

Mar

Nº 557
ABRIL 2016

Nuevas normas
para el pesaje de
contenedores

La gestión del
Mediterráneo y el atún rojo

divide al
sector

Buena campaña marisquera

EN NOIA

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*

Desbrozando el camino

No va a ser una empresa sencilla, se apuntaba en el editorial de MAR del pasado mes de octubre, relanzar la pesca en un Mediterráneo acuciado por una sobreexplotación cuasi endémica que alcanza al 93% de los recursos marinos. Cifra que se eleva hasta el 96% si se tienen en cuenta las poblaciones pesqueras evaluadas y capturadas exclusivamente por países de la UE. Lograr el objetivo del Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) no más tarde de 2020 es algo inaplazable, y si el sector no toma medidas convincentes, Bruselas las tomará por él. Nadie duda de que así será. Por ello, desde que el comisario de Pesca Karmenu Vella, tras los últimos informes científicos, señalara que no se podía continuar así, se comenzaron a dar pasos para remediar el actual expolio de los recursos pesqueros.

Cepesca no dudó en ponerse a trabajar en la búsqueda de soluciones a los actuales problemas. Unos problemas denunciados -al menos buena parte de ellos- por las organizaciones ecologistas y algunos sectores de la pesca desde hace años. En esa línea de tomar la iniciativa ante Europa, la Secretaría General de Pesca Marítima acaba de presentar un conjunto de medidas destinadas a recuperar los recursos pesqueros, sumando las aportaciones que se vienen realizando desde los distintos sectores.

Pero, al tiempo, esta iniciativa está creando recelos entre algunos sectores. Se alzan voces que se quejan de que serán los pescadores españoles, de forma unilateral, los que se sacrifiquen, sin que exista una corresponsabilidad por el resto de pescadores de la cuenca mediterránea. Es un planteamiento que puede llevar, y de hecho así ha sido tradicionalmente en el Mediterráneo, al inmovilismo: si los otros no lo

hacen, yo tampoco. Pero, ante la actual situación, no caben más esperas.

Sin embargo, y en honor a la verdad, no les faltan razones a los que así piensan, ya que en otras circunstancias, algunos países de la UE desoyeron las prohibiciones y los sacrificios de los demás. Baste recordar el largo proceso de eliminación de las redes de enmalle a la deriva del Mediterráneo. Un arte prohibido por la UE, suprimido en España, y que siguieron utilizando pescadores italianos y franceses durante mucho tiempo. La falta de decisión de las autoridades europeas, junto con el amparo de sus respectivos gobiernos, prolongó su utilización fraudulenta, con grave perjuicio para los que sí cumplían la prohibición. Ahora temen que podría ocurrir lo mismo, y exigen garantías.

Lo que está claro es que no se puede aplazar por más tiempo el desbrozar el camino que nos conduzca hasta una pesca sostenible. No cabe ampararse en situaciones pasadas. A buen seguro, la Comisión se encargará de que no se repitan. ■



Adolfo Ortiuguera

MANUAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Autor: Agustín Montori Díez, Carlos Escribano Muñoz, Jesús Martínez Marín

Editorial: *Marge Books*

El transporte marítimo es un elemento logístico clave en la cadena de suministros global. Partiendo de esta premisa, con el recurso que suponen las nuevas tecnologías del transporte y el uso del contenedor como unidad de carga, este modo de transporte supone elevadas cotas de eficacia, seguridad y regularidad en los tráficó de mercancías regionales o internacionales lo que, a su vez, le convierte en un eslabón indispensable de la incipiente cadena de transporte intermodal.

Por tanto, en la obra que acaba de presentar la editorial Marge Books, sus autores describen pormenorizadamente los aspectos esenciales del transporte de mercancías por vía marítima, abordando cuestiones muy concretas como la organización del viaje, las características y tipologías de los buques y contenedores, los procesos documentales y los aspectos normativos y legales que hay que realizar, entre otros aspectos. Además, en este trabajo se abordan también cuestiones prácticas que resultan esenciales como son: el cálculo de fletes, las modalidades de seguro, los créditos documentarios y las reglas Incoterms (conjunto de reglas internacionales, regidas por la Cámara de Comercio Internacional, que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional. que influyen sobre el costo del contrato)

Por tanto, se trata de una publicación dirigida a quienes desean formarse en la utilización y gestión del transporte marítimo, así como a quienes de-

sean actualizar sus conocimientos profesionales acerca de este modo de transporte.

El precio del libro es de 25 euros, en formato papel, y 20,36 en modo digital ya se puede adquirir a través de la siguiente página web www.margebooks.com o llamando a este número de teléfono Tel. (+34) 931 429 486. ■





Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Raúl Gutiérrez

Redacción:

Ana Díaz, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:

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

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2.

Tel. 881 90 98 00.

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2.

Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1.

Tel. 950 62 02 11.

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15.

Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

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

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

Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 473 90 00.

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza,

s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

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

Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris

y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

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

Tel. 956 50 02 40.

Gijón (Asturias): Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-

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

Guipuzkoa: Casa del Mar. C/Hermanos Otamendi, 13. San

Sebastián (Guipuzkoa) Tel. 943 40 40 00.

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

Tel. 959 25 74 11.

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

Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo.

Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/Churruca, 2.

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matacero, 4

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

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina

Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda.

de Anaga, s/n. Tel. 922 59 89 00.

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

Tel. 95 428 60 28.

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

Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300.

Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orllamar, 51.

Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23.

Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 50 17 81.

Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

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

Fax: 91 591 99 19. revista.marism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 273-15-001-7

NIPO Web: 273-15-002-2

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

Descárgate la revista en tu smartphone



6

AVANCES EN LA GESTIÓN DEL MEDITERRÁNEO

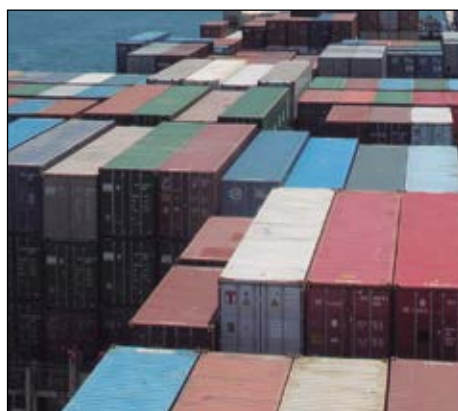
La Secretaría General de Pesca Marítima presenta un conjunto de medidas para recuperar los recursos pesqueros.



24

CAMPAÑA MARISQUERA EN NOIA

La cofradía cierra la mejor campaña de los últimos diez años: 24 millones de kilos de marisco y una facturación de 14 millones de euros.



36

PESAJE DE CONTENEDORES

El próximo 1 de julio entrarán en vigor las nuevas normas de la OMI.

- 6 Mediterráneo: España mantiene la iniciativa
- 10 Tribuna: Cofradías y gestión Mediterráneo
- 12 Las cuotas de atún rojo
- 16 El sector reclama a Bruselas revisión de cuotas
- 20 El FEMP destina 7,5 millones para crear empleo
- 22 Acuerdo pesquero UE-Groenlandia
- 24 Campaña marisquera en Noia
- 30 III Congreso Marítimo Nacional
- 32 Navantia
- 34 Tax lease
- 36 Pesaje de contenedores
- 38 Guerra de contenedores
- 40 La flota regresa a la "lista blanca"
- 42 Nuevas medidas en el Plan Prepara
- 44 Sede electrónica de la Seguridad Social
- 46 Nuevas tecnologías en la gestión del ISM
- 48 Lucha contra el fraude a la Seguridad Social
- 50 El proyecto Argo cumple 15 años
- 52 Máster de arqueología submarina
- 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

Recuperación de los recursos del Mediterráneo

EMPIEZAN a concretarse MEDIDAS

Los esfuerzos por mantener la iniciativa en la recuperación del Mediterráneo se mantienen a buen ritmo. Las reuniones y encuentros entre CC.AA., sector pesquero, IEO, ONGs y agentes sociales, bajo la coordinación de la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM), empiezan a dar forma a las actuaciones y medidas que se deberían adoptar de cara a recuperar los recursos pesqueros en el Mediterráneo. Desde Cepesca se valoran los avances que se están logrando para garantizar la sostenibilidad pesquera.



Cabo de Creus. UICN

El pasado 6 de abril, en una reunión mantenida por el secretario general de Pesca Marítima del Magrama, Andrés Hermida, se presentaron una serie de medidas técnicas y de gestión destinadas a la recuperación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo. Esta nueva reunión, que se enmarca dentro de las actuaciones que se vienen produciendo desde que el comisario de Pesca Karmenu Vella diera un ultimátum para poner fin a la gravísima y endémica situación de sobrepesca por la que atraviesa el Mediterráneo (ver MAR, número 551, octubre 2015), ha servido para establecer actuaciones tales como la creación de una mesa de trabajo, nuevas medidas de gestión para la pesca marítima y de recreo, así como nuevas medidas técnicas

para la flota profesional y de arrastre de fondo, cerco y palangre. Un conjunto de medidas planteadas desde la Secretaría General de Pesca Marítima a las que se añaden otras de acompañamiento estructurales y socioeconómicas para la flota profesional de las citadas modalidades y medidas de mercado y comercialización.

A estas medidas, que recogen lo que se ha ido aportando por los distintos participantes, se les une el documento con una serie de propuestas aportado de forma conjunta por las ONGs (Ecologistas en Acción, Fundación ENT, Greenpeace, Oceana, Seo/BirdLife, WWF) en esta reunión. Desde la Comunidad Valenciana, a través de la directora general de Agricultura,



Ganadería y Pesca, Roger Llanes, en un comunicado sobre el transcurso de la reunión, se ha querido destacar la “defensa de los intereses de las federaciones de cofradías de pescadores de la Comunitat con la protección de los caladeros”. Al tiempo hace referencia que lo que se acuerde debe trasladarse a la Comisión Europea y debatirse en el Consejo Consultivo del Mediterráneo (Medac), integrado por los países comunitarios con flota pesquera en este mar, organizaciones profesionales, sindicatos, ONGs y la comunidad científica.

Como se señalaba, desde la Secretaría General de Pesca Marítima se propone la creación de una mesa de trabajo “ad hoc” que contará con la participación de todos los interesados y que tendrá por finalidad anali-



Raúl Gutiérrez.

zar la información disponible sobre la situación del Mediterráneo y proponer actuaciones alternativas a las ahora existentes.

MEDIDAS TÉCNICAS Y DE GESTIÓN

Respecto a las medidas técnicas propuestas desde la SGPM, para la

Desde la SGPM se plantea un conjunto de actuaciones que incluyen la creación de una mesa de trabajo, nuevas medidas de gestión para la pesca marítima de recreo y medidas técnicas para la flota profesional

flota de arrastre de fondo, se acuerda disminuir el esfuerzo pesquero, reduciendo la actividad un determinado número de días al año. También se acordó eliminar las excepciones que existían en relación a los fondos autorizados, quedando establecida la prohibición de faenar a menos de 35 metros de profundidad, tanto para este arte como para el cerco. A éste último, se le retira la autorización de capturar lubina, dorada y corvina, quedando el porcentaje de capturas accidentales por definir.

También se establecen nuevas zonas de protección pesquera y vedas espacio-temporales en áreas de puesta y en las que se detecte una alta concentración de juveniles. Este es uno de los puntos planteados por las ONGs, que solicitan que se hagan públicos y oficiales los mapas de distribución de hábitats a proteger, y que se mejoren las medidas de gestión de las Reservas Marinas y otras figuras de protección. En este apartado, la directora general de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Comunidad Valenciana plantea que en la “definición de nuevas zonas de protección pesquera deberá contarse con la opinión de todo el sector”.

En cuanto a las medidas de gestión, como se destaca desde Cepesca, se aboga por paradas temporales subvencionadas para las tres artes, duplicándose el periodo de veda (de hasta dos meses anuales), así como el número de días subvencionados entre 2017 y 2019. Se aumentan los baremos para las bajas definitivas mediante desguace y flexibilización para la aportación de bajas del Mediterráneo y su regularización en otros caladeros. En este punto, las ONGs plantean que se haga una previsión exacta de las medidas estructurales “para evitar que ciertas ayudas -como podrían ser las concedidas por las paradas temporales de actividad- permitan mantener artificialmente a una flota sobredimensionada”.

Desde la Comunidad Valencia, por boca de Roger Llanes, se insta a “in-



Foto: IEO

cluir a la modalidad de artes menores en las paradas definitivas subvencionadas de las flotas de arrastre, cerco y palangre de superficie”. También solicita que se modifiquen los baremos actuales ajustándolos a los del Fondo Europeo Pesquero, así como el aumento a dos meses del tiempo de parada temporal que se pueda acoger a subvención.

Otra de las medidas hace referencia a “mercado y comercialización”, destinadas a fomentar el consumo responsable de pescado y la promoción mediante distintivos específicos de productos procedentes de reservas marinas de interés pesquero o de zonas de especial protección. En este sentido, cabe citar la solicitud de las ONGs de actuaciones para la “mejora de la trazabilidad y del cumplimiento legislativo del etiquetado”.

También se trataron nuevas medidas de gestión para la pesca deportiva y recreativa, limitándola a cinco días por semana entre los meses de septiembre y mayo, y prohibiéndola en las reservas marinas. Las organizaciones ecologistas piden un aumento de las

La Comunidad Valenciana es partidaria de incluir a las modalidades de artes menores a las paradas definitivas subvencionadas de las flotas de arrastre, cerco y palangre de superficie

medidas de control para poder determinar la mortalidad por pesca de las especies más afectadas, el impacto sobre las zonas de alto valor ecológico y el potencial conflicto con los pescadores profesionales. Este control debe ser extensivo a distribuidores, minoristas y restaurantes, clave para evitar la comercialización de estas capturas.

Los asistentes a la reunión valoraron de forma positiva el documento presentado por la Secretaría General de Pesca Marítima. Así, Javier Garat, secretario general de Cepesca, señaló, además de valorar los avan-

ces conseguidos, que “estamos convencidos de que en breve podremos disponer de un paquete de medidas consensuadas para proponer a la Comisión Europea con el fin de revertir la mala situación de las poblaciones de peces en el Mediterráneo”.

Las ONGs, en un comunicado conjunto, valoran tanto los esfuerzos de la SGPM para cambiar este escenario como el proceso de consulta abierto, así como que se tenga en cuenta su criterio y experiencia. Aprovechan esta posibilidad de colaborar, según señalan, “para añadir aspectos importantes y ausentes en el cuadro de medidas prioritarias”. Entre otras propuestas, aparte de las ya citadas, la petición de que se establezca un calendario para la recuperación de todas las pesquerías del Mediterráneo español al RMS antes de 2020; incorporación, a la hora de adoptar medidas, del enfoque ecosistémico, definido en el artículo 2.3 de la PPC (siguiendo las instrucciones de la FAO, el enfoque ecosistémico debe implementarse a través de la ciencia y la participación, incorporando el conocimiento empírico del sector pesquero).

En el citado documento de las ONGs, también se hace hincapié en la incorporación plena de la pesca de artes menores en la gobernanza pesquera; incremento del control y vigilancia para asegurar el cumplimiento de la normativa y la lucha eficaz contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Respecto a este último apartado, hacen hincapié en que “se cumpla plenamente la cláusula de condicionalidad del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, según la cual los operadores que participan en actividades ilegales no tienen acceso a los subsidios de la pesca”. Actualización o establecimiento de tallas mínimas de referencia para que la talla de comercialización no sea inferior a la de madurez reproductora.

También se incidió, por parte de los asistentes, en “la necesidad de consensuar estas medidas con el resto de los Estados miembros participantes en las pesquerías del Mediterráneo, así como los Estados ribereños, para lograr una mayor eficacia en su aplicación”. De hecho, el día 7 de abril visitó Argelia el comisario europeo Karmenu Vella para

abordar la necesidad de una gestión conjunta en el Mediterráneo. Un socio al que el Ejecutivo comunitario considera “clave” para contribuir a una gestión sostenible de los recursos y para desarrollar una economía “azul”.

Desde algunos sectores pesqueros españoles preocupa la colaboración del resto de los países de la cuenca. Están dispuestos a sacrificarse pero a condición de que las reglas sean para todos y, en concreto, miran con mucha desconfianza a Italia, país que se ha significado desde hace años por el incumplimiento de buena parte de las reglas de pesca comunitarias.

Por otra parte, se volvió a insistir una vez más, que las medidas que se adopten deberán de hacerse desde una perspectiva global. Y más allá de la actividad pesquera, hay una serie de factores que están incidiendo en la actual situación de los recursos, por lo que hay que actuar en otros ámbitos, como el transporte marítimo, los cambios tróficos, contaminación, y todo aquello que, en definitiva, incida en el ecosistema marino. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Foto: Adolfo Ortigueira

La importancia del consenso a la hora de ADOPTAR MEDIDAS EN EL MEDITERRÁNEO

Parece que han llegado al Mediterráneo las prisas por adoptar medidas restrictivas con el fin de llegar a una explotación sostenible de sus recursos pesqueros. Es necesario, para que sean efectivas que se cuente con las Cofradías de Pescadores y que los procesos de consulta sean claros y transparentes, buscándose entre todas las partes un consenso, nunca una imposición.

A veces es necesario que los representantes de las organizaciones pesqueras, manifiesten de una forma clara sus opiniones, aunque éstas no gusten a los respectivos representantes de las distintas administraciones con competencias en materia pesquera.

Desde la Administración Comunitaria, dirigida por el Comisario de Pesca Karmenu Vella, una persona sin gran experiencia en el mundo pesquero, se ha lanzado el mensaje de que: “el esfuerzo de pesca debería reducirse en un 50 o 60%” así como la importancia “de introducir en el Mediterráneo un sistema de TAC y cuotas para los pequeños pelágicos”.

Estos mensajes han causado mucho recelo a numerosos representantes de las Cofradías de Pescadores del Mediterráneo, en relación a la reducción del esfuerzo de pesca, los principales comentarios son:

No se especifican claramente los segmentos de flota afectados, las zonas de pesca y lo que es más importante, no se ha facilitado en ningún momento un estudio que ponga de manifiesto cuántos buques dejarían de ejercer su actividad y consecuentemente, cuántos pescadores perderían su puesto de trabajo. Si este dato de reducción es cierto a

nivel global ¿por qué no se ha dotado en el FEMP un mayor importe destinado a las paradas definitivas? Es importante recordar el gran esfuerzo que tuvieron que realizar los representantes de la Administración española para que en el FEMP se incluyesen las ayudas para paros definitivos, aunque éstas sólo alcancen hasta finales del año 2017.

Son pocas las ocasiones donde los representantes de las Cofradías de Pescadores tienen tiempo de exposición suficiente para explicar ante los respectivos comisarios de pesca la situación del sector pesquero al que representan.

Recientemente en Vigo los representantes de la F Nacional de Cofradías de Pescadores pudieron trasladar ante el Comisario de Pesca, sus quejas en relación a la definición de flota artesanal, donde se considera sólo el criterio de ser inferior a 12 metros de eslora, la complejidad de los reglamentos comunitarios, los descartes, el retraso en la aplicación del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) y tuvieron ocasión de explicar brevemente el modelo que supone en el mar Mediterráneo la Cofradía de Pescadores de Rosas, con una experiencia propuesta por el propio sector de veda espacio/temporal para los buques de arrastre y palangre.

La Cofradía de Rosas por la importante labor que realiza, ha sido y es modelo en el mundo de la Economía Social, que en España agrupa principalmente el movimiento cooperativo. Aunque desde la Federación Nacional en ningún momento se plantea implantar este modelo en todas las Cofradías del Mediterráneo, pues la situación de cada puerto es distinta, lamentablemente a veces, hay manifestaciones por parte de representantes de otras organizaciones (de las que en muchos casos podría cuestionarse su representatividad) que en base a lo que ocurre en dos o tres puertos quieren ser la cabeza de león en el mar Mediterráneo, imponiendo sus propuestas y modelos de gestión.

Las Cofradías de Pescadores de amplia tradición histórica en el Mediterráneo, tienen una actuación y posición muy importante en el sector pesquero, no es necesario recordar el trabajo desarrollado por las mismas en infinidad de temas (establecimiento topes de captura, limitación horarios de pesca, movilizaciones contra oscilaciones precio del combustible, implantación reservas marinas, etc.).

En relación al Mediterráneo, la crítica formulada sobre la definición de flota artesanal, ante el Comisario de Pesca y que contó con el respaldo de nuestra Ministra como se recordó en la reunión del MEDAC celebrada el 18 de febrero de 2016 en Roma, supone tener la flota dividida en artesanal e industrial, algo que en todos los puertos del Mediterráneo sigue sin entenderse.

La Administración Comunitaria quiere ahora actuar de forma rápida

y adoptar importantes medidas, que por supuesto no contemplan la pesquería del atún rojo donde el stock está recuperado.

¿Cuándo se modificarán las normas de ICCAT que tanto perjudican a las cerca de 1.500 embarcaciones de artes menores existentes en el Mediterráneo español, haciendo en muchos casos inviable la pesquería accidental?

Es un tema que merecería un artículo específico, pues hay en el caso de España posturas “empresariales” y “sociales” muy distintas dentro de las organizaciones más representativas del sector.

Los reglamentos comunitarios, especialmente el Reglamento nº 1967/2006 relativo a las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el Mar Mediterráneo, es un Re-

glamento complejo y de muy difícil aplicación y ¿donde por cierto ningún representante de la Administración Pesquera Comunitaria desciende a la costa para explicarlo!

Cuando en el Seminario celebrado en Catania los días 9 y 10 de febrero de 2016, se cuestionó la complejidad de este importante Reglamento, se recibió una amplia respuesta puntualizando que el mismo tenía un carácter “progresista”. Ambas intervenciones tenían su lógica, por una parte el representante de la Federación Nacional de Cofradías, trasladando la dificultad que tienen los pescadores para entender la normativa y por otra parte el representante de la Administración Comunitaria resaltando la labor tan difícil que es elaborar la misma.

Ahora que hay demasiadas prisas por adoptar medidas en el Mediterráneo, volvemos a reiterar lo que las Cofradías de Pescadores han manifestado en todos los

escritos remitidos en respuesta a la propuesta de 32 medidas consultadas por la Administración. Es importante lograr un consenso y fundamentar muchísimo más algunas de las propuestas, pues la aplicación de las mismas pueden dar lugar inicialmente a una discriminación si alguna de ellas no se



aplican también a nivel comunitario.

La Administración española junto con el sector pesquero del Mediterráneo, donde las Cofradías han tenido un papel muy importante, han desarrollado desde hace años, un trabajo de ordenación del caladero, incremento de tallas, reducción de esfuerzo, limitación de horarios, vedas espacio temporales, zonas protegidas, etc.

Nuestros pescadores se preguntan en numerosas ocasiones si ¿han realizado el mismo esfuerzo el resto de países mediterráneos comunitarios y no comunitarios?, por eso ahora demandan a los representantes de nuestra Administración que sepan poner en valor ante las

instituciones comunitarias el trabajo realizado y ante las medidas que se puedan proponer, éstas se hagan consensuadas y con estudios que permitan ver sus repercusiones reales.

En relación a España, las discriminaciones pueden producirse entre puertos, a modo de ejemplo el Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Santa Pola (uno de los puertos más importantes del Mediterráneo en número de flota) nada más conocer el borrador de las medidas propuestas, en la reunión con el Secretario General de Pesca, puntualizaba que para la pesca de arrastre, eliminar en estos momentos un día de pesca a la semana, no era asumible en su zona, comunicando que la Cofradía de Pescadores estaba trabajando ya en

la posibilidad de establecer vedas espacio/temporales.

En base a las reuniones celebradas, es necesario recordar que la FNCP solicitó también reunirse con los científicos a finales de septiembre siendo la delegación más numerosa en presencia y documentos aportados por todas las Federaciones de Cofradías existentes en el Mediterráneo. Por ello, creo que la Administración tiene que entender el mensaje y propiciar en la mesa de trabajo ad-hoc que se piensa constituir, la búsqueda de un consenso donde principalmente las opiniones del sector extractivo tengan prioridad y sean tenidas en cuenta, evitándose las imposiciones y los alarmismos. ■

**JOSÉ MANUEL GONZÁLEZ
GIL DE BERNABÉ**
SECRETARIO GENERAL



España dispondrá de 3.534 toneladas en la actual campaña

Distribución de las CAPTURAS DE ATÚN ROJO



Aolofo Ortiueira

El plan de reparto de capturas para la pesca de atún rojo en la campaña que está a punto de comenzar, y en la que España dispondrá de 577 toneladas más que en la de 2015 (un 19,53% más), no ha gustado a algunos de los afectados, que reclaman una mayor parte de esa cuota. Otros, por el contrario, defienden el mantenimiento de los criterios seguidos en los últimos años. Y eso que en esta ocasión, como se anuncia desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (Magrama), de forma excepcional, habrá dotaciones superiores procedentes del llamado “fondo de maniobra”. Con el incremento de las cuotas y el citado fondo de maniobra, todos los sectores verán incrementada sus posibilidades de captura y sus rentabilidades.

La flota nacional verá incrementada sus capturas de atún rojo en la actual campaña en el Atlántico oriental y el Mediterráneo en 577 toneladas que se repartirán entre 315 buques y almadras. Este incremento, que será de un 19,53% respecto a la anterior campaña, repercutirá en todas las modalidades de pesca activa y pesca dirigida, aunque las modalidades de atuneros cañeros canarios y la captura accidental de los artesanales del Estrecho y Mediterráneo, las flotas más artesanales, verán incrementada su cuota en una cuantía

mayor, según el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (Magrama). A pesar de ello, dichos sectores mostraron su discrepancia con los criterios de reparto.

En la campaña de pesca en el Mediterráneo, próxima a iniciarse, desde la Secretaría General de Pesca Marítima se reseña que el reparto de capturas de atún rojo se ha establecido a partir de la relación de barcos que tuvieron una actividad pesquera entre 2008, año en el que se estableció el reparto de la especie, y 2015. En el listado se incluyen todos los barcos que tienen asignada una cuota individual, incluidos los canarios que tienen una cuota conjunta y realizan una gestión conjunta.

De las 3.534 toneladas que le corresponden a España (y que para la próxima campaña de 2017, según el plan plurianual de recuperación acordado en la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico, ICCAT, se verá incrementada en más de setecientas toneladas), el 97% del total se reparte entre las flotas de cebo vivo del Cantábrico Noroeste, la flota de cañas y de líneas de mano del Estrecho, las flotas de palangre y línea de mano, los buques cañeros autorizadas a pescar en el caladero canario, la flota de cerco del Mediterráneo y las almadrabas. Esta es la cuota de lo que se conoce como pesca dirigida, los que capturan directamente el recurso.

El resto de las capturas, un 3% aproximadamente, se reserva para las que se produzcan de forma fortuita o incidental realizadas por las flotas artesanales del Estrecho y del Mediterráneo (que dispondrán de 30 y 50 toneladas, respectivamente, que podrán desembarcar como capturas accesorias), así como embarcaciones dedicadas a la pesca deportiva. Esta última sólo puede realizar una pesquería sin muerte, aunque se establece un cupo de 9,5 toneladas para aquellos casos que, aún adoptando las medidas necesarias para no producir la muerte del ejemplar, no pudiera ser devuelto vivo al mar.



Sólo en este caso se podrá desembarcar el atún rojo, pero no se podrá comercializar.

La UE dió un verdadero respaldo a la pesca artesanal al incluir en un Reglamento que regula la PPC la necesidad de que se tengan en cuenta en la distribución de las cuotas de atún rojo a las pesquerías tradicionales y artesanales (Gabriel Mato)

FLOTA CAÑERA CANARIA

Desde el Magrama se especifica que, atendiendo a una demanda histórica del sector, la flota cañera canaria podrá desembarcar hasta 140 toneladas esta campaña, lo que supone un incremento del 40% respecto a la cuota que le fue asignada en 2015, y más de un 250% con respecto a la cuota que inicialmente le correspondería.

A pesar de estas cifras, los pescadores canarios mostraron su disconformidad con el reparto ya que piensan que el incremento de capturas no se traslada debidamente a los pescadores de esta zona. Según ellos, “las pérdidas desde 2008 se elevan a 45 millones de euros, dado que un solo barco cerquero tiene la misma cuota asignada que hasta entonces tenía toda la flota canaria”. Además, añaden que esta flota “realiza prácticas artesanales” y sostenibles medioambientalmente.

En este mismo sentido, eurodiputados españoles defendieron ante la eurocámara el arte de pesca tradicional de atún de almadraba así como la necesidad de un reparto más justo de cuotas en beneficio de los pequeños pescadores de la UE. Gabriel Mato fue el ponente en el Parlamento Europeo encargado de presentar un informe en este sentido, y señaló en el debate previo al voto que el mismo “tiene

como objetivo garantizar una aplicación uniforme y efectiva de este plan plurianual de recuperación, previsto hasta 2022, así como ajustar el volumen de capturas”.

Asimismo, el eurodiputado popular manifestó que “es un mensaje claro para que los Estados miembros hagan un reparto de cuotas más justo con los pequeños pescadores”, al tiempo que recalca el papel de las almadrabas en la conservación de las poblaciones de atún. Finalmente, como el propio Mato señalaba, se logró un “éxito histórico” al incluir en un Reglamento que regula la Política Pesquera Común “la necesidad de que los Estados miembros tengan en cuenta en la distribución de las cuotas del atún rojo a las pesquerías tradicionales y artesanales”.

El gobierno canario también se ha pronunciado sobre el reparto de cuotas, haciéndole saber su disconformidad -a través del consejero de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas, Narvay Quintero- a Roberto Cesari, jefe de la Unidad de Acuerdos bilaterales y control de las pesquerías en aguas internacionales de la DG Mare y máximo responsable de la negociación del nuevo Protocolo de Pesca con Mauritania. Según el presidente de la Federación de Cofradías de Las Palmas, Gabriel Jiménez, los pescadores creen que no se está cumpliendo el mandato recogido en la Política Pesquera Común (PPC) que obliga a los estados miembros a primar a la pesca artesanal sostenible a la hora de partir las cuotas.

La defensa de la posición mantenida por los pescadores canarios ha sido llevada a la Comisión de Agricultura del Congreso por Coalición Canaria, a través de la presentación de una proposición no de ley, reclamando mayor cuota de atún rojo para los pescadores canarios y que se amplíe el plazo para faenar a diez meses.

DIFERENCIA DE OPINIONES

La reacción ante la propuesta no de ley y la moción, presentadas por Coali-

El Grupo Balfegó, la OPP nº 75 y la Junta de Andalucía se han mostrado críticos con las pretensiones de los pescadores canarios de incrementar su cuota. Los artesanales del Mediterráneo reclaman que su captura pase de “pesca accidental” a “dirigida”

ción Canaria en el Congreso y Senado, respectivamente, recibieron una dura crítica desde el Grupo Balfegó, con sede en Tarragona, señalando que está basada “en información parcial y sin rigor”. Añade, en un comunicado, que sólo tienen como objetivo beneficiarse de la situación favorable en la que se encuentra ahora la especie, y que “en 2007, sólo las flotas que históricamente se han dedicado a la pesca de atún rojo han soportado, en exclusiva, el duro plan de ajuste y las reducciones drásticas de cuotas y flotas que se exigía, mientras que los pescadores canarios han quedado al margen”.

A las críticas de este Grupo se suman las fuerzas políticas catalanas, que han manifestado su “predisposición a defender los derechos y la seguridad jurídica de estas pesquerías españolas”. Por su parte, la Organización de Productores Pesqueros nº 75, de la que forman parte cuatro barcos cerqueros de L’Ametlla de Mar, cree que la reclamación de los pescadores canarios compromete la gestión sostenible y responsable realizada hasta ahora en esta pesca. “Los derechos de pesca de atún rojo



IEO



Adolfo Ortigueira

se encuentran distribuidos entre buques desde 2008 en España”, según Juan José Navarro, miembro de esta OPP.

Desde la Junta de Andalucía también se han pronunciado en contra de las pretensiones de los pescadores canarios, “porque carecen de una tradición en esta pesquería, al contrario de lo que sucede con las almadrabas en esta comunidad autónoma”.

La situación entre los artesanales del Mediterráneo es similar, en cuanto a la queja por el número de capturas asignado y la forma de reparto. Y es que las capturas que pueden realizar están incluidas exclusivamente en el fondo de maniobra para la pesca accidental.

La flota artesanal reclama que se les asigne una cuota como pesca dirigida, no accesoria. En este sentido, según ha manifestado a MAR Ángel Luchoro, patrón mayor de la Cofradía de Santa Pola, Alicante, el problema radica en que *la actual Administración pesquera no quiere modificar la clave de reparto que se estableció por los anteriores responsables de la Administración; y los pequeños aumentos que se han logrado se siguen repartiendo según esa clave de reparto*. Lo que plantean es abrir la clave de reparto para todas las flotas de arrastre, cerco, palangre y artes menores que no participan en la misma hasta ahora.

Además, apunta Ángel Luchoro, que el incremento de la cuota establecida en el fondo de maniobra, que pasa de 40 a 50 toneladas este año, no sólo es insuficiente, sino que *las condiciones establecidas en el artículo 10 de la Orden AAA/642/2013 (que recoge el cumpli-*



miento de una recomendación de la IC-CAT), referente a no poder retener a bordo una cantidad de atún rojo superior al 5% del total de capturas a bordo en peso o número de ejemplares, hace casi inviable esta pesquería. El patrón mayor de Santa Pola afirma que *la flota artesanal del Mediterráneo sigue siendo discriminada en relación a la pesquería del atún rojo*.

Por último, Ángel Luchoro pedía que a la hora de establecer las cuotas se tuvieran más en cuenta los criterios sociales que los empresariales. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Arvi plantea la actualización del sistema de **REPARTO DE CUOTAS**



La Cooperativa de Armadores de Vigo, Arvi, está impulsando la apertura del debate político sobre los criterios de reparto del actual sistema de cuotas pesqueras. Los armadores basan su petición en un estudio que muestra que más de un millón de toneladas de 20 especies no han sido utilizadas entre 2008 y 2014 por los estados miembros dejando de ingresar las flotas comunitarias cerca de 1.800 millones de euros. Además, de forma individual o conjuntamente con la Xunta, se recurrirá ante los tribunales de la Unión Europea el principio de estabilidad relativa.

En la presentación en la sede de Arvi del libro *La puesta al día del sistema de TAC y cuotas ante la prohibición de los descartes* que plantea la revisión del actual modelo de ordenación pesquera, los armadores contaron con el apoyo de la conselleira do Mar, Rosa Quintana, que prologa el texto y señaló que la Xunta está buscando la fórmula que más posibilidades de éxito pueda tener ante una acción legal en los tribunales de la Unión Europea (UE).

El objetivo final para armadores y administración es que la flota española, y en concreto la gallega, cuente con cupos y Totales Admisibles de Capturas (TAC) en línea con su capacidad pesquera.

La obligación de desembarcar todas las capturas de especies sujetas a cuotas, mediante un sistema que imputa las capturas desembarcadas a las capturas asignadas a cada Estado recogida en la Política Pesquera Común (PPC), representa, para Javier Touza, presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, *una oportunidad, probablemente una última oportunidad, para conjugar la gestión de la PPC con el desarrollo de una industria pesquera europea competitiva*. Para ello, es necesaria la revisión del modelo de gestión de la PPC, centrada en la cuestión política y no en la medioambiental. Es decir, un reparto justo de los recur-

El estudio cuantifica en toneladas y en valor la cuota que cada año “se pierde”

como un modelo injusto de reparto que ha obligado a una parte de la flota europea a asumir desguaces de barcos, cierre de empresas pesqueras, paro y pérdidas económicas.

El sector pesquero gallego y sus representantes políticos han reclamado el cambio de este modelo durante décadas. En la actualidad, la prohibición de los descartes o la obligación de desembarcar todas las capturas afecta a los equilibrios alcanzados afectando negativamente a las empresas pesqueras.

EL TRABAJO

El estudio ha analizado las 20 especies principales sometidas a TACs y cuotas desde 2008 al 2014, examinando en cada zona de pesca el estado biológico, la cuota inicial, la cuota final, la captura, la cuota subutilizada, la cuota transferida al año siguiente y, finalmente, la cuota subutilizada que queda en bajo control de los Estados Miembros (EE. MM.), una vez se hayan deducido los intercambios entre estados, las transferencias al año siguiente, las deducciones de cuotas que pueda haber y las capturas. Para José Antonio Suárez, coordinador del trabajo, *los resultados no dejan lugar a dudas: hay cuotas suficientes, pero están mal repartidas entre los estados*. En el período analizado un mínimo de un millón de toneladas no ha sido utilizado por los EE. MM, unas 143.000 toneladas de media anual. Esta cantidad tendría un valor aproximado de 1.800 millones de euros.

La adhesión de nuestro país a la entonces CEE hace más de tres décadas y la aceptación del PER supuso la pérdida de capacidad de pesca y el desguace de parte de la flota. Desde entonces, desde distintas instancias y en numerosas ocasiones se ha pedido la reordenación de las pesquerías europeas, ya que desde 1983 ha habido adhesiones de nuevos Estados, cambios en el desarrollo los stocks y en la evolución de la capacidad de las flotas, nuevas estrategias de pesca, cambios en la demanda de pescado de los consumidores, evolución de la im-

... sos disponibles garantizando su sostenibilidad sin cuestionar el objetivo del Rendimiento Máximo Sostenible (RMS).

EL PROBLEMA

El reparto de las posibilidades de pesca, asentado en el llamado Principio de la Estabilidad Relativa (PER) recogido en reglamento de la entonces Comunidad Económica Europea (CEE) en enero del 1983, ha sido calificado por el sector pesquero



portación y exportación, etc. Pero no ha habido voluntad política para modificar el PER.

LOS RESULTADOS

Aunque no se han podido cubrir todos los stock-área durante el período 2008-2014, por no haber información disponible de la cuota final asignada ni de las capturas ya que los Reglamentos de Ejecución de la Comisión relativos a la adaptación de las cuotas de pesca recogen únicamente las cuotas finales y las capturas de determinados stocks-área por Estados miembros, el trabajo establece que de las 18,4 millones de toneladas de cuota inicial de las 20 especies analizadas, un total de 11,3 millones de toneladas no disponen de información publicada. Así, el trabajo ha estudiado un total de 7,3 millones de toneladas de cuota final de 20 especies, de las que han sido capturadas un total de 5,7 millones. Por tanto, hay 1,6 millones de toneladas sobrantes o subutilizadas; es decir el 28% de la cuota final durante el período 2008-2014. Los técnicos que han realizado el trabajo han tenido en cuenta las transferencias de cuota que hacen los EE. MM. para el año siguiente rebajando el porcentaje al 23%.

Si a estas cantidades anuales (28% o 23%) se les aplica los precios de orientación de cada año estudiado dan como resultado unos 2.700 o 1.833 millones de euros que no pudieron ingresar las empresas pesqueras por no haber utilizado esas cuotas.

CONSECUENCIAS

Las consecuencias que se derivan de las cuotas subutilizadas afectan principalmente a tres ámbitos: científico, social y económico, e importación. Las consecuencias, según el trabajo, en el ámbito científico es la distorsión de las evaluaciones en base a series históricas de capturas y desembarques ya que se constata que la subutilización se produce también en zonas donde se ha alcanzado el RMS. Las consecuencias sociales y económicas quedan patentes en el gasto de 623 millones de euros destinados a la paralización de 3.144 buques durante el período analizado y el paro creado en zonas costeras. Por último, otro factor importante es la cantidad de pescado que no se ha-

Arvi pide reglas de juego homogéneas que garanticen las libertades que propugnan los tratados

bría importado si se hubiera capturado el porcentaje de cuota subutilizada. A parte de reducir las importaciones, las empresas pesqueras estarían en mejores condiciones a la hora de competir con las de terceros países.

De acuerdo con los datos del estudio durante el período 2007-2014 la UE dedicó un total de 623 millones de euros en ayudas al desguace de más de 3.100 buques que generaron 31.000 empleos a bordo y miles más en tierra. La mayoría de estas paralizaciones, según Suárez, *se produjeron por falta de cuotas*.

El responsable del trabajo subraya lo paradójico de que el PER, por un lado, genere que todos los años haya cuotas de pesca sobrantes y, por otro, que se hayan dedicado 623 millones de ayudas públicas al desguace de flota. Mantener el modelo existente significaría, según Arvi, nuevos desguaces, pérdidas de empleo en las zonas costeras y mantener un modelo de reparto injusto. Para resolver esta contradicción creada por el PER y poder atender la obligación desembarcar todas las capturas de especies sujetas a cuotas hay que plantear un modelo nuevo que gestione las cuotas sobrantes para que, sin alterar la Estabilidad Relativa, se puedan ceder o alquilar a flotas que las necesiten. Esta situación para Touza, *representa una oportunidad para conjugar la gestión de la PPC con el desarrollo de una industria pesquera europea competitiva*. ■

J.M.S.

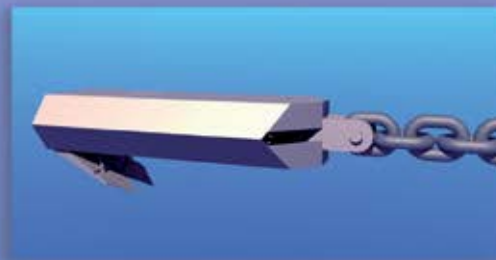
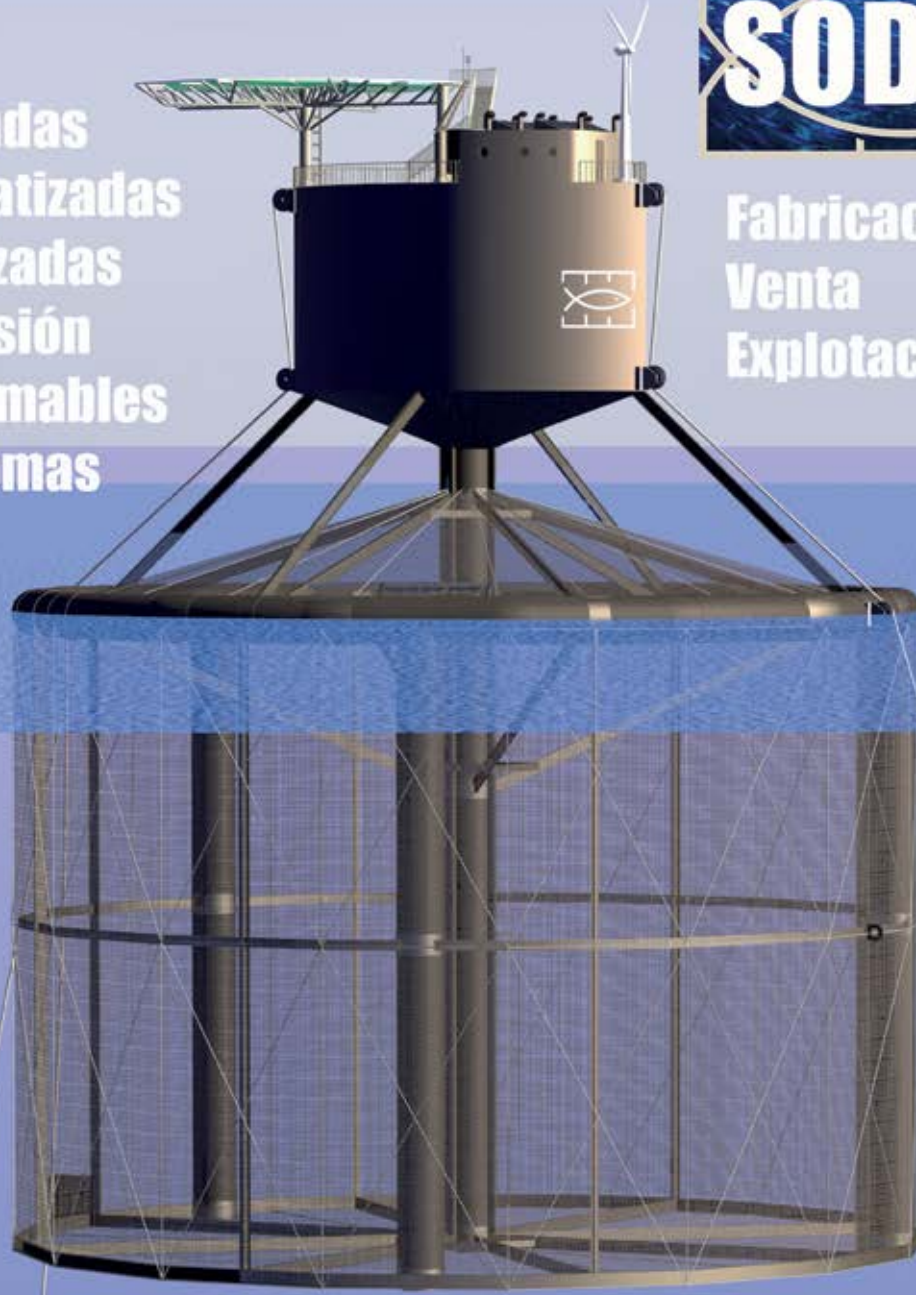


NUEVAS GRANJAS OCEÁNICAS PARA ACUICULTURA

Tripuladas
Automatizadas
Robotizadas
Propulsión
Programables
Autónomas



Fabricación
Venta
Explotación



FONDEABLE HASTA 4000 METROS

sodac.es

7,5 millones para el desarrollo y el EMPLEO en el SECTOR del MAR

Se trata de una inversión, disponible a través del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, con la que se quiere impulsar la innovación y la creación de empleo en los sectores marino y marítimo. Concretamente, el paquete de ayudas aprobado abarca tres propuestas: la primera, y más cuantiosa, es la relacionada con el desarrollo de las carreras profesionales dentro del sector; la segunda, denominada Blue Labs, destinados al apoyo de la investigación a través de los centros I+D+i y, la tercera, centrada en la tecnología azul.

Con estas ayudas se pretende potenciar el crecimiento sostenible y el empleo en el sector marítimo, incidiendo especialmente en el apoyo a la innovación, y de esta forma seguir impulsando lo que se conoce como “Economía azul”: una estrategia a largo plazo de apoyo al crecimiento sostenible de los sectores marino y marítimo. Se trata de un conjunto de actividades que representan 5,4 millones de puestos de trabajo, con un valor añadido bruto de casi 500.000 millones de euros al año. La Comisión Europea asegura que la innovación en sectores como la acuicultura, la biotecnología, o en el aprovechamiento de la energía que proporcionan los océanos son puntos clave para el desarrollo de la denominada Economía azul. Según apunta, las ayudas que se habilitan a través del Fon-



do Europeo Marítimo y de Pesca persiguen superar algunos aspectos que, de una u otra forma, están entorpeciendo el desarrollo de estos puntos clave, entre ellos: la falta de profesionales altamente cualificados, la escasa inversión realizada en conocimiento y tecnología, y la lentitud con que

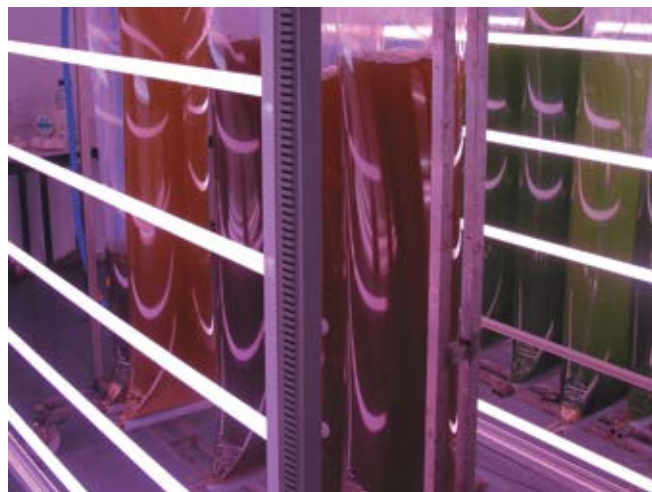
se están implantando los resultados de las investigaciones en la fase comercial.

Para el reparto del monto total de las inversiones aprobadas, las instituciones comunitarias proponen tres convocatorias, centradas en las áreas clave que consideran que pueden tener mayor impacto: las habilidades, creatividad y la tecnología.

HABILIDADES, CREATIVIDAD Y TECNOLOGÍA

La primera de estas áreas, dotada con 3,45 millones, se centra en la promoción de empleos con las habilidades necesarias para la marina y la economía marítima, así como en el impulso de las carreras profesionales del sector. La iniciativa abarca también al “reciclaje” profesional de quienes estén dispuestos a entrar en la economía marítima y, por supuesto, a todos los y las profesionales que ya trabajan en el mundo marino y marítimo y quieran progresar dentro de la Economía azul. Y es que esta propuesta se encamina a hacer más atractivas y visibles las profesiones marítimas y a atraer a jóvenes talentos, en particular a las mujeres.

Con la segunda convocatoria propuesta, para la que se han dispuesto 1,7 millones de euros, se impulsará el trabajo en los denominados “Blue Lab” o centros I+D+i. Concretamente se financiarán las propuestas de laboratorios innovadores, donde los estudiantes y posgraduados recientes, en equipo con tutores experimentados de las empresas y el sector público, estudien nuevas posibilidades en el mundo marino y marítimo. Este trabajo se podría traducir, tal y como explican desde la Comisión, en el desarrollo de nuevas tecnologías para eliminar los desechos marinos como microplásticos o nanomateriales (materiales de tamaño muy reducido); la construcción de sistemas robóticos no tripulados que permitan descubrir y proteger el patrimonio cultural subacuático, o para encontrar la manera de que ciertos microorganismos marinos puedan ser utilizados para descomponer sustancias peligrosas. De hecho, uno de los puntos fuertes a destacar de la filosofía que hay detrás de las estrategias emprendidas en el marco de la Economía azul y de la Política Marítima Integrada es que considera la innovación aplicada al sector, no sólo como una fuente de importantes beneficios económicos,



La innovación en sectores como la acuicultura, se consideran puntos clave para el desarrollo de la denominada Economía azul

Con una de estas propuestas se quiere atraer a los jóvenes talentos y, especialmente, a las mujeres a las profesiones marítimas

sino como motor de notables beneficios medioambientales.

Prueba de ello es que, entre las iniciativas o “eco-innovaciones” acordadas para el sector por la Comisión Europea, en la conocida como Comunicación sobre Crecimiento azul de 2011, se encontraba la mejora de los sistemas de depuración de los gases de escape a bordo, o el desarrollo de fuentes alternativas de combustible.

Por último, la tercera de las tres propuestas planteadas ahora -disponible a través de la convocatoria incluida dentro del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, con un presupuesto de 2,5 millones de euros- se orienta a potenciar la llamada “tecnología azul” y servirá para fomentar la constitución de sociedades público-privadas que apoyen la transferencia de nuevas tecnologías y la aplicación comercial de las mismas, así como a financiar actividades de coordinación de la inversión estratégica puesta en marcha en las distintas cuencas marinas que existen en el espacio de la Unión.

Con todo esto, la inversión de 7,5 millones de euros es un paso más para crear las condiciones para el crecimiento azul en Europa: estamos desarrollando habilidades, premiando la creatividad y potenciando la tecnología. Con estos activos, estoy convencido de que la industria marítima europea puede llegar a ser pionera a nivel mundial en el crecimiento azul, apuntó el comisario europeo de Medio Ambiente, Asuntos Marítimos y Pesca, Karmenu Vella, durante la presentación de las ayudas. ■

A. MUNGUÍA

Por un periodo de cinco años

Nuevo acuerdo pesquero entre la UE y GROENLANDIA

El pasado 12 de abril, el pleno del Parlamento Europeo dio luz verde al acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Groenlandia. La flota comunitaria podrá seguir faenando en sus aguas durante los próximos cinco años. La Comisión de Pesca dio luz verde a los acuerdos con Mauritania y Liberia, que deberán de ser aprobados por el Parlamento Europeo a comienzos de mayo.

Ramón García Cabrera

Groenlandia y la Unión Europea firmaron su primer acuerdo pesquero en 1985, prorrogándose sucesivamente hasta esta continuación por un periodo de cinco años, en los que la flota comunitaria podrá efectuar un amplio abanico de capturas, entre las que figuran especies como el langostino, el bacalao y la gallineta nórdica. La autorización de la Eurocámara a esta nueva prórroga estuvo apoyada por 666 votos, con 32 en contra y 4 abstenciones.

Durante el periodo de vigencia del nuevo acuerdo pesquero, la Unión Europea pagará 17,8 millones de euros anuales a Groenlandia, en los que se incluyen los casi tres millones destinados a apoyar la política sectorial pesquera en este territorio. Este acuerdo es el tercero más importante para la UE en cuanto a su valor económico.

La Eurocámara indicó que cuando las oportunidades de pesca sean inferiores a los niveles especificados en el acuerdo, Groenlandia tendría que compensar ese

déficit. Las capturas accesorias no podrán sobrepasar el 10% de la población objetivo de la pesca, excepto en el caso del camarón boreal (gamba nórdica), cuyo nivel de capturas accesorias está limitado al 5%.

El Parlamento Europeo destacó también, tras la firma del nuevo acuerdo, que “se trata de un acuerdo mixto que permite a los buques de la UE acceder a una gama muy amplia de poblaciones en la zona económica exclusiva de Groenlandia”.

Asimismo, la Eurocámara adoptó una resolución no vinculante (por 640 votos a favor, 26 en contra y 12 abstenciones) por la que se solicitan normas más estrictas sobre los productos pesqueros importados y sanciones contra los buques que las incumplan. Y estas medidas las concreta en el acuerdo con Mauritania, que pide sirva de modelo de transparencia y de aplicación a otros protocolos. De hecho, la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo acaba de aprobar dicho acuerdo pesquero con Mauritania que permitirá a la

flota comunitaria operar en sus aguas durante cuatro años. Entre las especies que podrá capturar figuran gambas, peces demersales, atún y pequeños pelágicos.

ACUERDOS CON MAURITANIA Y LIBERIA

Este acuerdo, que se lleva aplicando desde el pasado mes de julio de 2015 de forma provisional, y que está a punto de ser ratificado por el pleno del Parlamento Europeo. La flota española es la más beneficiada en dicho acuerdo por el que la UE pagará a Mauritania 59,1 millones de euros anuales, de los que poco más de cuatro millones se desti-

nan al desarrollo del sector pesquero en el país africano.

La Comisión también dio luz verde al acuerdo con Liberia (que se viene aplicando provisionalmente desde el pasado 5 de junio) por el que abonará un total de 3,25 millones de euros por los cinco años de duración del mismo. Este acuerdo afecta a embarcaciones españolas y francesas, que son las que podrán faenar en sus aguas. Al igual que el de Mauritania, también está previsto que sea aprobado por el plenos del Parlamento Europeo en la primera quincena del mes de mayo. ■

R.G.

Centro Radiomédico

Por tí,
siempre al
otro lado
de la línea

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

Campaña marisquera en Noia, CANTIDAD Y BUEN PRECIO

La cofradía de Noia ha cerrado la mejor campaña marisquera en una década. En esta ocasión, se han aliado todos los factores: ausencia de toxinas y riadas, y la única cofradía con abundancia de berberecho en sus bancos. Estas circunstancias han posibilitado que los cerca de 1.600 productores que faenan en los bancos de Noia hayan extraído 2,4 millones de kilos de marisco alcanzado 14 millones de euros de facturación en lonja.

La Cofradía de Pescadores de San Bartolomé de Noia ha cerrado la mejor campaña marisquera de la última década. Esta entidad, que aglutina los ayuntamientos de Noia y Outes, inició la actividad extractiva a mediados del pasado septiembre y la cerró la tercera semana de marzo con más de 2.400 toneladas de bivalvos, que han alcanzado los 14 millones de euros de facturación en lonja.

En el caso del producto estrella de esta cofradía: el berberecho (*cerastoderma edule*), la campaña ha resultado muy buena. Parecería que, tras años con poco producto, todos los factores posibles se





han aliado para que las cifras de la presente campaña hayan sido calificadas por Santiago Cruz, patrón mayor del pósito como *fabulosas*.

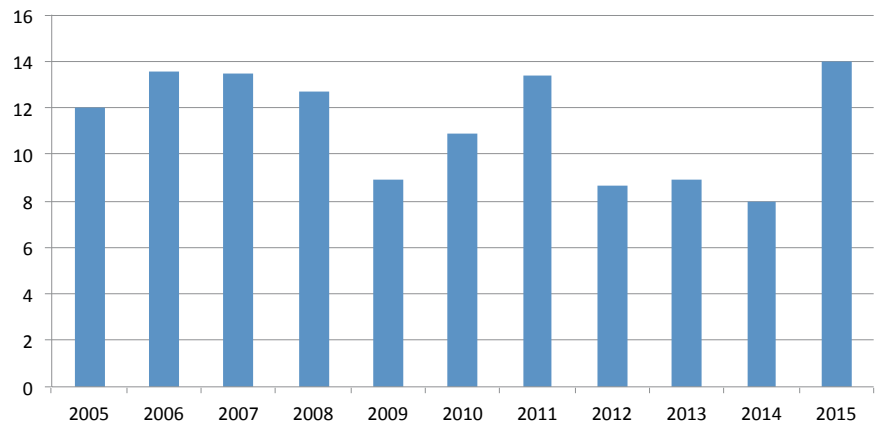
INICIO DE CAMPAÑA

Los muestreos realizados por la asistencia técnica de la cofradía auguraban buenas expectativas por la calidad y la abundancia del bivalvo. Las pruebas realizadas a principios de mes mostraron que el producto estaba ovado, como requiere la industria conservera, lo que llevó a los responsables del pósito a adelantar la apertura de la campaña al 14 de septiembre. Así, tras la asamblea de los mariscadores de a pie y a flote para fijar las normas de la campaña celebrada el día 6 de septiembre, los casi 1.600 productores adscritos a la cofradía de Noia comenzaron la campaña con varias semanas de adelanto con respecto a la fecha habitual en los nueve millones de metros cuadrados de sus bancos naturales. Este elevado número de productores se debe a que Noia, la entidad gallega con el censo de personas más elevado: 1.355 personas asociadas entre armadores, tripulantes y mariscadores/as de a pie, suma, además, otras 200 personas de localidades cercanas —Portosín, Porto do Son y Muros— que trabajan en los bancos naturales de Noia.

El arranque no defraudó ya que a la abundancia de bivalvo se unió la escasez de berberecho en otras rías. Durante la primera semana de campaña los productores adscritos a la cofradía no tuvieron dificultad para extraer los topes y en las lonjas de Testal y O Freixo se vendía bien el producto debido, entre otros factores, a que la *marzeilia* había afectado a buena parte del berberecho de las rías de Arousa, Pontevedra y Vigo. La única excepción a las buenas expectativas, para Santiago Cruz, fue el precio del berberecho de segunda, el más abundante, que se vendió sobre los 8 euros y *debería haber alcanzado los 10*. El berberecho de primera categoría, aunque menos abundante de lo que se esperaba, se pagó, de media, a 20 euros el kilo en la lonja de Testal, y algo más de 18 en la de O Freixo.



VENTAS EN LONJA



Facturación anual de las lonjas de Testal y Freixo en millones de euros.

BALANCE INICIAL

La primera semana de extracción del producto estrella en los bancos noíeses dejó como resultado más de 208 toneladas de marisco subastado, mayoritariamente berberecho, que se llegó a pagar a un precio máximo de 21,35 euros el kilo y a un mínimo de 3,90 euros. Incluso con estas cifras tan positivas, el responsable del pósito aspiraba a más argumentando que la primera semana de campaña muchos compradores adquieren menos mercancía para tantear el rendimiento del producto ya que saben que en octubre es cuando el berberecho está mejor. A esta estrategia de los compradores se añadía la escasez de bivalvo tanto de otras rías como el de procedencia foránea. Por ello, esperaba que los precios de venta subieran.

La venta de las más de 220 toneladas de marisqueo extraído durante la primera semana produjo más de 1,6 millones de euros en la ría superando en 200.000 euros los resultados del mismo período del año anterior.

LAS CIFRAS DEL MARISQUEO

A pesar de la caída del volumen de marisco extraído en los bancos gallegos en las últimas campañas, la cifra de facturación

El berberecho de primera llegó a los 25 €

en lonja ha subido. Las ventas del marisqueo en 2015, de acuerdo con los datos de la Xunta, superaron las 7.400 toneladas que han facturado cerca de 67 millones de euros. Esta cifra de facturación supone un incremento del 14 por ciento respecto del valor económico de 2014. Una mejora que, de acuerdo con el director general de Pesca, Acuicultura e Innovación Tecnológica de Galicia, Juan Maneiro, se debe al plan de recuperación de zonas improductivas que desarrolla la Consellería do Mar en el que entre 2010-15 se ha invertido 5 millones de euros que han permitido llevar a cabo con cofradías y agrupaciones 170 proyectos para recuperar 8 millones de metros cuadrados. A estos proyectos de recuperación se añaden el incremento de los permisos de marisqueo y la disminución de la incidencia del furtivismo tras la reforma del Código Penal, que desde el pasado 1 de julio establece esta actividad como delictiva haciendo que los reincidentes comparezcan ante el juez.

Las ventas de las más de 4.500 toneladas extraídas por el marisqueo a flote han facturado en las subastas más de 38 millones de euros. En esta modalidad el volumen extraído se ha incrementado en un 29 por ciento y valor en las subastas subió un 9,5 por ciento respecto de las ventas de 2014. Por su parte, el marisqueo a pie facturó más de 25 millones de euros por la venta de las más de 2.600 toneladas extraídas. En esta modalidad, el volumen de marisco se incrementó en un 14 por ciento respecto de 2014 y el importe facturado en un 15 por ciento.

EL BERBERECHO

El comúnmente conocido como croque o berberecho, por su parte, rindió el año pasado 2.650 toneladas que generaron algo más de 13,4 millones de euros. El precio medio, según la información de portal web de la Consellería do Mar *pescadegalicia.com*, fue de algo más de 5 euros el kilo.

La venta de marisco la acaparan las lonjas de Arousa y Noia. Ésta última comercializa únicamente moluscos bivalvos, siendo el berberecho la especie más importante. Según el portal *pesca-*



deg Galicia.com más del 75 % de berberecho comercializado en Galicia, se hace en las lonjas que administra el pósito en Testal (Noia) y en Freixo (Outes). Las cifras de esta campaña —septiembre a marzo— han sido muy buenas. Las más de 2.400 toneladas de marisco, de las que casi 2.200 han sido de berberecho, han facturado en las lonjas casi 13,9 millones de euros. En cuanto al precio medio mensual, destaca septiembre—inicio de la campaña— y octubre con 6,8 y 5 euros por kilo respectivamente.

Los casi 14 millones de euros facturados por el pósito esta campaña suponen cerca de un 75 por ciento de incremento sobre los casi 8 millones facturados por la cofradía en 2014. Hay que remontarse a 2011 para encontrar una campaña tan buena como la presente, que ha sido la mejor en más de una década. (ver Cuadro I)

Por el contrario, el volumen de berberecho extraído por otras cofradías no ha sido bueno. Este es el caso de las cofradías de la ría de Arousa y los parquistas de Carril. En esta parroquia del municipio de Villagarcía de Arousa, las últimas semanas de noviembre se detectó en los parques un episodio de mortandad que obligó a retirar toneladas de concha. Las causas, que inicialmente se atribuyeron a la *martellia*, pudieron deberse también a un dragado del río Ulla. Fuera cual fuera el problema, el volumen de bivalvo quedó en 95,8 toneladas.

Las poblaciones de berberecho presentes en las rías gallegas corresponden mayoritariamente a la especie *Cerastoderma edule*, aunque también existen poblaciones de *Cerastoderma glaucum*, comúnmente llamado birollo. Este molusco bivalvo constituye una de las principales especies explotadas en el ámbito del marisqueo en Galicia. La producción media entre los años 1998 y 2004 se situó en torno a las 3.000 toneladas anuales, alcanzando una facturación media anual de primera venta de algo más de 7 millones de euros. La producción media de 2005 a 2011 subió a 3,7 millones. Y además,



El marisqueo gallego superó las 7.400 toneladas generando unos ingresos de 66,5 millones de euros

durante este período, la venta de berberecho en las lonjas de Noia alcanzó un precio medio de 4,9 euros el kilo lo que supuso una clara mejora en el rendimiento económico de las personas cuya actividad laboral se centra en la recolección de ésta y otras especies de bivalvos confiriendo a este recurso un cierto valor social por constituir una de las principales actividades económicas de muchos municipios costeros.

MARTEILIA

La aparición de una nueva especie de parásito del género *Marteilia* fue detectada hace unas campañas en los bancos gallegos. Este parásito provocó la mortandad del berberecho en la ría de Arousa en 2013 haciendo caer la producción marisquera y sus ingresos. La penetración de este parásito, que únicamente afecta al berberecho común, ha propiciado que otras variedades más resistentes como el birollo se hayan extendido. Para los biólogos del Centro de Investigaciones Mariñas (CIMA), puede darse por tres vías: la entrada de una partida de berberecho foráneo contaminado, un lote de almejás contaminadas, o a través del agua que liberan los lastres de los barcos. La *martellia*, que ya había sido detectada en zonas de Cataluña y Francia, fue contagiando bancos desde Ribeira hasta Carril, Vilaxoán y Cambados. En la ría de Muros-Noia no se detectó.

PRÓXIMA CAMPAÑA

Una vez cerrada la campaña, desde la cofradía se recuerda que, hasta que en septiembre o en octubre se inicie la extracción de molusco, hay que cuidar y preparar los bancos para que el bivalvo sea de calidad.

La Cofradía de Noia es la única en Galicia que cuenta con un criadero propio, por lo que la trazabilidad del producto es una garantía; no se siembra nada que no proceda del propio criadero. En los meses de campaña marisquera, en horario de 12:00 a 14:00 horas está abierta para cualquier persona o empresa que desee comprar productos de la lonja depurados en la depuradora de la lonja de Testal. ■

J.M.S.

El berberecho

El berberecho es un molusco marino con concha sólida, globosa, de contorno redondeado, casi simétrico, con costillas radiales poco salientes y estrías de crecimiento poco marcadas. Su coloración es blanquecina, amarillenta o grisácea, con zonas oscuras; interior blanco, con una zona marrón o violeta en la impresión del músculo abductor posterior.

Este bivalvo es un animal filtrador que vive enterrado a pocos centímetros de la superficie en zonas de arenas fangosas próximas a la costa. Se alimenta mediante plancton pudiendo alcanzar hasta 5 cm de longitud.

En el ámbito medioambiental, el berberecho es capaz de aguantar condiciones extremas, permitiendo que vivan en zonas próximas a las desembocaduras de los ríos o estuarios donde la salinidad es muy baja y, sobre todo, fluctuante, debido al aporte irregular de agua dulce procedente de tierra en las subidas y bajadas de la marea. También en estas zonas hay grandes variaciones de temperatura pues, al ser la capa de agua, aún con la marea llena, de poco espesor, es rápidamente calentada por el sol. Gracias a que puede aguantar estas condiciones extremas, sufre menos competencia de otras especies que vivirían en el mismo

sedimento, pero que no pueden aguantar las bajadas de salinidad.

Los bancos de berberechos suelen tener un sedimento de arena fina o fangosa, suelen estar ubicados desde la franja infralitoral hasta profundidades de 10 m.

Para la reproducción de este animal unisexual, las hembras ponen un número muy grande de huevos que son fecundados en el agua. La puesta se realiza generalmente en mayo y junio, pero pueden apreciarse fijaciones de menor grado durante el resto del año, por lo tanto existe una suelta continua de óvulos y espermatozoides. Las larvas que nacen de los huevos llevan una vida libre durante unos días, al cabo de los cuales caen al fondo y comienzan su vida sésil. Durante su etapa larvaria el pequeño molusco corre muchos peligros, debido a que forma parte del plancton junto con miles de pequeñas algas y animales, y sirve de alimentación para muchos animales marinos, entre ellos el berberecho adulto y todos los demás filtradores.

Luego de fijada la larva en las arenas del fondo, en el caso en que fuese a parar a una zona en la que el sedimento sea favorable, comienza a crecer rápidamente, llegando a tallas de 3 a 4 cm. en un año o dos. ■

J.M.S.



Escaparate de la CONCIENCIA MARÍTIMA

La marina mercante y la náutica deportiva, la construcción naval, los puertos, la Armada, la pesca y la próxima conmemoración del centenario de Trasmediterránea, se analizarán y debatirán en el III Congreso Marítimo Nacional, que se celebrará entre el 9 y el 11 de mayo, en Cartagena.



Casi dos años después de la celebración del II Congreso Marítimo Nacional en Santander, la Real Liga Naval retoma esta iniciativa, y esta vez ha escogido Cartagena para convocar a un nutrido grupo de expertos de todos los ámbitos del sector marítimo español. Según los organizadores de las jornadas *el panorama no ha cambiado mucho en este tiempo* por lo que consideran necesario insistir en que *el sector marítimo español merece la oportunidad de exponer sus problemas e inquietudes actuales y mostrar sus anhelos de futuro.*

En esta tercera edición –la primera fue hace más de cien años– tanto la Liga Naval como el Clúster, apelan a la *necesidad de crear una conciencia marítima en España que sirva como elemento económico dinamizador* a través de todos los actores implicados, por lo que esperan que el Congreso sea *el escaparate en el que cristalicen las justas reivindicaciones del sector.*

La lectura de ponencias comenzará el martes 10 de mayo con un análisis de los proyectos de futuro de la Armada

y el papel de Navantia como proveedor de algunos de estos proyectos. A continuación, el director general de la Marina Mercante evaluará la aplicación de la Ley de Navegación en su primer año de aplicación. Una intervención a la que seguirá la del presidente de Anave, Alejandro Aznar, la de José Llorca, presidente de Puertos del Estado, y la de Carlos Sanlorenzo, presidente de la Asociación de Empresas Náuticas (Anen). Posteriormente, representantes de algunos servicios portuarios y de Salvamento analizarán los retos a los que se enfrentan los puertos. Cerrará la jornada una reflexión sobre la historia de Trasmediterránea con motivo de la celebración de su centenario el próximo noviembre.

Al día siguiente, el miércoles 11 de mayo, se abordarán especificidades de la pesca: el sector conservero, sistemas de señalización o la propulsión *pod* para embarcaciones. Seguidamente, la realidad sobre los pequeños y medianos astilleros, el diseño de buques mercantes, y los retos y oportunidades del mercado off shore también tendrán su espacio en el Congreso.

Para cerrar este completo análisis de la marina española se pondrá el acento en otros aspectos del sector como son: el mercado laboral para los ingenieros navales; las empresas clasificadoras en España; los proyectos de innovación en la industria marítima y las tendencias actuales del shipping y de la formación marítima. ■

A. MUNGUÍA

Centro Nacional de Formación Marítima

Isla Cristina

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

Dirección Provincial de Huelva



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

JUNTOS por NAVANTIA



Partidos políticos, instituciones públicas, sindicatos y miembros del comité de empresa de los astilleros de Navantia en Cádiz, San Fernando y Puerto Real celebraron la segunda reunión de la Mesa en Defensa del Sector Naval en la que, entre otras cuestiones, instaron a la dirección de la empresa y a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Sepi) a que elaboren un plan industrial que se ajuste a la realidad de estos astilleros, motor industrial de la Bahía de Algeciras. De momento, los reunidos en la Mesa acordaron la elaboración de una nueva Proposición No de Ley, que será elevada al Congreso de los Diputados.

De los astilleros de Navantia en la Bahía de Cádiz viven directamente entre 2.400 y 2.500 trabajadores, pero son muchos más los que dependen de estas factorías – en torno a 8.000-: un histórico monocultivo industrial, igual que sucede en la comarca de Ferrol, cuya viabilidad y pervivencia ha concitado el acuerdo, escenificado en torno a la Mesa por la defensa del Sector Naval, de los representantes de los trabajadores de las tres factorías gaditanas, a los que se han unido los alcaldes y algunos concejales de Cádiz, San Fernando, Puerto Real y Chiclana, así como algunos miembros de la Diputación Provincial de Cádiz en representación de los distintos partidos políticos.

Según los miembros de esta Mesa, la realidad de Navantia y la escasez de carga de trabajo hacen necesario la elaboración de un Plan Industrial *que deberá de ser negociado y consensuado con todas las partes implicadas: Sepi, Navantia, representantes de las instituciones, federaciones sindicales y comités de empresa.*

Tal y como se acordó en la reunión celebrada en abril, este plan industrial debería de partir de una defensa clara del sector público de astilleros y de una apuesta por asegurar el mantenimiento del empleo así como todos los centros de Navantia, su producción y capacidades. Según explica a esta revista el presidente del Comité de Empresa de Navantia Puerto Real, Antonio Noria, *la Bahía vive fundamentalmente del sector naval y ahora mismo tenemos los niveles más altos de desempleo que se pueden encontrar en nuestro país: estaremos empleados solo un 35%. Ha habido puntas de trabajo, especialmente por la reparación de cruceros, que ahora tiene ocupados a unos 1000 compañeros de industrial auxiliar.*

El propio Noria nos comenta que, a día de hoy, el astillero de Cádiz -que se dedica

a la reparación- tiene bastante carga de trabajo para este año, el de Puerto Real se está haciendo ya una plataforma para Iberdrola y, aunque está prácticamente terminada, el mes que viene comenzará la construcción de cuatro Suezmax. Sin embargo, San Fernando es el que peor perspectiva de trabajo tiene, pendiente solo de que salga el anunciado contrato con Arabia Saudí.

Con este panorama, los miembros de la Mesa reclaman que se intensifique la carga de trabajo para todos los centros. *En Europa hay carga de trabajo, no sabemos porque aquí no*, señala el representante del Comité de Empresa, a la vez que solicita que se diseñe un plan financiero que apoye también su futuro y continuidad, después de que la dirección de la empresa presentara recientemente un saldo negativo de unos 167 millones de euros. *2015 ha sido un año prácticamente de subactividad, por lo que ahora las pérdidas no pueden achacarse a que la mano de obra fuera muy elevada y la productividad baja*, apuntan tanto los representantes de los trabajadores de la Bahía de Cádiz como los de la Ría de Ferrol, por lo que exigen una explicación a los directivos de Navantia. En su defensa, la empresa sostiene que precisamente ha sido esa subactividad la causa de cerca de la mitad de sus números rojos del año pasado, a pesar de que el déficit supera en 40 millones al peor dato registrado por Navantia desde su constitución.

Como medida más inmediata la Mesa ha decidido elaborar una nueva Proposición No de Ley consensuada, que presentaran tanto al Ministerio de Hacienda como al de Defensa, de los que dependen, para que finalmente llegue al Congreso de los Diputados. Esta iniciativa, según anticipan en un comunicado de prensa seguirá las líneas generales de la aprobada en marzo en la Comisión de Industria del Congreso de los Diputados, en la que ya se reclamaba al Gobierno que negociara con los sindicatos un nuevo plan industrial para Navantia.

Pero, en el seno de esta mesa de diálogo, en la que se echa de menos a la empresa, también se acordó la



La media de edad de los trabajadores de Navantia es de 63 años

creación de distintas comisiones de seguimiento para la elaboración de propuestas concretas, entre ellas, una centrada en la creación de empleo, y en la necesidad de incorporar jóvenes a las factorías, junto a otras como la que estudiará el diseño de una política de formación adecuada a cada gremio que permita dar cobertura a los nuevos contratos que se avecinan. *Somos plantillas de edad avanzada y si no se incorporan jóvenes, los astilleros se van a morir por sí mismos*, recalca Noria. ■

A. MUNGUÍA

El foco puesto en Arabia y Australia

Un soplido de aire puro puede llegar de oriente y las antípodas. Coincidiendo con esta llamada de atención sobre la situación de los astilleros públicos y con la publicación de las peores cuentas anuales de la historia de los astilleros, se proyecta una sombra de esperanza, aunque desde la empresa se mantiene la lógica cautela. Por una parte, Navantia fue seleccionada recientemente como licitador preferente para la construcción de dos buques logísticos para la Armada Australiana, un contrato que de firmarse supondría unos tres millones de horas de trabajo y cuatro años de ocupación, a la vez que también ha resultado finalista en el diseño de nueve fragatas para la misma Armada.

De otra parte, el rey de Arabia autorizó también la compra de cinco corbetas a los astilleros públicos españoles, cuya construcción se repartirían los astilleros de Bahía de Cádiz y la Ría de Ferrol y, según algunas estimaciones, garantizaría unos cinco años de carga de trabajo.

En todo caso, ninguno de estos contratos tiene un compromiso firme y hay dos comarcas españolas que necesitan estabilidad para sobrevivir.

Otra batalla ganada a las

FACTORÍAS HOLANDEASAS



El Tribunal de Justicia de la UE acaba de rechazar el último recurso interpuesto por los astilleros holandeses contra el vigente y nuevo sistema español de amortización anticipada para la financiación de activos aplicable a buques (nuevo ‘tax lease’), que fue autorizado por la Comisión Europea en 2012. Un sistema que puso en marcha después de que la Comisión atendiera una denuncia de los astilleros nórdicos por el anterior sistema de financiación que supuso importantes pérdidas para el sector español y que finalmente también avaló el Tribunal de Luxemburgo.

La sentencia ratifica la emitida sobre el mismo asunto en diciembre de 2014, y da seguridad jurídica al nuevo sistema de financiación aplicable a buques. Se trata de una decisión con la que se frena la intención de los astilleros holandeses de seguir generando incertidumbre y perjudicar la actividad comercial naval de España.

Desde que se puso en marcha este “nuevo tax lease” en 2013, -avalado desde el primer momento por la Comisión Europea- se han acogido a este régimen 27 operaciones, por un importe conjunto superior a los 925 millones de euros, para contratos de construcción de buques, lo que ha generado más de 6 millones de horas de trabajo.

La ratificación de esta sentencia llega después de la resolución emitida por el Tribunal de Luxemburgo del pasado diciembre (ver MAR nº554), en la que también se daba la razón a España y a Pymar (Sociedad de pequeños y medianos astilleros españoles) sobre el anterior sistema de financiación, que en su día suspendió la Comisión, a

instancia también de los astilleros holandeses, y que supuso la paralización del sector durante dos años. Unos daños que las factorías españolas estudian reclamar a la citada institución europea.

No es una reclamación nada fácil de formular ya que, cuantificar las pérdidas en términos de compromisos de encargo, pérdidas de empleo y deterioro de la imagen, en los dos años transcurridos entre que la Comisión anunció la paralización del sistema y la resolución de la denuncia, no es tarea sencilla. Eso sí, en el tiempo que permaneció paralizado el sistema español, sus competidores directos –en concreto los astilleros holandeses– vieron subir su cartera de pedidos un 80%.

Mientras tanto, tal y como se quejan desde Pymar, la Comisión Europea aún no ha abierto procedimiento alguno ante la denuncia presentada hace tres años por esta asociación de astilleros españoles contra el sistema de financiación holandés por considerarlo claramente selectivo. ■

TEXTO Y FOTOS A. MUNGUÍA



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)

En vigor a partir del 1 de julio

Los **CONTENEDORES**, a raya

El próximo 1 de julio finaliza el plazo dado por la Organización Marítima Internacional (OMI) para que cada Estado apruebe -en consonancia con sus leyes y métodos- los requisitos que exigirá a los cargadores para verificar el peso de los contenedores. Una regulación que se incorporó a la legislación marítima internacional a través de un grupo de enmiendas al Convenio sobre Seguridad de la Vida Humana en el mar (SOLAS), y que resulta imprescindible para preservar la seguridad de las tripulaciones y evitar las cuantiosas pérdidas económicas que suponen los accidentes derivados de un pesaje incorrecto de la carga suponen anualmente.



Las nuevas normas obligan al pesaje certificado de los contenedores, o al pesaje de la carga contenida, así como de los pallets, embalajes, maderas y demás medios de estiba, junto con la tara del contenedor, todo ello utilizando métodos certificados-

Algunas estimaciones apuntan a que los quebrantos producidos por un llenado incorrecto de los contenedores suponen unos 5.000 millones de dólares anualmente, una cantidad a la que habría que añadir -en caso de que se trate de una negligencia del cargador-la indemnización por los desperfectos causados, tanto al buque como a otros contenedores, que los cargadores deberían asumir ya que el seguro no se hará cargo de los mismos.

A pesar del alto riesgo que se corre, sigue siendo demasiado habitual que, en algunos casos para ahorrar costes, los contenedores lleven más peso del que se declara y, ni los armadores ni los consignatarios tienen ninguna capacidad para comprobarlo, lo que en definitiva les ata de pies y manos. Por esto, el que ahora se pueda conocer y se comunique el peso de los contenedores evitará que se pueda comprometer la estabilidad del buque y hacer los cálculos necesarios para conocer el desplazamiento del mismo y, por tanto, cuál será su factura en combustible.

Estas y otras fueron las consideraciones que llevaron a la OMI a dar luz verde, en 2014, a unas enmiendas al Convenio SOLAS que serán jurídicamente vinculantes a partir del 1 de julio de 2106. Esta circunstancia, por otra parte a la vuelta de la esquina, va a obligar, tanto a las compañías que embarcan las mercancías como a transitarios, consignatarios, agentes de las navieras y administraciones públicas implicadas, a cambiar parte de sus prácticas habituales, algo que de momento no se sabe, al menos en España, como se va a canalizar.

PROCEDIMIENTO A MEDIADOS DE MAYO

Por ahora, después de una intensa colaboración con técnicos de Puertos del Estado, la Dirección General de la Ma-

rina Mercante se está encargando de elaborar un borrador de la norma para articular el procedimiento que se seguirá para cumplir con el mandato de la OMI. Entre las medidas que figuran en este borrador, que seguramente estará listo a media dos de mayo, se encuentra el que pesaje de los contenedores se realice lo suficientemente lejos de la terminal portuaria y cerca del origen de la expedición como sea posible, y se exigirá que la certificación del pesaje se incluya en uno de los documentos oficiales que acompañan a la carga y, en último caso, en un documento nuevo, que llegará a la terminal y al operador del buque con una antelación de, al menos, 72 horas.

Mientras tanto, para facilitar la comprensión y aplicación de las nuevas reglas, el Consejo Marítimo Mundial (World Shipping Council, WSC) publicó en su página web un documento en el que adelanta algunos de los requerimientos que se van a exigir en términos generales a partir del 1 de julio. En resumen, las enmiendas obligan al pesaje de los contenedores utilizando un equipo certificado, o al pesaje de la carga contenida, así como los pallets, embalajes, maderas y demás medios de estiba, junto con la tara del contenedor, todo ello utilizando métodos también certificados. Además, el embarcador será el encargado de que el peso bruto del contenedor conste en la documentación de embarque con su firma o la de un representante, y debe ser enviada al

La certificación del pesaje deberá llegar a la terminal y al operador del buque con una antelación de, al menos, 72 horas

capitán o a su representante con la debida antelación para preparar el plan de carga correctamente. Unos requisitos que, de no cumplirse, impedirán que el contenedor suba a bordo.

Sin lugar a dudas, cuando estas indicaciones se asienten definitivamente depararan importantes beneficios para el transporte marítimo y, especialmente para las personas que lo hacen posible. Sin embargo, la discrecionalidad ofrecida por la OMI a los distintos Estados a la hora de establecer su puesta en práctica, sí que provoca reparos ante el temor de que se puedan distorsionar las operaciones o provocar cierta confusión entre las normas de los distintos Estados, en una actividad eminentemente internacional.

De hecho, la Federación Europea de Operadores Portuarios Privados (Feport) solicitó a la Unión Europea recientemente que publique directrices para la puesta en marcha de las enmiendas introducidas en el SOLAS.

Además, desde esta Federación se ha pedido también a las instituciones europeas que no se apliquen estándares para el pesaje de contenedores demasiados estrictos, y que se comuniquen los niveles de tolerancia o desviaciones en las declaraciones que se podrá llegar a aceptar, así como el análisis, por parte de las autoridades nacionales, del impacto de las nuevas medidas en la cadena logística. ■

A. MUNGUÍA



Un pesado incorrecto de los contenedores puede comprometer la estabilidad del buque y, por tanto, la seguridad a bordo.

Maersk cambia la terminal de contenedores de Vigo por la de Marín

GUERRA DE CONTENEDORES



La naviera Maersk cambia su operativa de Vigo a Marín para reducir costes. La reubicación, decidida tras la adjudicación de la terminal mediante un sistema de subasta electrónica, ha creado malestar en la Autoridad Portuaria de la ciudad olívica que ve como a la competencia que viene de Portugal se suma la del puerto de la ría vecina.

El gigante Maersk trasladará su operativa desde la terminal de contenedores de Vigo a la de Marín a partir del 1 de junio. La reubicación, que se extenderá al menos durante un año, se ha decidido en la India mediante la implantación, por parte de la multinacional danesa, de un sistema de subasta electrónica entre las terminalistas de Marín, Vigo y Vilagarcía. El proceso de petición de ofertas de la naviera a las terminales no se comunicó a la Autoridad Portuaria de Vigo (APV), quedando ceñido al ámbito de las relaciones comerciales entre empresas privadas.

El sistema *E-Auctions*, que busca abaratar costes para las navieras, informó a las empresas (Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios) del protocolo a seguir para optar al proceso. Una vez concluido el proceso, sujeto a unas cláusulas de confidencialidad entre navieras y terminalistas, la responsable de selección de terminales para la zona sur de Europa de Maersk, Iirenea Villar, anunció el cambio de puerto.

COMPETENCIA

La diferencia de precio en las operativas de estos puertos vecinos se producen en dos ámbitos: tasas y tarifas

cobradas por las autoridades portuarias y precio de la estiba. Las primeras están fijadas por ley, aunque se pueden aplicar bonificaciones establecidas por el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE). En este caso Marín puede aplicar una rebaja sobre el puerto olívico del 0,05%. Por tanto, lo que importa realmente a la multinacional danesa es el coste de la estiba. Según han publicado medios gallegos, el coste de un jornal de un oficial en el puerto olívico sería de 259 euros mientras que en Marín sería de 154 euros. Vigo cuenta con una plantilla de 120 estibadores. La diferencia entre el coste de la estiba y desestiba de Terminales Marítimas de Vigo (Termavi) y su competidora en Marín, Pérez Torres Marítima, sería el factor determinante en el cambio, que supondrá, según estimaciones de la APV, 1,6 millones menos de ingresos. Esta pérdida no ayuda a cambiar el rumbo de un puerto que el presentó pérdidas en 2015.

El traslado de Maersk, que mueve cerca del 40 por ciento de los 223.699 TEUs (contenedores estandarizados de 6 metros) y un 15 por ciento de la mercancía general, tendrá consecuencias en tres segmentos de tráficos importantes para el puerto de Vigo: granito, pesca congelada y automoción. En el primero caso, el cambio de terminal podría suponer un incremento en el coste del transporte. En el segundo, la noticia ha movilizó a los responsables de Conxemar, Armadores (Arvi) y conserveros (Anfaco) para buscar soluciones. En el caso de la automoción, el traslado de la actividad a Marín podría afectar a decenas de empresas dedicadas a las piezas de automoción o extrusión de metales.

La marcha de la naviera de la terminal de Guixar de Vigo ha pillado al recién nombrado presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo (APV), Enrique López Veiga, fuera de juego. El presidente, en el cargo desde hace seis meses, ha señalado que no se comunicó a la APV el nuevo sistema de concurso. Desde el anuncio del traslado, su actividad se ha multiplicado reuniéndose con los representantes de las empresas afectadas



Pesca fresca y congelada, granito y automoción, los tráficos más afectados

o planteando propuestas para hacer más competitivo el puerto. Entre sus argumentos para justificar que Vigo tenga costes superiores a Marín ha señalado a la Ley de Puertos. Por ello, el pasado 8 de abril reclamó por OPPE, dependiente de Fomento, que adopte medidas cautelares para remediar lo que podría suponer una alteración de la competencia efectiva en la prestación de servicios portuarios entre ambas autoridades portuarias, o que se lo traslade a la Comisión Nacional de la Competencia. Además, se señalaba que los terrenos en los que operará la terminal fueron declarados ilegales por sentencia del Tribunal Supremo de octubre de 2009.

La contestación del OPPE subraya que la decisión de Maersk de trasladar las operaciones de contenedores a Marín es el resultado de la libre competencia y queda enmarcado en el ámbito de las relaciones comerciales entre empresas privadas. En relación a los terrenos del puerto de Marín, el OPPE ha subrayado que la sentencia sobre la supuesta ilegalidad de los mismos no afecta a todos los espacios. Y, concretamente, la zona en la que se instalará los tráficos de Maersk no está afectada por el plan anulado por sentencia judicial.

El tráfico de contenedores sigue por debajo de su capacidad debido a las obras de ampliación de sus terminales acometidas por las distintas autoridades portuarias; así, con espacio disponible es de esperar que haya más lucha por captar contenedores. ■

J.M.S.

La flota quiere volver a la LISTA BLANCA

Si todo sigue como hasta ahora, la flota española volverá a formar parte de la Lista Blanca del Memorando de París el julio próximo. Los datos provisionales sobre detenciones e inspecciones invitan al optimismo, y permitirán que los buques con pabellón español abandonen la Lista Gris en la que se encuentran desde hace un año y vuelvan a la Lista Blanca, donde se engloba a las flotas de mayor calidad. Además, el mismo informe constata, como viene sucediendo en los últimos años, que España es el país, de los 72 que participan en el Memorando de París, que más inspecciones realizó en sus puertos a buques de otros pabellones: un 9,6% del total.



La clasificación en listas de los buques -Lista Blanca, Lista Gris y Lista Negra- indica la mayor o menor calidad de las flotas en función de la proporción entre las inspecciones y las detenciones de los buques de cada bandera durante los últimos de 3 años, siempre que el número de inspecciones supere las 30, en ese tiempo.

Así, en el trienio 2012-2014 se realizaron 194 inspecciones a 171 buques con pabellón español, de los que 7 resultaron detenidos. Según explican desde ANAVE, las detenciones de los años 2012 y 2013 (4 y 3, respectivamente), más las 2 detenciones de 2014, junto con la reducción del número de inspecciones por el Nuevo Régimen de Inspección (NIR), que el MOU ha puesto

en marcha, hicieron que aumentase el porcentaje de detenciones sobre inspecciones y, como consecuencia, en julio de 2015, España descendió a la Lista Gris tras permanecer 10 años en la Lista Blanca.

A pesar de que la estancia del pabellón español en la Lista Gris ha sido breve, el estar clasificado en ella conlleva una serie de implicaciones. Por ejemplo, la denegación de acceso a algunos puertos a los buques con múltiples detenciones, el tener que someterse a mayor número de inspecciones, o el que se incrementen las primas de las coberturas de seguros.

Por tanto, la vuelta de la flota a la Lista Blanca es, sin duda, una buena noticia y todo apunta a que, el julio próximo, los buques con bandera nacional estarán

de nuevo en esta Lista, en la que se incluyen las mejores flotas del mundo. Y es que, el cálculo trianual que se utiliza para elaborar la clasificación permite ser optimista. Los resultados de las inspecciones a finales de 2015 -2 detenciones- reemplazan a las 4 detenciones de 2012. Lo mismo debería de ocurrir al cierre de 2016, cuando se descontarán las 3 detenciones de 2013 y se incluirán las detenciones que se produzcan a lo largo de este año, que se espera que no alcancen los datos de registrados en 2013, ya que, de ser así, no se conseguirían volver a la Lista Blanca. De momento, se ha producido una detención en el primer trimestre de 2016, por lo que cabría pensar que podrían producirse hasta 2 detenciones más sin afectar al ascenso a la Lista Blanca.



DETENCIONES SOBRE INSPECCIONES

Pero, tal y como nos explican desde ANAVE, *la realidad no es exactamente así, porque lo que se computa*

es el porcentaje de detenciones sobre inspecciones, y en lo que va de año, el número de inspecciones de los buques españoles ha sido 11, en comparación con las 21 del año anterior a la misma fecha. Por tanto, este descenso del número de inspecciones trae como consecuencia que una sola detención tenga un peso específico muy importante sobre el porcentaje de detenciones y, en consecuencia, sobre la clasificación en las listas. Como se ve en la tabla que adjuntamos, esa única detención de 2016 supone el 9,1% de las inspecciones recibidas. Si siguiese hasta fin de año el ritmo de 11 inspecciones por trimestre, en 2016 se producirían 44 y con solo 2 detenciones estaríamos de nuevo al borde de la Lista Gris.

España es el país que más inspecciones realizó el año pasado

Los países que en este año inspeccionaron nuestros buques son: Francia y Portugal (3 inspecciones cada uno), Gibraltar (2 inspecciones), y Alemania, Bélgica e Italia (1 inspección).

Por otra parte, en lo que se refiere a las inspecciones realizadas en nuestros puertos a buques de otros pabellones, España siguió siendo, por octavo año consecutivo, el Estado miembro del Memorando, de los 72 que lo integran, que más inspecciones realizó en 2015. En total, 1.716 inspecciones realizadas, el 9,6% de las efectuadas por todos los miembros, que fueron 17.858. En esta tarea, los segundos Estados Rectores de Puerto que más inspecciones realizaron fueron Italia y Holanda, con 1.387 y 1.315 inspecciones, respectivamente.

No obstante, el último informe publicado por el MOU de París, relativo a 2015, recoge que de los 72 Estados de bandera que tenían suscrito el memorando 43 estaban en la Lista Blanca, 19 en la Lista Gris, y 10 en la Lista Negra.

En la Lista Gris, junto a la flota con pabellón español, están en este momento las flotas de: Portugal, Ucrania, Malasia, Lituania, Líbano, Bulgaria, Polonia, Libia, Tailandia, Egipto, Túnez, Curasao, Marruecos, Vanuatú, Albania, Saint Kitts y Nevis, Argelia y Tuvalu. ■

A. MUNGUÍA

INSPECCIONES A BUQUES ESPAÑOLES EN EL PERIODO 2012-2016

| Año | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 (hasta 31 marzo) |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------------------|
| Nº inspecciones | 65 | 68 | 61 | 64 | 11 |
| Nº buques distintos inspeccionados | 53 | 66 | 52 | 52 | 11 |
| Detenciones (% detenciones sobre inspecciones) | 4 (6,2%) | 3 (4,4%) | 2 (3,3%) | 2 (3,1%) | 1 (9,1%) |

Fuente: ANAVE

APOYOS PARA DESEMPLEADOS



Los Servicios Públicos de Empleo hacen un estudio sobre las posibilidades de empleo de los parados de larga duración, y diseñan unos itinerarios formativos que mejoren su reinserción laboral

El Gobierno en funciones ha prorrogado en estos días algunas de las ayudas de acompañamiento a desempleados de larga duración que hay en marcha: el Plan PREPARA, con el que se espera atender a 117.000 desempleados, y el Programa de Activación para el Empleo, cuyos potenciales beneficiarios son unos 118.000 parados de larga duración. A estas prorrogas hay que añadir la aprobación, junto con las Comunidades Autónomas, del nuevo Programa de Acción conjunta para desempleados de larga duración, dotado con 515 millones de euros para tres años.

Los 515 millones de euros con los que cuenta el Programa de orientación a parados de larga duración se distribuirán anualmente a razón de 129 millones este año, 257 el año que viene, y 129 en 2018. Una dotación que permitirá

ofrecer una atención personalizada y un seguimiento laboral intensivo a un millón de parados de larga duración, según estimaciones del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

Este Programa, cuyos detalles se han pactado con las Comunidades Autónomas y los agentes sociales, prioriza la mejora de la atención a los parados de larga duración demandantes de empleo con edades comprendidas entre los 30 y los 54, ya que estos se encuentran fuera de las ventajas que ofrecen tanto el Sistema Nacional de Garantía Juvenil y del subsidio para mayores de 55 años. No obstante, esto no quiere decir que los demandantes de empleo de otras edades estén excluidos del Programa.

Paralelamente, el Consejo de Ministros prorrogó, un año más, la ayuda de 426 euros a parados de larga duración

que, si se cumplen las previsiones del Ministerio de Empleo, dará cobertura a 118.000 desempleados en situación de especial necesidad.

RETORNO AL EMPLEO

Entre las finalidades de este Plan, al igual que del anterior, está el aumentar las posibilidades de retorno al mercado laboral de los beneficiarios, además de que también contempla una ayuda de 426 euros. Su peculiaridad reside en que, mientras se cobra, permite compatibilizarla con la remuneración recibida por trabajar por cuenta ajena. De esta forma, durante el año que ha estado en marcha el Plan, el 16% de sus beneficiarios consiguieron empleo, un porcentaje bajo, aunque sí mejor que la tasa de intermediación del Servicio Público de Empleo, que suele estar entre el 2,7% y el 3%, tal y como explicó la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, en la rueda de prensa para anunciar estas prórrogas.

Entre las condiciones que se piden para ser beneficiario del Plan de Activación del Empleo está el que los ingresos de la unidad familiar no superen, ni individualmente ni en su conjunto, el 75% del Salario Mínimo Interprofesional -484 euros-, y que el solicitante tenga, al menos, a un familiar a su cargo.

Concretamente, pueden pedir la prestación parados de larga duración que hayan trabajado en algún momento -es decir, quedan excluidos los demandantes de primer empleo-, que no hayan perdido su trabajo voluntariamente, y estén inscritos en los Servicios Públicos de Empleo, desde el 1 de abril de 2016. Tampoco podrán acceder a la ayuda de 426 euros los que, aún cumpliendo con estos requisitos, hayan percibido prestaciones de los programas PREPARA, PRODI o RAI, al menos, en los seis meses anteriores.

Por lo que respecta al Plan PREPARA -al que también se han hecho unos retoques-, el Ejecutivo en funciones acaba de aprobar la prórroga automática de la ayuda dirigida a las personas que agotan la prestación contributiva de



650.000 parados de larga duración se beneficiaron del PREPARA desde 2011

desempleo o alguno de los subsidios. Este Plan consiste, además de en una ayuda económica de 400 euros, o 450 si se tienen cargas familiares, en la elaboración de itinerarios personalizados de inserción laboral y de recualificación profesional.

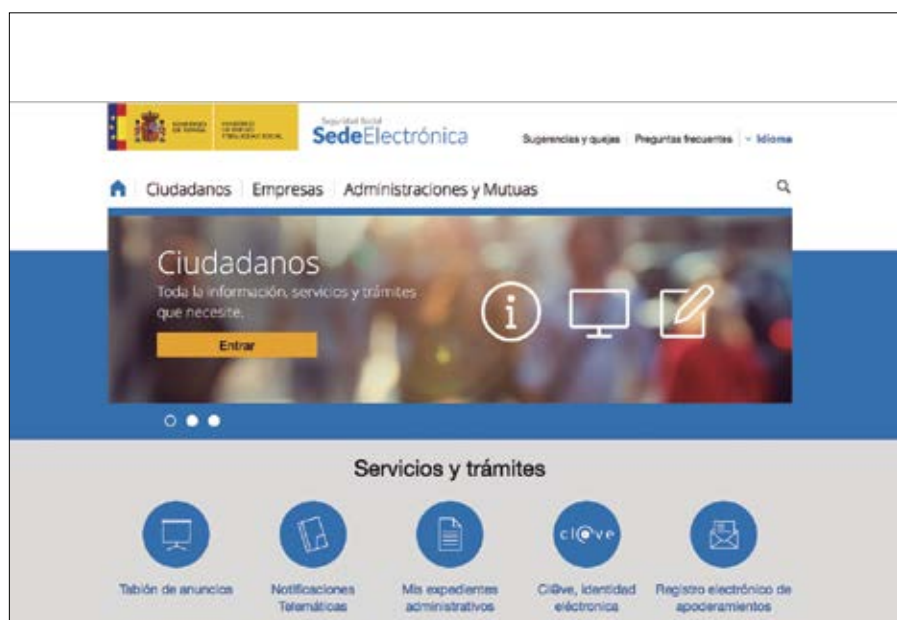
Se trata de la decimoprimer renovación del subsidio, al que se han acogido, solo en la pasada legislatura, 650.000 personas, aunque el número de beneficiarios ha sido superior, ya que este programa funciona desde el comienzo de la crisis, en 2009, con el nombre de PORDI.

La principal novedad introducida en el PREPARA es que, desde este momento, el Plan se renovará automáticamente cada seis meses mientras la tasa de desempleo no baje del 18%, en lugar del 20% en que estaba fijada hasta ahora.

Recordemos que, para poder entrar en este Programa, es necesario ser parado de larga duración, es decir, que haya pasado 12 meses, de los últimos 18, sin trabajo y que los ingresos del beneficiario, así como los de todos los miembros de su unidad familiar (incluidos los padres, si conviven con el desempleado), no superen los 481 euros o, lo que es lo mismo, el 75% del salario mínimo interprofesional. Por último, el parado debe poder acreditar que ha buscado activamente empleo desde que agotó su prestación hasta que pidió la ayuda, y no haber percibido anteriormente la Renta Activa de Inserción (RAI) ni el PRODI. ■

A. MUNGUÍA

Nuevo diseño de la SEDE electrónica de la SEGURIDAD SOCIAL



la página se realiza de forma más dinámica, al organizarse con mayor claridad. La Sede electrónica de la Seguridad Social es un espacio *online* donde los ciudadanos y las empresas pueden realizar trámites con garantía de discreción ya que los datos se cifran y protegen de acuerdo a la Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal y a la normativa que la desarrolla.

De entrada, la web presenta tres puertas de acceso, diferenciadas según el perfil del usuario: servicios al ciudadano, necesidades de empresarios y gestiones de Mutuas y otras Administraciones. A partir de esta primera selección, la disposición de la información y las opciones que pueden elegirse aparecen de forma sencilla.

El nuevo diseño se ha desarrollado con medios propios; gracias a los profesionales de la Seguridad Social involucrados en las tareas de acercar la institución a los ciudadanos (técnicos, divulgadores e informáticos, principalmente). Según explican estos especialistas, la nueva página cuenta con una cabecera identificable y constante en todo el portal. Además, el uso de colores primarios aporta al usuario estabilidad y consistencia.

En el área de comunicación, “se ha puesto una imagen personalizada para captar la atención de los usuarios y dirigirles hacia las distintas áreas. En cuanto a los servicios transversales se ha empleado una iconografía conceptual para diferenciar los servicios destacados, con textos breves y directos”, aseguran.

Los técnicos destacan como mayor novedad la maquetación espaciada entre los elementos, “que facilita una lectura clara de los contenidos”. Además,

El pasado 5 de abril la página de la Sede electrónica de la Seguridad Social en internet (https://sede.seg-social.gob.es/Sede_1/index.htm) estrenó nuevo diseño. La información se ordena en tres bloques diferenciados: Ciudadanos, Empresas y Administraciones y Mutuas para que el acceso a la misma se haga de un modo más ordenado e intuitivo. La nueva apariencia de la página se suma a las novedades que la Seguridad Social está llevando a cabo para modernizar la información y los servicios que presta a los ciudadanos. Desde el pasado mes de febrero, la web personalizada Tu Seguridad Social, ha ampliado su cartera de servicios permitiendo a los ciudadanos solicitar a través de ella prestaciones como la pensión de jubilación o los permisos de maternidad/paternidad

Se trata de una nueva imagen que permite a los ciudadanos y a las empresas acceder de una manera más sencilla a los contenidos del portal de la Seguridad Social. La Sede electrónica mantiene los mismos servicios que ofrecía hasta ahora pero la navegación por

los módulos de información presentan una estructura dinámica y se han utilizado imágenes ilustrativas para diferenciar fácilmente los contenidos y captar rápidamente la atención de los usuarios.

Por último, en la parte inferior de la página, se ha creado un menú recopilando los enlaces principales de forma muy accesible.

PÁGINA DE INICIO

Como hemos indicado, la página inicial de la sede electrónica de la Seguridad Social se ha diseñado con un carrusel superior en el que se han incorporado tres elementos diferenciados: Ciudadanos, Empresas y Administraciones y Mutuas. Además, se destaca una parte de Servicios y Trámites en la que se incluyen elementos como un tablón de anuncios; notificaciones telemáticas; mis expedientes administrativos; cl@ve, identidad electrónica y el registro electrónico de apoderamientos.

Por otra parte, se distinguen dos apartados: Lo más visto, que muestra un máximo de seis entradas correspondientes a los servicios con mayor número de accesos (el Informe de Vida Laboral, la obtención de Cita Previa, la Tarjeta Sanitaria Europea, la situación de la prestación, la devolución de ingresos indebidos en el Régimen General y asimilados y las altas en Convenio especial) cuyo contenido se actualizará a diario.

El segundo apartado, denominado Destacados, también muestra un máximo de seis entradas con los enlaces a contenidos que quieran destacarse como Cita Previa para Pensiones y Otras Prestaciones, Informe de Vida Laboral, Tarjeta Sanitaria Europea; Oficinas de la Seguridad Social; eSTADISS; Estadísticas de pensiones y estadísticas de afiliación.

En esta página, los usuarios también encuentran un apartado de Novedades en el que, mediante el enlace “Ver Más”, es posible acceder a todas las novedades publicadas de la Seguridad Social. Por otra parte, hay un módulo “Para tu interés” formado por cuatro contenidos (home, Empresarios, Ciudadanos y Ad-



La información, más ordenada e intuitiva, se ordena en tres bloques diferenciados

ministraciones y Mutuas) compuestos por una imagen y un enlace.

SERVICIOS POR TEMÁTICA

Los listados de servicios para Ciudadanos (Informes y Certificados) Empresas (Afiliación e Inscripción) Administraciones y Mutuas (SERPIGSS Equipo Auditorías) se muestran organizadas en base a la temática establecida. Cada servicio muestra los diferentes modos de acceso, así como una breve descripción y un enlace “Más Información”, para acceder a su detalle.

El detalle del servicio está formado donde se muestra la información relativa al trámite; un bloque con los posibles modos de acceso disponibles para el citado servicio y opcionalmente se podrá incorporar documentación para que los usuarios se descarguen.

Adicionalmente existen páginas con contenidos y servicios, de preguntas frecuentes (con preguntas generales, soluciones técnicas y notificaciones telemáticas) desplegadas en formato persiana y de certificados digitales (organizados como Certificados emitidos por la Seguridad Social, Certificados admitidos en los trámites de la Seguridad Social y DNI electrónico). La parte del tablón de anuncios ordenará los anuncios y edictos por provincia, tipo y fecha de publicación. ■

A. Díaz

Las nuevas tecnologías mejoran la prestación de servicios

Eficacia y eficiencia en la GESTIÓN del ISM

De acuerdo con la Carta de Servicios del Instituto Social de la Marina, la gestión del organismo se fundamenta en dos conceptos: la eficacia y la eficiencia. Para alcanzarla, desde hace años se viene aplicando el uso de nuevas tecnologías en la gestión, al tiempo que se ha modernizado con la prestación de servicios. Durante el período 2011-2015, la Entidad ha llevado a cabo un conjunto de 17 medidas que permiten reducir cargas administrativas y facilitar las relaciones con los integrantes del sector marítimo-pesquero.



Julio Palomar

Los servicios de la Seguridad están al alcance de todos los ciudadanos a través de Internet.

En los últimos cinco años, el ISM ha realizado una encomiable labor para simplificar las trabas administrativas derivadas de la gestión de la prestación de servicios. En este sentido, las nuevas tecnologías, el acceso *on-line* a los documentos y la posibilidad de presentar electrónicamente los documentos han permitido a los usuarios no tener que desplazarse a las Direcciones Provinciales del organismo para realizar dichos trámites. Este acceso *on-line* afecta, entre otros supuestos, a la solicitud de la revisión de los botiquines que deben llevar las embarcaciones, a la que se accede a través de la Sede Electrónica de la Seguridad Social.

Las nuevas tecnologías son una herramienta eficaz para llevar a cabo una gestión ágil y moderna

Desde 2011 también se puede acceder a través de la red a los formularios de solicitud de ayuda económica para los botiquines a bordo y a la solicitud de expedición del Certificado de Formación Sanitaria Específica (FSE), Inicial o Avanzada, para los ciudadanos. Además, la posibilidad de comunicar *on-line* la información de cursos, así como la remisión de actas y solicitudes de autorización a los Centros Privados Homologados por el ISM para impartir esta formación ha supuesto una agilización del procedimiento, al simplificar y reducir los tiempos y los gastos de tramitación para dichos centros.

Los empresarios tampoco tienen que desplazarse ya a las Direcciones Provinciales del ISM para solicitar los reintegros de gastos ocasionados por la asistencia sanitaria de sus trabajadores en puertos extranjeros. La petición de este reintegro también se puede hacer *on-line*.

DATOS DE IDENTIDAD

Así mismo, el ISM puede acceder al Sistema de Verificación de Datos de Identidad y de Residencia, por lo que, tal como establece el articulado del Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, no es necesaria la aportación de fotocopias de documentos de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos competentes. Así, siempre que el ciudadano lo autorice, no resulta necesario aportar fotocopias de documentos identificativos, ni de residencia.

El ISM también ha implantado un servicio Web para la consulta e incorporación de datos del Registro Central de Buques de Marina Mercante de las embarcaciones a dar de alta o modificar en el correspondiente Fichero del Instituto Social de la Marina. Este servicio permite reducir los tiempos de tramitación.

Por otra parte, a través de la página web de la Seguridad Social también es posible desde 2012 descargarse los formularios para pedir el reintegro de gastos por asistencia a cursos de formación profesional marítima y sanitaria y enviarlos directamente al Instituto vía Internet

Con el objeto de evitar desplazamientos, agilizar los trámites y reducir los costes de las comunicaciones postales, los actos administrativos relativos al subsidio de incapacidad temporal y al pago directo de la prestación por parte del ISM pueden notificarse por vía telemática cuando los interesados lo hayan solicitado previamente. Los ciudadanos podemos tramitar también a través de Internet documentos como la Tarjeta Sanitaria Europea (TSE) sin tener que desplazarnos a las oficinas del INSS o del ISM.

Otra de las acciones que llevó a cabo la Entidad en 2013 para mejorar la gestión fue la puesta en marcha de un sistema de localización por satélite, en tiempo real, de la posición de los buques hospitales del ISM “Juan de la Cosa” y “Esperanza del Mar”, lo que facilita la atención a las embarcaciones y a los marineros que lo necesiten.

PERMISO DE MARISQUEO Y PARALIZACIÓN DE FLOTA

En el 2014, el ISM introdujo, como medida para la reducción de cargas administrativas, la posibilidad de que se pudiera consultar electrónicamente el documento de autorización o permiso de marisqueo, para el alta y el mantenimiento del trabajador en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar (REMT). La medida consiste en sustituir el documento que debe ser aportado por este colectivo por una consulta telemática del mismo. También desde entonces se pueden presentar on-line las solicitudes de ayudas económicas por paralización de la flota a los trabajadores del REMT.

Durante el año pasado también se adoptaron nuevas acciones como la gestión de caducidades de los certificados médicos de aptitud para el embarque marítimo, lo que supone la implantación de un servicio de movilidad a fin de que el interesado pueda consultar, desde su teléfono móvil, la fecha de caducidad del último certificado médico de aptitud para el embarque marítimo emitido y la de los certificados de formación sanitaria específica, inicial o avanzada. Además, se

puede solicitar el derecho a la Asistencia Sanitaria Internacional, sustituyéndose la cumplimentación y el trámite manual del modelo relativo a la asistencia sanitaria internacional por un servicio *on-line* que lo cumplimenta y gestiona automáticamente, y en cuanto a la pensión de jubilación a los afiliados al REMT, se ha desarrollado un servicio de movilidad para consultar el coeficiente reductor de la edad de jubilación aplicable a los trabajadores del REMT, agilizando el proceso y disminuyendo los errores de cálculo.■

ANA DÍAZ

MEDIDAS ADOPTADAS EN EL ISM PARA REDUCIR LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS (2011-2015)

| | |
|-----------------|--|
| Año 2011 | <ul style="list-style-type: none"> • Acceso on-line a los documentos de control de la revisión de los botiquines que han de llevar las embarcaciones • Acceso on-line de la solicitud de ayuda económica para los botiquines a bordo • Registro on-line de la solicitud y trámite de obtención del Certificado de Formación Sanitaria Específica (FSE), Inicial o Avanzado, para los ciudadanos • Comunicación on-line de la información de los cursos, remisión de actas y solicitudes de autorización a los Centros Privados Homologados por el ISM para impartir esta formación • Acceso on-line de la solicitud de reintegro de gastos en el extranjero |
| Año 2012 | <ul style="list-style-type: none"> • Verificación de datos de identidad |
| Año 2013 | <ul style="list-style-type: none"> • Implantación de un servicio WEB para la consulta e incorporación de datos del Registro Central de Buques de Marina Mercante de las embarcaciones a dar de alta o modificar en el correspondiente Fichero del ISM • Petición de reintegro de gastos por asistencia a cursos de formación profesional marítima y sanitaria a través de la página web de la Seguridad Social • Notificación electrónica de los actos administrativos recaídos en los procedimientos relativos al subsidio de incapacidad temporal, y pago directo de la prestación por esta Entidad Gestora, en aquellos supuestos en los que el interesado lo haya solicitado mediante suscripción previa • Generalizar la emisión de documentos sanitarios europeos sin desplazamientos a las oficinas del INSS y del ISM • Sistema de localización por satélite de los buques hospital del ISM |
| Año 2014 | <ul style="list-style-type: none"> • Consulta electrónica del documento de autorización o permiso de marisqueo, para el alta y mantenimiento del trabajador en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar • Presentación electrónica de las solicitudes de ayudas económicas por paralización de la flota, a los trabajadores del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar |
| Año 2015 | <ul style="list-style-type: none"> • Reconocimiento del derecho a la Asistencia Sanitaria Internacional • Reconocimiento de la pensión de jubilación a los trabajadores del Régimen Especial del Mar • Gestión de caducidades de los certificados médicos de aptitud para el embarque marítimo • Gestión de caducidad de certificados de formación sanitaria específica (inicial o avanzada) |

Resultados del IX Plan de Objetivos ITSS-ISM

Lucha contra el fraude

A LA SEGURIDAD SOCIAL

El 17 de marzo de 2015, representantes de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social del MEYSS y del Instituto Social de la Marina ratificaron el IX Plan anual de Objetivos contra el fraude a la Seguridad Social en el ámbito marítimo-pesquero. Los resultados y las acciones desarrolladas a lo largo del pasado año en toda nuestra geografía acaban de darse a conocer.



Cada año, la Inspección de Trabajo de la Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina desarrollan un plan conjunto de acciones contra el fraude y las actitudes insolidarias que se detectan en el sector marítimo pesquero. Este tipo de acciones deterioran los derechos laborales y sociales de los trabajadores, reducen ingresos en los recursos económicos del Sistema de la Seguridad Social y promueven una injusta competencia entre las empresas que cumplen con sus obligaciones y aquellas que no lo hacen.

Para conseguir los objetivos previstos, desde estos organismos dependientes del Ministerio de Empleo y Seguridad Social se despliega un ambicioso programa reforzando las relaciones institucionales, especialmente en lo que se refiere al intercambio de información entre

ambas Entidades de la Administración General del Estado.

De este modo, se detectan y regularizan situaciones fraudulentas, se combaten los supuestos de aplicación y obtención indebida de bonificaciones o reducciones de cotizaciones, corrigiendo la obtención y disfrute irregular de prestaciones como ocurre, por ejemplo, en los casos en los que se crean empresas ficticias con el único fin de defraudar a la Seguridad Social y se identifican situaciones irregulares en el acceso y percepción de prestaciones, fundamentalmente cuando hay trabajadores que, aun desarrollando una tarea profesional, no están dados de alta en la Seguridad Social.

Cuando se detectan los casos fraudulentos, se intentan solucionar y no sólo afloran casos de economía sumergida sino que también se recaudan los ingresos debidos al Sistema de la Seguridad Social.

CONTENIDO DEL PLAN

Al igual que sucediera en los años anteriores, el Plan incluye la remisión de datos del ISM a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para, entre otras cosas, hacer un seguimiento de la obtención de prestaciones indebidas de la Seguridad Social, tanto por parte de trabajadores autónomos como por cuenta ajena; el control de pensionistas de incapacidad temporal permanente total (IPT) e incapacidad permanente absoluta (IPA) que inician una actividad laboral; el seguimiento de trabajadores en IT que declaren el cese de actividad; el control de las altas de los sustitutos designados por autónomos en IT; el seguimiento de los pensionistas jubilados parcialmente y el control del fraude en situaciones de

fraude de Incapacidad Temporal, riesgo durante el embarazo y durante la lactancia natural.

También se incluye la investigación de jubilados sospechosos de simultanear el cobro de la prestación con la realización de una actividad, en aquéllos supuestos en los que no es posible tal compatibilidad y, por último, el control de perceptores de prestaciones o subsidios de desempleo y de cese de actividad sobre los que existan pruebas de que los cobran al tiempo que realizan una actividad laboral.

Asimismo se tiene en cuenta el control de las altas ficticias y de los incrementos injustificados de las bases de cotización realizados con el fin de obtener prestaciones indebidas o superiores. Las actuaciones de carácter documental en materia de prestaciones (como el sistema RED o el pago delegado de IT) y el control del encuadramiento, de la cotización y de la recaudación siguiéndose con detalle los encuadramientos indebidos, las empresas que no cobran sus cuotas a la Seguridad Social, ni presentan boletines de cotización, el control de las bases de cotización y de los

**Cada año,
la Inspección
de Trabajo y
Seguridad Social
y el ISM llevan a
cabo actuaciones
para corregir
conductas
insolidarias y
fraudulentas**

conceptos computables en las mismas; las grandes cuentas de cotización y la derivación de responsabilidad de la deuda de Seguridad Social a otros responsables solidarios o subsidiarios.

ACTUACIONES Y RESULTADOS

Las actuaciones previstas en el IX Plan de Objetivos ITSS-ISM sumaban un total de 578 y 514 expedientes asignados. De ellos, un total de 385 se llevaron a cabo en el área de prestaciones y 193 en el de encuadramiento, cotización y recaudación. De los expedientes asignados, 283 corresponden a prestaciones y 231 a encuadramiento, cotización y recaudación.

Respecto a los resultados obtenidos en el pasado ejercicio, se han detectado un total de 34 infracciones en alta, con un importe de 97.101,82 euros. Los requerimientos ascienden a 19. El importe de expedientes liquidatorios suma 657.630,23 euros.

El número de altas/bajas propuestas de oficio o inducidas fueron 28 y cinco el número de propuestas baja devolución de prestaciones. ■

ANA DÍAZ

SEGUIMIENTO DEL PLAN DE OBJETIVOS ITSS-ISM. AÑO 2015 ACTUACIONES

| Actuaciones Planificadas | Objetivos Previstos 2015 (O.S.) | Expedientes Asignados 2015 (O.S.) | % Expedientes Asignados | O.S. Asignadas 2014 y finalizadas 2015 | O.S. Asignadas 2015 y finalizadas 2015 | Total O.S. Finalizadas 2015 | % Realizado | | Objetivo Pendiente | | % Pendiente de Realizar | |
|--|---------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|--|--|-----------------------------|-------------|----------|--------------------|----------|-------------------------|----------|
| | | | | | | | Previsto | Asignado | Previsto | Asignado | Previsto | Asignado |
| Prestaciones Compatibilización prestaciones con trabajo cuenta propia o ajena, altas ficticias e incremento injustificado bases cotización, actuaciones de carácter documental y otras Código: NS 0014 | | | | | | | | | | | | |
| OBJETIVO | 385 | 283 | 73,51 | 77 | 190 | 267 | 69,35 | 94,35 | 118 | 16 | 30,65 | 5,65 |
| ENCUADRAMIENTO, COTIZACIÓN Y RECAUDACIÓN Código: NS 0015 | | | | | | | | | | | | |
| OBJETIVO | 193 | 231 | 119,69 | 54 | 155 | 209 | 108,29 | 90,48 | -16 | 22 | -8,29 | 9,52 |
| Total | 578 | 514 | | 131 | 345 | 476 | | | | | | |

SEGUIMIENTO DEL PLAN ANUAL OBJETIVOS ITSS-ISM AÑO 2015 RESULTADOS

| ACTUACIONES PLANIFICADAS | Nº INFRACCIONES EN ACTA | IMPORTE INFRACCIONES | TRABAJADORES AFECTADOS | REQUERIMIENTOS | IMPORTE EXPTES. LIQUIDATORIOS | ALTAS/BAJAS PROPUESTAS DE OFICIO O INDUCIDAS | PROPUESTAS BAJA/DEVOLUCIÓN PRESTACIONES |
|--|-------------------------|----------------------|------------------------|----------------|-------------------------------|--|---|
| PRESTACIONES Compatibilización prestaciones con trabajo cuenta propia o ajena, altas ficticias e incremento injustificado bases cotización, actuaciones de carácter documental y otras Código: NS 0014 | | | | | | | |
| RESULTADOS | 14 | 59.385,00 | 14 | 6 | 95.603,73 | 7 | 3 |
| ENCUADRAMIENTO, COTIZACIÓN Y RECAUDACIÓN Código: NS 0015 | | | | | | | |
| RESULTADOS | 20 | 37.716,82 | 20 | 13 | 562.026,50 | 21 | 2 |
| Total | 34 | 97.101,82 | 34 | 19 | 657.630,23 | 28 | 5 |

Con aplicaciones en la navegación y el sector pesquero

El PROYECTO ARGO

cumple 15 años



En el mes de mayo de 2002, en el número 405 de la revista MAR, se daba cuenta de la puesta en marcha de la red de boyas Argo. Se trata de un proyecto al que se sumó la Unión Europea a través de su proyecto, Gyroscope, que recogería parte de la información que daría lugar a un ambicioso Sistema Global de Observación Oceánica. Su objetivo era el de obtener la información necesaria para cuidar y gestionar los recursos marinos, de los problemas costeros, del clima, de la contaminación. Este año se cumplen quince años de la puesta en marcha de Argo, proyecto en el que España participó desde su inicio.

Argo acaba de cumplir quince años. Lo que fue un inicio con no pocas incógnitas dada la naturaleza de un proyecto enormemente ambicioso y con importantes obstáculos que superar, como el correcto funcionamiento de los perfiladores y la

obtención de datos, sigue su andadura con gran éxito, disponiendo a día de hoy de casi 3.900 boyas que permiten obtener en tiempo real datos de temperatura y salinidad de los primeros dos mil metros de profundidad del océano con una cobertura mundial.

El conocimiento de la temperatura y la salinidad resulta básico ya que definen la densidad de las masas de agua y, por lo tanto, su circulación, que determina el transporte de calor en el océano que tiene como consecuencia la regulación del clima en el planeta. Según los expertos, Argo ha dado lugar a importantes nuevos conocimientos sobre la naturaleza de la circulación general del océano. La importancia de la información recogida se puede vislumbrar en los más de 2.100 artículos científicos que se han generado a través de las observaciones de la red.

Como se señaló anteriormente, el proyecto Argo forma parte de la recogida de datos de la que se nutre el Sistema Global de Observación de los Océanos. Unos datos que resultan ser un complemento perfecto de la altimetría recogida por satélite. La combinación de los datos *in situ*, que proporciona este proyecto, con las anomalías de altura de la superficie del mar obtenidas por satélite “permite alimentar modelos de circulación muy complejos que han mejorado las previsiones de fenómenos como monzones, huracanes o eventos de El Niño, entre otros”.

Gracias a Argo y a su red de boyas los científicos pueden entender mejor cómo funcionan los mecanismos de distribución de calor por parte del océano y cómo varía el ciclo hidrológico de la atmósfera. “Estos mecanismos son esenciales para poder realizar predicciones de tiempo atmosférico con mayor antelación”, destaca Pedro Vélez, investigador del Instituto Español de Oceanografía en

Canarias y encargado de la gestión de los datos de la red en España.

LOS PRIMEROS PASOS

Esos datos tienen aplicaciones prácticas en otros sectores, como el de la navegación o el pesquero, por lo que



Gracias a Argo y su red de boyas los científicos pueden entender mejor los mecanismos de distribución de calor por parte de los océanos

se previó desde el inicio que estuvieran disponibles de forma gratuita para cualquiera que deseara consultarlos. En cuanto a su utilidad para el sector pesquero, como destacaba en sus declaraciones a esta revista Gregorio Parrilla en el momento de su puesta en marcha, “hay muchas especies de pescado cuya distribución está condicionada por la existencia de frentes y los gradientes de temperatura; no sólo por la temperatura en sí, sino por las variaciones de la misma”.

Gregorio Parrilla, investigador del IEO y coordinador de Argo en sus primeros pasos, fue el primer responsable en los trabajos de puesta en marcha de este proyecto, por parte española, que también contó con la colaboración de investigadores de la Universidad de Las Palmas y del Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona. España se encargó de lanzar al mar veinte de los ochenta perfiladores sumergibles que

le correspondían a la Unión Europea a través del proyecto Gyroscope.

Pero, antes de lanzarlos, había que comprobar su correcto funcionamiento. En esta operación, los investigadores españoles contaron con un flamante buque oceanográfico, el Vizconde de Eza. Con los sistemas de detección del barco (se lanza una batisonda capaz de analizar la temperatura, salinidad y tomar muestras de agua a distintas profundidades), de mayor calidad y precisión de la que disponían los perfiladores sumergibles, los científicos comprobaban si las mediciones que proporcionaban éstos eran correctas, como comentó a esta revista Gregorio Parrilla.

Pero el primer gran reto fue en realidad el diseño de estos aparatos, a los que se les calculó una duración de unos tres o cuatro años. Tras comprobar que los perfiladores funcionaban correctamente, España procedió al lanzamiento de esos veinte perfiladores (el proyecto previó lanzar un total de tres mil perfiladores sumergibles por todos los océanos del mundo, cada uno de los cuales estaba valo-

rado en 15.000 euros) que le correspondía colocar en el mar cada tres grados, aunque como comentaba en aquella entrevista el investigador del IEO, poco importaba dónde se tiraran, ya que, una vez en el mar, se *dispersan irregularmente por las corrientes marinas*.

Una vez en el agua, el aparato se sumergía a una profundidad de 1.500 metros y allí permanecía hasta que se activaba su funcionamiento según el programa marcado por los científicos. Pocas cosas han cambiado desde entonces respecto a su posicionamiento. Ahora tienen marcada su “profundidad de estacionamiento” a mil metros de profundidad. Después de nueve días descenden hasta los dos mil metros desde donde alcanzan la superficie en apenas seis horas, enviando a continuación la información almacenada a los centros de datos, ubicados en EE.UU. y Francia, vía satélite.

Durante la ascensión van registrando temperatura y salinidad en toda la columna de agua. Esa es la información que es recogida por satélite. Pero como nos decía en su día Gregorio Parrilla, hay una información añadida,

Con los sistemas de detección del Vizconde Eza, los científicos comprobaron si las mediciones de los perfiladores eran correctas



que es la proporcionada por la deriva del aparato, por lo que se puede calcular, de manera indirecta, el movimiento del agua.

Los perfiladores resultan caros, pero mover un barco cuesta una fortuna. Se trata de investigar en los océanos, en un ambiente hostil, inhóspito, donde la instrumentación es muy cara. *Lanzar un globo sonda desde el desierto del Sáhara, ponía como ejemplo Gregorio Parrilla, es muy fácil, y lo puede hacer una sola persona y sin preparación alguna. Buscamos algo parecido en el mar.*

GRANDES AVANCES

Y en estos quince años se han producido grandes avances. Uno de los grandes logros se refiere a la cobertura de información. Uno de los problemas era que se tenía un sesgo muy importante en la recopilación de datos. Había más información en las zonas más accesibles para los países desarrollados, por lo que el hemisferio norte y las regiones costeras estaban más estudiadas que el hemisferio sur y los océanos. Y, además del sesgo espacial había otro temporal, ya que las condiciones meteorológicas dificultan o imposibilitan la navegación de los buques de investigación en determinadas épocas. Gracias a los perfiladores, ese sesgo se ha reducido, como se señala desde el IEO, ya que actualmente Argo ofrece más perfiles de invierno en el océano Austral en un año que el total de todos los datos invernales recogidos durante los cien años anteriores a la puesta en marcha de la red.

Otro dato que revela la importancia de Argo quedó reflejado por un informe de evaluación realizado en el Panel Intergubernamental sobre el cambio



Climático en el que se destacaba la falta de datos, antes del año 2000, para evaluar los cambios climáticos de los océanos del hemisferio sur y el sesgo con los del hemisferio norte, algo que ha quedado resuelto con Argo.

Los datos de la red están disponibles en 24 horas después de su adquisición. Unos datos que se han convertido en un excelente recurso para alimentar modelos de predicción meteorológica que consideran el efecto de la interacción de los océanos con la atmósfera. Pero como se destaca desde el IEO, su aplicación es más amplia, y además de lo ya referido anteriormente, estos datos se han convertido en una herramienta muy útil para estudiar la variabilidad del clima a diferentes escalas temporales.

España, que participó activamente en la puesta en marcha de este proyecto, tanto en los trabajos y ensayos previos como en el lanzamiento de las primeras boyas, mantiene a día de hoy sus trabajos en este proyecto con una flota activa de veinte perfiladores. El IEO sigue coordinando estos trabajos en colaboración con el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y la Universidad de Málaga, entre otras. Recientemente, el IEO y el Sistema de Observación Costero y de Predicción de las Islas Baleares han sumado esfuerzos para que España se pueda adherir a la componente europea de Argo (Euro-Argo) que tiene como objetivo mantener un tercio de la red global con la financiación de la Unión Europea.

PRÓXIMOS OBJETIVOS

Durante estos quince años, el proyecto Argo se ha ido consolidando a partir de la importante información que se viene recogiendo, su aplicación, y de cómo están respondiendo los materiales empleados. El objetivo es seguir este camino. La red debe renovarse cada cuatro años, que es el periodo de vida útil de los perfiladores para que los científicos puedan seguir desarrollando su trabajo y ampliándolo a otros objetivos.

En estos momentos, los investigadores que conforman el comité científico de este proyecto quieren expandir la red a las zonas polares que permanecen cubiertas por los hielos, e introducir nuevos sensores que permitan a las boyas incluir otros parámetros relacionados con el ecosistema marino. También pretenden descender a mayor profundidad (ahora se sitúa en los 2.000 metros). Según señala el actual coordinador del proyecto en España, Pedro Vélez, "la profundidad promedio del océano es de 4.200 metros, así que nos estamos perdiendo más de la mitad". ■

RAÚL GUTIÉRREZ
FOTOS: IEO

Red global



Un proyecto que se inició con muchas dudas sobre el resultado de los sistemas que se emplearían para la obtención de información, y la viabilidad de los mismos, se ha convertido con el tiempo en una herramienta de primer orden para desentrañar los secretos que alberga esa vasta extensión de agua que contiene nuestro planeta. Los investigadores plantearon un Sistema Global de Observación Oceánica (GOOS, en sus siglas en inglés), similar al meteorológico, con una experiencia que rondaba los cincuenta años en aquellos momentos.

El deseo de mejora de la gestión de mares y océanos y las previsiones climáticas, hace que la Asamblea de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental cree el GOOS, en 1991, con el patrocinio de la Organización Meteorológica Mundial, del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, y el Consejo Internacional de las Uniones Científicas. Una vez llegado al punto de establecer esa red de recogida de información, lo que se plantea es cómo obtenerla de una forma eficaz y no excesivamente cara. En definitiva, crear un aparato sencillo, económico y fiable, semejante al que usan los meteorólogos en tierra. Y así surge Argo y, como consecuencia de las investigaciones, el perfilador sumergible que se sigue utilizando hoy en día, con los oportunos retoques introducidos a los largo de estos quince años.

Los resultados de este servicio oceánico inciden en una amplia gama de actividades y campos de investigación, desde la gestión y protección de la región costera, hasta la comprensión del cambio climático, pasando por las características que influyen sobre la distribución y riqueza de la pesca, predicción del tiempo...

Quince años después, Argo ha demostrado su importancia e interés en la recogida de información.

R.G.

A bordo estás protegido



RESPONSABLE SANITARIO A BORDO

 BOTIQUÍN C



GOBIERNO
DE ESPAÑA

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.



En la Universidad de Cádiz

Formando **HISTORIADORES** marinos



A partir de octubre, es decir en el curso 2016-2017, la Universidad de Cádiz, en colaboración con el Campus de Excelencia Internacional del Mar (CEI.Mar), contará con un máster oficial en Arqueología náutica y subacuática. Se trata de una iniciativa pionera y que, por tanto, será un referente en materia de formación e investigación, no solo dentro de nuestras fronteras sino también para los licenciados latinoamericanos, ya que son los primeros estudios de grado y post-grado de estas características que se imparten en castellano.

Con esta propuesta la Universidad de Cádiz y El Campus de Excelencia Internacional del Mar (CEI.Mar) apuestan por “dar la relevancia debida al patrimonio subacuático, abordándolo desde un punto

de vista científico, docente, cultural, museográfico y turístico”, tal y como apuntaron los responsables de ambas instituciones en la presentación de este novedoso máster en castellano que, entre sus contenidos, también incluye la organización y el desarrollo de ac-

ciones de investigación en pecios de época antigua y medieval - de hecho, los primeros alumnos de estos estudios comenzarán con el análisis de dos pecios: uno fenicio o romano, y otro del siglo XVII-, que se realizarán de manera conjunta con el CAS (Centro de Arqueología Subacuática).

La creación de esta línea de investigación en el campus gaditano, según aclaró el rector de la Universidad, Eduardo González Mazo, en la presentación de la especialidad, “se enmarca dentro del natural desarrollo de las temáticas específicas de dos de las instituciones que pertenecen al CEI-MAR (Campus de Excelencias Internacional del Mar): el Centro de Arqueología Subacuática de Cádiz (CAS-IAPH, Junta de Andalucía) y el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA) del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, ubicado en Cartagena”.

EL UCÁDIZ, AULA DE ESTUDIO

Asociada a la nueva línea de investigación, CEI.Mar se ha hecho también con el barco *Ucádiz* de 25 metros de eslora, que está siendo adaptado para su estudio en los astilleros de Puerto Real, y con el que llevarán a cabo dos campañas de investigación anuales en la zona

del Estrecho: una de cronología antigua y otra de datación moderna.

Según explicaron los promotores de esta novedosa especialidad, el grado y post-grado, que se comenzarán a impartir en el curso 2015-2016, serán la antesala para los estudios doctorales especializados, que actualmente se imparten en la Universidad de Cádiz a través del Programa de Doctorado en Historia y Arqueología Marítimas, adscrito a la Escuela Internacional de Doctorado en Estudios del Mar (EIDEMAR) del CEI.Mar.

El CEI.Mar, coordinado por la Universidad de Cádiz pero en el que participan

Frente a la costa gaditana descansan dos tercios de los hallazgos arqueológicos de toda Andalucía

también la Universidad de Huelva, Granada, Málaga y Almería, es un espacio de intercambio de conocimientos que facilita la promoción de proyectos trasversales, en los que participan investigadores de distintas áreas, y desde el que se impulsan parques tecnológicos y científicos que permiten alcanzar *niveles de excelencia continuada en docencia e investigación sobre el medio marino, con vocación de campus abierto y de intercambio*.

La elección de la Universidad de Cádiz para impartir la preparación de investigadores en el ámbito de la arqueología submarina, pionera en lengua castellana, tampoco es casual. La costa gaditana posee uno de los potenciales arqueológicos submarinos más importante de nuestras costas. De hecho, la zona era el final de la ruta de numerosos barcos que, en muchos casos, se hundían a poca distancia de puerto cargados de riquezas. Como apunta Xavier Nieto –la persona elegida por la Universidad de Cádiz para poner en marcha y coordinar el máster oficial en Arqueología náutica y subacuática-, *sin el puerto de Cádiz no se podría entender nuestra historia. Aquí se libró la batalla de Trafalgar, se ubica el templo de Melkart (Hércules) en Sancti Petri, está el puerto de Baelo Claudia...*

Xavier Nieto es una de las figuras más reconocidas en los ámbitos nacional e internacional en esta temática, anterior director del ARQUA -Centro de Arqueología Subacuática de Cataluña-, y miembro asesor de la UNESCO en arqueología náutica y subacuática. En su opinión, *la importancia de ofrecer un programa formativo especializado en arqueología náutica y subacuática que abarque el grado, el máster y el doctorado, permitirá que, en unos años, estos nuevos doctores puedan incorporarse a otras Universidades. Prepararemos a profesionales muy cualificados para que seamos nosotros los que interpretemos nuestro patrimonio*, ha subrayado Nieto. ■

A. MUNGUÍA

La anchoa da el relevo a una floja costera de la caballa

El mal tiempo y la escasez de cuota han determinado la campaña de la Xarda que cierra con un balance poco positivo a pesar de haber casi doblado el precio del pescado en primera venta. Los criterios de reparto, criticados por la flota asturiana y los cerqueros gallegos asociados en Acerga, continúan siendo una herida sin cerrar en el Cantábrico y Noroeste.



El pasado 24 de febrero, con la flota arrastrera —que cuenta con cuotas individuales transferibles— ya faenando, la Secretaría General de Pesca abrió la costera de la caballa para la flota de cerco con independencia del puerto base de las embarcaciones.

Las 150 embarcaciones de cerco gallego iniciaron la campaña divididas y con pocas expectativas tras tres meses de amarre y movilizaciones. Además, la flota se encontró con la reducción adicional de 1.500 toneladas de jurel por sobrepasar las capturas de la

especie en 2014. La Secretaría de Pesca anunció e finales de marzo el cierre para la flota de artes menores gallega, ya que había rebasado el 85 por ciento de la cuota.

Para Acerga, que gestiona la posibilidad de pesca conjunta de 107 cerqueros, las cuotas no dan para mantener el barco. Lo poco positivo de la campaña para la flota gallega ha sido el precio de venta que en la mayoría de lonjas ha alcanzado los 0,70 euros por kilo doblando el precio medio de la pasada campaña.

La temporada en Asturias ha sido corta para la flota asturiana. El mal tiempo tuvo amarrados a cer-

queros y arrastreros, que hasta la últimas semanas no pudieron salir a pescar. Asturias junto con Acerga mantiene su crítica al criterio de reparto por flotas y provincias adoptado Pesca en 2013. Los 45 barcos cántabros dedicados a la caballa, ya habían cambiado esta especie por la anchoa cuando se escribían estas líneas. El balance no ha sido bueno, aunque la flota se ha autorregulado. Pero la realidad es que la primera pesquería estacional del Cantábrico y Noroeste ha pasado de ser muy relevante para el balance anual de la empresa pesquera a tener poca importancia. ■

Galicia presenta en Bruselas Crecimiento azul

La conselleira do Mar, Rosa Quintana, presentó en Bruselas al director de la Dirección General de Pesca para el Atlántico de la Comisión Europea, Bernhard Friess, las líneas maestras de Galicia cara al 2020 que establecen el futuro del sector marítimo-pesquero gallego asentado en proyectos transversales que interrelacionan sectores tan alejados como el pesquero y la automoción.

En el marco de las estrategias de crecimiento azul, la responsable de Pesca gallega resaltó en Bruselas que una de las principales apuestas de su consejería para el futuro del sector pesquero es el Plan de Acción Costera Artesanal de Galicia que contempla cinco medidas fundamentales.

La primera de éstas es priorizar el acceso de esta flota a los 158 millones de euros destinados en el Fondo Europeo Marítimo de la Pesca para el fomento de la pesca responsable. La segunda medida impulsa un plan de empleo y formación para fomentar el relevo generacional tanto en la pesca como en el marisqueo. Para ello, se cuenta con una dotación de 6,3 millones de euros. La tercera medida de Pesca se asienta en aumentar las instalaciones de producción de simiente en las distintas agrupaciones marisqueras a través de fondos FEMP procedentes del

capítulo dedicado a la acuicultura. Las otras dos medidas articuladas por Mar en Bruselas, se enmarcan en el capítulo económico, e irán dedicados a proyectos para la mejora de la comercialización de los productos de marisquero tales como el erizo, percebe o navaja. Finalmente, se quiere avanzar en la identificación y distinción de los productos fomentando las marcas de calidad como *pescadeRias* y las denominaciones de origen.

Las estrategias de *Crecimiento azul* quieren diversificar la economía marítima para crear riqueza en las zonas costeras. En este marco, los Grupos de Acción Local del sector pesquero tiene un papel importante. Quintana no se olvidó de las dificultades que ha supuesto para Galicia el Principio de Estabilidad Relativa para defender la importancia de contar con estudios científicos rigurosos que permitan en incremento de cuotas de pesca. ■

Ayudas a la paralización temporal

El Consejo de Ministros aprobó el 15 de abril, según la distribución acordada en la Conferencia Sectorial de Pesca del pasado mes de febrero, el reparto de 4.274.679 euros para las Comunidades Autónomas en ayudas para armadores y tripulantes de los buques afectados la paralización de la actividad pesquera. Esta cifra corresponde a la cofinanciación nacional, que se complementa con la aportación de un importe similar del Fondo Europeo Marítimo de la Pesca (FEMP).

Las Comunidades Autónomas del Mediterráneo contarán para la financiación de las paradas temporales que lleven a cabo las flotas de cerco y arrastre con un total de 2.653.910 euros. Andalucía, por su parte, cuenta con una asignación de 832.214 para las paradas de las flotas de las mismas modalidades que faenan en el golfo de Cádiz. Finalmente, la flota de cerco de las Comunidades Autónomas del Cantábrico y Noroeste dispondrán de 585.000 euros. Según se acordó en la Conferencia Sectorial, los criterios de reparto se han basado en el peso de la flota en cada CCAA, el número de buques y arqueo, así como la estimación del número de tripulantes afectados por las paradas.

Izar pagará por el amianto

Finalmente, el Tribunal Supremo (TS) ha estimado la reclamación por los daños y perjuicios sobre un ex trabajador de la empresa Izar Gijón, por permitir su exposición al amianto sin adoptar medidas de seguridad, lo que aceleró su fallecimiento hace dos años.

La decisión supone el reconocimiento a la viuda e hija del trabajador de una indemnización de 446.531,32 euros, después de que en primera instancia fuera rechazada su petición. Según detalla la sentencia, en las instalaciones del astillero se manipulaba amianto de modo habitual y no había mecanismo para el aspirado del polvo. Además, los operarios tampoco fueron protegidos durante las operaciones de desamiantado que tuvo que realizar el astillero tras la aprobación de una Ley que así lo establecía en el año 2000.



BREVES**Industria transformadora**

Las exportaciones de pescados y mariscos crecieron un 11%, según Anfaco. Las compañías del Clúster Mar-Alimentario de Galicia facturan alrededor de 6.500 millones de euros anualmente y emplean a más de 25.000 trabajadores de forma directa, el 60% de los cuales se ubica en Galicia. Según informó Anfaco, la industria transformadora de pescados y mariscos produce más de 825.000 toneladas de productos por un valor de 3.900 millones de euros. Dentro de esta industria, el sector conservero es el de mayor peso, con el 42% del volumen de producción y el 38% del valor económico.

Cimientos para la Apm de Vigo

La naviera Suardiá renovó el contrato de transporte de tráfico de coches y piezas con PSA Peugeot Citroën entre el puerto de Vigo y Nantes, un acuerdo sobre el que, en gran parte, se sustenta la autopista del mar de Vigo.

El contrato, con una duración de siete años, coincide y asegura la vigencia de las ayudas que los Estados español y francés y la Comisión Europea concedieron a la naviera para la explotación de la ruta que actualmente realiza tres escalas en ambos sentidos y está cubierta por dos buques que han realizado en el tiempo que llevan en funcionamiento un movimiento superior a las 25.000 unidades equivalentes de transporte, de las que unas 15.000, según las estimaciones realizadas, se han retirado de la carretera.

Jaulas saboteadas

Pese al refuerzo de la vigilancia de sus instalaciones, las granjas de acuicultura que la empresa Culmarex tiene en El Gorguel han vuelto a ser saboteadas, como ocurriera hace un año y medio en esta zona costera entre Escombreras y Portmán. Se sospecha que fueron los mismos que se las destrozaron en la anterior ocasión.

Fuentes de la empresa indicaron que les rompieron las redes de sus cinco jaulas de lubinas, sin que de haya podido, de momento, cuantificar el número de ejemplares que se han fugado, aunque señalan que hay lubinas de todos los tamaños. La

PAÍS VASCO**Estudio de la población de verdel y chicharro en el golfo de Bizkaia**

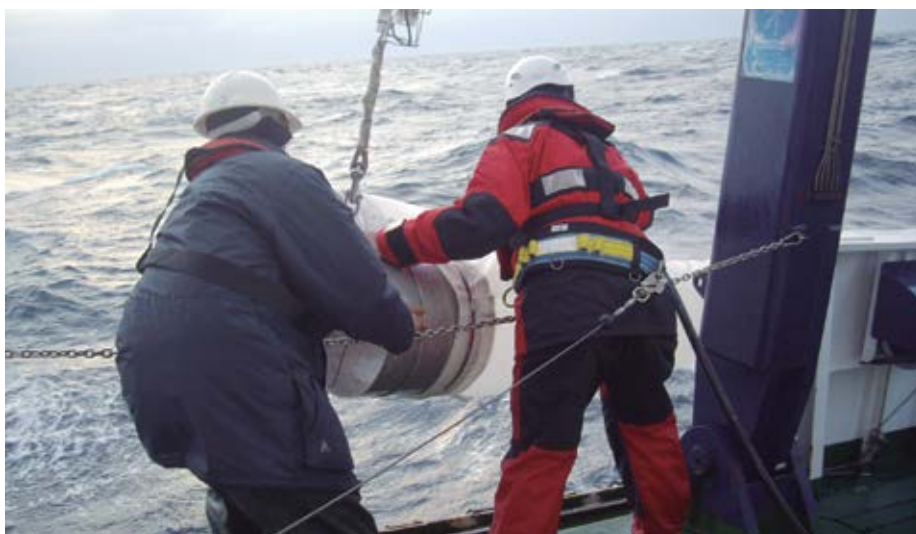
A bordo del buque oceanográfico Ramón Margalef, científicos de Azti participaron en una nueva campaña de evaluación de la biomasa de verdel y chicharro o jurel, financiada por el Gobierno Vasco y la Comisión Europea. La campaña se inició el 19 de marzo en el puerto de Pasaia y finalizó a comienzos de abril, aunque se completará con una nueva expedición en mayo.

A partir del análisis del número total de huevos desovados en el plancton, los científicos pueden hacer una estimación de la biomasa de verdel y chicharro, ya que relacionándolo con la fecundidad promedio de los peces, el resultado será proporcional a la biomasa de reproductores. Este es el objetivo de la campaña Trienal 2016, en la que durante tres semanas se estudia la población de estas dos especies en el golfo de Bizkaia. La campaña se realiza cada tres años y forma parte de un plan de muestreo internacional que comprende todo el noreste atlántico, desde Portugal hasta Noruega. Dicho estudio comienza en febrero y se prolonga hasta el mes de agosto, periodo

en el que se produce el desove de estas dos especies.

Dentro también de esta campaña, los investigadores estudian la dinámica del reclutamiento de merluza del stock norte y del ecosistema pelágico, que incluye fitoplancton, zooplancton y peces. Además, registrarán la abundancia de depredadores superiores (aves y mamíferos marinos), con el objetivo de establecer las interacciones depredador-presa.

Como se señalaba anteriormente, esta campaña se completará con una segunda expedición en el mes de mayo y los datos globales se presentarán en el mes de septiembre en el correspondiente grupo de trabajo del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES). ■



Azti

Cofradía de pescadores de Cartagena advierte de que estos peces están acabando con las crías de los caladeros.

Cierra la cofradía de Algeciras

Una sentencia del Juzgado de lo Social de Algeciras ha autorizado la extinción del contrato de la única trabajadora que mantenía la corporación gaditana al no quedar nadie en la corporación con autorización para firmarlo. La sentencia ha permitido a la trabajadora, que ha ejercido las funciones de secretaria cerca de un año sin cobrar salario, pero estando de alta en la Seguridad Social, entregar las llaves del local de la cofradía a la Autoridad Portuaria.

La situación deriva de la dimisión de sus cargos en junio de 2015 de todos los dirigentes del pósito, incluida la entonces presidenta, María Olivares Corrales, debido a la situación financiera de la entidad. La dimisión en bloque suponía que nadie tenía poder de firma para despedir a la trabajadora que hasta el día de la sentencia ha acudido a su puesto de trabajo para mantener sus derechos.

A partir de ahora, la delegación de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía tendrá que poner en marcha una entidad gestora para reflotar la cofradía o decretar su disolución.

Incautaciones de pescado y marisco

El Servicio de Guardacostas de Galicia requisó más de 1,8 toneladas de pescado y marisco y 349 aparatos de pesca en diferentes operativos a comienzos del mes de abril. A estas actuaciones hay que sumar las de los inspectores de la Xunta, que se hicieron con 3.600 metros de artes de enmalle.

En la Ría de Muros-Noia, los agentes del servicio de Guardacostas decomisaron más de 1.175 kilos de pescado y marisco, dos embarcaciones, un vivero y cien metros de artes de enmalle. En A Coruña, inspectores de la Consellería del Mar decomisaron 181 kilos de especies, nueve aparatos de pesca y una furgoneta. La actuación más importante tuvo lugar en la playa de Canide, en Mera, donde se hicieron con 60 kilos de erizo.

El IEO analiza los contaminantes que acaban en el Mar Menor

En colaboración con la Universidad de Alicante y el Institut Català de la Recerca de l'Aigua, investigadores del CO de Murcia del Instituto Español de Oceanografía han realizado un detallado estudio sobre los contaminantes que llegan al Mar Menor, su origen y distribución.



IEO

Hidrocarburos aromáticos, fármacos y pesticidas figuran entre los contaminantes más abundantes que llegan hasta esta laguna costera. Es el resultado de un amplio estudio -los datos se recogieron desde la primavera de 2009 hasta el invierno de 2011- en el que, por vez primera, se caracteriza las fuentes de entrada de contaminantes regulados y emergentes en el Mar Menor, así como su posterior distribución en los distintos comportamientos ambientales (agua, sedimento y biota).

Los contaminantes orgánicos que llegan a través de la rambla del Albuñón se estimaron en 27,4 kilos por año, de los que 11,5 kilos correspondieron a fármacos y, el resto, a hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAHs) y plaguicidas. Sin embargo, en de-

terminados momentos, como en las riadas que tuvieron lugar en septiembre de 2009, la entrada de contaminantes llegó a superar los 40 kilos.

El estudio de la distribución espacial de los contaminantes en el agua permitió encontrar otras vías de entrada, como las aguas subterráneas en las principales ramblas y la deposición atmosférica para los plaguicidas; los núcleos urbanos y puertos, para los PAHs; o los vertidos residuales no controlados en el caso de los fármacos.

También se ha constatado que los hidrocarburos aromáticos policíclicos se acumulan en niveles similares en berberecho, ostra y nacra, mientras que estos dos últimos presentan mayores concentraciones de contaminantes organoclorados. ■

D. Francisco Simó Orts, el “pescador del año”

Sabía dónde se encontraba el artefacto nuclear perdido en Palomares



El pasado 17 de enero, en las inmediaciones de Vera, uno de los pueblos de más solera de la provincia de Almería, chocaron en el aire, cuando reposaban, dos aviones de las fuerzas aéreas norteamericanas, cayendo sus restos sobre la playa y el mar en el término de Palomares. Estos aviones eran portadores de artefactos nucleares, cuya búsqueda ha durado casi dos meses, originando gran número de comenta-

rios dentro y fuera del país.

Es sabido que en Almería no produjeron radioactividad las bombas perdidas, si bien una publicación inglesa, a todas luces mal informada y más que probablemente con tendencia maliciosa, proclamó en grandes titulares que sí la había.

Las autoridades provinciales almerienses declararon que, efectivamente,

no existía peligro alguno. No obstante el público se retrajo, en un principio, en la compra habitual de pescado fresco, lo cual repercutió en la economía de los pescadores al ver disminuidas sus ventas en cerca de un 50 por 100.

El ejército norteamericano hizo un gran despliegue de medios técnicos en Palomares para recuperar las

El ISM pide que se le conceda la Medalla al Mérito Naval

bombas atómicas perdidas, lo cual le supuso un gasto realmente espectacular, que se cifra en muchos millones de dólares.

A todo esto, un pescador español, natural de Tarragona y afincado desde hace muchos años en Águilas, don Francisco Simó Orts, declaró que con su barco y unos gastos que supondrían unas quince mil pesetas, podía localizar la última bomba perdida y extraerla del agua. Indicó el sitio concreto donde él creía que se encontraba y, pasados los días, se comprobó que sus afirmaciones eran totalmente ciertas.

Don Francisco Simó, que vio caer al agua a los aviones que chocaron en el aire, que desde el primer momento colaboró en las tareas de recuperación de los restos de los aparatos, que supo indicar con exactitud, en qué lugar del mar se hallaba la bomba atómica, se convirtió en “el pescador del año”.

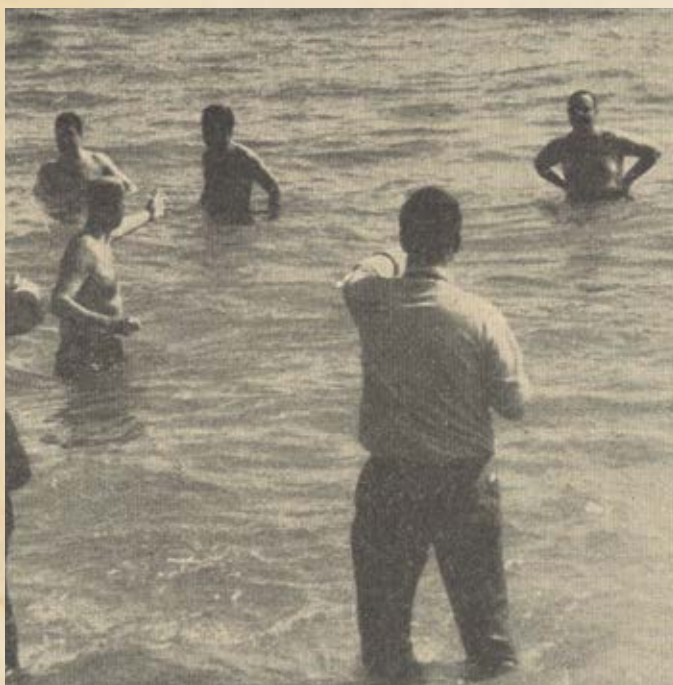
Recuperada la última bomba, don Francisco Simó y su esposa se trasladaron a Madrid para asistir a un acto en su homenaje en la embajada de Estados Unidos.

La prensa nacional y extranjera han publicado amplios reportajes sobre “el pescador del año” narrando sus vivencias durante los trabajos de recuperación del artefacto nuclear y dibujando su perfil humano.

El Consejo General del Instituto Social de la Marina solicitó del ministro de Marina la concesión, a don Francisco Simó, de la Medalla al Mérito Naval. Es de suponer que esta iniciativa tendrá la más cálida acogida entre todos los pescadores españoles, compañeros del señor Simó.

NO HABÍA RADIOACTIVIDAD

El ministro español de Información y Turismo, don Manuel Fraga Iribarne, el embajador de Estados Unidos, el señor Biddle Duke, y otras altas personalidades, se bañaron en aguas de Palomares (sobre estas líneas), para demostrar que los artefactos nucleares caídos al agua no habían producido radioactividad.



Función social del crédito

El ministro de Hacienda, con la sencillez y cordialidad que le caracterizan, ha utilizado la modesta tribuna del Crédito Social Pesquero para señalar unas directrices que, a nuestro juicio, han de tener honda repercusión.

Nos referimos a la rotunda afirmación de que el crédito oficial debe ser, además de impulsor de la economía, el que realice este impulso con el más arraigado y profundo sentido social.

Precisamente este sector de la economía nacional -el pesquero- es a quien, con mayor eficacia, puede llegar el impacto de esta consigna, en un momento como el actual en el que el impulso cooperativo está alcanzando un auge considerable.

Los pescadores que se asocian para ser propietarios de su propia embarcación, los armadores de bajura

-antiguos y actuales pescadores muchos de ellos-, encontrarán en la ayuda generosa del crédito la palanca imprescindible para poner en marcha sus ilusiones. Ayuda que, si no es nueva -pues ahí están para atestiguarlo los 1.700 millones de pesetas que la Caja Central de Crédito marítimo invirtió en la costa en las distintas finalidades que le autorizaban sus estatutos-, sí llevará en su cuantía y condiciones esta impronta, acusadamente social, que el ministro de Hacienda ha señalado.

Esperemos que estas acertadas consignas del máximo rector de la economía nacional sean una fructífera realidad en cuanto a nuestro Crédito Social Pesquero se refiere, y que ese organismo disponga de los medios económicos necesarios para el cumplimiento de su importante labor social que sus disposiciones creadoras y hoy el Ministro de Hacienda, le ha confiado.

ALMERÍA

Indemnización americana a los pescadores

En el puerto de Garrucha se reunió, en los primeros días del mes de abril, una comisión designada por la autoridad de Marina para el estudio de las indemnizaciones que las autoridades norteamericanas habían ofrecido a los trabajadores del mar almerienses, por los perjuicios que les causaron los trabajos de búsqueda de los artefactos nucleares caídos en aguas de Palomares. La autoridad de Marina española solicitó al Instituto Social de la Marina, un representante para dicha reunión, designándose a tal efecto al delegado del organismo en esta provincia, quien estuvo presente en las conversaciones de Garrucha.

Resumen trimestral en la lonja del Berbes

En el curso del primer trimestre del presente año se descargaron en el puerto de Vigo 24.789.194 kilos de pescado fresco y congelado, por un valor total de 397.978.841 pesetas. El mes de marzo fue el de mayor actividad, tanto en pesca de entrada como en el valor total de la misma: 14.575.753 kilos que importaron 229.396.896 pesetas.

Durante el último mes, las especies de mayor rendimiento fueron: pescadilla, con una entrada de 642.640 kilos, con venta total en 20.586.135 pesetas; castañeta, 724.310 kilos y 12.539.329 pesetas; pulpo, 1.373.970 kilos y 9.005.940 pesetas; merlucilla, 99.320 kilos y 4.141.120 pesetas. Superaron los tres millones de pesetas en rendimiento el gallo y el jurel, y los dos millones, el rape.

La Guardia proyecta construir una Casa del Pescador

Se ha constituido un patronato para proyectar y construir la Casa del Pescador de La Guardia, Pontevedra. El presupuesto rebasa los tres millones de pesetas. Preside el delegado del Instituto Social de la Marina; como vicepresidente figura el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores; secretario, el mismo de la cofradía; y vocales, el arquitecto de la Casa y el alcalde de la ciudad.

La primera y tercera planta serán costeadas por la Cofradía. Para ello, el Crédito Social Pesquero efectuará un préstamo por importe del 70 por 100; el 30 por 100 restante lo subvenciona, a fondo perdido, el Instituto Social de la Marina.

La planta segunda, que se destinará a clínica, correrá a cargo de la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores, entidad del Instituto Social de la Marina.



Sanidad Marítima

RIESGOS LABORALES Y PROBLEMAS DE SALUD EN LA PESCA (2)

Continuamos en este número de la revista MAR dedicando las páginas médicas a los riesgos laborales y los problemas de salud que se dan en marinos y pescadores. Si en el anterior número hicimos referencia a los tipos de accidentes más frecuentes, a la influencia del ruido y las vibraciones en la salud de estos trabajadores y al estrés y la carga psíquica intrínsecas a la actividad marítimo-pesquera, en éste hablaremos de problemas músculo-esqueléticos; infecciones, lesiones y trastornos alimenticios que puede sufrir la gente del mar.

Ya hemos comentado que un barco pesquero es, en muchos aspectos, comparable a una pequeña factoría. Las personas que trabajan en estas embarcaciones están expuestas a numerosos riesgos de origen físico y también químico y biológico. El uso de equipos de protección individual y una buena organización del trabajo ayudan sin duda a disminuir estos riesgos. Pero la actividad marítimo-pesquera puede generar trastornos y dolencias importantes. En el anterior número hablamos del ruido y las vibraciones, el estrés y la carga psicológica y los accidentes más comunes. En esta ocasión, ampliamos la lista de afecciones que pueden sufrir la gente del mar.

TRASTORNOS MÚSCULO-ESQUELÉTICOS Y ARTICULARES

Se dan sobre todo en las tripulantes de cubierta ya que los traba-

jadores dedicados a estas faenas deben realizar un trabajo de gran carga física. Los trastornos músculo-esqueléticos que afectan a estos trabajadores tienen su origen precisamente en la sobrecarga de trabajo, en la manipulación de cargas (que pueden causar desde cervicalgias y lumbalgias hasta hernias discales, inguinales o abdominales); en los trabajos repetitivos (que ocasionan trastornos de las extremidades superiores tales como lesiones del supraespinoso o del manguito de los rotadores) y en la falta de ergonomía e higiene postural, ya que el barco es un lugar de trabajo móvil donde la estabilidad es muy baja. Pueden aparecer lesiones meniscales o artrosis prematura derivada de los sobreesfuerzos a los que se somete a las articulaciones.

Es necesario reducir los riesgos de lesión con medidas que incluyan evitar, en lo posible, el trabajo manual para mover cargas pesadas a mano o mediante la fuerza física. Si ello no es posible, habrá que modificar la carga para aligerarla o hacer que sea más fácil su manejo.

INFECCIONES

Otras actividades preventivas encaminadas a evitar la aparición de estas lesiones residen en la mejora del diseño de los puestos de trabajo, el adecuado mantenimiento de los equipos y la organización de los métodos de trabajo. De tal modo que los trabajadores puedan realizar descansos regularmente. Además, conviene formar a las tripulaciones sobre buenas prácticas, el ejercicio de técnicas adecuadas y el uso de equipos de protección individual.

Las lesiones o heridas causadas por los huesos, escamas o espinas del pescado pueden infectarse con facilidad. Por lo tanto, es

importante seguir los procedimientos adecuados de primeros auxilios para reducir al mínimo el riesgo de posibles complicaciones e infecciones. Otras afecciones frecuentes son la micosis y el pie de atleta, debido al uso continuado de botas durante jornadas laborales de ocho o diez horas, sin transpiración y en condiciones de alta humedad.

También hay que tener en cuenta la posibilidad de contraer enfermedades infecciosas como paludismo o fiebres tifoideas cuando se navega en aguas de países en zonas endémicas.

LESIONES POR EXPOSICIÓN AL FRÍO, HUMEDAD, VIENTO Y SOL

La pesca se realiza a menudo bajo condiciones meteorológicas adversas como frío, humedad, viento y exposición solar. Estas condiciones ambientales aumentan el riesgo de lesiones en la piel -incluidos algunos tipos de cánceres como epitelomas y melanomas- y en los ojos, ya que el daño del sol es más alto en el mar que en tierra puesto que la reflexión de la luz en el agua no encuentra obstáculo alguno.

Por lo tanto, resultan imprescindibles las prendas de trabajo ajustadas, aislantes y estancas así como las cremas solares con un alto factor de protección. Además, las gafas de sol, con protección lateral, ayudan a evitar problemas en los ojos.

En los trabajadores del mar también aparecen frecuentemente hiperqueratosis y agrietamiento de las manos y rodillas (cuando se trabaja de rodillas) así como dermatitis de contacto, al estar continuamente con la piel mojada o por contacto con sustancias químicas como disolventes y combustibles.

OBESIDAD, TRASTORNOS ALIMENTICIOS Y ALTERACIONES ENDOCRINAS

Los trastornos alimenticios se producen debido a los ritmos de ingesta impuestos por los intensos turnos de trabajo. Esta mala alimentación puede ocasionar a su vez trastornos digestivos como ulcus o reflujo gastroesofágico. En los trabajadores dedicados a la pesca de



altura han aumentado los problemas de obesidad por los malos hábitos alimenticios, el aumento del consumo calórico y la disminución del gasto energético. Como se trabaja a destajo, cuando hay capturas, los trabajadores no suelen comer hasta que no terminen de faenar. Por tanto, pasan muchas horas sin desayunar o concentran toda la alimentación en una o dos comidas diarias. El resto del tiempo se fuma o se bebe café. En general, se abusa de los carbohidratos y las dietas tienen escasez de frutas y verduras.

Otras enfermedades habituales son la existencia de diabetes del adulto en personas de 30-40 años y/o alteraciones del metabolismo de los lípidos asociadas a índices de obesidad importantes.

Es muy importante concienciar a los empresarios y a los trabajadores para reducir los riesgos laborales en este sector. La evaluación de riesgos, la toma de medidas preventivas, la información y formación de los trabajadores y la responsabilidad asumida por parte de los empresarios suponen herramientas fundamentales para la minimización de estos problemas de salud.

Así, todos los miembros de la tripulación deben ser competentes y contar con una formación adecuada; de tal forma que cada uno tendrá una función clara y responsabilidades bien definidas en materia de salud y seguridad, conociendo cómo actuar en caso de emergencia. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID

Subvención de 83,4 millones de euros para solicitantes de asilo y refugiados

A propuesta de la ministra de Empleo y Seguridad Social en funciones, Fátima Báñez, el Consejo de Ministros aprobó una subvención de 83,4 millones de euros para la acogida e integración de solicitantes de asilo y refugiados. La convocatoria de subvenciones en el área de protección internacional

persigue, además de reforzar y redimensionar el Sistema Nacional de acogida e integración de solicitantes y



beneficiarios de protección, también a fomentar el desarrollo de actuaciones a favor de otros extranjeros en situa-

ción de vulnerabilidad y las situaciones socio-sanitarias de los CETIs.

El grueso de la financiación, que son unos 74 millones de euros, va dirigida a proyectos de creación y mantenimiento de dispositivos de acogida y desarrollo de itinerarios de integración para personas solicitantes y beneficiarias de protección internacional, solici-

tantes y beneficiarias del estatuto de apátrida, personas acogidas al régimen de protección temporal en España.

Medallas al Mérito Civil a Salvamento Marítimo



Los ministros de Fomento, Ana Pastor, y de Asuntos Exteriores y de Cooperación, José Manuel García-Margallo, impusieron el pasado 19 de abril las condecoraciones de la Orden del Mérito Civil a los cinco miembros de la tripulación del helicóptero de Salvamento Marítimo, Helimer 401.

El reconocimiento a la tripulación, compuesta por José Luis

García Abad, Javier Peñalba Molde, Manuel García Iglesias, Orlando Iglesias García e Isaac Solares Saiz, se debe al arriesgado rescate del pesquero Novo Jundiña (ver MAR número 555, febrero 2016) hundido a 50 millas de A Coruña, el pasado 10 de enero. Un total de 11 pescadores fueron rescatados en unas difíciles condiciones atmosféricas, a las que se añadió la nocturnidad de la operación.

Los mariscadores de coquina vuelven a faenar

El 1 de abril los mariscadores de la coquina ovetenses volvieron a faenar tras un mes de veda. Sin embargo, lo hacen con pocas esperanzas al considerar que “apenas hay marisco” en la costa. La Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía dictó una resolución por la que se modifica la época de veda para la captura de coquina en el litoral Atlántico de dicha Comunidad durante 2016, de forma que las épocas de veda han quedado fijadas para los meses de marzo y junio. El presidente de la Asociación de Mariscadores de Ayamonte, Juan Grao, lamenta la situación en la que ha quedado el sector porque el estado del caladero es malo y son necesarias ayudas.

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: +34 961 397 733 - ferrol@puertoybahia.com
 ALGECIRAS Tel: +34 956 282 507 - algeciras@puertoybahia.com
 GIBRALTAR Tel: +34 956 282 007 - gibraltar@puertoybahia.com



VALENCIA Tel: +34 960 649 657 - valencia@puertoybahia.com
 PASAJES Tel: +34 943 107 540 - pasajes@puertoybahia.com
 A CORUÑA Tel: +34 961 068 438 - 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



CENTRO DE
REPARACIÓN NAVAL

PUERTO
TRANSOCEÁNICO
DE GRANADILLA

ALTOS ÍNDICES DE
PRODUCTIVIDAD
OPERATIVA

CONECTIVIDAD
CON ÁFRICA

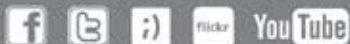
ZONA FRANCA
ZONA ESPECIAL CANARIA



Puertos de Tenerife

El HUB del Atlántico

Nos puedes encontrar en:



Faro de Mar

www.puertostetenerife.org



Puertos de Tenerife

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife