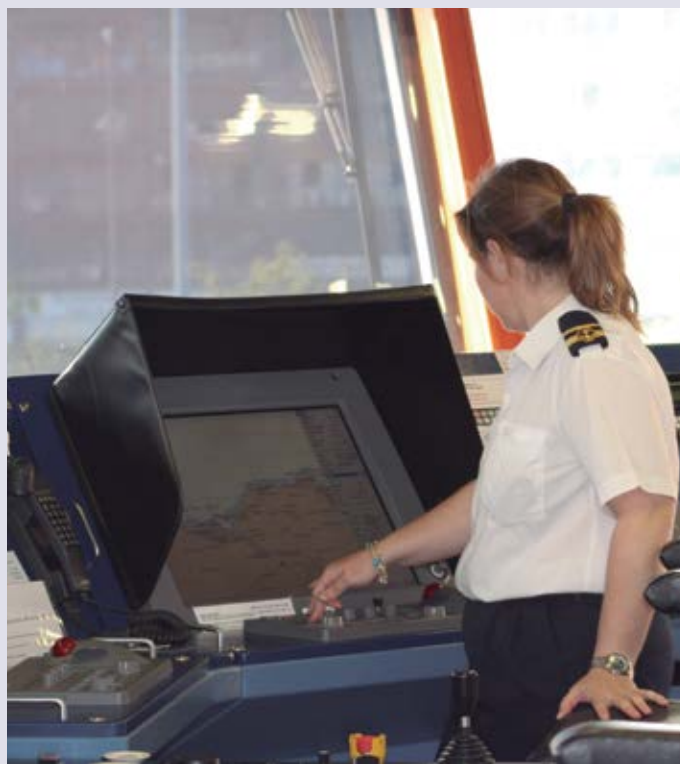
POR OLGA DELGADO ORTEGA
CONSULTORA INTERNACIONAL EN DESARROLLO ORGANIZACIONAL

En un sector en el que sigue siendo noticia que una mujer alcance el nivel jerárquico más alto en sus unidades de trabajo, es importante empezar a hablar de números absolutos. Si pensamos en el ínfimo 2% que representan las mujeres que trabajan en los barcos, nos quedamos con la misma sensación que cuando leímos en la prensa hace pocos meses que Kate McCue se convertía en la primera capitana americana trabajando en un crucero o que Macarena Gil era la primera mujer práctico en España: sigue siendo un mundo dominado por los hombres, donde las mujeres no son más que una rara avis; pero si hablamos de las 23.000 mujeres que se ganan la vida navegando, nos damos cuenta de que son muchas las personas que se enfrentan diariamente a una vida todavía más dura y hostil que la de sus homólogos del género masculino, y la cifra ya no nos parece tan desdibujable.

¿A qué se enfrentan estas 23.000 personas? Para empezar, en muchos países ni siquiera tienen la posibilidad de acceder a cursos de formación marítima; muchas de las que tienen el privilegio de poder formarse siguiendo su vocación se encuentran con que una parte del profesorado intentará disuadirlas de seguir ese camino; se hartarán de escuchar que “es un mundo de hombres”, como si eso nunca tuviera que cambiar. Acabada la fase formativa, las oportunidades no son las mismas para ellas. Las que encuentren trabajo, por el simple hecho de no haber nacido con el cromosoma Y, cobrarán menos, y además no podrán disfrutar las mismas condiciones, ni dispondrán de los mismos equipos y facilidades que los trabajadores del sexo masculino. La mayoría de ellas trabajarán en cruceros y ferris con banderas de conveniencia, es decir, en los barcos donde los trabajadores del mar están menos protegidos y son peor pagados, y donde también se dan más casos de acoso y de abusos sexuales. La legislación de la mayoría de los pabellones de conveniencia no da ningún derecho por

maternidad, siendo los acuerdos aprobados por la ITF los que pretenden garantizar la repatriación a cargo de la naviera y un mínimo de dos meses de salario por este tipo de baja.

Gracias a los programas institucionales que persiguen la igualdad de género y la no discriminación en el puesto de trabajo, cada vez hay más mujeres que eligen la carrera marítima, y las que lo hacen se empeñan como nadie en demostrar lo que valen, alcanzando valores más altos en los factores de liderazgo que sus colegas del sexo predominante en este sector. Sin embargo, tras casi cuatro décadas de presencia de las mujeres en la marina, nada de esto parece catalizar un crecimiento más rápido de ese irrisorio 2% a bordo. Es un camino lento, pero que debe seguir todo avante; las 23.000 mujeres que trabajan navegando, y todas las que luchan por poder hacerlo, lo merecen.





ESTRATEGIA DE EMPENDIMIENTO 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)

Dos años de aplicación del CTM-MLC

El impago de salarios, PROBLEMA RECURRENTE



En términos generales, la inclusión de más países en el Convenio sobre Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo (CTM) no ha supuesto la mejora de los estándares de las condiciones laborales de los marinos, tal y como desveló la coordinadora Marítima de la ITF (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte), Jaqueline Smith, durante su intervención en la Conferencia Internacional de Transporte Marítimo, celebrada el pasado otoño en Londres.

Cuando se habían cumplido apenas dos años de la entrada en vigor del Convenio considerado una “herramienta determinante para el reconocimiento de los derechos laborales de los marinos”, la evaluación hecha a partir de los datos aportados por los 150 inspectores de la ITF en las principales zonas portuarias del mundo, no resultaron todo lo optimistas que se esperaba. De hecho, las violaciones del Convenio, localizadas en las 7.488 inspecciones realizadas a bordo hasta agosto de 2014, se vieron incrementadas en un 4% en el segundo año de aplicación de la norma, o sea, entre el 2014 y 2015.

Quizás, haciendo una interpretación positiva de los datos, tal y como señaló la coordinadora marítima de ITF, Jaqueline Smith, esta circunstancia se deba a que el Convenio ha facilitado a las tripulaciones más vías para presentar quejas. Concretamente, el texto incorpora y contempla procedimientos tanto para tramitar quejas a bordo como en tierra ante la Administración marítima -Capitanías o Consulados-, dependiendo de donde se encuentre el marino.

No obstante, los datos presentados no dejan lugar a la autocomplacencia, aunque sí es verdad que la aprobación de la norma internacional de la OIT

-en algunos aspectos considerada un acuerdo de “mínimos”- ha supuesto un cambio sustancial en las condiciones de trabajo de muchos marinos y ha permitido, en gran medida, que se deje a un lado la dispersa y obsoleta legislación que existía hasta entonces en materia laboral. Prueba de ello es que, a partir de la entrada en vigor del Convenio, se implica al Estado de control, junto al Estado del pabellón del buque, del puerto: este último debe exigir su cumplimiento del Convenio a todos los buques que recalen en sus puertos, sin tener en cuenta si su “bandera” ha ratificado, o no, el texto.

No obstante, el número de pabellones que han ido confirmado su adhesión al Convenio desde su entrada en vigor en agosto de 2013 -después de que un año antes *al menos 30 países que representaban un tercio de la flota mundial* lo suscribieran-, se ha ido incrementando año tras año. En el momento en que se hizo efectivo, 30 Estados habían refrendado el Acuerdo y en la misma fecha dos años después, en 2015, lo habían suscrito 65 Estados. Y es que, desde su adopción, en 2006, se percibió una gran predisposición a suscribir un pacto con el que se mejoraban las condiciones laborales de los marinos, en parte, imaginamos, porque iba a ser de obligado cumplimiento, si querían recalcar en los puertos que lo habían suscrito.

Prueba de ello es que, tal y como señalan desde ITF, muchos de los Estados tradicionalmente incluidos en su lista de Banderas de Conveniencia (BDC) fueron los primeros en ratificar el Convenio. Entre ellos, Panamá, Bahamas, Antigua y Barbuda, Kiribati, Islas Marshall...y algo parecido sucedió también con aquellos que son los principales proveedores de mano de obra, como Filipinas o Rusia.

Pero, como ya hemos comentado y según los datos de la internacional de trabajadores del transporte, todos los pabellones empeoraron sus resultados en el segundo año de aplicación del Convenio respecto del primero. Concretamente, en el ranking de banderas con mayor número de incumplimientos

del Convenio CTM, entre 2014 y 2015, la que registró un porcentaje más alto fue St Kiits & Nevis, a pesar de que en términos absolutos Panamá lideró la clasificación con 569 (510 en el primer año), seguido de Malta 245 (16 más que el año anterior); Liberia con 242 (9 más que entre 2013 y 2014); Antigua y Barbuda con 241 (con 53 detenciones más que en el primer año de aplicación del Convenio); Islas Marshall con 192 (37 más); Bahamas con 123 (32 más); Chipre con 89 (11 más) y Hong Kong con 80 (12 más que entre 2013 y 2014).

RATIFICAR NO ES GARANTÍA

Tal y como destacó la coordinadora marítima de ITF en la presentación de evaluación del CTM, *entre los diez “peores” Estados de bandera -en términos de número de barcos con problemas o violaciones del CTM- todos, menos Hong Kong, han ratificado el Convenio*, por lo que parece evidente que el referendo del texto no es garantía de respeto y control de que se vigila el cumplimiento de las condiciones laborales que establece el acuerdo.



Los inspectores de ITF asisten a unos tripulantes turcos en la reclamación de salarios en el puerto de Avilés.



Foto: ITF

Un inspector de la ITF con la tripulación del remolcador "Pendennick" de bandera inglesa, el día de su detención por el PSC, en Vigo.

Recordemos que el Convenio CTM aborda una gran cantidad de aspectos relacionadas con las condiciones laborales de los trabajadores del mar, en un sector considerado uno de los más, por no decir el más, globalizado que existe. De esta forma, en el texto se regulan derechos fundamentales como la edad mínima para trabajar a bordo, horas de labor y descanso, el pago ineludible de las vacaciones, la atención médica y las condiciones de seguridad e higiene en el barco, entre otras cuestiones.

Dentro del incremento de las deficiencias detectadas en el segundo año de aplicación del Convenio a nivel mundial, el trabajo de los inspectores de ITF mostró cómo los problemas relacionados con el impago de salarios siguen siendo los más frecuentes. Dentro de este tipo de faltas se incluyen retrasos, impago de horas extraordinarias, vacaciones, ruptura del contrato, despidos, repatriaciones, permisos en tierra, percepción de salarios por debajo de los límites establecidos...Concretamente, en dos

años, los inspectores recuperaron 89 millones de dólares que se adeudaban a los tripulantes- 49 en el último año y 40 en el primero de aplicación del texto-.

TERRITORIO MOU

Si consideramos como se está aplicando el CTM en el territorio de los países que forman parte del Memorando de París (MOU) -entre los que se encuentra España y otros 26 Estados más- y según la oficina de esta organización, el 7,4% del total de las deficiencias registradas a bordo, entre 2013 y 2014, se debieron al incumplimiento del Convenio de la OIT. Unos datos que coinciden con los expuestos por los inspectores de ITF, que también señalan que la mayoría de ellos está relacionado con el impago de salarios (39,5%) y con insuficientes niveles de dotación (28,6%).

En lo que se refiere a las inspecciones realizadas, tanto por profesionales de ITF como del *Port State Control (PSC)* en aplicación del Memorando de París, en los puertos españoles se observa que, desde la entrada en vigor del Convenio en 2013 hasta junio de 2015, se detuvo por incumplimiento de alguno de los requisitos que establece el CTM a 40 buques extranjeros. Esta cifra supone que, en dársenas españolas, se produjeron cerca del 20% del total de inmovilizaciones decretadas por estas causas en todo el territorio MOU, tal y como señaló la inspectora de ITF, Luz Baz, en su intervención en las jornadas "El trabajo en el mar: los nuevos escenarios jurídico marítimos", celebrado en julio de 2015 en Vigo. Según esta inspectora española de ITF y miembro de UGT, *la activa colaboración entre ambos cuerpos de inspectores (ITF y PSC) en nuestros puertos se ha centrado especialmente en evaluar los niveles de dotación, considerando su influencia en términos de seguridad, tanto de los trabajadores como del buque. En este sentido, hemos conseguido que se contrate personal adicional en muchos*

varios de los buques que han recalado en nuestros puertos.

¿QUÉ ES Y CÓMO FUNCIONA ITF?

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF, del inglés International Transport Workers Federation), es una organización no gubernamental de carácter internacional fundada por marinos y portuarios en 1896 en Londres. Hoy por hoy, está constituida por 691 sindicatos del transporte, que representan a más de 4,5 millones de trabajadores de 148 países. En concreto, el Departamento Especial de Marinos cuenta con 153 inspectores en 48 países, que trabajan de manera coordinada en la Campaña de Banderas de Conveniencia puesta en marcha por esta organización en 1948. En España hay seis inspectores ITF trabajando en los puertos distribuidos: Una en Galicia y Asturias; otro para Cantabria y País Vasco; otro en Cataluña, uno más para la Comunidad Valenciana y Murcia, otro para Andalucía, Ceuta y Melilla; y otro para Canarias. Anualmente, cada inspector realiza, de media, 100 visitas de supervisión a buques.

La figura del inspector se estableció en 1971 *para proteger a los marinos contra la explotación y conseguir así unas condiciones mínimas/dignas para los tripulantes que navegan en los buques de banderas de conveniencia por medio de acuerdos laborales aprobados por ITF.* (Aproximadamente un cuarto de los buques que navegan con banderas de conveniencia están cubiertos por convenios de ITF)

El trabajo de estos profesionales se centra fundamentalmente en atender las reclamaciones de los marinos cuando recalán en los puertos dentro de su ámbito de actuación. Además, vigilan el cumplimiento de sus convenios en los buques con bandera de conveniencia, y en los que carecen de ellos, contactan con el capitán, las tripulaciones y el empleador para intentar iniciar una negociación colectiva.

Tal y como explicó la inspectora española, *la posibilidad de exigir a las*

Autoridades del Estado del pabellón y del puerto que ejerzan sus responsabilidades, funciona como medida disuasoria para los armadores. En muchas ocasiones, igual que sucedía hasta la entrada en vigor del CTM, *los tripulantes, pese a que pueden presentar una reclamación ante las autoridades del Estado de Bandera y/o del Puerto, suelen contactar con la ITF.* En ese momento, es cuando los inspectores valoran si es posible solucionar el problema por la vía de la negociación, evitando la intervención de los inspectores del puerto. *La simple posibilidad de informar a los funcionarios del Estado rector del puerto y / o del Estado del pabellón – con las consecuencias que para la naviera pueda ello tener ayuda, en ocasiones, a conseguir una pronta solución.* En cambio, cuando el problema no puede resolverse con la intervención de la ITF, o cuando supone una grave vulneración del Convenio, *informamos formalmente a los ins-*



Foto: ITF

En la imagen la tripulación filipina del MV KM Yokohama, después de ser detenido por el PSC en Gijón

pectores de ambas administraciones y requerimos una inspección que en ocasiones realizamos de forma conjunta y puede terminar en la detención del buque, señala Luz Baz.

De hecho, tal y como explicó la inspectora a esta Revista, desde la en-

trada en vigor del Convenio, aunque los conflictos son los mismos, ya no es solo un “problema” de ITF, es un problema compartido al que tenemos que buscarle soluciones entre todos. ■

A. MUNGUÍA

Detenciones en Avilés y Huelva

Sin ir más lejos, el pasado mes de febrero las Capitanías de Avilés y Huelva ordenaron la inmovilización del “Lyubov” y del “Blue image”, respectivamente, después de sendas denuncias de las tripulaciones por incumplimiento del Convenio sobre Trabajo Marítimo.

En el primer caso, la tripulación se puso en contacto con la ITF -la vía a la que de momento recurren más los marinos por la confianza y confidencialidad que este organismo les ofrece- para denunciar el adeudo de salarios de 2 a de 4 meses. En este punto, y después de que el buque fuera inmovilizado por la Capitanía tras su inspección, la inspectora Baz inició gestiones con el operador del buque y finalmente logró que los tripulantes cobraran el 100% de sus salarios y una pequeña indemnización, la repatriación, por cuenta del armador, de toda la tripulación e intermedió para que en el buque se suscribiera un convenio colectivo con la ITF.

Por su parte, los 19 tripulantes filipinos del “Blue image” contactaron con las autoridades marítimas francesas, inglesas y españolas, así como con ITF, denunciando la situación de abandono a la que la naviera les tenía sometidos, con el impago injustificado de salarios y la escasez de víveres y agua potable que se estaba produciendo a bordo. Después de varios cambios de des-

tino, el buque fondeó a 13 millas del puerto de Huelva, y tras una inspección, la Capitanía de Huelva inmovilizó el buque.

Al cierre de esta revista la tripulación sigue a bordo, amarrada en un campo de boyas del puerto de la capital onubense sin poder desembarcar. José M. Ortega, el inspector de zona, ya tiene ultimada su repatriación a Filipinas, para lo que ha contado con la colaboración del Estado de bandera del buque (Panamá). Además, el inspector ha propiciado la firma de un poder notarial de la tripulación a favor del abogado de ITF, para que éste reclame en su nombre el embargo del buque y poder así cobrarse los atrasos adeudados.

Según nos cuenta Luz Baz, en general, la ITF trabaja activamente con los inspectores del PSC de las Capitanías Marítimas ya que comparten información. Y es que, tal y como nos comenta, los inspectores de ITF *trabajamos como una red a nivel internacional: tenemos una base de datos donde registramos nuestras inspecciones, nuestros informes y otros datos que la ITF tiene sobre el buque. El Convenio contempla el “incumplimiento recurrente” como causa de detención, por lo que en muchas ocasiones nuestro trabajo coordinado puede probar que el buque ha tenido el mismo problema anteriormente. Por ejemplo, el impago de sala-*



La inspectora de ITF, Luz Baz, con la tripulación del “Lyubov” en el puerto de Avilés.

rios en otros puertos puede motivar una detención en España.


De hecho es habitual que entre ambos cuerpos de inspectores (PSC e ITF), se comparta la información que tienen sus respectivas bases de datos e incluso experiencias previas sobre el buque en cuestión. De hecho, no es raro que ambos cuerpos de inspectores realicen actuaciones conjuntas -los inspectores de la ITF han recibido formación y están certificados por la OIT para realizar inspecciones y verificar el cumplimiento del CTM-MLC-, pero especialmente comparten la confianza y el reconocimiento de los marinos en estos años de trabajo de intermediación laboral. ■

A. MUNGUÍA

A bordo estás protegido



RESPONSABLE SANITARIO A BORDO

 BOTIQUÍN C



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

 INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Escanea este código QR
y podrás informarte de todas
las ventajas de llevar un
Responsable Sanitario a bordo.





Sentencia del Tribunal Supremo

EL ALGARROBICO

se edificó en suelo no urbanizable

El Tribunal Supremo ha estimado los recursos presentados por Greenpeace y la Junta de Andalucía sobre la construcción en suelo no urbanizable del hotel de El Algarrobico, en la costa de Carboneras, en pleno Parque Natural de Gata-Níjar, Almería. Este fallo anula de forma definitiva el anterior del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) y pone fin a diez años de litigio. Greenpeace ha solicitado la demolición inmediata del hotel, tras conocerse la sentencia, mientras un representante de la Junta de Andalucía señaló que el derribo “no tiene vuelta atrás”.

Diez años después de que un juez de Almería dictara un auto, el 21 de febrero de 2006, por el que se paralizaron las obras del hotel de El Algarrobico, cuya construcción se había iniciado en 2003 (cuando el ayuntamiento de Carboneras concedió la licencia de construcción para un hotel de 411 habitaciones y 20 plantas),

el Tribunal Supremo acaba de sentenciar que el hotel se estaba construyendo en terreno no urbanizable. Una sentencia firme contra la que no cabe recurso que pone fin a una lucha que Greenpeace convirtió en un símbolo contra la destrucción de la costa española. Eran los tiempos de la burbuja inmobiliaria y del desarrollismo más feroz que estaba asolando el litoral

mediterráneo. No había obstáculos para que la política del ladrillo asentara sus reales en cualquier punto de la costa, aunque fuera en el mismísimo parque natural de Gata-Níjar. A partir de ese momento se inició una lucha, tanto en los tribunales, a través de una intrincada maraña judicial -que ahora concluye con la sentencia del Supremo- como en la calle, para intentar paralizar este tremendo desaguizado.

Ahora toca restaurar la zona y devolverla a su estado natural. Tanto el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente como la Junta de Andalucía ya han anunciado que colaborarán en dicha tarea, tal y como acordaron en 2012, para cuando se resolvieran los distintos recursos judiciales. El presupuesto total puede superar los siete millones de euros. Según dicho acuerdo, el gobierno se encargaría de los costes del derribo y la Junta de Andalucía correría con los de restauración de la zona.

Cuando el citado acuerdo ya estaba cerrado, es cuando se produjo una de las decisiones judiciales más insólitas de todo este proceso, ya que la sentencia recurrida, pronunciada ese año por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, motivó que la Sala Tercera de ese mismo Tribunal dictara una sentencia en contra de la dictada anteriormente, “calificando como de urbanizable” ese suelo. De ahí se pasó al recurso interpuesto por Greenpeace ante el Tribunal Supremo y la actual sentencia sin posibilidad de recurso. Además, el TS dio un “tirón de orejas” a la sección tercera del TSJA al manifestar en su sentencia que dicha sala se había “apartado conscientemente de lo resuelto de forma definitiva y firme por una sentencia anterior de la misma sala”.

ONCE AÑOS DE LUCHA

La responsable del programa de Costas de Greenpeace, Pilar Marcos, destacó que “para nosotros se cierra una historia de diez años de lucha y media docena de acciones en el hotel”. El hotel “ya puede ser demolido”, añade, y que “cualquier gobierno por el cambio debe apostar por cambiar el modelo urbanístico y reforzar la protección ambiental” en España.

La organización ecologista señala, al mismo tiempo, que en 2012 se evaluó en

Con esta sentencia, para nosotros se cierra una historia de diez años de lucha y media docena de acciones en el hotel” (Pilar Marcos, Greenpeace)

7,3 millones de euros el coste de la demolición y la restauración del terreno para dejarlo tal y como estaba antes de las obras. En el estudio realizado por Greenpeace se señalaba que esta operación supondrá una oportunidad de empleo para unas cuatrocientas personas, pudiéndose reciclar el 98% de los materiales del edificio. El Magrama, a través de Tragsa, encargó un estudio de demolición y restauración que evaluó el coste en cifras similares.

Como ya se ha señalado, Tanto el Magrama como la Junta de Andalucía ya han anunciado la puesta en marcha del acuerdo de demolición al que se había llegado, pero la lucha en los juzgados continuará. Y es que aún queda pendiente el problema de la licencia municipal concedida en 2003, y





que es legal en virtud de la sentencia firme de julio de 2014 del TSJA. El Tribunal Supremo respalda la validez del derecho de retracto que la Junta de Andalucía ejerció en 2006 sobre las fincas por valor de 2,3 millones de euros, desestimando los dos recursos interpuestos por la promotora contra sendas resoluciones del TSJA.

Ahora queda pendiente dirimir sobre la exigencia de responsabilidad patrimonial por la Audiencia Nacional y el TSJA. La Audiencia Nacional tramita las tres demandas por responsabilidad patrimonial planteadas por la promotora del hotel, Azata, contra el gobierno central, la Junta de Andalucía y el ayuntamiento de Carboneras, en las que solicita una indemnización de 70 millones de euros para resarcir los “daños y perjuicios” derivados de lo que considera un “anormal funcionamiento” de la administración.

Al margen de los litigios pendientes, todo parece indicar que la costa del parque natural de Gata-Níjar volverá a su estado anterior a las obras. El gobierno central

Magrama y Junta de Andalucía ya han anunciado la puesta en marcha del acuerdo de demolición al que habían llegado en 2012 ambas administraciones

aprovecha para dejar constancia de la importancia de su cláusula, introducida en la Ley de Costas, conocida como “antialgarróbico”, por la que el Estado podrá paralizar, en vía administrativa, una obra que afecte a la zona del litoral tan pronto como tenga noticias de que una licencia municipal infringe la Ley de Costas. De esta manera se podrá evitar que un ayuntamiento, como en este caso el de Carboneras, decida por su cuenta conceder una licencia de obras con las repercusiones que ha tenido la otorgada en este caso, sin atender incluso a su ubicación en un parque natural.

Ahora sólo queda iniciar la demolición. Sin embargo, y aunque ya hay acuerdo entre ambas administraciones para proceder a la misma, ninguna habla de fechas. Esperemos que ese símbolo en la lucha contra la destrucción de nuestras costas desaparezca lo antes posible. Ya no hay excusas para que ello no sea así. ■

RAÚL GUTIÉRREZ
FOTOS: GREENPEACE

10 AÑOS DE LITIGIO

2006. El Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 2 de Almería ordenó la paralización cautelar de las obras dos años después de que estas se iniciaran, tras la denuncia de Salvemos Mojácar. El Gobierno publicó en el BOE meses antes que el espacio de servidumbre debía de ser de cien metros, y no de 20 metros, de acuerdo con la Ley de Costas y la normativa europea. La Dirección General de Costas inicia el expediente de expropiación forzosa. La Junta de Andalucía ejerce su derecho de retracto y recurren el ayuntamiento de Carboneras y la empresa.

2007. Greenpeace denuncia que no se han paralizado las obras y organizan acciones de protesta frente al hotel.

2008. La Audiencia Nacional confirma la servidumbre de cien metros y el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía ratifica la paralización cautelar de las obras. El juzgado de lo Contencioso Administrativo número 2 de Almería anula cautelarmente la licencia de obras. La Junta de Andalucía aprueba el Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural del cabo de Gata, en lugar del de 1994 que declara el suelo como “núcleo habitado existente o transformado” en lugar de “no urbanizable”. El TSJA lo suspende cautelarmente y Greenpeace recurre al TS pidiendo la anulación definitiva del Plan.

2009. La Fiscalía de Almería reabre la investigación por presuntos delitos de prevaricación y contra la ordenación del territorio por parte de las administraciones. El entonces Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino desiste de la expropiación.

2010. Greenpeace demanda este abandono del proceso de expropiación. El TSJA emite un apercibimiento contra el alcalde de Carboneras, Cristóbal Fernández, del PSOE, para vetar cualquier intervención urbanística en el lugar.

2011. El TS confirma el auto del TSJA de 2008 por el que se suspendía cautelarmente el Plan de Ordenación de la Junta y restablece el de 1994. Junta y gobierno firman un protocolo por el que se comprometen a restaurar el entorno cuando culmine el proceso. El protocolo establece que cofinanciarán los trabajos de demolición.



2012. El TS falla contra el ayuntamiento de Carboneras, y más tarde contra la promotora del hotel, Azata, y confirma que la servidumbre es de cien metros. El TSJA confirma la anulación del Plan de Ordenación de la Junta y devuelve el nivel de protección de 1994.

2013. El TSJA dicta una sentencia no recurrible en la que asigna dichos terrenos a la Junta que debe de formalizar el pago de 2,3 millones de euros a los promotores.

2014. La sala Tercera del TSJA califica como de urbanizable el suelo y vuelve al Plan de Ordenación de 2008, en contra de lo dictado dos años antes por otra sala de ese mismo tribunal. Salvemos Mojácar presenta una recusación contra los jueces.

2015. El TSJA declara legal la licencia de obras para la construcción del hotel.

2016. El TS declara en sentencia contra la que no cabe recurso que el suelo es no urbanizable.

Factores de riesgos psicosociales de los trabajadores del mar en la Región de Murcia

PRIMERA INVESTIGACIÓN DERIVADA DEL CONVENIO ISM-UCAM



Firma del convenio de colaboración ISM-UCAM.

En octubre de 2014, el Instituto Social de la Marina y la Universidad Católica de Murcia firmaron un acuerdo de colaboración por el que ambas instituciones se facilitaban asesoramiento e intercambio científico. En virtud de esta colaboración, Francisca Sánchez Ayllón, profesora de la Escuela universitaria de Enfermería de la UCAM, presentó su tesis doctoral sobre los “Factores de riesgos psicosociales de los trabajadores del mar en la Región de Murcia”. Los resultados de la investigación muestran la necesidad de implementar programas de promoción y prevención de la salud adecuadas a cada puesto de trabajo. Según el estudio, los buzos son los profesionales del mar con más riesgos en el desempeño de su trabajo.

Toda actividad realizada en el entorno marino supone un importante pilar de la economía murciana. La extensa franja de litoral que recorre la Región ha propiciado desde tiempos remotos una intensa actividad ligada al mar. En la costa murciana se ha desarrollado una importante economía relacionada con la industria naval y pesquera, a la que se suma el transporte marítimo de mercancías.

El litoral murciano es rico en especies marinas como dorada, jurel, magre, boga, lecha y alacha, especies capturadas fundamentalmente por una flota de bajura pero también las procedentes de la industria acuícola como dorada, lubina y atún rojo, fundamentalmente.

Es éste el contexto en el que se enmarca la tesis “Los factores de riesgo psicosociales de los trabajadores del mar en la Región de Murcia”, de la recientemente doctorada Francisca Sánchez Ayllón, profesora de la Escuela Universitaria de Enfermería de la Universidad Católica de Murcia (UCAM), que defendió públicamente su investigación el pasado 2 de febrero.

La población diana objeto de esta investigación está formada por 998 trabajadores, afiliados activos al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar en la Región de Murcia. Son empleados por cuenta ajena, retribuidos a salario o a la parte, empleados en Marina Mercante, pesca marítima, extracción de otros productos del mar, tráfico de puertos y embarcaciones deportivas, de recreo y practicaje; trabajos de carácter administrativo, técnico y subalterno; estibadores portuarios; personal al servicio de las Cofradías de Pescadores, sus Federaciones y Cooperativas del Mar, cualquier otra actividad marítimo-pesquera cuya inclusión sea en este Régimen.

El Instituto Social de la Marina ha ayudado a la investigadora en la elaboración de este trabajo. Esta colaboración se realiza en virtud del Convenio alcanzado con la UCAM, el 30 de octubre de 2014. El acuerdo obliga a ambas Entidades a participar en el desarrollo de proyectos de investigación científico-técnica con los que se quiera dar a conocer las circunstancias socio-laborales de los trabajadores del mar o cualquier otro aspecto que tenga aplicación en la prevención de riesgos laborales y la mejora de la salud laboral en el sector marítimo-pesquero; la puesta en marcha de programas de formación especializada y prácticas para alumnos; el uso de infraestructuras científico-técnicas; la creación y participación en redes temáticas; la organización de talleres, jornadas y seminarios así como la edición de publicaciones.

El Instituto Social de la Marina y la Universidad Católica de Murcia colaboran desde 2014 en el desarrollo de proyectos de investigación relacionados con el sector del mar



Francisca Sánchez, autora de la investigación, junto al director provincial del ISM en Murcia.

INVESTIGACIÓN

Se trata de un estudio observacional con dos etapas metodológicas en el que se analizan varios métodos cuantitativos. En una primera fase, la investigadora se marcó un objetivo inicial, realizándose una revisión bibliográfica sobre riesgos psicosociales de los trabajadores, en general, y de los trabajadores del mar, en particular, para plantear posteriormente objetivos específicos diseñando un análisis basado en la elaboración de un cuestionario en relación a los factores de riesgo psicosociales y en una estrategia para la recogida de datos laborales y clínicos.

Para la realización de este trabajo, se ha utilizado una muestra de 516 sujetos, varones y profesionales del mar, que acudieron a realizar el reconocimiento médico de embarque al ISM en la Dirección Provincial de Cartagena (Murcia). En el momento de la cita, se les pasó un cuestionario anónimo que incluía diferentes escalas: un cuestionario para la autoevaluación de riesgos psicosociales en el trabajo, una escala de evaluación de la satisfacción laboral y finalmente una escala de evaluación de problemas psicosomáticos. Para analizar

la variabilidad de las mencionadas escalas y cuestionarios se utilizaron factores relacionados con aspectos antropométricos, sociales, laborales y de salud.

La investigación de la doctora Sánchez Ayllón, la primera que se realiza en virtud del Convenio ratificado por el ISM y la UCAM, hace hincapié en las condiciones laborales en el mar. “Siendo una de las responsabilidades del Instituto Social de la Marina la vigilancia de la salud de los trabajadores del mar, este tipo de estudios son muy importantes porque definen al colectivo al que atendemos”, dice el director provincial del ISM en Cartagena, Julián Paredes.

También la prevención es otra de las ventajas de este trabajo que permitirá al Instituto Social de la Marina actuar con antelación para evitar futuras patologías en este sector.

ENTORNO LABORAL CON RIESGOS

La dureza es la principal característica de las profesiones que se llevan a cabo en el mar. El medio en el que se desarrolla la actividad laboral ya supone en sí un peligro para los trabajadores. A esto, según la investigadora, se añade la peligrosidad que conlleva el trabajo con equipos potencialmente peligrosos, las adversas condiciones climatológicas como el viento, la lluvia, el frío, el calor y la humedad.

Las respuestas de los pescadores al pasar el reconocimiento médico de embarque marítimo han servido de base a este estudio

Además, pescadores y marineros trabajan bajo unas condiciones difíciles. “A menudo, el espacio de trabajo es pequeño, los ruidos de la maquinaria son constantes, tanto de día como de noche, las jornadas laborales provocan interrupciones en el sueño e inducen fatiga. Junto a estas condiciones, los trabajadores del mar se encuentran muchas veces separados de sus familias durante días, privándose del contacto con los seres queridos, y de la posibilidad de apartar durante un tiempo las preocupaciones relacionadas con el trabajo”, asegura la autora de la investigación.

En definitiva, el trabajo en el mar está sometido a muchas presiones que pueden llevar un elevado índice de estrés, derivando en riesgos psicosociales que pueden incidir negativamente en la salud y calidad de vida de pescadores y marineros.

Según Sánchez Ayllón, esta situación, unida a la crisis que se vive desde el año 2008, añade otros estresores como la preocupación por perder el puesto de trabajo, derechos laborales o ingresos, lo que justifica la necesidad “de realizar una evaluación del estado en que se encuentran los trabajadores del mar en relación con los riesgos psicosociales y estudiar la relación de estos riesgos con factores como la salud física y psicoló-



Los buzos son los profesionales con mayor riesgo psicosocial en el desempeño de su trabajo.

gica, los síntomas somáticos o el grado de satisfacción laboral”

En la actualidad, las teorías sobre salud y seguridad en el trabajo no sólo inciden en los factores físicos, químicos y biológicos a la hora de definir los factores que pueden afectar al bienestar de los trabajadores. También a los riesgos psicosociales a los que la Organización Internacional del Trabajo (OIT) define como “interacciones entre el trabajo, su medio ambiente, la satisfacción en el trabajo y las condiciones de su organización, por una parte, y por la otra, las capacidades del trabajador, sus necesidades, su cultura y su situación personal fuera del mismo a través de percepciones y experiencias pudiendo influir en la salud, el rendimiento y la satisfacción en el trabajo”.

Así, los factores organizacionales y psicosociales que no funcionan adecuadamente son susceptibles de producir una respuesta de inadaptación en el individuo que pueden afectar negativamente a su salud y producir ansiedad, depresión, síndrome de “burnout” y stress que pueden llegar a desencadenar trastornos musculoesqueléticos o enfermedades y patologías cardíacas.

CONCLUSIONES

La investigación planteaba varios objetivos. En primer lugar, describir los factores de riesgo psicosocial, el grado de satisfacción laboral y los síntomas psicósomáticos de los trabajadores. Se ha concluido que, en el sector del mar, existe un alto porcentaje de trabajadores en situación desfavorable, con riesgo de padecer trastornos psicosociales.

Por otra parte, pretendía caracterizar a los trabajadores del mar. El dato más destacado, en este sentido, es que el sector es fundamentalmente masculino, algo que contrasta con otro tipo de actividades económicas.

En cuanto a la relación entre los riesgos psicosociales con la satisfacción laboral se ha comprobado que existe una correlación en el sentido esperado; es decir, a mayor riesgo, menor satisfacción.

Al analizar los riesgos psicosociales en relación a los síntomas psicósomáticos se observa que la salud en general

y los síntomas somáticos se encuentran negativamente afectados por un mayor nivel de riesgos psicosociales.

Respecto a la asociación de tales riesgos con los datos socio-laborales y de salud, la investigación permite concluir que los buzos son los profesionales que sufren más en el ejercicio de su trabajo. La autora del estudio llega a esta conclusión analizando el medio donde desarrollan su actividad y en el que pasan la mayor parte del tiempo sumergidos y las actitudes físicas necesarias para poder ejercer esta profesión. “Cuando un buceador supera los 30 años pasa un poco como a los futbolistas. Uno empieza ya a tener los típicos achaques de la edad y ellos se sienten mayores para hacer las cosas como las hacían cuando tenían 10 años menos”, dice

Entre las actividades, la acuicultura destaca como la que tiene mayor riesgo psicosocial. De acuerdo con la doctora Sánchez Ayllón, la satisfacción laboral es el mejor indicador del riesgo psicosocial.

Tras su investigación, esta especialista asegura que las condiciones laborales en el mar hacen difícil implementar programas para que mejore la salud de los trabajadores del sector. Además, el bajo nivel educativo de muchos de ellos representa otra de las causas por las que las medidas preventivas no son efectivas.

Según la investigadora, se necesitan estrategias de salud y seguridad específicas, adaptadas a cada entorno porque las condiciones de trabajo son diferentes. La labor de los trabajadores dedicados a faenas artesanales de pequeña escala y la de aquéllos que realizan tareas a gran escala no tienen nada que ver.

Además, son necesarios programas educativos para dar a conocer a pescadores y marineros el riesgo de desarrollar enfermedades crónicas que pueden obligarles a abandonar su actividad. Es fundamental que desarrollen buenos hábitos de vida y alimentos. No fumar en exceso y reducir el consumo de tabaco y alcohol. Comer más frutas y verduras al estar embarcados y regular al máximo los períodos de ingesta de alimentos, son alguno de ellos. ■

Según los expertos se necesitan medidas de promoción y protección de la salud adaptadas a cada tipo de trabajo

II Edición de los Premios Internacionales “Voz del Mar”

RECONOCIMIENTO a quienes se dedican al mar

El pasado 26 de febrero se celebró en el Palacio de Congresos de Vigo la Gala de entrega de los Premios Internacionales “Voz del Mar”, en su segunda edición. Con estos galardones, la Fundación Biamar reconoce a las personas e instituciones que, “tanto en tierra como en la mar, hacen que podamos mantener una relación saludable con el medio marino”. El director del ISM, Luis Casqueiro, acudió al acto y entregó a la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores uno de los premios.



Cerca de un centenar de personas acudieron el pasado 26 de febrero a la ciudad de Vigo al acto de entrega de los Premios Internacionales “Voz del Mar” que anualmente entrega la Fundación BIAMAR. Abel Caballero, alcalde de la ciudad, agradeció la elección de Vigo como sede de la Gala. “Apreciamos singularmente que el fallo de los premios se centre en la sostenibilidad de la actividad profesional, en la conservación y la investigación del mar, además de en su interpretación y divulgación” señaló Caballero. Según el mandatario, Vigo

El Instituto Social de la Marina apoya la labor que realiza la Fundación BIAMAR

comparte esa vocación medioambiental, innovadora e internacional, “entendemos la vigencia y aplicación de dichos preceptos como la única forma de construir futuro”, dijo.

Por su parte, el coordinador general de la Fundación BIAMAR, José Luis Soler explicó que ahora, más que nunca, se necesita que “la voz del mar se escuche con mayor fuerza y determinación, poniendo en valor el buen trabajo realizado por las personas y organizaciones galardonadas”.

Los Premios Internacionales “Voz del Mar” reconocen a quienes, a lo largo de los años, dedican su vida y trabajo

a mejorar las condiciones de vida en relación con el medio marino. El premio consiste en una escultura realizada por el artista malagueño, Ignacio Falgueras Cano.

APOYO INSTITUCIONAL

El Instituto Social de la Marina apoya desde sus comienzos la labor que realiza la Fundación BIAMAR con quien ha firmado varios acuerdos de colaboración junto a otras instituciones, como el Instituto Español de Oceanografía.

En la primera edición de los premios, celebrada en Cádiz en mayo de 2014, la revista MAR editada por el ISM consiguió uno de los galardones por sus 50 años de servicio informando a la gente del mar.

El director de la Entidad, Luis Casqueiro, participó activamente en esta edición entregando uno de los galardones a la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP)

En la actualidad, la FNCP aglutina a 225 cofradías que representan a 40.000 afiliados, 9.000 de ellos son propietarios de sus propias embarcaciones pesqueras. La Fundación BIAMAR ha reconocido en esta edición a la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores por su dilatada labor en defensa de los intereses del sector pesquero.

Además, se premió a la Red de Campus de Excelencia Internacional de Ámbito Marítimo CEI.MARNET. El 24 de enero de 2012 los representantes de los Campus de Excelencia Internacional de ámbito marítimo existentes en nuestro país firmaron en Cádiz un acuerdo de colaboración que originó la creación de la red CEI.MARNET. Por su labor aglutinadora de conocimiento al servicio del ámbito marino, la excelencia de sus actuaciones y el fin de sus objetivos la Fundación BIAMAR concedió a la red uno de los galardones. Recibió el premio el rector de la Universidad de Vigo, Salustiano Mato de la mano del director del Instituto Español de Oceanografía, Eduardo Balguerías.

OTROS PREMIOS

El secretario General de Pesca, Andrés Hermida, entregó a la directora de



Los Premios “Voz del Mar” reconocen el esfuerzo de personas e instituciones para mejorar la relación de la sociedad con el MAR

la Fundación Biodiversidad, Sonia Castañeda, otro de los premios por capitalizar el proyecto LIFE INDEMARES. Se trata de un proyecto cuyo objetivo es contribuir a la protección y uso sostenible de la biodiversidad en los mares españoles mediante trabajos de identificación de espacios de valor para la Red Natura 2000.

Otro de los premiados en esta segunda edición del certamen fue la doctora Sylvia A. Earle, condecorada por la proeza que realizó en 1979 en Oahu (Hawai), descendiendo a 400 metros de profundidad. Para resistir la tremenda presión diseñó su propio traje de submarinismo.

Bióloga marina y ex jefa de la National Oceanic and Atmospheric Administration, organismo dedicado a la investigación marina en EEUU, Sylvia A. Earle ha protagonizado infinidad de expediciones, sumando más de 6.000 horas de inmersión.

El último de los reconocimientos recayó en la Plataforma en Defensa de la Onda Corta de Radio Exterior de España. Con su empeño, esfuerzo, convicción y espíritu solidario miles de españoles que trabajan, faenan o viven a miles de kilómetros de su hogar pueden escuchar lo que ocurre en nuestro país. Radio Exterior de España y el programa “Españoles en la Mar”, premiado el año pasado, hacen posible que estos compatriotas se sientan más cerca de sus familias, amigos y tierra. Amparo Rodríguez, coordinadora de la Plataforma recibió el premio “Voz del Mar” de manos del alcalde de Vigo. ■

ANA DÍAZ

“GENERAL ARMERO”

¿primer buque a hélice español?

El vapor “General Armero” fue entregado por William Cramp & Sons Shipbuilding Company, de Philadelphia, en el año 1852. Sus orígenes, junto a otras dudosas afirmaciones en cuanto a su longevidad -se perdió en diciembre de 1853- o características técnicas, han hecho de este buque uno de los peor referenciados de la Marina Mercante española. En este artículo, el autor pone en duda -a pesar de que se cita muchas veces- que el “General Armero” fuese el primer buque a hélice de nuestra contraseña, ya que los primeros buques a hélice eran conocidos como “vapores a tornillo”, que fue el término técnico que se mantuvo vivo durante décadas. Además, cuestiona la referencia que se hace sobre los astilleros que lo construyeron. A su parecer, la mayoría de los autores consultados sostienen que fueron los astilleros de Ambrose W. Thomson, tras firmar contrato con Patricio de Satrústegui. Según entiende el autor, esta confusión puede venir de que es posible que el americano, con residencia en Philadelphia, interviniese en la compra del “General Armero” pero asegura que el buque se construyó por William Cramp & Sons Shipbuilding Company ubicada en la misma ciudad norteamericana.





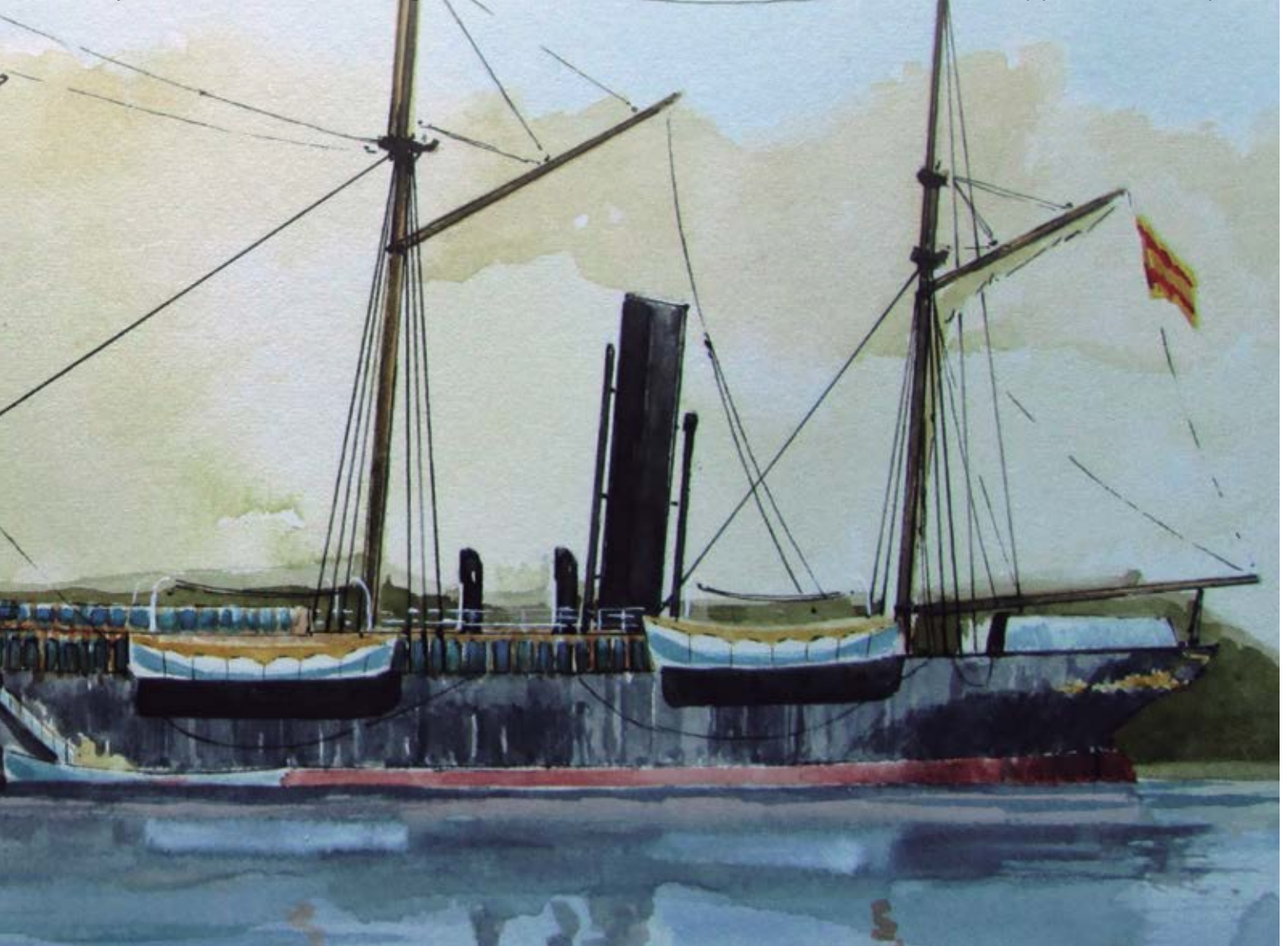
El “General Armero” fue el primer buque de hélice de Antonio López y Hermano, compañía que lo explotaba y probablemente -aunque no confirmado- también de la Marina Mercante española. Se utilizó para fines más complejos que los de simple transporte de correos y, según parece, estuvo implicado en el tráfico de esclavos, cosa que oscureció la vida comercial de Antonio López y López en la primera parte de su carrera. Y es que, prácticamente todos los armadores españoles que hacían la navegación a la antigua colonia de Cuba estuvieron implicados -en mayor o menor escala- en aquel tráfico.

Tal y como recoge, de una forma seria y contrastada, el libro “Los Marqueses de Comillas. 1817-1925. Antonio y Claudio López”, escrito por el reconocido historiador Martín Rodrigo y Alharilla, sobre el “General Armero” ...*En mayo de 1849 López regresó con sus 9.000 pesos a Cuba dejando a su mujer en Barcelona. Sin embargo, meses*

más tarde esta se trasladó a Santiago de Cuba, puesto que en esa ciudad nacieron los tres primeros hijos del matrimonio: Isabel, Antonio y María Luisa.

La dote recibida permitió a López, a las pocas semanas de su retorno al oriente cubano, prescindir de su socio Domingo Valdés. El 24 de julio de 1849, Valdés se retiró de la firma santiaguera, quedando como socios los hermanos López, que renombraron entonces la empresa Antonio López y Hermano. Su matrimonio con Luisa permitió a Antonio incorporar a la sociedad a su suegro Andrés Bru Puñet y a su cuñado Andrés Bru Lassús, como socios comanditario e industrial respectivamente. También como socio industrial contó con los servicios de su primo José Gayón. De hecho, si exceptuamos al guipuzcoano Patricio Satrustegui, el resto de socios tienen todos algún tipo de vínculo de familia con el futuro Marqués de Comillas.

El capital familiar incorporado (como dote, o como comandita) permitió a la empresa





En la imagen, Marcelino de Cagigal, primer capitán del "General Armero".

ampliar sus actividades en la compra-venta de esclavos, hasta el punto que el 2 de marzo de 1850 Antonio (junto con su ex-socio Domingo Valdés) solicitaba permiso para establecer una línea de vapores entre Guantánamo y Santiago de Cuba. La licencia fue otorgada finalmente en febrero de 1851, y para su servicio mandaron construir en los astilleros de Ambrose W. Thomson (realmente William Cramp & Sons Shipbuilding Company), de Filadelfia un vapor de hélice con casco de madera que recibió el nombre de "General Armero", y que fue «el primer buque de hélice de la Marina mercante española». El vapor había sido bautizado con el nombre del que fuera entre 1848 y 1851 comandante general del apostadero de La Habana, Francisco Armero Peñaranda, y expresa, como ha señalado José Antonio Piqueras, el reconocimiento de López para con la permisividad de aquél en el comercio de esclavos. Sin duda, las relaciones entre Armero y López debieron ser estrechas, puesto que un hermano del militar, Ramón Armero Peñaranda fue, entre los años 1863 y 1868, socio comanditario de «A. López y Cía.»

Todo parece indicar que el "General Armero" fue utilizado para la introducción ile-

gal de esclavos en el oriente cubano. No en vano, su puesta en marcha coincide con un aumento del número de esclavos vendidos por Antonio López y Hermano. El importante margen comercial de la trata permitió a la sociedad ampliar sus actividades adquiriendo, en apenas tres años, cuatro ingenios y otros tantos cafetales"...

Ha habido mucha discusión sobre los orígenes comerciales de Antonio López y López, pero todo apunta a que es absolutamente cierto, cosa que, por aquel entonces, no era un negocio muy desaprobado socialmente. Desde luego este personaje era un auténtico tycoon (tiburón de los negocios) y, como tal, no tenía nada de santo ni mártir, como se ha querido hacer ver.

Respecto al buque, este no tuvo una vida fácil, según vemos en diversos apuntes de la prensa americana. El New York Times, que es un diario fabuloso con más de siglo y medio de existencia, en su edición del 21 de abril de 1852, anotaba que el "screw" "General Armero" había tenido una avería en la caldera de estribor a 70 millas al Sur de Savannah. Curiosamente el artículo cita, textualmente, que el buque pertenecía al Gobierno de Cuba.

Los pocos meses que navegó el "General Armero" lo hizo en la comunicación entre la antigua colonia española y los Estados confederados del Sur de Norteamérica. Eran tiempos del tráfico de azúcar, tabaco y ron, con vuelta desde Norteamérica con algodón y productos manufacturados, de los que la isla era un formidable consumidor. Los productos que se exportaban a la vieja España eran vendidos en colmados llamados ultramarinos, precisamente por el origen de las mercancías a la venta.

Poco más de un año más tarde, el mismo diario americano hablaba así de la pérdida del "General Armero": "...Havana, Miércoles, Diciembre 14, 1853. Perdida del vapor a tornillo "General Armero" y del bergantín inglés "Oscar."...En el 9 del corriente, el bergantín Americano "Ocean Belle" ha llegado a este Puerto, llevando a bordo tripulación y pasajeros del vapor a hélice español "General Armero", que navegaba entre este puerto y el de Santiago de Cuba, y también la tripulación del bergantín británico "Oscar", ambos buques

Los pocos meses que navegó el "General Armero" lo hizo en la comunicación entre la antigua colonia española y los Estados confederados del Sur de Norteamérica



habiendo recientemente embarrancado cerca de la isla.

Las publicaciones de esta ciudad (no se les puede llamar diarios ya que raramente daban alguna noticia) no publicaron ni una sola noticia conectada con cualquiera de estos hechos y, aunque he tenido algún problema en obtener información de uno u otro, no he podido conseguir más información que la de que el vapor fue desmantelado en un temporal de viento que también causó que su timón se perdiese, haciendo que el vapor derivase y encallase en algún cayo cercano a esta costa, contra el cuál quedó perdido totalmente. Tripulantes y pasajeros pudieron escapar con lo puesto, aunque afortunadamente no hubo pérdida de vidas. El bergantín inglés "Oscar" se perdió en una tormenta al N.N.E. del banco de Gran Bahama, que su capitán, imprudentemente, intentó atravesar de noche y como consecuencia de su temeridad tocó fondo y el buque naufragó. Creo que pertenecía a Nova Scotia y tenía destino en algún puerto de esta isla"...

Estupendo relato que nos permite cerrar el círculo sobre la pequeña vida marítima de este vapor.

Por su parte, Rafael González Echegaray en su libro *La Marina Cantabra. Desde el Vapor. Vol. III. sobre las características del buque*, cita: "...era un barco de casco de madera de 51,8 metros de eslora, 8,53 de manga y 5,8 de puntal; con 716 toneladas de arqueo (o desplazamiento acaso) 12 nudos de marcha en pruebas; a hélice; máquina de dos cilindros y 5,5 metros de calado máximo. Era mixto de carga y pasaje y si no el primero, uno de los primeros buques a tornillo con pabellón español y matrícula cubana"...

Su primer capitán fue D. Marcelino de Cagigal y Calderón de la Vega. Echegaray, en su libro *Capitanes de Cantabria* hace la siguiente anotación: "... don Marcelino de Cagigal y Calderón de la Vega, nacido en Santander en 1830, mandó el primer buque español a hélice -el «General Armero»- de Antonio López -graduado de Alférez de Fragata, Cruz del Mérito Naval y Medalla de Honor de Marina otorgada por el Gobierno francés"...



Óleo de Antonio López y López.

Eran tiempos del tráfico de azúcar, tabaco y ron, con vuelta desde Norteamérica con algodón y productos manufacturados, de los que la isla era un formidable consumidor

Aquellos marinos decimonónicos eran compendio de tradición, profesionalidad y pundonor hasta límites que hoy nos podrían parecer sorprendentes. Los buques, debido a la inexistencia de soportes tecnológicos a la navegación, necesitaban de años y años de experiencia para poder capitanearlos, y la fragilidad de sus máquinas hacia que fuese necesaria una arboladura fuerte y consistente, en que la vela, en caso de necesidad, ayudase al buque a salir de un peligro o llegar a puerto sanos y salvos, en caso de averías o roturas. Los tripulantes disponían de armamento a bordo para poder defenderse de piratas -abundantes e incontrolados- según en las aguas por las que navegaban. ■

VICENTE L. SANAHUJA



El Consejo Regulador del Mejillón gana la primera batalla

Una sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra ha dado la razón al Consejo Regular del Mejillón obligando a las empresas conserveras a no utilizar en sus envases referencias al origen gallego del bivalvo cuando no formen parte de la Denominación de Origen Protegida. La prohibición afecta tanto al producto en fresco como en conserva, congelado o pasteurizado. La reacción no se ha hecho esperar, la patronal conservera Anfaco, con el apoyo de parte de los productores gallegos, ha pedido a la Consellería do Mar que suspenda cautelarmente la DOP.

La Audiencia de Pontevedra ha condenado a la empresa Alimentos Javimar S.L., por exhibir en sus envases referencias al origen del bivalvo como “de las rías gallegas” o “fabricado en Galicia” cuando la firma no forma parte de la Denominación de Origen Protegida (DOP).

De acuerdo con el tribunal, la empresa incurrió en competencia desleal con las conserveras que forman parte de la DOP Mejillón de Galicia utilizando el nombre de la comunidad que para este producto significa un distintivo de calidad. El fallo, que al no haber sido recurrido ante el Tribunal Supremo es firme y sienta precedente, señala que este tipo de marca *permite establecer una conexión entre los parámetros de calidad del producto y un área geográfica determinada, y sirven, por tanto, a los consumidores para identificar los productos, cualificados por una mayor credibilidad.*

El caso se inició en octubre de 2014 con la demanda de la DOP ante el Juzgado Mercantil de Pontevedra contra la empresa Javimar por competencia desleal. La infracción tenía que ver con el uso en los envases de mejillón de la citada conservera de menciones relativas al origen del bivalvo. En los envases incorporaba referencias como “de las Rías Gallegas”, “elaborado en Galicia” o “envasado en Galicia”, cuando el producto no contaba con la certificación de la DOP Mejillón de Galicia, la única que legalmente puede hacer uso de esas menciones.

La conservera presentó el consiguiente recurso sobre el que ahora se ha pronunciado la Audiencia de Pontevedra ratificando íntegramente la sentencia del Juzgado de lo Mercantil.

Para el presidente del Consejo Regulador, Francisco Alcalde, la sentencia acredita que el ámbito de protección de la DOP de Galicia incluye tanto al producto fresco como en conserva, congelado,

pasteurizado, etc. Este punto es importante ya que Javimar en su recurso insistía que el formato del mejillón en conserva estaba fuera del ámbito de protección de la DOP y, por ello, no existía limitación en el uso de referencias como “de las Rías Gallegas”, “elaborado en Galicia” o similar. La Audiencia rechaza el planteamiento señalando que “la simple referencia o evocación de Galicia en productos elaborados del mejillón, si no está amparada por la DOP, supone una infracción de la normativa europea de protección de las DOPs”.

El fallo, según el Consejo Regulador, supone un reproche en toda regla para la industria conservera que utiliza ilícitamente el nombre de Galicia en sus envases, pero también para la Administración, y más concretamente para la Consellería do Mar, que comparte la idea de que la DOP no tiene atribuciones sobre el mejillón en conserva. Por ello, señala Alcalde, *esperamos que a partir de ahora la Xunta actúe de una vez y haga cumplir la ley.*

Para los dirigentes del Consejo Regulador del Mejillón de Galicia (CRMG) la sentencia supone un punto de inflexión que animará a los productores a certificar su producto en el sello de calidad, que el año pasado selló algo más de 33 mil toneladas, el 14% de la producción de mejillón gallego.

SUSPENSIÓN CAUTELAR

Anfaco ha pedido a la Consellería do Mar, como órgano que tutela la DOP Mexillón de Galicia, que suspenda cautelarmente el sello de calidad hasta que se aclare a qué se debe llamar mejillón gallego y a qué no. Y amenazan con dejar de poner Galicia en los envases perjudicando finalmente al propio producto.

Los conserveros han presentado su petición con el apoyo de parte de productores. Argu-

mentan que el 86% del bivalvo que se vende en fresco y el 98% del enlatado no está certificado por Mexillón de Galicia. Además, desde la patronal se aduce que el sello de calidad no da valor al producto y, por ello, no entran en el consejo regulador. Desde éste órgano se contesta que entran por los intereses y vinculaciones de las grandes conserveras con el mejillón chileno.

Por su parte, la consellería ha pedido un dictamen para evaluar el alcance real de la sentencia y tener la certeza de que únicamente pueden incorporar referencias como “de las Rías Gallegas”, “elaborado en Galicia” o “envasado en Galicia”, en sus envases las latas elaboradas con producto mejillón certificado.

El sector mejillonero vuelve a estar en guerra. ■



Demanda contra Noruega

El abogado de la Asociación *Long Hope* -que agrupa a los más de 10.000 ex marinos españoles que trabajaron en buques noruegos y que exigen una pensión por los años cotizados en ese país- presentó una demanda ante un Tribunal de Primera Instancia noruego por lo que considera una discriminación de la legislación de este país con estos trabajadores.

Según las tesis de este colectivo y de su representación legal, la actitud de la administración nórdica es “una injusticia social grave” ya que les deniegan la prestación por no haber compatibilizado los años cotizados con la residencia en Noruega. Unos argumentos para el impago contra los que también se han manifestado la confederación de sindicatos del país nórdico.

Bruselas insiste contra el “tax lease”

Tal y como era previsible, la Comisión Europea ha recurrido la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en la que se anulaba la decisión de la citada institución de declarar ilegal el sistema de bonificaciones fiscales a la construcción naval en España hasta 2013, el conocido como “tax lease”.

El pasado diciembre, después de años de trámites y de que en nuestro país se haya implantado otro sistema de bonificaciones, el Tribunal Europeo estimó que las conclusiones de la Comisión contra el “tax lease” no estaban suficientemente motivadas, una decisión que ahora recurre el Ejecutivo comunitario.

Vigo lidera la investigación alimentaria

La próxima apertura del Centro de Tecnologías Avanzadas de Investigación para la Industria Marina y Alimentación situará a Vigo en la vanguardia científica europea aplicada a la alimentación. El nuevo centro está conectado con el antiguo edificio por una pasarela y cuenta con una superficie de 5.800 metros distribuidos en cinco alturas. La iniciativa partió de la Asociación



BREVES

Nacional de Fabricantes de Conservas (Anfaco) a través de Cepesca.

Los nuevos laboratorios permitirán nuevas líneas de investigación y aumentar el alcance y envergadura de las líneas científicas en las que actualmente trabaja Anfaco-Cepesca, que tiene en marcha 73 proyectos.

Aviso a furtivos

Dos jóvenes mariscadores han sido condenados a penas de seis meses de prisión y multas de 630 euros por delitos contra la salud pública. Los hechos se remontan a 2011 cuando las fuerzas de seguridad les sorprendieron extrayendo de forma furtiva cerca de 100 kilos de vieira, que tras los análisis mostró altos niveles de toxicidad.

La jueza de Ferrol concedió rebajar los dos años de prisión pedidos por la fiscalía a suspenderles la pena por un período de tres años. Si durante este tiempo cometieran algún delito, tendrían que cumplir la pena en prisión. Además, los dos mariscadores han quedado inhabilitados para ejercer el marisqueo durante un año y medio.

La sardina desaparece del Mediterráneo

En las costas de Castellón y Tarragona, las capturas de sardina han caído un 86% en los siete últimos años. Si en 1999 se pescaron 6,1 millones de kilos de sardinas (que generaron unos ingresos de 5,2 millones de euros), en 2008 cayeron hasta los 1,7 millones de kilos y en 2015 apenas llegaron a los 250.000 kilos. La facturación descendió hasta el medio millón de euros, debido a que además el tamaño de los peces ha disminuido. "Hay barcas que durante todo el verano pasado no ganaron ni 300 euros", explica Agustí Rillo, presidente de la Asociación del Peix Blau de Tarragona.

Sin embargo, Rillo niega rotundamente que esta situación se deba a una sobreexplotación y apunta a la confluencia de factores en la costa norte valenciana y del sur de Cataluña.

MADRID

Ayudas a la paralización temporal

La Conferencia Sectorial de Pesca aprobó el reparto de 8.142.248 euros entre las Comunidades Autónomas para la financiación de las ayudas a armadores y tripulantes de los buques afectados por la paralización de la actividad pesquera. Del total de esta cantidad, la mitad la financia el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y la otra mitad, el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP).

- COMUNIDAD AUTÓNOMA - FONDOS FEMP - FONDOS NACIONALES COFINANCIACIÓN MAGRAMA		
CALADERO DEL MEDITERRÁNEO		
ANDALUCÍA	555.333,5 €	555.333,5 €
BALEARES	168.569,5 €	168.569,5 €
CATALUÑA	1.157.255 €	1.157.255 €
MURCIA	158.252 €	158.252 €
VALENCIA	614.500 €	614.500 €
SUBTOTAL ...	2.653.910 €	2.653.910 €
CALADERO DEL GOLFO DE CÁDIZ		
ANDALUCÍA	SUBTOTAL	832.214 €
CALADERO DEL CANTÁBRICO Y NOROESTE		
ASTURIAS	75.000 €	75.000 €
CANTABRIA	85.000 €	85.000 €
GALICIA	425.000 €	425.000 €
SUBTOTAL ...	585.000 €	585.000 €
TOTAL ...	4.071.124 €	4.071.124 €

- COMUNIDAD AUTÓNOMA - FONDOS FEMP - FONDOS NACIONALES COFINANCIACIÓN MAGRAMA		
ANDALUCÍA	83.309 €	27.766,7 €
BALEARES	25.285,4 €	8.426,5 €
CATALUÑA	173.588,25 €	57.862,75 €
MURCIA	23.737,8 €	7.912,6 €
VALENCIA	92.175 €	30.725 €
SUBTOTAL ...	398.086,45 €	132.695,55 €
ANDALUCÍA	SUBTOTAL	124.832,1 €
ASTURIAS	11.250 €	3.750 €
CANTABRIA	12.750 €	4.250 €
GALICIA	63.750 €	21.250 €
SUBTOTAL ...	87.750,00 €	29.250,00 €
TOTAL ...	610.668,55 €	203.555,85 €

pesquera se le suman otros 814.224 euros de apoyo para la financiación a la gestión de las ayudas a la paralización temporal de la actividad pesquera (como se detalla en los cuadros). Esta última partida está cofinanciada por el FEMP en un 75% y, el 25% restante, por el Magrama.

De los 8.142.248 euros, más de cinco millones corresponden a las Comunidades Autónomas del Mediterráneo para la financiación de las paradas temporales que lleven a cabo las flotas de cerco y arrastre. Andalucía resulta asignada con 1,6 millones de euros para las paradas temporales de las flotas de cerco y arrastre en el Golfo de Cádiz y 1,17 millones de euros para las flotas del Cantábrico y Noroeste.

Más de 8,9 millones de euros se destinarán a financiar las ayudas a la paralización temporal de la actividad pesquera, si a los 8,1 millones de las ayudas por la paralización de la actividad

co y Noroeste. En los criterios de reparto se han tenido en cuenta el peso de la flota en cada CCAA, el número de buques y arqueos, así como la estimación del número de tripulantes que pudieran estar afectados por las paradas que se lleven a cabo. ■

Estudio sobre crustáceos profundos de Mauritania

Investigadores del Instituto Español de Oceanografía y de la Universidad de Vigo acaban de presentar el resultado del más completo estudio realizado hasta el momento sobre los crustáceos a aguas profundas en Mauritania. Un grupo de gran importancia pesquera y alto valor económico.



Gracias a los muestreos realizados durante cuatro campañas oceanográficas, los científicos identificaron, en los cuatro últimos años, un total de 132 especies de crustáceos decápodos. De ellos, cuatro no habían sido descubiertos por la ciencia. Los decápodos constituyen el grupo de crustáceos de mayor diversidad específica y mayor abundancia en la plataforma y talud continental de África noroccidental, incluyendo especies de gran importancia pesquera y elevado valor económico.

Las citadas cuatro campañas se han desarrollado entre 2007 y 2010, por parte del IEO, en colaboración con el Instituto Mauritano de Investigaciones Oceanográficas y de Peces y la Universidad de Vigo. El objetivo fundamental era estudiar los invertebrados de

fondo recogidos, tanto como fauna acompañante en las pescas de arrastre, como mediante aparejos específicos para el muestreo del bentos (es decir, los organismos que viven asociados al fondo marino).

Desde 2009, el IEO puso en marcha un proyecto para el estudio de la biodiversidad de los ecosistemas bentónicos a partir de las colecciones faunísticas y datos recogidos en las campañas africanas. Todo ello está dando lugar a un importante estudio sobre una de las zonas más desconocidas de los océanos mundiales. Y a lo largo de los últimos cuatro años se ha venido desarrollando, en el marco de este proyecto, un riguroso estudio taxonómico y ecológico sobre los grupos más representativos que está aportando importantes resultados para la investigación. ■

Pleno del Consejo Gallego de Pesca

La Consellería do Mar convocó al Consello Galego de Pesca tal y como se había comprometido con el sector en febrero. Los distintos sectores representados en este órgano, que llevaba dos años sin reunirse, acordaron crear tres grupos de trabajo para abordar los problemas que afectan a los sectores representados. Uno de los grupos centrará su trabajo en el estudio de las medidas técnicas que propone el Plan de Acción de Pesca Costera Artesanal de Galicia, enmarcado en el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, que pondrá en marcha la Xunta.

Los otros dos grupos tienen como objetivo estudiar los reglamentos europeos. Uno centrado en las medidas técnicas y de control y el otro estudiará la propuesta del reglamento de medidas técnicas de pesca en aguas profundas.

17.000 inspecciones

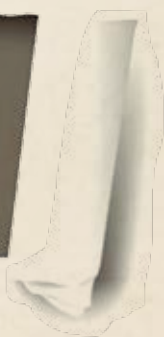
La Agencia Europea de Control de la Pesca señala en su informe anual que el pasado año realizó 17.000 inspecciones. Esta cifra supone un aumento del control si se compara con las 12.700 inspecciones llevadas a cabo en 2014.

Uno de los capítulos que destaca es la lucha contra la pesca ilegal no declarada y no regulada. En este ámbito se han analizado 6.000 certificados de captura y documentos relacionados. Además, el informe destaca la atención dedicada al proyecto de sistema de localización de buques que la Comisión ha desarrollado en código abierto para que pueda estar disponible para los estados miembros.

Acuerdo hispano luso

Los responsables de Pesca del Gobierno español, Andrés Herminda, y del Gobierno portugués, Miguel Sequeira, han planteado ampliar el acuerdo que mantienen los dos países a 10 años basándose en la estabilidad que aporta para los operadores que faenan en el mismo caladero y venden en los mismos puertos.

Hace 50 años...



La Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo del ISM se hace cargo del seguro de Accidentes en el Mar

La nueva gestión abaratará el seguro y mejorará las prestaciones

Con la publicación del texto articulado de la Ley de Bases de la Seguridad Social, se ha producido una modificación trascendental en la gestión del seguro. En lo que a la Seguridad Social del Mar se refiere, sin perjuicio de cuanto contenga el régimen especial pendiente de aprobación, las nuevas normas de gestión del seguro de accidentes de trabajo en el mar entran en vigor a partir del día 1 de mayo. Estas normas, ciertamente, son de una importancia decisiva, tanto por lo que han afectado a la rama del seguro privado como por las consecuencias que han de tener en las empresas y en los hombres de la mar.

A partir de la fecha indicada, las entidades mercantiles que practicaban hasta el momento el seguro de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, que no fueran mutuas patronales o la Mutualidad de Accidentes del Mar y de Trabajo, han cesado en su gestión.

La Mutualidad de Accidentes de Mar del Ins-



Marinos y pescadores también esperan con impaciencia la aprobación del Régimen Especial del Mar.

tituto Social de la Marina entra ahora en una nueva etapa. Desde el día 1 de mayo se ha hecho cargo de todos los derechos y obligaciones del seguro de accidentes de trabajo, correspondientes al personal de las empresas marítimas, en las mismas condiciones en que és-

tas tenían concertado su seguro en las entidades mercantiles.

Realmente el cambio es de esperar no supondrá otra cosa que beneficios a las empresas marítimas y su personal correspondiente, ya que la prima del seguro no sufrirá incremento alguno e incluso será más baja en muchos casos, y las prestaciones serán mejores (...) En lo que respecta a la Mutualidad de Accidentes de Mar, su obra graciable ha

sido considerada como un tercer seguro, dada su cuantía e importancia, y sin que ello supusiera ningún incremento en las primas concertadas.

Tras un compás de espera que ha sido largo y ha sido tenso, la Ley de Seguridad Social empieza a hacer sentir sus efectos. Los trabajadores la esperaban. Marinos y pescadores, también esperan con impaciencia la aprobación del Régimen Especial el Mar.

“Mares de España”

UN PROGRAMA DE RADIO NACIONAL A TODOS LOS MARINOS Y PESCADORES QUE TRABAJAN LEJOS DE ESPAÑA

El pasado día 18 de marzo se emitió el programa número 1 de “Mares de España”, por Radio Nacional de España. Se trata de una emisión realizada por el Gabinete de Información del ISM y dirigida a los pescadores que faenan en Terranova, Gran Sol, Costas Africanas y, en general, cuantos lo hacen lejos de la Patria, así como a los marinos mercantes que navegan por los mares del mundo. Su duración

es de treinta minutos y se emite los viernes a la 1.15 de la madrugada, dentro de la emisión de Radio Nacional para América y Filipinas.

“Mares de España” informa a los oyentes de la actualidad marítima española, se ilustra con estampas marineras dramatizadas y tiene secciones de consultorio, música y deportes.

Independientemente, se encuentran en periodo muy avanzado las gestiones del

Gabinete de Información del ISM, cerca de una importante red nacional de emisoras, para hacer una emisión diaria del mar, así como un programa semanal de larga duración, dentro de las cuales están previstas las siguientes secciones: Información general, reportajes, consultorio, teatro radiofónico, boletín meteorológico, etc. Estas emisiones estarán dirigidas a la totalidad de los trabajadores del mar.

Tarragona

Primero con casco de acero

Se ha botado la motonave “Masiques”, primera embarcación con casco totalmente de acero construida en los astilleros de esta ciudad. Está prevista la construcción para fecha inmediata de otros dos buques de características similares, así como pesqueros también con casco de acero. Las instalaciones de los astilleros tarragonenses permiten construir buques de hasta mil toneladas. El “Masiques” tardó en construirse seis meses, interviniendo en la obra unos treinta especialistas.

Las enseñanzas náuticas y pesqueras, en la reunión de la OIT en Ginebra

Los métodos españoles de enseñanza de la pesca están considerados por la FAO como los mejores hoy existentes en el mundo. La representación española en la última reunión, en Ginebra, de la Organización Internacional del Trabajo, causó sensación -dice “El Pueblo Gallego”-, no sólo al exponer los métodos seguidos en las escuelas náuticas y pesqueras, sino también por los libros publicados para la preparación de los pescadores.

Gran tráfico portuario en Avilés

El tráfico portuario avilesino se ha incrementado en 1965 con relación al año anterior en 483.550 toneladas. Después del puerto de Bilbao, se estima que el de Avilés es el de mayor tráfico del Cantábrico y uno de los seis primeros españoles en lo que a tráfico de mercancías se refiere.

En cambio, 1965 no ha sido muy favorable a los pescadores, ya que en Lonja se subastaron 6.780.418 kilos de pesca, con un descenso cercado a los dos millones y medio en relación con 1964, lo que traducido a pesetas supone un descenso de más de catorce millones.

Importante reunión a orillas del Atlántico

En la Escuela de formación Náutico Pesquera de Vigo ha tenido lugar, durante los días 25 y 26 del actual mes de marzo, una importante reunión de alto nivel profesional, con la participación de representantes de Bilbao, Pasajes, La Coruña, Cádiz, Valencia, Barcelona, Tenerife y Lanzarote: la España marítimo-pesquera, en una palabra. En esta reunión fueron tratados numerosos temas de carácter profesional, bajo la presidencia del director general de Instrucción Marítima, señor Pieltain, y el jefe de Escuelas de la 2ª Sección, don Emilio Arroyo Aldeyunde.

SUSCRIPCIÓN

Cuantos estén interesados en recibir HOJA DEL MAR directamente en su propio domicilio, deben dirigirse por escrito al Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina, a las señas del recuadro que figura junto a estas líneas, especificando claramente y con toda exactitud, nombre, dos apellidos, calle o plaza y número de las mismas, ciudad y provincia, a cuyas señas desean se les remita la revista. También han de hacer constar su categoría profesional y barco o empresa donde prestan sus servicios. HOJA DEL MAR se reparte gratuitamente.

hoja del mar

MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
GABINETE DE INFORMACION

◆

Redacción y Administración:
Génova, 24 Teléf. 2 19 21 92

MADRID

Revista mensual
Depósito legal: M-16.516-1963
EGOS- Gabriel Díez, 8 - MADRID

Sanidad Marítima

RIESGOS LABORALES Y PROBLEMAS DE SALUD EN LA PESCA (1)

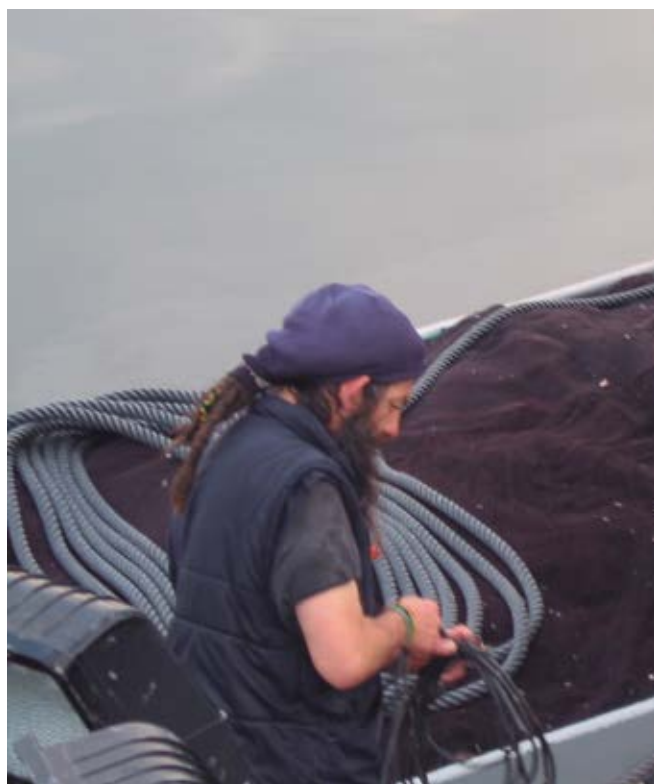
En numerosas ocasiones, un barco pesquero puede asimilarse a una pequeña industria o taller en el que hay productos químicos como lubricantes, disolventes y productos combustibles así como maquinaria y equipos eléctricos peligrosos. Existen además riesgos de origen físico como ruido y vibraciones y riesgos de origen biológico por exposición y contacto con diferentes especies de microorganismos, animales y otros seres vivos y sus productos. No menos importantes son los riesgos de factores ergonómicos como las posturas forzadas, bipedestación y riesgos psicosociales derivados de la soledad, la monotonía, la incomunicación y el deterioro relacional. En los números de la revista MAR correspondientes a los meses de marzo y abril dedicaremos estas páginas médicas a los riesgos laborales y a los problemas de salud que puede generar la actividad marítimo-pesquera.

La gravedad de los riesgos laborales en esta actividad económica, se acentúa por la frecuente precariedad de instalaciones adecuadas a bordo, la dificultad de los accesos, los espacios confinados, los movimientos del buque, los sistemas y ritmos de trabajo y las condiciones ambientales en el mar.

En este número de la revista MAR, y en el del mes que viene, analizaremos los principales problemas de salud que afectan a los trabajadores del sector debidos a las condiciones de vida y trabajo presentes en las actividades marítimo-pesqueras. Destacan los siguientes:

ACCIDENTES

La pesca es una de las profesiones más peligrosas. El riesgo de accidentes es aproximadamente 2,4 veces mayor en el sector pesquero que la media de todos los



sectores industriales de Europa. Entre los principales accidentes a bordo destacan: las caídas al mar o en cubierta, al largar el arte o al efectuar el tiro de la captura. También son frecuentes las heridas, roces o cortes al manipular anzuelos, boyas o partes afiladas de las máquinas desprotegidas y los sobreesfuerzos al izar las capturas o cobrar a mano las líneas. Además, los golpes o contusiones; los atrapamientos con haladores o maquinillas, ejes de transmisión, correas u otras partes móviles desprotegidas; las quemaduras por contacto con partes calientes, cortocircuitos y/o riesgos eléctricos por derrames sobre motores eléctricos no protegidos son muy comunes entre los trabajadores del mar.

RUIDO Y VIBRACIONES

El nivel de ruido es muy elevado en las embarcaciones, alcanzando sus niveles más altos en la sala de máquinas, procedente de los motores y de la reverberación del sonido en las paredes. En las zonas comunes, la mayor parte del ruido se transmite a través de las paredes, suelos y techo que conforman la estructura del barco, procedente de la energía de las vibraciones ocasionadas por los sistemas de propulsión del barco y de las hélices y por el impacto y movimiento de la nave por las condiciones del mar.



El ruido elevado puede causar un efecto negativo tanto en la salud como en el bienestar físico y psíquico de los trabajadores, pudiendo provocar molestias auditivas, dolores de cabeza, perturbación del sueño, fatiga, depresión, alteración del sistema circulatorio y digestivo y sordera profesional.

Además, puede influir en la génesis de accidentes en cuanto imposibilita el entendimiento de instrucciones o produce enmascaramiento de advertencias o señales de alarma durante las maniobras de pesca.

En la medida de lo posible, hay que evitar la exposición de los trabajadores al ruido, adoptando medidas para su protección auditiva individual como introducir controles de ingeniería (por ejemplo, conectar silenciadores a las conducciones de gases de escape); bloquear el paso del ruido desde la fuente hasta el trabajador, cambiar los métodos de trabajo y llevar un mantenimiento adecuado de la maquinaria y los equipos.

CARGA PSÍQUICA

El estrés laboral aparece cuando las exigencias del trabajo exceden la capacidad del trabajador para hacerles frente o controlarlas. El estrés puede provocar muchos problemas de salud y sus síntomas son, en ocasiones, el origen de un consumo excesivo de alcohol, tabaco o drogas. Este riesgo predomina en trabajadores de puente y en pesca de altura donde existe mayor desarraigo familiar y social.

El trabajador de puente es el responsable del barco y representa al armador a bordo. Esta responsabilidad implica mayor carga psicológica que, a largo plazo, puede generar desde estrés y ansiedad hasta neurosis ansioso-depresiva, trastornos circulatorios como hipertensión y varices, obesidad y tabaquismo. Al mismo tiempo, puede favorecer fatiga visual por el largo tiempo de vigilancia que, en ocasiones, se produce en condiciones de iluminación inadecuadas como, por ejemplo, al controlar el radar.

El estrés laboral es un problema de organización y no una debilidad individual. Es preciso identificar y reducir sus causas. La mejora de la planificación del trabajo y de las condiciones de vida en los buques de pesca puede contribuir a reducir el riesgo de los problemas de salud relacionados con el estrés. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID

Homenaje de la AEMET a Roberto González, capitán del “Esperanza del Mar”

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) conmemoró el pasado 17 de marzo el Día Meteorológico Mundial 2016 con la celebración de un acto bajo el lema “Más cálido, más seco, más húmedo: afrontaremos el futuro”. En el mismo se premió y homenajeó a Roberto González Díaz, capitán del buque-hospital del ISM “Esperanza



del Mar” recientemente jubilado, por su colaboración con la AEMET en la realización de sondeos meteorológicos a bordo en la zona canaria.

Desde hace años, el Instituto Social de la Marina colabora con

esta Agencia en la recogida de datos para predecir el tiempo. Una estación automática y de sondeos a bordo del “Esperanza del Mar” sirve para estos fines. Los datos, transmitidos desde el buque a la Red de Servicios

Meteorológicos Europeos, son necesarios en los modelos numéricos para la predicción del tiempo en Europa. Además, se refieren a una zona atlántica donde existen pocos registros meteorológicos.

Al recoger el premio, Roberto González recordó los primeros años de colaboración, allá por 1985; cómo se montaron

los equipos en el buque y cómo se tomaban datos de superficie.

También recordó el papel de Ángel Torres, de la AEMET de Las Palmas de Gran Canaria para que la colaboración con el ISM sea posible.

Reunión de APROMAR con el Gobierno Canario

De la reunión que el pasado 10 de febrero mantuvieron los representantes de la Asociación Empresarial de Cultivos Marinos (APROMAR) y el consejero de Pesca canario, Narvay Quintero, salió un mensaje esperanzador sobre la aprobación del Plan Regional de Ordenación de la Acuicultura Canaria (PROAC), en tramitación desde 2005, que podría ser aprobado el año que viene.

Quintero confirmó que están trabajando sobre la Ley de Pesca de Canarias para adaptar el plazo máximo de las concesiones de acuicultura a los 50 años que ofrece la Ley de Costas e incorporar actividades de turismo acuícola.

El Gobierno canario es muy restrictivo respecto a las especies cultivables en sus aguas entre las que no se encuentra ni la corvina ni la seriola. Tras el encuentro, Quintero manifestó que cualquier nueva especie, respaldada con un informe ambiental favorable, podrá incluirse en la lista de especies cultivables.

UGT critica el abandono de las hospederías transferidas

La UGT ha manifestado su preocupación, a través de la Comisión Ejecutiva Central y las Comisiones Provinciales, sobre la situación que atraviesan las hospederías de las diferentes Casas del Mar del ISM que han sido transferidas a las Comunidades Autónomas. Señalan que, con su abandono y cierre, “el servicio que debería estar recibiendo la gente del mar se está deteriorando gravemente”. Ante esta situación, el sindicato solicita al Instituto Social de la Marina que actúe para que las diferentes Comunidades Autónomas “asuman sus competencias en la gestión de sus instalaciones y el servicio de hospedería o, en el caso de no ser capaces de gestionarlas debidamente, inicien negociaciones con el ISM con el fin de que sean devueltas a este organismo para que así se garantice su perfecto funcionamiento y la gente del mar, que se encuentra largas temporadas fuera de su domicilio, pueda disfrutar de este servicio tan necesario y amparado por varias legislaciones”.



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

MUTUALIDAD DE SEGUROS Y REASEGUROS A PRIMA FIJA

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

[desde 1896
120 años asegurando juntos]

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

☎ 986 43 29 33 🖨 986 43 70 47 ✉ ssmmv@smutuos.es 🌐 www.smutuos.es



PLANIFICACIÓN BIMESTRAL
GESTIÓN DE ALOJAMIENTO Y TRANSPORTE

Cartagena | 968 54 21 55
www.cfsannicolas.com

- > Título Patrón Portuario
- > Certificado de Formación Básica
- > Buques de Pasaje
- > Formación Sanitaria Específica
- > Avanzado Lucha Contra Incendios
- > Formación Básica en Protección Marítima
- > Tarjeta Profesional de Marinero Pescador
- > Oficial de la Compañía para la Protección Marítima
- > Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro
- > Prevención y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, ...



MGM&CO

Meana Green Maura & Co. S.L.P.

Despacho de Derecho Marítimo Líder en España

www.meanagreenmaura.com



CENTRO DE
REPARACION NAVAL

PUERTO
TRANSOCEÁNICO
DE GRANADILLA

ALTOS ÍNDICES DE
PRODUCTIVIDAD
OPERATIVA

CONECTIVIDAD
CON ÁFRICA

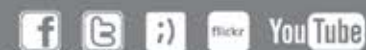
ZONA FRANCA
ZONA ESPECIAL CANARIA



Puertos de Tenerife

El HUB del Atlántico

Nos puedes encontrar en:



Faro de Mar

www.puertosdetenerife.org



Puertos de Tenerife

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife