

Mar

Nº 563
NOVIEMBRE 2016

Avances en el
cultivo del pulpo

Nuevo Gobierno
Continuidad



Centro Jovellanos
Prevención y Seguridad

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

BAMIO

La gran escuela del Mar



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

La negociación de todos los años

Un año más, llegados a estas fechas, se reinicia la negociación por lo que se podrá pescar el año que viene. Es el periodo más importante, sin duda, en el que se va a condicionar el futuro próximo del sector. La puesta en marcha de este “teatrillo”, como lo han definido algunos, comienza con la propuesta de la Comisión Europea (de la que se ofrece información en estas páginas), que habrá de discutirse en el Consejo de Ministros de Pesca a mediados de di-



Raúl Gutiérrez

ciembre, en el que se fijarán las capturas admisibles para 2017.

Una negociación en la que se colocan sobre la mesa las propuestas de los científicos y los intereses del sector, tratando de conjugarlos de manera que sea lo más sostenible para los pescadores y los stocks.

Antes de que llegue diciembre, ya hay datos importantes para el futuro de la flota. El de las capturas en aguas profundas, por ejemplo. Se anunciaban recortes que, en la negociación, se redujeron a la mitad. Especial mención para el besugo, en el golfo de Cádiz y el Cantábrico, brótalas y sable negro del Cantábrico. TACs y cuotas hasta 2018.

También vienen buenas noticias desde Mauritania, donde se acaban de establecer nuevas posibilidades de pesca, dentro del acuerdo pesquero UE con ese país, para la flota demersal congeladora. Unas posibilidades que permitirán retomar la actividad a la flota que tuvo que abandonar ese caladero en 2012, y que ahora podrá pescar casi 7.000 toneladas de merluza, sepia y otras especies demersales.

Tampoco son nada malas las que afectan a las aguas evaluadas en la reunión de la Organización de las Pesquerías del Atlántico Noroccidental (NAFO), donde la flota española mantendrá sus capturas.

En el momento de cerrar este número llega la conclusión de la reunión de la ICCAT. Todo según lo esperado. Medidas para proteger al pez espada que prevén la reducción de sus capturas en un 15% en cinco años. El atún rojo las subirá en un 20%, según lo acordado en el Plan de Recuperación. Las mayores disputas llegarán con el reparto de cuota, que todo apunta a que tampoco variará con respecto al presente año. Mientras, la flota de Gran Sol respira aliviada tras conocer que la obligatoriedad de desembarcar no afectará al gallo a partir del 1 de enero, sino que queda pospuesta hasta 2018.

En líneas generales, unos resultados previsibles y aceptables, aunque evidentemente “nunca llueve a gusto de todos”. ■

Ángeles Alvariño González, investigadora marina de relevancia mundial

Autor: Alberto González-Garcés

Edita: Instituto Español de Oceanografía



El Instituto Español de Oceanografía, que ya rindió homenaje a esta científica poniendo su nombre a uno de sus barcos, botado en 2012, ha querido poner de relieve ahora la importancia de su obra con la publicación de esta biografía, cuyo autor es el investigador del Centro Oceanográfico de Vigo Alberto González-Garcés.

Ángeles Alvariño nació en Serrantes, Ferrol, en 1916. Su carrera científica se inició en el Instituto Español de Oceanografía, al que estuvo ligada entre 1948 y 1957, fundamentalmente al CO de Vigo. En esa época, se convirtió en la primera mujer en realizar trabajos de investigación a bordo de un buque oceanográfico, el británico RV Sarsia, en 1953. Posteriormente trabajó en el Reino Unido, trasladándose después a los Estados Unidos, donde desarrolló sus trabajos en diversas instituciones hasta su jubilación, en 1987, aunque continuó su labor y publicando como investigadora emérita. Publicó más de cien trabajos científicos de primer nivel en revistas y libros de distribución internacional, sobre todo centradas en los quetognatos, animales marinos planctónicos. Demostró que podían utilizarse como indicadores fiables de condiciones oceanográficas determinadas. También fue pionera en el análisis de indicadores biológicos. Además, descubrió y describió 22 nuevas especies planctónicas marinas.

Con esta publicación, que coincide con el aniversario de su fallecimiento, en la Jolla, California (USA), en mayo de 2005, el IEO quiere mantener vivo el recuerdo de la primera mujer científica española de relevancia mundial. Su biografía puede descargarse, de forma gratuita, en el repositorio del IEO: <http://www.repositorio.ieo.es/e-ieo/handle/10508/10396>. ■

Se cumplen cien años del nacimiento de Ángeles Alvariño, una de las más grandes oceanógrafas y pionera en la investigación marina en España. Ella, junto a científicas como Emma Bardán, Encarnación Sánchez, Mercedes García y Gimena Quirón, constituyeron un grupo de “pioneras” que elevó la investigación española a niveles internacionales y colocó en lo más alto el trabajo de las mujeres en la investigación oceanográfica.



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: Fonda Música 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 Mataclero, 4

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

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina

Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda.

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

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

Tel. 95 428 60 28.

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

Tel. 977 19 10 00.

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

Tel. 96 331 99 00.

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

Tel. 986 21 61 00.

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

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

Redacción y Administración: Churruca, 2. 28004 Madrid.

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 591 99 17

Jesús M. Salamanca: 91 591 99 21

Ana Munguía: 94 231 95 08

revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 273-15-001-7

NIPO Web: 273-15-002-2

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

Descárgate la revista en tu smartphone



6

PROPUESTAS DE TAC Y CUOTAS

Un año más se inicia el periodo de negociaciones sobre las posibilidades de captura durante el próximo año



12

CULTIVO DEL PULPO

Las cofradías involucran a los científicos en la gestión del pulpo



CENTRO JOVELLANOS

Se ha convertido en un referente internacional en la prevención y la seguridad de las instalaciones marítimas

32

- 6 Propuestas de TACs 2017
- 12 Avances en el cultivo integral del pulpo
- 20 Encuentro Holanda-España
- 24 Tribuna: Pesquería sostenible del atún
- 26 La OMI limita la emisión de gases de los buques
- 32 Centro Jovellanos, referente en la prevención y seguridad
- 38 Transporte de corta distancia
- 42 Curso SEGUMAR en Isla Cristina
- 44 El nuevo Gobierno
- 50 Se mantienen los coeficientes reguladores
- 52 Mejoras en la Policlínica de Madrid
- 54 Informe de Indicadores del MAPAMA
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas

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

La Comisión presenta su propuesta de TAC

INCREMENTO DE CUOTA

para seis especies

Como todos los años, a finales del mes de octubre, la Comisión Europea plantea su propuesta de Total Admisible de Capturas para que sea debatida por el Consejo de Pesca, previsto para los días 12 y 13 de diciembre. En esta ocasión, la propuesta plantea aumentar o mantener las capturas de 42 poblaciones en el Atlántico y mar del Norte, al considerar su estado como adecuado, por las 35 del pasado año, y reducir las de 28 poblaciones por su mal estado, al igual que la vez anterior. Tal y como ocurriera hace un año, se proponen incrementos en las cuotas de captura de las pesquerías que se incorporan a la obligación de desembarque en 2017. La Comisión, por otra parte, vuelve a solicitar medidas urgentes para el Mediterráneo.



AZTI

Nada nuevo o digno de mención en la propuesta de la Comisión Europea para establecer los Totales Admisibles de Captura que regirán en 2017.

Una propuesta que, al igual que lo hiciera la presentada el año anterior, tiene como objetivo principal el logro del Rendimiento Máximo Sostenible. La Comisión señala que las propuestas están encaminadas a ese objetivo, para lo que reclama que el Consejo “se comprometa a adaptar sus decisiones a ese enfoque”. En este sentido, el comisario de Medio Ambiente, Asuntos Marítimos y Pesca, Karmenu Vella, señaló

que “necesitamos conseguir niveles sanos y sostenibles de todas las poblaciones lo antes posible, de manera que nuestra industria pesquera pueda seguir siendo viable. Proponemos un programa ambicioso para 2017”.

Y esta propuesta establece un notable incremento en las capturas de seis especies, llegando hasta un 54% para el rape en el Cantábrico y en aguas portuguesas; un 20,3% en el caso del lenguado en el Canal de la Mancha; un 6,8% para el abadejo en aguas ibéricas, así como un 5% y un 6,9%, respectivamente, para la cigala (Skagerrak/Kattegat) y el jurel en aguas atlánticas de la Península Ibérica.

Estos incrementos son fruto, como destaca en la presentación de este informe la Comisión, a que el rape en aguas del sur se halla dentro del Rendimiento Máximo Sostenible; así como el lenguado común en el Skagerrak/Kattegat y en el Canal de la Mancha. El

constante incremento en el stock

de merluza del mar del Norte motiva una sustancial mejoría en el TAC propuesto, con casi un 3% de aumento. También se incrementan las posibilidades de captura para el eglefino en el mar de Irlanda y mar Céltico.

La buena noticia para la flota española, respecto a las capturas de merluza en el norte, se ven empañadas con el fuerte recorte propuesto en aguas ibéricas cifrado en un 36%. Y es que aunque esta especie, al igual que el gallo, se encuentran por encima de los límites biológicos de seguridad, se están capturando por encima del rendimiento máximo sostenible. Esta importante disminución propuesta, junto al casi 12% previsto para el rape de Gran Sol, ha levantado fuertes quejas desde el gobierno gallego, asegurando que no se han tenido en cuenta los aspectos económicos y sociales, atendiéndose sólo los medioambientales. La Comisión, por su parte, destaca que para dar marcha atrás en estos objetivos de capturas para la consecución del RMS deberán de estar debidamente argumentados



Roque Ventosinos

En su informe, la CE señala que el Mediterráneo se enfrenta a muy importantes desafíos para alcanzar el RMS para la mayoría de las poblaciones en 2020

por los Estados miembros afectados, presentando pruebas tangibles de los impactos sociales y económicos.

Y nuevamente, también, la Comisión destaca la importancia de alcanzar este rendimiento máximo sostenible, ya que ello proporcionará un mayor rendimiento económico a las flotas, poniendo el ejemplo del incremento del rendimiento constatado en la pesquería del lenguado y solla del mar del Norte.

LENGUADO Y BACALAO

Entre las posibilidades de captura que seguirán sufriendo recortes, mencionar la pesca de bacalao y de lenguado, que en el caso del mar de Irlanda presenta propuestas drásticas. Para el bacalao se propone un recorte del 68,3%, lo que dejaría las capturas en 1.447 toneladas, de las 4.565 toneladas que se concedieron en el año en curso. Y es que las reservas de bacalao siguen disminuyendo al oeste de Irlanda, en el mar Céltico, en el golfo de Vizcaya y en las aguas atlánticas de la Península Ibérica. Por el contrario, se destaca que por vez primera el bacalao en el mar del Norte se capturará de acuerdo con el RMS, lo que permitirá incrementar el TAC en un 15%.

Tampoco le va mejor al lenguado, cuyo stock del mar de Irlanda es considerado como muy vulnerable por los científicos. Tanto, que la propuesta de la Comisión plantea una reducción del 82,5%, dejando las capturas en apenas 7 toneladas, de las 40 que se aprobaron para este año. En la zona de la Mancha-Este, la reducción sobrepasará el 30%, en caso de que se apruebe finalmente esta propuesta (2.257 toneladas en vez de las 3.258 toneladas actuales).

Otra población que despierta la alarma

La CE, sobre la base del dictamen científico, propone mantener o aumentar las cuotas de pesca actuales de 42 poblaciones cuyo estado es adecuado y reducir las de 28 poblaciones

entre los científicos es la lubina, por lo que la Comisión propone acciones para su gestión. Unas medidas que permitirían su pesca a pequeña escala, y exclusivamente a los pescadores que dependen de estas capturas. Para otras especies, como el merlán, al oeste de Escocia, los científicos recomiendan cerrar el caladero. Igual propuesta pesa sobre la cigala en el Cantábrico, en la que la actual cuota se fijó en 48 toneladas, eliminándose la posibilidad de pesca para el próximo año.

También sufrirán importantes recortes, de ser tenida en cuenta esta propuesta, el gallo, con reducciones del 25,7% en aguas de la Península Ibérica, del 28,2% en Gran Sol, y del 6% en los caladeros situados frente a la costa francesa.

En general, en el Cantábrico las previsiones no son nada halagüeñas. Y, especialmente, para el arrastre de litoral, que sólo mejora en las propuestas de bacaladilla y rape. Para las demás, como hemos visto, las reducciones son la tónica dominante, en mayor o menor medida (merluza, gallo, jurel y xarda), con el cierre de la pesquería de cigala, como se señaló. Salvo la anchoa, que mantiene sus capturas gracias a que se está pescando de modo sostenible, el resto no tiene muy buenas noticias.

Siguiendo en la zona atlántica de la Península Ibérica y golfo de Vizcaya, la Comisión precisa que la mortalidad por pesca del lenguado se ha incrementado, pero que la población se encuentra dentro de los límites biológicos seguros.

ALERTA PARA EL MEDITERRÁNEO

Como viene siendo habitual, sobre las especies en las que los datos científicos disponibles no son suficientes para evaluar



POBLACIONES PARA LAS QUE SE PROPONE UN TAC MENOR

Denominación usual	Unidad TAC	TAC final en 2016	TAC en 2017 (propuesta)	Cambio de TAC: 2016-2017 (propuesta)
Rape	VII	33516	29534	-11,9 %
Rape	VIIIabde	8980	7914	-11,9 %
Maruca azul	Aguas internacionales de XII	446	357	-20,0 %
Alacha	Aguas de la Unión y aguas internacionales de VI, VII y VIII	42637	27288	-36,0 %
Bacalao	VIIb, VIIc, VIIe-k, VIII, IX y X; aguas de la Unión del CPACO	4565	1447	-68,3 %
Lenguado común	VIIa	40	7	-82,5 %
Lenguado común	VIIId	3258	2257	-30,7 %
Pejerrey	Aguas de la Unión y aguas internacionales de V, VI y VII	4316	3453	-20,0 %
Merluza	VIIIc, IX y X; aguas de la Unión del CPACO 34.1.1.	10674	6838	-35,9 %
Arenque	VIIa (S), VIIb, VIIc	1630	1360	-16,6 %
Arenque	VIIa(1)	4575	4127	-9,8 %
Arenque	VIIg(1), VIIh(1), VIIj(1) y VIIk(1)	15442	14467	-6,3 %
Arenque	Aguas de la Unión y aguas internacionales de Vb, VIb y VIIaN(1)	4170	3480	-16,5 %
Gallos	VIIIabde	1802	1513	-16,0 %
Gallos	aguas de la Unión y aguas internacionales de Vb; VI;	5214	4900	-6,0 %
Gallos	VII	18254	13099	-28,2 %
Gallos	VIIIc, IX y X; aguas de la Unión del CPACO 34.1.1.	1363	1013	-25,7 %
Cigala	VIIIc	48	0	-100,0 %
Cigala	Aguas de la Unión de IIa y IV	13700	13686	-0,1 %
Solla	VIIId	12446	10022	-19,5 %
Solla	VIIIfg	420	405	-3,6 %
Solla	VIIHjk	135	108	-20,0 %
Solla	Kattegat	2347	2065	-12,0 %
Abadejo	VIIIabde	1482	1186	-20,0 %
Abadejo	VII	13495	10796	-20,0 %
Espadín	VIIId	5150	4120	-20,0 %
Merlán	VI; aguas de la Unión y aguas internacionales de Vb; aguas internacionales de XII y XIV	213	0	-100,0 %
Merlán	VIII	2540	2032	-20,0 %



Raúl Gutiérrez

el tamaño de su población, la Comisión Europea realiza su propuesta en el sentido del dictamen de las recomendaciones científicas, con reducciones o aumentos de un máximo del 20%.

Durante el presente año, se han sucedido las reuniones y propuestas para abordar la grave crisis pesquera por la que atraviesa el Mediterráneo, salvo para el atún rojo, que reaccionó de forma espectacular al Plan de recuperación. La Comisión Europea vuelve a reclamar medidas urgentes para remediar la actual situación de sobrepesca. La UE sigue a la expectativa, ya que las posibilidades de pesca no se fijan aquí por TAC.

Y la sobreexplotación viene provocada, como se señala en el informe, en gran medida por buques de la Unión Europea o conjuntamente con otros países. Se insiste en que tan sólo un 9% de las poblaciones se capturan a niveles inferiores al RMS, y otro 9% se hace a niveles cercanos. Poblaciones como la bacaladilla, merluza, salmonete y rape negro han llegado a estar hasta seis veces por encima del rendimiento máximo sostenible, lo cual significa que no ha habido ningún cambio con respecto al año anterior.

En definitiva, se destaca en el informe de la Comisión Europea que, en el caso del Mediterráneo y mar Negro, se están produciendo avances muy lentos tanto en el conocimiento de los recursos como en los avances hacia una explotación sostenible. Concretamente se señala que “se enfrenta



el Mediterráneo a muy importantes desafíos para alcanzar el RMS para la mayoría de las poblaciones en 2020”. La Comisión recalca que ha pedido a todas las partes interesadas (Estados miembros, organismos internacionales, como la Comisión General de Pesca del Mediterráneo, partes interesadas) que adopten medidas urgentes para revertir esta tendencia. Por su parte, la CE anuncia que seguirá promoviendo acciones a través de la CGPM para mejorar las poblaciones compartidas con terceros países, al tiempo que acelerará la elaboración de propuestas de planes plurianuales de la UE para las poblaciones que se capturan casi exclusivamente por parte de los pescadores comunitarios (pequeñas pesquerías pelágicas del Adriático y pesquerías demersales del Mediterráneo Occidental).

En este sentido, reseñar que la CGPM adoptó, en su reunión anual celebrada el pasado mes de junio, un proyecto plurianual (2017-2020) para frenar el deterioro de los recursos pesqueros en el Mediterráneo, mejorar el asesoramiento científico, apoyar a las comunidades costeras y a la pesca a pequeña escala, entre otras actuaciones. Actuaciones que tendrán su plasmación en la declaración ministerial que se adoptará en la reunión prevista el próximo mes de marzo en Malta.

OBLIGACIÓN DE DESEMBARQUE

Las flotas demersales del Mediterráneo y mar del Norte se verán afectadas por la introducción de la obligatoriedad de desembarque. Esta obligatoriedad, que se viene desarrollando de forma escalonada, comenzó con carácter general en enero de 2015. Se han realizado importantes esfuerzos, tanto por parte de las administraciones como del sector, para hacer frente a estos requisitos, destacándose que se han producido muy pocas infracciones, ni tampoco se han registrado dificultades significativas. El análisis se centra en las descargas de pelágicos y en el mar Báltico. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

POBLACIONES PARA LAS QUE SE PROPONE UN TAC MAYOR

Denominación usual	Unidad TAC	TAC final en 2016	TAC en 2017 (propuesta)	Cambio de TAC: 2016-2017 (propuesta)
Rape	VIIIc, IX, X, CPACO 34.1.1	2569	3955	54,0 %
Lenguado común	VIIe	979	1178	20,3 %
Lenguado común	IIIa; aguas de la Unión de las subdivisiones 22-32	391	534	36,6 %
Lenguado común	VIIIfg	779	782	0,4 %
Eglefino	VIIb-k, VIII, IX y X; Aguas de la Unión del CPACO 34.1.1.	7258	7751	6,8 %
Eglefino	aguas de la Unión y aguas internacionales de VIb, XII y XIV	3225	4130	28,1 %
Merluza (TAC totales norte)	TAC totales norte (IIIa / IIa y IV / Vb, VI, VII, XII y XIV / VIIIabde)	108784	111865	2,8 %
Jurel	IX	68583	73349	6,9 %
Cigala	IX y X; aguas de la Unión del CPACO 34.1.1.	320	336	5,0 %
Cigala	IIIa; aguas de la Unión de las subdivisiones 22-32	11001	12715	15,6 %



Científicos avanzan hacia el cultivo integral del cefalópodo

LA DIETA DEL PULPO



La Federación Gallega de Cofradías quiere cambiar el plan de gestión del pulpo, una de las pesquerías más importantes para la bajura. Con este objetivo, ha consultado a los pescadores en los pósitos en los que este cefalópodo tiene mayor peso para consensuar medidas sobre la gestión y la comercialización que beneficien a los pescadores. La propuesta de los pescadores será presentada a la administración que tiene la última palabra. También quieren contar con la opinión de los científicos, que en sus últimos trabajos han conseguido identificar zonas de concentración o “garderías” de las larvas de pulpo y su dieta. Éstos descubrimientos permiten avanzar hacia el cultivo integral de la especie, lo que sería determinante para la sostenibilidad de esta pesquería.



La costa gallega es un espacio ideal para la cría de cefalópodos. De ahí la variedad de especies que habitan sus aguas: pulpos, calamares, distintos tipos de pota y chocos, y que sean—especialmente el pulpo— un recurso de primer orden para la flota de la bajura en Galicia.

Para gestionar este recurso, la administración gallega lleva implementando planes de explotación desde hace décadas. Este modelo de gestión, que en ocasiones ha generado tensión en los puertos con más permex

para capturar esta pesquería, se ha adecuado al ciclo de vida de la especie; aunque estos planes no siempre han dado los frutos esperados resultando en campañas con buen volumen de capturas seguidas de años con escaso recurso. La escasez de pulpo ha provocado las críticas de los naseiros a los planes de gestión y a los datos científicos sobre los que se apoyaban las decisiones de la administración.

Recientemente se han producido dos hechos que pueden influir positivamente en esta pesquería. Por un lado, el sector, más concienciado, busca consensuar un

Las cofradías gallegas involucran a administración y científicos para avanzar en la gestión del pulpo

modelo de gestión plurianual. Por otro, los científicos del grupo Ecobiomar han identificado la dieta del pulpo en estado larvario. Un descubrimiento que permite avanzar hacia el cultivo integral de la especie.

HOJA DE RUTA

La importancia del pulpo para la bajura gallega —1.248 embarcaciones cuentan con permex para el cefalópodo— y las tensiones derivadas de la aplicación de los planes de gestión han llevado a la Federación Gallega de Cofradías a buscar fórmulas que aseguren el estado del recurso y la supervivencia de la flota.

Hasta ahora, el sector sólo ha sido capaz de consensuar unas pocas medidas técnicas por zonas, una veda y medidas de control que han sido transgredidas con demasiada frecuencia. Para buscar soluciones, los representantes de la bajura gallega han puesto en marcha un proyecto con el objetivo de establecer un plan de gestión plurianual en el que quieren contar con la administración y los científicos.

El primer paso ha sido conocer la opinión de la flota sobre el estado del recurso, vedas, etiquetado, estudios, comunicación entre las partes implicadas, etc. Con este fin, han consultado a los pescadores mediante encuestas a las que han contestado 63 pescadores de 25 cofradías. De la información recibida se desprende que el 64% de los pulpeiros quiere cambios en el modelo de gestión.

Una mayoría de los pescadores cree que el recurso está estable y lo que ha caído son los ingresos en primera venta. Realmente, en el último lustro, ha pasado lo contrario (ver gráfico). El sondeo señala también que la veda genera división y, por tanto, hay que alcanzar mayor consenso sobre la misma. Asimismo, requieren más estudios sobre las zonas en las que habita el pulpo y la talla que supone mayor rendimiento comercial. Por su parte, el sector cada vez está más concienciado en buscar fórmulas que garanticen la sostenibilidad del recurso centrándose en la certificación del pulpo para conseguir mayor rentabilidad. Aunque, en el campo de la concienciación, queda trabajo por hacer si tenemos en cuenta las nasas sin precinto decomisadas por los guardacostas



o las confiscadas que contaban con precinto pero que estaban caladas en aguas interiores.

Pero entre la labor de control y acciones puntuales como la llevada a cabo por embarcaciones adscritas a la Cofradía de A Coruña cercando a tres pesqueros de Camariñas para exigir a sus patrones que cumplan las normas acusándoles de calar más nasas de las permitidas y capturar pulpo de talla ilegal, muestran que se están dando pasos en la dirección correcta. Parece que los naseiros concienciados hayan decidido jugar un papel activo para que las nuevas normas de gestión sean cumplidas por todos. Éstas, según los profesionales, les permiten pescar los cupos sin necesi-

dad de estar largas jornadas en el mar y el precio de venta es bueno; por lo que hay que cumplirlas.

Finalmente, la flota busca involucrarse en la gestión. Para ello, se demanda la creación de grupos que evalúen la campaña, la comercialización y la comunicación entre los distintos actores. Quieren también que se integren los científicos.

EVOLUCIÓN DE LAS CAPTURAS

La evolución de las capturas del cefalópodo muestran una tendencia negativa, aunque la presente campaña haya sido mejor que las precedentes. Tras el hundimiento del Prestige se produjo una recuperación de las capturas llegando a los 3,3 millones de kilos en 2004. Las campañas siguientes registraron caídas de las capturas por debajo de los 2 millones. En 2008 se inició una recuperación que llegó hasta 2010 con un récord de venta de pulpo en las lonjas gallegas (4,2 millones). Pero desde 2012 hasta 2015 las capturas no han sido buenas destacando negativamente el pasado 2015 con sólo 1,8 millones de kilos. Esta cifra ha mejorado en la presente campaña que superará los 2,5 millones. A pesar de la mejora, este volumen de capturas se desdibuja si se compara con los 16 millones de kilos que se descargaron algunas campañas en la década de los ochenta. Por otro lado, el precio de este cefalópodo en primera venta no se ha incrementado significativamente en las campañas en las que el volumen de capturas ha sido menor ya que los compradores se han abastecido de producto de fuera de Galicia.

PLANES DE GESTIÓN Y PROBLEMAS

Las poblaciones de cefalópodos, a nivel mundial, se encuentran en buen estado y las reducciones de biomasa se deben más a los efectos del cambio climático que a la incidencia de la pesca, según los expertos que participaron en Vigo para evaluar la evolución y tendencias de las poblaciones de cefalópodos de interés industrial. Estas poblaciones se han duplicado en los últimos treinta años, aunque no todas se encuentran en la misma situación, ya que no son explotadas de la misma forma. Este buen estado se debe en parte

a que estos cefalópodos, al ser los peces menos abundantes, van ocupando los ecosistemas, los nichos ecológicos que van quedando libres. Su alta fecundación les permite incrementar su población de forma rápida. Pero, si en épocas de poca abundancia se captura mucho, pueden desaparecer.

En el caso de Galicia la situación del pulpo se ha mantenido en los últimos años a niveles aceptables, a pesar de sus variaciones. Para Ángel González, investigador del Instituto de Investigaciones Marinas, *hay que controlar más la pesquería, porque cada vez se pesca a más profundidad, al no aparecer ejemplares grandes entre los 25 y los 50 metros, y las capturas son de menor tamaño. Por ello, re-*

saltaba que no se puede calar todas las nasas que queramos.

PROYECTO LARECO

El grupo Ecobiomar del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo ha esclarecido la dieta y la edad del pulpo común (*Octopus vulgaris*). Estos hallazgos son el resultado de un estudio desarrollado durante cuatro años (2012-2016) en la ría de Vigo para determinar el impacto de la oceanografía sobre la distribución y ecología de las larvas. Además, los resultados de este equipo, dependiente del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), adquieren mayor relieve al ser el único en el mundo que estudia las larvas en plena naturaleza.

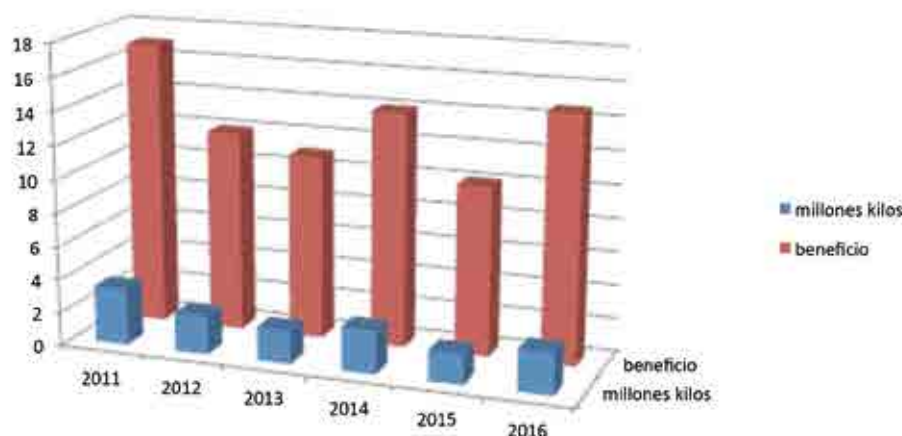


Ecobiomar lleva analizando la influencia de las condiciones climáticas en la supervivencia del pulpo de la ría de Vigo para buscar respuesta a la alta mortandad —cerca al 90 %— que se da en dos momentos críticos en su fase temprana: la eclosión de los huevos y mientras las larvas viven en la columna de agua, entre el plancton al alcance de numerosos depredadores.

Para el proyecto han recabado datos en continuo procedentes de boyas oceanográficas y estaciones meteorológicas cercanas al área de muestreo. También han recogido información detallada de la posición vertical del zooplancton y las paralarvas para analizar las masas de aguas en las que habitan.

LA DIETA DE LAS LARVAS DE PULPO

Ahora, los resultados del estudio, obtenido a través de treinta campañas a bordo del buque oceanográfico *Mytilus* alrededor del Parque de las Islas Atlánticas, han determinado por primera vez el alimento que compone la dieta de las larvas de apenas dos milímetros. Una alimentación que abarca varias familias de crustáceos



como cigala, langosta, gamba, cangrejo, camarones, algunos peces y organismos planctónicos. Para determinar su composición los científicos han empleado herramientas genéticas, que contra el pronóstico inicial de los científicos, han mostrado que las larvas son selectivas; no comen los alimentos más abundantes en la columna de agua, sino las presas con las características nutricionales más adecuadas. Ya en los estudios de cultivo en el laboratorio, las larvas han mostrado capacidad para

Apuesta por los planes plurianuales para el pulpo en Galicia

La pesquería del pulpo, en lo relacionado con su reclutamiento, ha presentado numerosos retos a los científicos que llevan dedicando décadas a su estudio. El ciclo vital de este cefalópodo en Galicia es aproximadamente de dos años. Su principal período reproductivo se da en primavera, y la época de reclutamiento —individuos hasta 300grs.— se produce durante la primavera-verano del año siguiente. Teniendo esto en cuenta, la administración gallega ha llevado a cabo, desde hace décadas, planes de gestión pesquera ajustados al ciclo de vida de la especie.

La gestión de las pesquerías a largo plazo son, según los expertos, algo más que medidas técnicas, ya que constituyen estructuras de gobernanza. La aplicación de estos modelos de gestión está contrastada para las grandes pesquerías, pero para la pesca

artesanal no están tan contrastados. Por ello no hay una respuesta a la oscilación de las capturas de una campaña a otra. Parece que una parte de la solución pasa por involucrar al sector en la gestión del pulpo.

En la actualidad y desde 2014, desde la Conxellería do Mar, tras consultar con los representantes de las federaciones provinciales de pescadores, se realizaron ajustes y actualizaciones para mejorar el aprovechamiento del recurso y bienestar social de los naserios.

El plan de gestión de este cefalópodo volvió a establecer, entre otras medidas de control, un período de veda, tope de nasas y de capturas, talla mínima y régimen de calado. Además, las nasas continuaron con los precintos que se comenzaron a utilizar un año antes y se incorporaron las etiquetas con microchips incorporados.



apresar organismos de mayor tamaño y alimentarse de éstos poco a poco. Para obtener esta información se ha recurrido a técnicas como el análisis del ADN de lo que se encontraba en los estómagos de estas minúsculas larvas.

Asimismo, los científicos han constatado que las larvas de pulpo no se distribuyen aleatoriamente por las aguas, sino que, como explica Ángel González, *habitan en áreas que aumentan su supervivencia al encontrar en ellas las condiciones externas*

Científicos del grupo Ecobiomar han identificado la dieta del pulpo en estado larvario

y las presas adecuadas para su crecimiento óptimo. Así, los trabajos muestran que *hay una especie de guardería en las islas Cíes, donde durante una buena parte del verano y en otoño se concentran las crías de la especie.* Los científicos han observado que dentro de las rías únicamente se encuentran larvas recién eclosionadas con tres ventosas. Sin embargo, durante las campañas realizadas fuera de la plataforma y a mayor profundidad, han encontrado crías con más ventosas. Para Ángel González, *esto significa que las larvas se reúnen en guarderías en sus primeras etapas, para desplazarse posteriormente a aguas exteriores. De las aguas exteriores retornarán a zonas costeras ya como ejemplares adultos.* Se ha observado también que las larvas, cuando nacen, no van al fondo, sino que se mantienen alimentándose en la columna de agua durante varios meses.

Los resultados de estas investigaciones posibilitarán el desarrollo de modelos de predicción que faciliten la supervivencia del stock, determinen la distribución, dieta alimenticia, edad y crecimiento de las larvas explicando algunas de las muchas incógnitas que todavía quedan sobre la pesquería tan importante para la bajura gallega.

Por tanto, los trabajos de investigación encuadrados en el proyecto Lareco y en

Ahora desde las cofradías se impulsa una gestión asentada en el diálogo real entre administración y sector que permita realizar una gestión adaptada a las particularidades de cada zona. Un compromiso que desde la administración y en el ámbito científico se ha venido reclamando al sector a la hora de aportar datos fidedignos que redundarían en el beneficio de los pescadores.

Tampoco es suficiente ni eficaz el control que se realiza en Galicia, aunque en las últimas campañas se haya identificado con precintos todas las nasas y se haya llegado a acuerdos con el sector sobre la retirada de los aparejos según la profundidad a que estén calados.

En lo referido a la comercialización del pulpo, según las conclusiones referidas, ha habido un cambio de actitud de los pescadores, aunque el sector sigue desorganizado.

Muestra de este cambio es el proyecto Lonja en la red. Pero no toda la culpa cae del lado del sector, los trámites burocráticos y administrativos dificultan con frecuencia el acceso a los recursos económicos que permitan comercializar mejor. Estos problemas se podrían solucionar mejorando la comunicación entre la Administración y el sector.

Se vuelve a señalar la atomización de la oferta. En este ámbito habría que hacer hincapié ya que tiene repercusiones económicas, sociales, biológicas y de gestión. Tampoco se olvida, en el ámbito de la comercialización, la falta de control sobre la comercialización ilegal. La tarea no parece sencilla, pero paso a paso se va hacia una gestión más proactiva que toma en cuenta los criterios científicos e incluye la opinión del sector. ■

J.M.S.



Roque Ventosino

otros proyectos anteriores sobre las larvas planctónicas de cefalópodos en las rías gallegas, donde se produce un afloramiento estacional y donde la especie soporta la pesquería artesanal más importante de Europa, son muy importantes a la hora de desarrollar el cultivo integral de la especie. Hasta ahora, uno de los problemas que han tenido los científicos para producir pulpo de acuicultura ha sido la alta mortalidad de las larvas debido al desconocimiento de los técnicos de qué alimento era el adecuado para mantener las larvas vivas. El trabajo, por tanto, despeja esta duda añadiendo, además, que las larvas no mastican, sino que chupan.

El equipo ha avanzado también en determinar en qué etapa de desarrollo se encuentra un ejemplar. La edad de este cefalópodo se establece de forma similar a la de los árboles. Es decir, se analizan los anillos de crecimiento del estilete—en la cabeza— en los primeros estadios del ciclo vital del pulpo. Esta operación permite determinar las tasas de crecimiento y mortalidad du-

rante la vida planctónica. Estos parámetros biológicos, como señalan los expertos, son *esenciales para evaluar la sostenibilidad de la pesca del pulpo común*.

PUNTO DE ENCUENTRO

El proyecto puesto en marcha por los representantes de la bajura gallega muestra la necesidad que tienen los pescadores de poner en práctica planes plurianuales asentados en la sostenibilidad de la pesquería. Además, el nuevo modelo de gestión debe encontrar un equilibrio entre las preferencias y las demandas del sector, las recomendaciones de los científicos y las normas políticas. Los pescadores deben comprender que para que el plan de gobernanza funcione tienen que involucrarse aportando datos fidedignos a los científicos para que sus modelos de gestión funcionen y puedan servir de guía a la Administración, que debe controlar que todos los pescadores juegan con las mismas reglas penalizando a quien las transgreden. ■

J.M.S.

Centro Nacional de Formación Marítima

Isla Cristina

Dirección Provincial de Huelva

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n

21412 Isla Cristina (Huelva)

Tel. 959 331 345



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

I Encuentro Holanda-España sobre la Pesca Sostenible e Innovadora

Prácticas sostenibles y el veto a los descartes

EL ENCUENTRO HOLANDA Y

Representantes de la administraciones pesqueras holandesa y española, del sector empresarial y del mundo científico han intercambiado puntos de vista y experiencias en busca de soluciones bilaterales a los retos que plantea la Política Pesquera Común y otros intereses comunes durante el I Encuentro de los dos Estados Miembros sobre Pesca Sostenible e Innovadora. Entre estos temas, que forman la columna vertebral de la actualidad pesquera, destacaron los descartes, las medidas técnicas, la pesca ilegal y las prácticas responsables para la pesquería del atún tropical.



El embajador holandés, Matthijs van Bonzel, inauguró el encuentro felicitando al secretario general de Pesca, Andrés Hermida, por haberse añadido la palabra “Pesca” a la denominación del Ministerio. Tras apuntar el “Brexit” como una dificultad que se añade a los retos que tiene que afrontar el sector pesquero europeo, señaló la importancia de este tipo de encuentros, que buscan la colaboración entre administraciones, científicos, ONGs y sector, para estructurar soluciones a los problemas que surgen de la implementación de las políticas pesqueras.

Hermida enmarcó, en su intervención, los tres retos a los que se enfrenta el sector.

El primero, la política de descartes para la que habrá que buscar fórmulas a la aplicación de la obligación de desembarque en menos de dos años que evite el temido efecto “estrangulamiento”. Para el Ministerio hay determinadas pesquerías para las que un barco no tiene cuota, pero caen en sus redes junto con las capturas de la especie objetivo a la que la embarcación se dedica. Para la flota española que captura merluza, el bacalao es la “especie de estrangulamiento”. Así, si se computan las capturas de bacalao, que el barco ha capturado de forma accesorio, se daría el caso de que el pesquero “agote” la cuota bacaladera viéndose obligado a volver a puerto, aunque cuente aún con cupo de merluza. La situación

centran ESPAÑA



inversa la pueden sufrir los pescadores de las flotas de los países noroccidentales. Para ellos la “especie de estrangulamiento” es la merluza. Tanto los responsables pesqueros de Holanda como los de España están preocupados ante la posible parada de muchas pesquerías al terminar con las cuotas de stocks limitantes que hasta ahora se descartaban, lo que tendría efectos negativos en el empleo y en la rentabilidad de las empresas pesqueras.

El segundo reto lo plantean las medidas técnicas, sobre las que Hermida confía que el nuevo marco de regionalización posibilite establecer medidas más ajustadas a la realidad de los caladeros y del sector. Para ello, se tendrá que implicar la Comisión, ya que, como

apuntó Ramón de la Figuera, subdirector de Caladero Nacional, Aguas Comunitarias y Acuicultura, *hay que simplificar el sistema pues los intercambios con otros Estados Miembros son un problema, ya que las cantidades y los precios de mercado de las pesquerías no son iguales en cada país.*

El tercer reto para la Secretaría de Pesca ha sido erradicar la presencia de intereses españoles en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU, por sus siglas en inglés). Argumentó el esfuerzo realizado apuntando la obtención de la certificación ISO 9001 en todo el sistema de control y las operaciones Sparrow. Asimismo, puntualizó que *España lidera las estadísticas en cuanto a verificaciones realizadas y rechazos constatados mostrando la disponibilidad para compartir e intercambiar la experiencia adquirida con otros Estados Miembros para mejorar los métodos contra la pesca IUU.*

SOSTENIBILIDAD E INNOVACIÓN

El responsable del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca del Ministerio de Economía de Holanda, Harold Hooglander, habló del sector pesquero holandés, que cuenta con unos 600 buques dedicados a la pesca en el Mar del Norte y a la captura de especies pelágicas. Casi la mitad (250) se dedican a la pesca de bajura; otros 282 son arrastreros y 7 son superarrastreros. Y, ahora, habrá que sumar los 14 buques atuneros que la empresa holandesa Parlevliet & Van der Plas ha adquirido a la compañía atunera francesa Française du Thon Océanique (CFTO). Además, cuentan con 87 mejilloneros. El sector pesquero emplea a unas 20.000 personas y genera un valor de exportación que ronda los 2.900 millones de euros, destinando el 80 por ciento de sus exportaciones se destina a la UE. España es su quinto mercado más importante. Estas cifras subrayan las diferencias con el sector pesquero español, que con una flota de 9.390 embarcaciones, mayoritariamente artesanales (7.324), y unas capturas con valor en primera

venta de 2.200 millones de euros, es un importador neto. Aunque, como Holanda, exporta productos de pesca por un valor cercano a los 3.000 millones de euros.

Hooglander repasó la política pesquera de la UE para señalar que *la opinión pública está a favor de la obligación de desembarque por lo que el sector tendrá que adaptarse, especialmente el*



arrastre de fondo. Apuntó la innovación para resolver este reto en el que tienen que estar involucrados administración, sector y científicos y terminó mostrando algunos ejemplos de innovación en la pesca desarrollados por la colaboración del sector con los científicos como los impulsos incorporados a la red de arrastre para capturar lenguado o las instalaciones para la captura de semilla de mejillón impidiendo que caigan al fondo marino deteriorándolo.

La intervención de Héctor Villa, subdirector de Control e Inspecciones, concluyó el primer panel de representantes de las administraciones de ambos países. Villa habló de las herramientas utilizadas para controlar las aguas costeras y enumeró los controles a la importación de pescado que han dejado 4.216 expedientes y las 421 verificaciones realizadas en la lucha para contro-

lar la entrada de pesca ilegal. Aprovechó el foro para resaltar la labor de los inspectores de pesca en el control diario de la entrada de pescado. Finalizó pidiendo que otros Estados Miembros, claves por el volumen de mercancía que manejan como Alemania, Francia, Italia, Reino Unido, o los Países Bajos, verifiquen el origen del pescado que entra en sus territorios para que no entren partidas de pescado ilegal.

SECTOR Y CIENTÍFICOS

El segundo panel del encuentro lo inició el director de la organización de productores VisNed y de las lonjas del norte, Pim Visser, hablando de los objetivos de esta OPP que aglutina 272 barcos dedicados a capturar lenguado y gallo: condiciones estables, capturas sostenibles y unos resultados previsibles. Respecto a la viabilidad de las políticas de descartes comparó los períodos de tiempo aplicados por Estados Unidos (20 años) y Noruega (todavía en proceso) con los 4 años de tiempo dado a los sectores pesqueros de la UE para

resaltar las dificultades a las que se enfrentan tanto los pescadores como las distintas administraciones en 2019.

Sector pesquero holandés:

-600 buques
-20.000 empleos
-2.900 millones € en exportaciones

DESMITIFICACIÓN

El secretario general de la Confederación Española de Pesca (Cepesca), Javier Garat, tras mostrar una panorámica de las distintas flotas y los caladeros en los que faenan agradeció a Holanda el interés mostrado por las prácticas a favor de la sostenibilidad socio-económica y medio ambiental de la flota atunera española. Una apuesta pionera puesta en práctica a nivel internacional por la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores a través de iniciativas como la primera norma Aenor para el atún de Pesca Responsable, o el proyecto de mejora de la pesquería desarrollado en colaboración con WWF.

Aprovechó, el representante de la patronal española, el encuentro para intentar arrancar algunas etiquetas pegadas a la flota española pese, a como argumentó, *ser una de las más controladas*. Se centró para ello en tres mitos: la sobreexplotación de los stocks, el arrastre y la pesca de tiburón.

El estado del atún rojo del Mediterráneo es una etiqueta recurrente que, como aseguró Garat, *cuenta —según constatación científica— con una biomasa de reproductores que casi duplica los niveles históricos más altos en el último medio siglo*. Además, de acuerdo con la FAO, el 68,6% de los recursos pesqueros están en buen estado de explotación: un 58,1% plenamente explotados y un 10,5% infra-explotados.

Respecto a la “demonización” de la modalidad de arrastre de fondo, el re-

Sector pesquero español:
-9.390 buques
-45.000 empleos
-3.000 millones € en exportaciones

practica el *finning* y que cumple con la política de la UE de aletas adheridas.

COLABORACIÓN

La jefa de equipo de Desarrollo e Innovación Pesquera de Mares, Josien Steenbergen, cerró el segundo panel presentando algunos ejemplos de colaboración, a través de grupos de trabajo, entre el sector pesquero y los científicos centrados en responder a dos retos: la sostenibilidad económica y la ecológica. En el primer ámbito sus trabajos se han centrado en reducir el consumo de gasoil. En el segundo ámbito habló de un proyecto que se inició en 2004 para el uso de electrodos en la pesca de lenguado. El sistema reduce el impacto del aparejo con los fondos marinos, reduce también el consumo del pesquero, e incrementa la selectividad de las capturas.



presentante de Cepesca destacó la eficiencia de las medidas de gestión en este arte y, en especial de las dirigidas al control del esfuerzo pesquero y la localización y protección de ecosistemas marinos vulnerables. Subrayó, además, la importancia que tiene el sector como proveedor de alimento proteico mucho más controlado en todos los ámbitos que los productos importados de otros países con legislaciones más laxas que la española y la de la UE.

Terminó asegurando que la flota de palangre de superficie española no

La investigadora finalizó su intervención exponiendo un proyecto que aumenta la selectividad de las capturas de las redes de arrastre en un 65%. La idea, que partió de un pescador, fue probada a bordo de barcos pesqueros en 2014 y 2015 y este año ha sido utilizada por un pesquero alemán para la captura de lenguado.

El encuentro mostró la importancia de la colaboración pesquera a la hora de compartir propuestas y establecer posturas ante Bruselas. ■

J.M.S.

Pesquería del atún: CADA VEZ MÁS SOSTENIBLE

El número de poblaciones de atún tropical en situación de sobreexplotación se está incrementando de manera alarmante. El patudo del Pacífico Occidental y Atlántico y el atún de aleta amarilla del océano Índico son buena muestra de ello. La flota atunera española ha apostado decididamente por la pesquería sostenible que garantice su viabilidad futura. Un trabajo de mejora de esta pesquería que desarrolla en colaboración con la organización ecologista WWF. Sobre los objetivos del proyecto para mejorar esta pesquería nos habla Julio Morón, director gerente de OPAGAC.



Aunque cada vez son más las poblaciones de atunes tropicales en buen estado, todavía hay stocks sobre-explotados, como ocurre con el atún patudo del Pacífico Occidental y Atlántico, y el atún de aleta amarilla del océano Índico. Esta situación arranca de una gestión incompleta de las Organizaciones Regionales de Pesca (ORP), encargadas de garantizar la sostenibilidad de estos recursos en sus áreas geográficas de actuación.



Las deficiencias incluyen escasas medidas de control de capturas, falta de puntos de referencia bien definidos para el atún tropical y una evaluación de medidas de gestión adecuadas. Además, hay una urgente necesidad de controlar las actividades de pesca de los palangreros atuneros y el uso ilegal de redes de deriva. Ante esta situación, la flota atunera española está inmersa en una iniciativa para garantizar la sostenibilidad de su actividad pesquera y desarrolla, en colaboración con WWF, un Proyecto de Mejora de Pesquería (FIP), que recibió una buena acogida durante su presentación el pasado mayo ante la ONU.

El FIP se basa en tres puntos fundamentales: la mejora de la gestión de las ORP (Organizaciones Regionales de Pesca), la adopción de medidas concretas en la práctica del arte de cerco atunero que aseguren la sostenibilidad de los túnidos tropicales y el menor impacto de este arte de pesca en el ecosistema, y la mejora de la gobernabilidad desde los países costeros, incluyendo la lucha contra la pesca ilegal.

Una gestión robusta de los FADs, por sus efectos tanto sobre las especies no objetivo como sobre el ecosistema, es uno de los elementos clave del FIP. A este respecto, ya se han sustituido con éxito los FADs que

atrapaban otros animales marinos -en particular tiburones, rayas y tortugas- por otros no enmallantes.

Los próximos pasos incluyen el desarrollo de FAD biodegradables para reducir la contaminación marina, mejorar la selectividad de estos dispositivos y reducir al máximo el número de especies no objetivo. El proyecto se desarrolla conjuntamente con el centro tecnológico AZTI y la International Seafood Sustainability Foundation (ISSF).

El FIP de OPAGAC y WWF consolida la Iniciativa de Transparencia Atunera (ITT) de esta flota y es una iniciativa capital en el marco de un compromiso con la sostenibilidad que tiene su máxima expresión en la norma UNE 195006 "Atún de pesca responsable. Buques cerqueros congeladores".

Con el soporte de AENOR, la conocida como norma APR exige el cumplimiento de una serie de mejores prácticas en tres áreas: medioambiental, control y condiciones laborales y de seguridad de los tripulantes. Bajo este estándar, la flota atunera española tiene por delante el reto de asegurar la sostenibilidad de las pesquerías en los océanos donde opera; un objetivo que va más allá de sus actividades empresariales y que afecta a un producto apreciado por millones de personas en todo el mundo. ■

JULIO MORÓN
DIRECTOR GERENTE DE OPAGAC



Comité de Protección del Medio Marino

Se estrecha el

CERCO SOBRE LAS EMISIONES

La aprobación de nuevas prescripciones obligatorias que permitan controlar de forma más eficaz las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, es la decisión más relevante de las adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI), reunido a finales de octubre en Londres.

La elevada concentración de gases nocivos en los combustibles que tradicionalmente se han utilizado en un gran número de los buques, precisa la toma de decisiones concretas, como la creación de una base de datos que recopilará el consumo de fueloil de todos los buques de arqueo bruto igual a superior a 5000 - en torno al 60% de la flota mercante mundial-, cuyas emisiones de CO₂, según apunta la OMI, suponen cerca del 85% de todas las procedentes del transporte marítimo.

Esta base de datos, a la que también reportarán información sobre el consumo de combustible 64 buques bajo pabellón español y 127 controlados por navieras españolas que cumplen con los requisitos para hacerlo, contendrá además otros datos más específicos del buque como distancia recorrida de puesto de atraque a puesto de atraque, horas fuera del atraque, potencia de salida de los motores principales y auxiliares alternativos de combustión interna superior a 130 kW, entre otros, lo que permitirá armar una base de datos lo suficientemente documentada como para poder tomar las medidas adicionales que se consideren necesarias en el futuro.



El MRV de la UE, a diferencia de la propuesta de la OMI, obliga a monitorizar el consumo en puerto.

La recopilación de datos comenzará en enero de 2019. Una vez que termine el año, las navieras dispondrán de tres meses para presentar la documentación al Estado de abanderamiento correspondiente quién, una vez certificado que la información proporcionada cumple con lo estipulado, expedirá la declaración de cumplimiento a favor del buque y, en el plazo de un mes, transferirá la información a la base de datos sobre el consumo de combustible de los buques de la OMI. Con todos los datos recogidos, el Comité de protección del medio marino (MEPC) podrá elaborar un informe con datos cuantitativos precisos, contrastables y continuados sobre las emisiones reales de CO₂ procedentes de los buques.

Los sistemas de recopilación de datos proporcionarán a la OMI información concreta para ayudarle a tomar las decisiones correctas, a la par que servirá para reforzar su credibilidad como el foro más competente y adecuado para la reglamentación del transporte marítimo internacional, apuntó el secretario general de la OMI, Kitack. Lim, al término del 70 Comité de Protección del Medio, celebrado entre el 24 y el 28 de octubre, en Londres.

UN 0,5% EN 2020

Otro de los temas de discusión importantes tratado en este último Comité fue el establecimiento de la fecha en que definitivamente se comenzarán a aplicar las restricciones que, en cuanto al contenido de azufre de los combustibles a nivel mundial, se acordaron en 2008. Así, de las dos fechas que se barajaban –después de evaluar el informe sobre la disponibilidad de combustible con bajo contenido de azufre para esas fechas, encargado durante el anterior Comité-, finalmente se adoptó la más cercana, es decir, el 1 de enero de 2020, frente a la otra opción, que preveía la entrada en vigor de las limitaciones en 2025.

Esto supone que, a partir de 2020, el límite máximo mundial de contenido de azufre en los combustibles no po-

drá superar el 0,50% masa/masa. La decisión supone un descenso muy importante respecto al actual límite global, fijado en el 3,5% en 2012. Tal y como apuntó el responsable de la OMI, *la rebaja del límite mundial se espera que tenga como consecuencia una reducción de las emisiones de óxidos de azufre, con el consiguiente efecto beneficioso en el medio ambiente y para la salud de los seres humanos, en particular de las personas que vivan en las ciudades portuarias y en las comunidades costeras, más allá de las zonas de control de las emisiones existentes.*

Y es que, según estudios realizados por la Universidad de Delaware (EEUU), a los que ya hemos aludido alguna vez en estas páginas, las emisiones generadas por los buques se desplazan hasta distancias considerables tierra adentro, afectando a la calidad del aire mucho más allá de las zonas costeras, circunstancia que puede llegar a ser causa de enfermedades respiratorias como el asma, la bronquitis o el cáncer de pulmón, e incluso llegar a reducir hasta en dos años la esperanza de vida. Por tanto, aunque el marítimo sea el modo de transporte menos contaminante en la relación tonelada transportada/kilómetro recorrido -genera 100

64 buques de pabellón español, y 127 controlados por navieras españolas deberán aportar a la OMI datos sobre el tipo de combustible que utilizan

	MRV de la UE	Recopilación datos OMI
Ámbito aplicación	Buques 5.000 GT o más en viajes hacia/desde puertos de la UE y en el interior de los puertos europeos	Buques 5.000 GT o más en viajes internacionales
Plan de monitorización	<ul style="list-style-type: none"> Formato normalizado Fecha tope: 31 agosto 2017 Cada buque, dos seguimientos, por viaje (excepto buques con 300 escalas o más) y por año 	<ul style="list-style-type: none"> Incluido en el SEEMP Fecha tope: 31 diciembre 2018 De cada buque, anual
Parámetros a monitorizar	<ul style="list-style-type: none"> Datos del buque Consumo de combustible Distancia recorrida Tiempo navegando y en puerto Carga transportada Indicadores eficiencia energética 	<ul style="list-style-type: none"> Datos del buque Consumo de combustible Distancia recorrida Tiempo fuera puesto de atraque
Informar a	Comisión (probablemente EMSA)	Estado de bandera
Verificación	Verificador acreditado	Estados de bandera/organizaciones reconocidas (Sociedades Clasificación)
Certificación	Documento de conformidad expedido por el verificador	Declaración de cumplimiento sobre la notificación del consumo de combustible expedida por la Administración u organización reconocida
Publicación de datos	Individuales por buque (primeros datos, 30 de junio de 2019)	Posible publicación de datos agregados (pendiente de concreción)

Fuente: ANAVE

veces menos dióxido de carbono (CO₂) por unidad transportada (tonelada- kilómetro) que el avión, y entre 4 y 18 veces menos que el camión- su contribución al deterioro de la calidad del aire precisa de respuestas urgentes.

No obstante, a pesar de la complejidad y el coste que supone para las empresas navieras la adaptación de sus naves a esta normativa, la entrada en vigor de la misma a nivel internacional, supone que todos los buques - y no solo los que navegan por Europa, donde estas medidas ya estaban aprobadas- tendrán que observar las mis-

Según algunas estimaciones, la flota propulsada por gas natural licuado rondará los 1.800 buques, en 2020, y llegará a 3.200, en 2025

mas restricciones, con lo que se evitarán distorsiones competenciales entre las navieras que operan en el espacio Europeo, y las que lo hacen por otros puntos del mundo.

De hecho, las asociaciones internacionales de navieros llevan años denunciando las consecuencias de lo que consideran *duplicidad de esfuerzos* por parte de las instituciones europeas. Concretamente, en el caso del control de emisiones de CO₂, la Unión Europea se ha adelantado a la OMI y aprobado ya su propio sistema de seguimiento, notificación y verifica-



Una imagen de la Comisión de Protección del medio marino reunida el pasado octubre, en Londres.



En virtud del Convenio Marpol, a partir de enero de 2020, ningún buque se podrá propulsar con combustibles que contengan más de un 0,50% masa/masa de azufre.

ción de emisiones de CO₂, que está previsto que comience a funcionar el 1 de enero de 2018 –aunque algunas medidas deberán cumplirse a partir del 31 de agosto de 2017- y que es prácticamente igual al acordado ahora a nivel internacional. De hecho, como viene siendo habitual, las principales asociaciones de armadores del mundo llaman la atención sobre lo poco

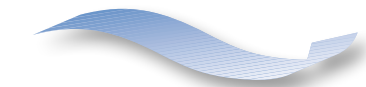
eficiente que resulta la coexistencia de dos sistemas, que suponen una carga administrativa y operativa innecesaria y adicional en los buques por lo que concluyen que consideran esencial la alineación del Reglamento MRV de la UE con el sistema de recopilación de datos de la OMI.

ALTERNATIVAS LIMPIAS

La OMI entiende como “fueloil utilizado a bordo” el que se usa en los motores principales y auxiliares y en las calderas, aunque contempla exenciones para situaciones necesarias para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en la mar, o en el caso de que un buque, o su equipo, estén dañados. Para cumplir con las restricciones sobre el contenido de azufre de los combustibles, además del fuel bajo en esta sustancia, los buques podrán utilizar metano -que se usa en algunos servicios de navegación marítima de breve duración-, y gas natural licuado, la opción preferida por las navieras: según la sociedad clasificadora DNV-GL, las estimaciones apuntan a que la flota propulsada por gas natural licuado rondará los 1.800 buques, en 2020, y que llegará a 3.200 buques, en 2025, contando con ferries, ro-ro/ro-pax, portacontenedores y buques de apoyo logístico y salvamento.

Los buques también pueden cumplir las prescripciones sobre las emisiones de dióxidos de azufre usando alguno de los métodos equivalentes aprobados, tales como los sistemas de limpieza de los gases de escape, o los “lavadores” que “limpian” las emisiones antes de que sean liberadas en la atmósfera. En estos casos, los medios equivalentes deben ser homologados por el Estado de abanderamiento del buque.

Recordar que, desde el 1 de enero de 2015, el límite de azufre que puede contener el combustible utilizado por los buques en las zonas de control de las emisiones de SO_x, conocidas como ECAS, establecido por la OMI, es del 0,10% masa/masa. Según recoge el



Anexo VI del Convenio Marpol estas áreas son: la zona del mar Báltico, la zona del mar del Norte, la zona de Norteamérica (que abarcan las zonas costeras de los Estados Unidos y Canadá) y la zona del mar Caribe de los Estados Unidos (alrededor de Puerto Rico y de las Islas Vírgenes de los Estados Unidos).

REDUCCIONES ADICIONALES

Paralelamente, el Comité aprobó una hoja de ruta para el período 2017-2023, con el propósito de elaborar una “Estrategia detallada sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques” que comenzará su andadura en 2018. Entre las actividades concretas que contempla esta estrategia está el desarrollo de futuros estudios sobre los gases de efecto invernadero que permitan realizar una reducción adicional de las emisiones de CO₂. No obstante, tal y como explican desde la OMI, estas medidas se armonizarán con las iniciativas de mejora de la eficiencia energética –que ya cumplen 1.900 buques en todo el mundo y que fueron iniciadas por la OMI en 2013. En su opinión, *de esta manera, se facilita un modo de proceder que permita la adopción de una estrategia revisada en 2023, en la que se incluyan medidas a corto, medio y largo plazo, según se requiera, así como un calendario de implantación*, puntualizan.

En 2011, la OMI fue el primer organismo internacional en adoptar medidas de eficiencia energética obligatorias para todo del sector, en las que se contempla una serie de prescripciones técnicas y operacionales para buques nuevos y existentes, que entró en vigor en 2013 y que, siguiendo los datos que maneja la propia Organización, supondrá que, en 2025 todos los buques nuevos serán un 30% más eficaces energéticamente que los construidos en 2014. ■

La OMI fue el primer organismo internacional en adoptar medidas de eficiencia energética obligatorias para todo del sector.

A. MUNGUÍA



Si es lujo,
está en **Lookxury**

LOOKXURY[®]

GUÍA DEL LUJO Y LA EXCELENCIA
EN ESPAÑA 2017



Lookxury.es

Edición 2017
Selección y ejemplares
T: 902 271 902
C: suscripciones@lookxury.es

Centro Jovellanos

REFERENTE de formación EN SEGURIDAD



La piscina para la práctica de la supervivencia en la mar tiene 12 m de profundidad, 40 m de ancho y 80 m de largo.

Desde hace veintitrés años, Gijón acoge uno de los Centro de Formación en Seguridad Marítima Integral más importantes del mundo, el Centro Jovellanos. Una instalación que, en sus 143.000 m2, ofrece una formación especializada en la prevención de accidentes, orientada sobre todo al sector marítimo. Anualmente, son muchos los alumnos que recibe el Centro, equipado con la última tecnología, y dotado de una completa y variada oferta de cursos que atestiguan la relevancia marítima de nuestro país.

Es un día claro y soleado de esos que, desde la explanada en la que está ubicado el Centro Jovellanos, en un solo golpe de vista se pueden contemplar las estribaciones de los Picos de Europa y, justo al otro lado, cómo el Mar Cantábrico baña Gijón. Y es que, esta instalación de seguridad marítima integral, puntera en prevención de accidentes laborales, está en un alto, en el municipio de Veranes, a sólo unos

kilómetros de Gijón. *Estamos aquí para contaminar lo menos posible, especialmente cuando se realizan ejercicios contra incendios,* apunta su director, Rafael García Méndez.

Son las diez de la mañana, y ya están todos los alumnos atendiendo a las explicaciones de sus instructores, realizando ejercicios en simuladores o en las distintas instalaciones con que cuenta el Centro, dependiente del Ministerio de Fomento.

El Centro fue pionero en la formación para la extinción de incendios provocados por gas natural licuado

Mientras un grupo de bomberos apaga el fuego provocado en un avión –un solo aparato diseñado emulando distintas clases de aviones para que permita un ejercicio más completo–, otros reciben instrucción en una piscina, que reúne todas las características necesarias para la práctica de la supervivencia en la mar: botes salvavidas, botes de rescate rápido..., todo en una instalación en la que se pueden llegar a reproducir hasta 16 tipos de olas. Unos metros más allá, un tercer grupo se afana en extinguir una explosión de Gas Natural Licuado (GNL), una formación específica de emergencias en la que el Centro fue pionero en 2012.

Estos cursos forman parte de la oferta formativa integral en seguridad del Centro que gestiona la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, y constituye su principal razón de ser. Prueba de ello son los cerca de 100.000 alumnos, tanto españoles como de otras partes del mundo, que se han formado en este Centro desde que comenzó su actividad, en 1993.

Hasta el 30 de septiembre, el Centro Jovellanos impartió 41 cursos a 393 trabajadores de Sasemar, pero tam-



Vista general del Centro, ubicado en Veranes, en el municipio de Gijón.



Ejercicios de simulación de abandono de buque hundido.

bién formó profesionales de otras empresas e instituciones con necesidades especiales de seguridad y lucha contra la contaminación. Y es que, a pesar de que su oferta formativa se orienta especialmente al sector marítimo, también instruye a bomberos y trabajadores de la industria petroquímica, química y nuclear, así como a profesionales de la Guardia Civil y de Protección Civil, y a rescatadores de helicóptero.

La formación de emergencias de helicópteros es una de las más reputadas de las que imparte el Centro. Hoy por hoy, *no existe normativa que regule este adiestramiento a nivel internacional*. Según nos explica el director, *aquí se imparte una formación que, después de superar los tres niveles de que consta y de tres años de experiencia, es reconocido por cualquier asociación de rescatadores a nivel mundial*. 174 profesionales del salvamento, concretamente de INAER (compañía de servicios de emergencia aérea, especializada en operaciones de emergencia médica, protec-

***En solo 9 meses,
300 alumnos
se han formado
utilizando el HUET***

ción civil, búsqueda y rescate en mar y montaña, vigilancia de costas y pesquera, y lucha contra incendios) recibieron formación en sus instalaciones en los primeros nueve meses de este año.

Pero, no sólo los rescatadores, tal y como nos indica Rafael García, *todos los trabajadores "offshore" tienen que contar con formación en evacuación de helicópteros*. Las probabilidades de que un helicóptero caiga al mar son relativamente altas, por lo que se considera imprescindible que estos profesionales estén entrenados. De media, el Centro adiestra a unos 400 trabajadores en esta práctica.

REGLADA O LA CARTA

La formación puede ser reglada o a la carta, es decir, que se imparten cursos exigibles por las administraciones, y otros que demandan las empresas o simplemente que organizan los instructores del Centro después de detectar una necesidad. Según el tipo de curso, la formación se puede impartir tanto en

sus propias instalaciones, como fuera de ellas, a través de unidades móviles, y “on line”; una plataforma a través de la que se ofertaron 23 cursos de diferentes especialidades, entre ellos: nivel básico en riesgos laborales, operaciones radio costeras, gestión de crisis por derrame de hidrocarburos y prevención de riesgos laborales para inspectores.

En esta modalidad, se ofertó también formación para la utilización del programa “Sarmap” (planificación de operaciones de búsqueda de personas) y del “Oilmap” (seguimiento y la planificación de la intervención por vertido), dos programas basados en modelos matemáticos de deriva que ofrecen datos en tiempo real que reciben a través de boyas, únicos en Europa. Este sistema se nutre de datos propios y de los facilitados por la Universidad de Málaga, de la Politécnica de Cataluña, del Centro de Investigaciones de Baleares y del de Galicia, cuya información se vuelca en el programa y permite acotar considerablemente las zonas de búsqueda.

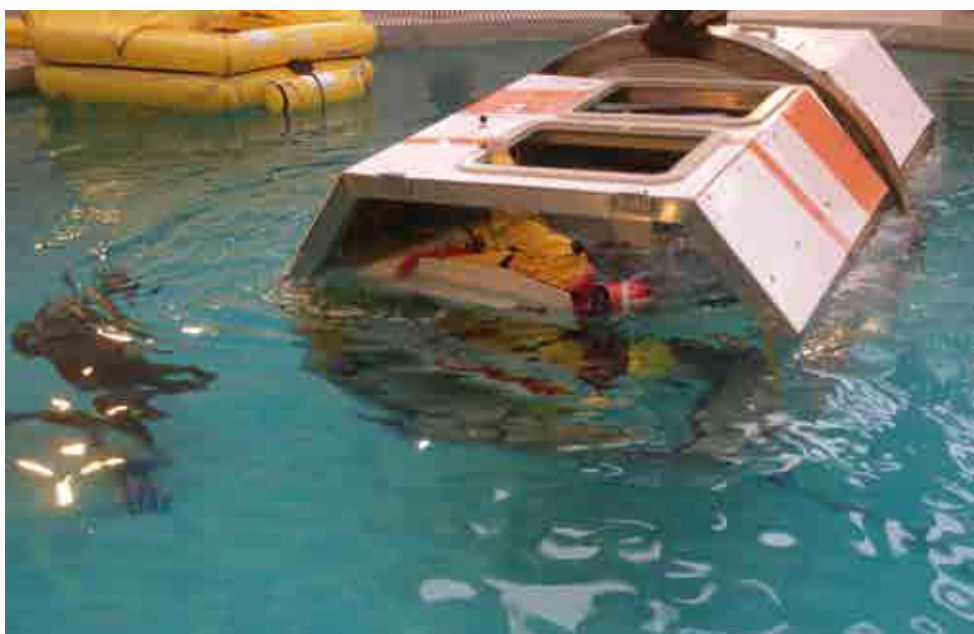
ÚLTIMA GENERACIÓN

Pero, lo más llamativo del Centro son sus simuladores. El *HUET*, al que ya nos referimos cuando hablamos de los rescatadores de helicópteros y que consiste en un habitáculo -a modo de la cabina de un helicóptero- que se hunde y vuelca en una piscina; el *STM/VTS* para operadores de servicios marítimos, y el de cartas electrónicas (GMDSS) ocupan parte de las instalaciones cubiertas del Centro. Sólo en 9 meses, 300 alumnos se han formado utilizando el *HUET*, una práctica que resulta, cuanto menos, inquietante y que, de hecho, nos confiesan que no supera un 2% de los participantes.

“La joya de la corona” entre estos simuladores de última generación es el de maniobra y navegación “Polaris”. Al entrar en la nave que lo cobija, “embarcamos” en el puente de un buque completamente equipado. En esta ocasión, un práctico ensaya la maniobra de entrada en puerto con un crucero de grandes dimensiones -la conjunción de los sofisticados equipos que incluye el simulador permite programar la navegación en diferentes clases de buques-, concretamente en el puerto de Mahón.



Diferentes momentos del ejercicio con el simulador HUET, de evacuación de helicóptero hundido.





El simulador "Polaris" recrea situaciones reales de navegación y maniobra.

Un entorno de navegación realista está siendo reproducido en la pared de la nave, gracias a una serie de proyectores colocados en el exterior del "puente".

Efectivamente, las posibilidades de este sofisticado aparato son muchas. De hecho, es una de las herramientas usadas por los profesionales del Centro para desarrollar otro de sus pilares de actividad: la investigación, puesto que también facilita la realización de estudios sobre la maniobrabilidad de los puertos y establecer los límites para que la maniobra sea segura. Concretamente, se han realizado este tipo de estudios para los puertos de Algeciras, Avilés, Aveiro, Cartagena, Gijón, Ibiza y Leixoes, y estudiado la actualización de escenarios para los puertos de Bilbao y Pasajes y, en este momento, para el Puerto de Mahón.

También los prácticos portuarios son clientes asiduos "del Jovellanos". En lo que llevamos de año, 55 "pilots" han pasado por el "Polaris" para realizar cursos de formación inicial y continua, de gestión de recursos marítimos y de nuevas tecnologías aplicadas al practicaaje.

Y es que hablamos de una herramien-

En los últimos años, el Centro ha realizado estudios de maniobrabilidad para los puertos de Algeciras, Avilés, Aveiro, Cartagena, Gijón, Ibiza y Leixoes

ta que posibilita una recreación tan real que no se puede evitar pensar si no sería ésta, al menos en parte, una buena solución para la grave dificultad que tienen los estudiantes para realizar sus prácticas a bordo. *Es peculiar, porque los simuladores se usan para todo. De hecho, la Dirección General de la Marina Mercante planteó a la OMI que se pudieran convalidar unos meses con simulador, como tiempo de embarque, pero ésta no lo admite, confiesa Rafael García Méndez.*

El tercer pilar de actividad del Centro consiste en realizar pruebas y homologaciones de equipos de seguridad. Se chequean dispositivos de flotación individuales, diferentes versiones de botes salvavidas, dispositivos de localización, sistemas evacuación, etc. El último,

una patente gallega: un mono de trabajo para los marineros de cubierta, "S2S". Si un marinero cae al mar, el dispositivo instalado en la prenda lanza un aviso al capitán y, en caso de que en el plazo de 15 minutos no se le rescate, se activa una alarma en la torre de control de salvamento, activada por el dispositivo GPS con el que va equipado.

Desde que el Centro se puso en marcha, en 1993, se han formado en sus instalaciones cerca de 100.000 profesionales. Por sectores, excepto entre 2000 y 2008, todos los años la mayor parte de los participantes estaban vinculados al sector del mar. De hecho, y a pesar de que los usuarios que han pasado por sus instalaciones proceden de diferentes ramas de actividad, la columna vertebral de los profesionales que trabajan en el Centro Jovellanos son marinos, aunque junto a ellos hay también ingenieros y mecánicos. ¿Será, quizás, porque el trabajo en la mar es uno de los más peligrosos y que más seguridad y prevención de accidentes requiere? ■

TEXTO: A. MUNGUÍA

FOTOS: CENTRO JOVELLANOS Y A. MUNGUÍA

SASEMAR lidera Picasso

El Centro Jovellanos participa también en numerosos proyectos Europeos relacionados con su actividad. El último de ellos, presentado este mes en Bruselas, es el proyecto Picasso, que liderará la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar). Con una financiación de 3,8 millones de euros de la Comisión Europea, el proyecto persigue mejorar la seguridad marítima, apoyando el desarrollo de nuevas tecnologías y reforzando la formación, área ésta en la que el Centro Jovellanos tendrá un papel muy relevante.

El Picasso es un proyecto, enmarcado dentro del objetivo global de la UE de promocionar las autopistas del mar, que, en cierta forma, supone una continuación del programa Monalisa (al que ya nos hemos referido en algunas ocasiones en MAR). Este programa, en el que también participa el Centro -finaliza en 2017-, incluye un alto desarrollo tecnológico (equipos, software, nuevas aplicaciones y herramientas) por lo que ahora, con la puesta en marcha del proyecto Picasso, se pretende reforzar el papel del factor humano en la prevención; es decir, compensar la tecnología con la formación, el análisis de accidentes, la gestión de recursos humanos, especialmente considerando que el 90% de los accidentes se debe precisamente a errores humanos.

Según explican desde el Centro Jovellanos, la acción se desarrollará principalmente a través de tres actividades: seguridad en tierra y a bordo de buques, simulación de emergencias, y formación y sector humano. Es en este último apartado en el que el Centro participa de lleno.

Entre los programas formativos que se incluyen dentro de este apartado del proyecto, destaca el dirigido a bomberos de instalaciones portuarias. El curso no se ciñe sólo a los barcos amarrados en puerto, sino a buques que están fondeados o a la deriva e incluye prácticas en el HUET (supervivencia en caso de helicóptero hundido), de embarque y supervivencia a bordo, y también de extinción de incendios de GNL, cuyo uso como combustible marino está cada vez más extendido, especialmente entre los buques de pasaje. *Combinamos módulos distintos y hacemos una especie de segundo nivel al que realizamos en Monalisa para intervenir en barcos*, apunta el coordinador del programa.

El proyecto, que dio sus primeros pasos en mayo de 2016, finalizará en junio de 2018, y en él participan catorce socios (en España, Sasemar y la Fundación Valencia-port), y nueve Estados: Israel, Grecia, Chipre, Malta, Portugal, Suecia, Italia, Reino Unido y España. ■

A. MUNGUÍA



Un grupo de bomberos portuarios ensayan cómo sofocar un incendio en el puente de un buque.

Conferencia Europea

LA CORTA distancia requiere ATENCIÓN ESPECÍFICA

Las particularidades que en muchos aspectos implica esta clase de transporte marítimo hacen que cada día se hable más de él de forma específica y diferenciada, y ese fue el objeto de la European Short Sea Conference, organizada por SPC Spain y European Shortsea Network y celebrada recientemente en Barcelona.

La implantación de modelos simplificados y estandarizados en los puertos, cambios en la forma de promocionar esta modalidad de transporte, así como la toma en consideración de sus particularidades a la hora de aplicar algunas normativas fueron parte de las reivindicaciones expuestas en esta reunión que congregó a más de 180 representantes de empresas e instituciones relacionadas con el sector del transporte marítimo.

El congreso, estructurado en cinco áreas temáticas, ofreció la posibilidad de que los distintos agentes implicados en la cadena del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) -navieras, transportistas, autoridades portuarias, cargadores, consignatarios, operadores, etc.- actualizaran y compartieran las últimas novedades y las nuevas tendencias del short sea shipping (SSS).

Al igual que sucede en España, se constataron las diferencias entre los mercados del Norte de Europa y el Atlántico -estos últimos aun inmaduros- con los del Mediterráneo oriental y occidental, donde el transporte marítimo de corta distancia está desarrollado y en pleno rendimiento.

A pesar de esto, los participantes en el encuentro coincidieron en que sigue siendo necesario el apoyo de las instituciones públicas para seguir contribuyendo eficazmente a un sistema europeo de transporte sostenible. Por un lado, potenciando una mayor flexibilidad y menores costes portuarios y, por otro, a través del diseño de ayudas y financiación singulares para cada área geográfica europea, de forma que no se distorsione la competencia y se

garantice la sostenibilidad de las rutas a medio y largo plazo. En este sentido, se señaló al conocido como *Ecobono italiano* -en el que se da una ayuda directa al transportista- como una solución adecuada hacia la que se tiene que tender.

En un segundo grupo de debate, cen-



El sector del transporte marítimo de corta distancia reclama que se preste especial atención a sus particularidades al elaborar normativa.

trado en esta ocasión en la demanda de servicios de corta distancia, que los participantes calificaron de *cada vez más exigente*, se analizó la conveniencia de fomentar la digitalización de los procesos, como forma de simplificar y facilitar los mismos e ir caminando hacia una “ventanilla única” para el transporte marítimo europeo.

Con este objetivo, la Unión Europea acaba de poner en marcha el proyecto piloto denominado “eManifest”, largamente solicitado por el sector. Su propósito es que se simplifiquen los procedimientos burocráticos. Se trata de la implantación de un manifiesto de carga que esté armonizado en toda la UE. El proyecto, que ha sido recibido por los armadores españoles con entusiasmo ya que *puede representar un impulso importante para el sector español* pues abordará también la viabilidad de extender la homogeneización de procedimientos a terceros países, como son los del norte de África. Aunque su puesta en funcionamiento no será inmediata, puesto que previamente requiere de la modificación normativa de cada uno de los Estados e incluso es posible que de la normativa comunitaria, tampoco se prevé que se vaya a demorar mucho, tal

Es necesario seguir contando con el apoyo de las instituciones públicas

y como aseguró el presidente de SPC-Spain, Manuel Carlier.

Para dar respuesta a los grandes y nuevos retos que presenta el transporte intermodal de corta distancia, y ante lo que se calificó de *escasez de profesionales cualificados en todos los niveles de la cadena logística*, los participantes en la mesa sobre formación coincidieron en que es preciso seguir potenciando una instrucción específica y, por consiguiente, una certificación que asegure un nivel de conocimientos adecuado y relativamente armonizado de los profesionales. Una propuesta que, según algunos de los ponentes, puede constituir también una nueva salida laboral para muchos estudiantes que no quieren embarcar.

En la línea de lo manifestado hace ya unos meses en la Asamblea General de Anave, se volvió a hacer patente cómo el endurecimiento de la normativa marítima medioambiental, aunque potencia la sostenibilidad del transporte marítimo de corta distancia, también pone en riesgo su posición frente a la carretera al incrementar considerablemente sus costes de explotación y, en consecuencia, sus precios. En este contexto, las navieras reclaman conocer con suficiente antelación los requisitos que imponen las nuevas reglas, de forma que puedan disponer de soluciones técnicas y hacer planes de inversión con plena seguridad jurídica.

En consecuencia, como ya se viene demandando hace un tiempo, se insistió en la conveniencia de, a la hora de legislar, analizar y tener en cuenta las particularidades de este modo de transporte, *de forma que se eviten efectos contraproducentes de las normas*, e incluso se barajó insistir en que se estudie la posibilidad de instrumentar una aplicación diferenciada de algunos de los Convenios de la OMI.

MEJORA EN EL ATLÁNTICO

En el ámbito del transporte marítimo de corta distancia a nivel nacional, tal y como recoge el último observatorio estadístico elaborado por SPC-Spain, presentado estos días, a diferencia de lo que sucedía el año pasado, remonta la oferta de servicios de SSS en la fachada atlántica (+7,5%) y se registra una ligera reduc-

Ignacio Rey



Ignacio Rey

La oferta de transporte marítimo en la fachada atlántica remonta tras su enorme caída del año pasado.

ción en la mediterránea (-11,5%).

No sucede lo mismo con la capacidad ofertada para contenedores, alternativo a la carretera, donde la fachada mediterránea crece considerablemente (un 69%) mientras que en la fachada atlántica se ha reducido un 13%. De igual modo ocurre en el TMCD total, en que la oferta en la fachada mediterránea ha crecido un 30%, mientras que en la fachada atlántica ha disminuido un 22%.

En lo que se refiere a la autopista del mar de la fachada atlántica, en el momento de hacer el observatorio, se mantenía el mismo número de servicios (1) -aunque parece que en poco tiempo podrán ser más, ya que Suardiaz sigue dando pasos para conectar el puerto de Vigo con Marruecos, y el de Gijón tiene ya concedida la ayuda de Bruselas para volver a conectarse con Nantes-, si bien su capacidad en metros lineales ha aumentado un 7%, respecto al primer semestre de 2015. La fachada mediterránea, aunque mantiene sus tres autopistas del mar, disminuye un 13% su capacidad.

También, en lo que se refiere a la demanda en el primer semestre de 2016, respecto al mismo periodo de 2015, se han reducido las diferencias entre ambas fachadas

gracias a que, en la fachada atlántica la demanda del TMCD alternativo a la carretera aumentó un 19,9% mientras que en la fachada mediterránea el aumento ha sido menor (6,5%), en el mismo periodo.

En términos de ocupación, hay que destacar la mejora en ambas fachadas: la mediterránea presenta un nivel de ocupación más alto (75%) que la atlántica (63%), pero en ambos casos son cifras superiores a las del primer semestre de 2015. ■

A. MUNGUÍA



La armonización del manifiesto de carga a través del proyecto "eManifest" se ha recibido con entusiasmo por el sector español.

www.empleo.gob.es/cartaespana

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

CARTA DE ESPAÑA
online



SECRETARÍA GENERAL
DE INMIGRACIÓN
Y EMIGRACIÓN
DIRECCIÓN GENERAL
DE MIGRACIONES

Curso de prevención de riesgos laborales en la pesca

OBJETIVO, reducir los ACCIDENTES LABORALES

El Centro Nacional de Formación Marítima del Instituto Social de la Marina (ISM) en Isla Cristina, Huelva, reunió a finales de octubre a profesionales en prevención de riesgos laborales en la actividad pesquera con el objetivo de integrar la cultura de la seguridad en los procesos técnicos, la organización del trabajo y las condiciones en que éste se realiza a bordo de los buques de pesca para reducir la accidentalidad en la pesca marítima.



Francisco José Moreno

La pesca es el sector económico con mayores cifras de siniestralidad laboral. Esta alta tasa de accidentes está directamente relacionada con las características propias del sector pesquero: la actividad se lleva a cabo lejos de tierra firme, el equilibrio

de las embarcaciones está a merced de las condiciones naturales, el trabajo y el descanso de la tripulación se dan en el mismo espacio, las jornadas laborales son excesivamente largas, etc. Para reducir estas cifras, según el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), hay que inte-

grar la prevención de riesgos laborales en los procesos técnicos, en la organización del trabajo y en las condiciones en que éste se realiza a bordo de los buques de pesca.

Para incrementar los conocimientos teórico-prácticos de los pescadores en seguridad y salud en el trabajo a bordo de pesqueros se realizó este curso, encuadrado en el programa SEGUMAR, estructurado en dos jornadas. La primera tuvo un carácter teórico, mientras que la segunda fue más práctica al desarrollarse a bordo de un barco en el que técnicos y tripulantes pudieron intercambiar información.

La primera exposición a cargo de Francisco José Moreno, jefe de la Unidad Técnica de Condiciones de Trabajo en la Pesca, revisó la legislación preventiva con la que cuentan los técnicos para frenar la siniestralidad laboral y la alta tasa de mortandad en la pesca española (27), que a pesar de todo, está por debajo de la tasa países como Estados Unidos o Irlanda con tasas 39 y 40 veces mayores respectivamente que la del promedio nacional.

El inspector de Trabajo y Seguridad Social, Pedro Luís Otero, tras realizar una radiografía de la distribución de la siniestralidad por modalidades pesqueras, señaló, durante la segunda ponencia, que la mayor siniestralidad relacionada con máquinas y equipos de trabajo se da a bordo de buques arrastreros de más de 24 metros de eslora durante las fases de preparación, virado o largado del aparejo.

En la tercera intervención, el inspector de Seguridad Marítima, José Casado Martínez, habló de aspectos de la construcción de los buques centrandó su presentación en las normas técnicas de seguridad durante la abertura, largado y cobrado de la red de arrastre. También señaló otros factores y elementos cuyo incumplimiento puede reducir la estabilidad del barco: carga mal estibada, arte de pesca en cubierta, estanqueidad, tanques de agua, aceite, combustible, y vientos y balances intensos.

Sobre las enfermedades laborales y sus causas informó Francisco Díaz, técnico de Prevención de Riesgos Laborales, señalando los efectos del ruido a bordo como el segundo diagnóstico más frecuente entre las enfermedades profesionales. El sonido, de intensidades y tonos variables, que produ-



Ana Díaz

cen las máquinas durante la actividad profesional supone el 23,4% de las patologías que causan pérdida auditiva por ruido. Según este experto, los trabajadores tienen tan interiorizadas las componentes de los distintos ruidos —frecuencia, intensidad, amplitud, etc.— que lo utilizan como un factor de seguridad.

JORNADA A BORDO

La segunda jornada permitió poner en práctica a bordo de un pesquero la teoría de la jornada previa. La puesta en práctica de la seguridad a bordo ayuda, según los expertos, a los pescadores a visualizar qué hacer para reducir la siniestralidad.

Durante la jornada, pescadores y expertos de los cuatro ámbitos de los que depende la seguridad marítima: Marina Mercante, Inspección de Trabajo y Seguridad Social, INSHT e ISM, pudieron comprobar a bordo la parte teórica del curso vista el día anterior. Esta jornada práctica conjuga el espacio idóneo y el ambiente adecuado para el intercambio de experiencias que benefician tanto a los pescadores como a los expertos, creando, como subraya Francisco José Moreno, *una interacción entre técnicos y pescadores, a diferencia a los que se producen durante una inspección, que crea un vínculo necesario en el camino de la concienciación.*

La acogida del curso, por los temas tratados y su formato, hace pensar en su continuidad. Algo necesario para formar a técnicos que se enfrentan al complicado reto de reducir la accidentalidad en la pesca marítima. ■

J.M.S.

GOBIERNO DE CONTINUIDAD

para una nueva legislatura



Cinco días después de ser investido como presidente del Gobierno, Mariano Rajoy comunicó al Rey los nombres de las mujeres y hombres que le acompañarán en esta su segunda legislatura. Un total de 13 ministros componen el nuevo Ejecutivo que dirigirá las riendas del país en los próximos años. La mayoría repiten en el cargo. Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social, Isabel García Tejerina, ministra de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente e Iñigo de la Serna Hernáiz, ministro de Fomento, tendrán en sus manos las competencias sobre el mar.

Conforme a lo previsto en los artículos 62 y 100 de la Constitución, el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, propuso a Su Majestad el Rey los nombres de las personas que le acompañarán en su

segunda legislatura. El nuevo Ejecutivo prometió o juró lealtad al monarca y secreto de las deliberaciones del Consejo de Ministros el pasado 4 de noviembre.

Es, como ha sido definido en los medios de comunicación y calificado por

los distintos grupos parlamentarios, un Gobierno continuista -compuesto por cinco mujeres y nueve hombres, contando al presidente- el que dirigirá las riendas del país en los próximos cuatro años. Un tiempo donde el diálogo y el consenso entre las distintas fuerzas parlamentarias serán más necesarios que nunca.

Por ello, el perfil de este Ejecutivo es el de un conjunto de personas con experiencia y talante dialogante, amable y conciliador. Características imprescindibles para una legislatura en la que el PP no cuenta con mayoría absoluta en el Congreso y en la que la irrupción de nuevas fuerzas en la escena política pronostican que no va a ser fácil gobernar.

Para esta ocasión, Mariano Rajoy ha prescindido de los tres colaboradores más veteranos que le acompañaron en las tareas de Gobierno desde 2011: Jorge Fernández Díaz, que ocupaba la cartera de Interior; del jefe de la diplomacia, José Manuel García Margallo, y de Pedro Morenés, titular de Defensa. Ahora, estos cargos los ocupan quienes hasta hace pocas semanas eran el alcalde de Sevilla, Juan Ignacio Zoido; el embajador permanente de España ante la Unión Europea, Alfonso Dastis y la secretaria general del Partido Popular, M^a Dolores de Cospedal, que compaginará ambos puestos hasta el próximo congreso del partido. Cospedal se convierte en la segunda mujer en nuestro país que se coloca al frente del Ejército.

CAMBIO EN LA PORTAVOCÍA

Otro de los cambios que más se notarán en el nuevo Ejecutivo es el de la persona que cada viernes comunica desde Moncloa las decisiones del Gobierno. Soraya Saénz de Santamaría pierde la portavocía pero sigue teniendo mucho peso en el Ejecutivo como vicepresidenta y ministra para las Administraciones Territoriales. Tendrá que lidiar con el creciente desafío independentista en Cataluña y liderar



Fátima Báñez repite en el cargo de ministra de Empleo y Seguridad Social.

Cinco mujeres y ocho hombres componen el nuevo Ejecutivo elegido por Rajoy

la negociación para lograr acuerdos con el PNV en el País Vasco. Pasa el testigo a Íñigo Méndez de Vigo que compaginará la tarea de portavoz del Gobierno con la de ministro de Educación, Cultura y Deporte, cargo que ya venía ejerciendo desde que sustituyó a José Ignacio Wert.

Sin cambios quedan también las carteras de Justicia, que sigue en manos de Rafael Catalá y las económicas. Luis de Guindos añade a su cargo de ministro de Economía y Competitividad las competencias de Comercio e Industria que tenía el dimitido José Manuel Soria. No es vicepresidente como pronosticaban algunas quinielas y tampoco tiene atribuidas las competencias de Hacienda, que siguen en manos de Cristóbal Montoro como ministro de Hacienda y Función Pública.

Mariano Rajoy ha hecho un guiño a Ciudadanos, con quien negoció 150 propuestas para conseguir el voto favorable a su investidura de los diputados de Albert Rivera permitiendo, de este modo, el desbloqueo político



Isabel García Tejerina continúa como ministra de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

y que no se celebraran terceras elecciones, al nombrar como ministros a tres de las personas que participaron directamente en dichas negociaciones: Álvaro Nadal, nuevo ministro de Energía, Turismo y Agenda Digital; Dolors Montserrat, actual ministra de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad y Fátima Báñez, que continúa al frente del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

MUJERES CON COMPETENCIAS EN EL MAR

Durante la pasada legislatura, Fátima Báñez, tuvo la difícil tarea de alumbrar la reforma laboral e iniciar la senda de la recuperación económica, impulsando la creación de empleo en nuestro país. Discreción, lealtad, eficacia y responsabilidad le han llevado a repetir como ministra de Empleo y Seguridad Social. En la pasada legislatura, desde el Ministerio se abordó la aprobación de la reforma laboral y también la Ley 47/2015 de 21 de octubre, reguladora de la protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero, lo que obligó a Fátima Báñez a

Fátima Báñez e Isabel Tejerina repiten como ministras de Empleo y Seguridad Social y de Agricultura, Pesca y Alimentación y Medio Ambiente, respectivamente

desplazarse en numerosas ocasiones a la costa para explicar el contenido del texto legal a marineros y pescadores.

Los próximos años no serán tampoco fáciles para la ministra. Entre las tareas que abordará el Departamento destaca, en primer lugar, la reforma de las pensiones. Hay casi 9,5 millones de pensionistas de los que cerca de 5,7 millones reciben una pensión de jubilación. Con el Fondo de Reserva a mínimos y una pirámide demográfica inversa, urge reformar el sistema para garantizar las prestaciones a los actuales y futuros pensionistas.

También será prioritaria la creación de 500.000 puestos de trabajo al año para llegar a los 20 millones de ocupados al término de la legislatura prometidos en la campaña electoral y lidiar con el paro de larga duración. No hay que olvidar el fallo europeo que equipara las indemnizaciones por despido a trabajadores fijos e interinos y la temporalidad que afecta al 20% de las plantillas de Educación y Sanidad. El Gobierno analizará la cuestión con un grupo de expertos que emitirán un

informe sobre el impacto económico que puede tener esta decisión en nuestra legislación y en la creación de empleo.

EMPLEO Y AFILIACIÓN

No va a haber cambios en las Secretarías de Estado de Empleo y de Seguridad Social, al frente de las cuales siguen Juan Pablo Riesgo y Tomás Burgos. Ellos son las caras que cada mes dan a conocer la evolución de los datos de empleo y de afiliación a la Seguridad Social. Tomás Buros también se dedicó con intensidad para que la Ley 47/2015 viera la luz y que está dando como resultado un aumento de la afiliación en el Régimen Especial del Mar. Según los últimos datos publicados en octubre, la afiliación al REM ha crecido en 3.266 personas; lo que significa, un 5,28% más respecto al año pasado.

En el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente continúa la vallisoletana Isabel García Tejerina, El Ministerio ha cambiado su nombre, introduciendo el término Pesca, que no estaba incluido en la anterior denominación del MAGRAMA.

De marcado perfil técnico, Isabel García Tejerina conoce el Ministerio que dirige a la perfección. Allí trabaja desde hace años y ha colaborado estrechamente con anteriores ministros como Miguel Arias Cañete, Jesús Posada o Loyola de Palacio.

Desde que sustituyera a Arias Cañete como titular del Departamento, se convirtió en la heredera universal del programa de su antecesor. En materia de pesca, ha mejorado las estructuras de gestión de los recursos desde una política responsable en función de los datos científicos. En este sentido, Tejerina ha apostado por una



Íñigo de la Serna recibió la cartera de Fomento de manos de Ana Pastor y Rafael Catalá, sus antecesores en el cargo.

Íñigo de la Serna es el titular de Fomento. De él dependen los Puertos, la Marina Mercante y el Salvamento Marítimo

política de control en la pesca porque es rentable para las flotas. Durante su gestión, las autoridades comunitarias han vuelto a recuperar la confianza en nuestro sector pesquero. García Tejerina considera que se han dado importantes pasos en materia científica para mejorar las posibilidades de distribución de pesca para nuestras flotas.

Desde que tomó las riendas del Departamento, Agricultura ha flexibiliza-



Juan Pablo Riesgo y Tomás Burgos seguirán en las Secretarías de Estado de Empleo y de Seguridad Social, respectivamente.

do las condiciones para la aportación de bajas que permitan la actividad de la construcción y modernización de los barcos de pesca; así como el establecimiento de un procedimiento que regularizará la continuidad de los mismos, de acuerdo con los responsables de Fomento. Su Ministerio también ha trabajado en un Plan de Acción a medio plazo sobre los segmentos de pesca donde se haya detectado una posible sobre capacidad de estructuras.

De talante conciliador, aunque con carácter, según quienes la conocen bien, García Tejerina es negociadora e infatigable trabajadora; cualidades muy valoradas por Mariano Rajoy en la formación del actual Ejecutivo.

En el acto celebrado con motivo de su nombramiento, la ministra de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente aseguró que trabajará para estar a la altura de las ambiciones de este Gobierno. Entre sus objetivos están crear riqueza en el medio rural y que España esté a la cabeza de los países que luchan contra el cambio climático.

No es probable que haya cambios en la Secretaria General de Pesca, al frente de la cual seguirá Andrés Hermita, ni en el resto de las direcciones generales y subdirecciones dependientes de la misma.

NUEVO MINISTRO EN FOMENTO

El hasta ahora alcalde de Santander, Íñigo de la Serna, es otra de las nuevas incorporaciones al Gobierno de Rajoy al aceptar el cargo de ministro de Fomento. Sustituye a Ana Pastor y a quien la relevó con el gobierno en funciones, Rafael Catalá, al ser elegida presidenta del Congreso de los Diputados.

Desde la Federación Española de Municipios y Provincias, De la Serna -que ocupó su presidencia- tuvo que negociar con alcaldes de todos los partidos. Esa experiencia se considera

“vital” en una legislatura en la que los acuerdos serán imprescindibles para la acción de Gobierno.

En el Ministerio de Fomento, del que depende Puertos del Estado y Autoridades Portuarias así como la Dirección General de la Marina Mercante, la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo y SASEMAR se acumulan asuntos pendientes por la falta de Presupuestos Generales que han impedido la realización de obra pública. Una vez que se aprueben en el Parlamento, De la Serna tendrá que agilizarlos. ■

ANA DÍAZ

COMPOSICIÓN DEL NUEVO GOBIERNO

MARIANO RAJOY

Presidente

SORAYA SAÉNZ DE SANTAMARÍA

Vicepresidenta

Ministra de Presidencia y para las Administraciones Territoriales

ALFONSO DASTIS QUECEDO

Ministro de Asuntos Exteriores y Cooperación

RAFAEL CATALÁ POLO

Ministro de Justicia

M^a DOLORES DE COSPEDAL GARCÍA

Ministra de Defensa

CRISTÓBAL MONTORO ROMERO

Ministro de Hacienda y Función Pública

LUIS IGNACIO ZOIDO ÁLVAREZ

Ministro de Interior

ÍÑIGO DE LA SERNA HERNÁIZ

Ministro de Fomento

ÍÑIGO MÉNDEZ DE VIGO

Ministro de Educación, Cultura y Deporte

Portavoz del Gobierno

FÁTIMA BÁÑEZ

Ministra de Empleo y Seguridad Social

ÁLVARO NADAL

Ministro de Energía, Turismo y Agenda Digital

ISABEL GARCÍA TEJERINA

Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación y Medio Ambiente

LUIS DE GUINDOS

Ministro de Economía, Industria y Competitividad

DOLORES MONTSERRAT MONTSERRAT

Ministra de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad



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)

Clasificación de buques pesqueros y jubilación

LOS CONGELADORES

mantendrán el coeficiente reductor del 0,40

Representantes de la Administración central (Instituto Social de la Marina, Dirección General de la Marina Mercante y Secretaría General de Pesca) se reunieron el pasado mes de octubre con la patronal y los sindicatos del sector para tratar los problemas surgidos por la unificación de las distintas clasificaciones de embarcaciones existentes en los registros de la Administración y su repercusión en los coeficientes reductores de la edad de jubilación. La Administración ha decidido mantener los coeficientes reductores en el 0,40 para las embarcaciones afectadas.

Algunos arrastreros y palangreros del Registro General de Buques y Empresas Navieras de Marina Mercante aparecían como congeladores en los datos del ISM

En la Administración central encontramos varios registros con datos de buques pesqueros. De una parte, las bases del Instituto Social de la Marina, cuya información procedía de las declaraciones de los armadores cuando dan de alta a las embarcaciones a efectos de Seguridad Social. De otro, las de la Dirección General de la Marina Mercante que constituyen el registro oficial de todas las embarcaciones abanderadas en nuestro país y, por último, las de la Secretaría General de Pesca que forman el Censo Operativo de Buques de Pesca.

Debido a esta triple información, algunos pesqueros clasificados como “arrastreros” y “palangreros” en el Registro General de Buques y Empresas Navieras de la Dirección General de la Marina Mercante, aparecían como “congeladores” en los datos del Instituto Social de la Marina. Esto no implica sólo un cambio de nombre. Esta distinta clasificación del tipo de embarcación lleva consigo la aplicación de un coeficiente reductor de la edad de jubilación diferente.

La unificación de estos registros ha supuesto una indirecta modificación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación aplicables a los períodos trabajados a bordo de dichos buques, lo que ha determinado confusión y alarma en el sector.

Así, el Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen los criterios para determinar la pensión de jubilación en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, señala que a los barcos arrastreros y palangreros les corresponde un 0,35%, un 0,30% o un 0,25% en fun-



ción del tonelaje del buque; mientras que a los buques congeladores les corresponde un 0,40%

UNIFICACIÓN DE DATOS

Desde la aprobación de la última modificación de los coeficientes reductores para la jubilación en el año 2007, hay un mandato normativo –recogido en el citado Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre-, para unificar la información que consta en las distintas bases de datos de la Administración. De este modo, los datos que utiliza el Instituto Social de la Marina deben nutrirse directamente de la información que consta en la Dirección General de la Marina Mercante

En los últimos años se ha trabajado en esa dirección: unificar información. Este mandato se ha recogido en normas posteriores como la disposición adicional cuarta del Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca o la propia Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo pesquero.

Esta unificación ha sido fundamental para el cálculo automatizado del coeficiente reductor de la edad de jubilación. Así, cuando un trabajador solicita una pensión de jubilación no es necesario acompañar ninguna documentación acreditativa de los embarques realizados a lo largo de su vida laboral. La información sobre los barcos y períodos de embarque se extrae automáticamente partiendo de la información existente en las bases de datos del ISM y sirve para calcular el coeficiente reductor que realiza la aplicación informática correspondiente. Para ello es determinante que toda la información dispuesta en los distintos registros que existen en la Administración sea única y correcta.

La unificación de la información es la que ha causado que determinados barcos que constaban como congeladores en las bases de datos del ISM hayan pasado a ser clasificados como arrastreros o palangreros tal y como aparecían en el Registro General de Buques y Empresas Navieras de la Dirección General de la Ma-



La unificación de los registros de la Administración exigida por la normativa, ha sido la causa del cambio de clasificación

rina Mercante. Este cambio ha afectado a 50 barcos, que han dejado de ser clasificados como congeladores.

La posible reducción de coeficiente reductor de la edad de jubilación que implica este cambio no afectaría, sin embargo, a todos sus tripulantes ya que hay trabajadores de dichos buques que, con el coeficiente correspondiente a los buques palangreros o arrastreros, ya alcanzan el máximo de reducción de diez años.

REGLAMENTO EUROPEO

A esta situación existente en nuestro país, se suma una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre registro de buques. Este Reglamento comunitario establecerá una clasificación de buques de pesca que podrá modificar los tipos de embarcaciones existentes en la actualidad. En tanto Bruselas no apruebe este Reglamento, la Administración, junto con la patronal y los sindicatos del sector, han acordado mantener la situación anterior, sin tener en cuenta la información que figura en el Registro General de Buques de la Marina Mercante.

De este modo, los trabajadores de las embarcaciones afectadas por el cambio de clasificación seguirán manteniendo un coeficiente reductor de la edad de jubilación del 0,40. ■

ANA DÍAZ

Nueva dirección en la POLICLÍNICA DE MADRID

La Policlínica del ISM en Madrid, creada en la década de los 70, depende administrativamente de la Dirección Provincial de Madrid. Al frente de la Dirección médica del centro sanitario se encuentra la Dra. Patricia López Menduïña mientras que Covadonga Jiménez Torrecillas es la directora provincial del ISM en Madrid. Dos mujeres, funcionarias de carrera, que se incorporaron recientemente a sus puestos (en febrero de 2016 y diciembre de 2015, respectivamente) con el propósito de trabajar conjuntamente y mejorar el servicio que se ofrece en la Policlínica a los afiliados del REM.

La Policlínica de Madrid, situada en la calle Gaztambide, nº 85, se mantiene desde hace años como el único centro médico asistencial del Instituto Social de la Marina que no ha sido transferido a su Comunidad Autónoma. A sus consultas de Atención Primaria y Especializada pueden acudir los afiliados y los pensionistas, así como sus beneficiarios, del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en Madrid y los funcionarios del ISM de Madrid, quienes reciben una asistencia médica pública, de calidad, cercana y rápida.

Por otra parte, en la Policlínica se en-



Interior de la Policlínica del ISM en Madrid.



Servicio de radiología y diagnóstico por la imagen.

cuentra ubicado el Servicio de Sanidad Marítima donde se realizan los reconocimientos médicos previos al enrolamiento de los marineros, teniendo éstos carácter obligatorio. Otra mujer, la Dra. Carmen Romero, se encuentra al frente del mismo.

La nueva Directora médico del centro, la Dra. López, es especialista en Medicina del Trabajo. Realizó su formación de médico interno residente (MIR) en la Unidad Docente de la Escuela Nacional de Medicina del Trabajo (ENMT) rotando en el Hospital Central de la Mutua Fraternidad-Muprespa, el Hospital La Paz y el Servicio de Prevención Ajeno Fraternidad-Muprespa. Tras conseguir por oposición una plaza en el Cuerpo de Médicos titulares del Ministerio de Sanidad, fue nombrada funcionaria de carrera y se incorporó al puesto de Jefe de Servicio de Sanidad Exterior en la Subdelegación de Gobierno de Álava. Estando al frente de la actividad sanitaria del Centro de Vacunación Internacional de Vitoria-Gasteiz durante tres años.

Desde su nuevo puesto, busca mejorar la atención que reciben los pacientes de la Policlínica integrando la asistencia desde la atención primaria, potenciando la coordinación con la atención especializada, tanto en las unidades propias como la prestada en la Fundación Jiménez Díaz; mejorando el uso de las nuevas tecnologías, sacando partido a las herra-

En la Policlínica se realiza una medicina preventiva y asistencial pública y de calidad, muy cercana a los pacientes

mientas existentes, adquiriendo nuevo material para el centro y apostando por la formación continuada del personal de la Policlínica.

Se puede decir, sin lugar a dudas, que es casi un privilegio acudir a este centro y ser atendido por estos profesionales sanitarios. La citación es rápida, no hay que esperar largas horas en la consulta y se recibe una atención cercana y personal.

Desde octubre se han incorporado al equipo de atención primaria la Dra. Isabel Marchate, especialista en Medicina de familia y comunitaria, y Coral Delgado, trabajadora social. Además, se ha ampliado el horario de atención en la consulta de medicina general (medicina de familia), pudiéndose pedir cita desde las 9 hasta las 12.30.

La apuesta por una trabajadora social en el centro es signo de que el servicio que quiere prestar esta nueva dirección es una atención dirigida lógicamente a poner eficazmente los medios para curar la enfermedad cuando aparezca pero también poner especial atención en reforzar la prevención de factores de riesgo, la atención social y la tutela integral de los pacientes. ■

ANA DÍAZ

TELÉFONO DE PETICIÓN DE CITA PREVIA EN CONSULTAS DE LA POLICLÍNICA: 91 442 64 34

Informe Anual de Indicadores del Mapama 2015

El número de barcos de pesca **CAE UN 2,4%**

La flota española de pesca ha visto disminuir en 2014, de nuevo, su número de barcos, y en igual magnitud que en el curso anterior: un 2,4%, según el último informe anual de indicadores que publica el Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Sin embargo, el valor de las capturas pesqueras experimentó un incremento del 27%, llegando a los 2.750 millones de euros. También destaca el incremento de la renta del sector, en un 19%. El valor de la producción acuícola subió un 22,33%, hasta los 656 millones de euros. En cuanto al empleo, se incrementó un 4% en este sector, manteniéndose estable en el pesquero, aunque ambos siguen por debajo de la media entre 2011-2014.

En su cuarto Informe Anual de Indicadores, elaborado por el Mapama, se aprecia una cierta mejoría general en las macromagnitudes relacionadas con los sectores pesquero y acuícola, en comparación con las ofrecidas en el último informe. Los datos que aquí se contienen se obtuvieron hasta el 31 de enero del presente año, por lo que se analizan, fundamentalmente, los recogidos en 2015, o incluso 2014, en algunos casos, como son los que nos proporcionan la renta generada por la actividad pesquera, que se elevó un 19,3%, llegándose a los 946



millones de euros. Una cantidad que se sitúa por encima de la media alcanzada en el periodo 2011-2014. En ese mismo año, el valor de las capturas se incrementó hasta los 2.750 millones de euros (un 27% más que en 2013), mientras que el de la producción pesquera lo hizo en un 5,8%, estableciéndose en los 2.024 millones de euros.

Inciendiando en el apartado sobre el valor de las capturas, señalar que el de las especies pesqueras desciende ligeramente con respecto a 2013 (un 5%), llegándose a los 2.155 millones de euros. Por especies, los atunes, bonitos y agujas, con 918 millones de euros, representaron el 43% del total de peces, seguido de bacalao, merluzas y eglefinos, con 428 millones de euros, lo que significa el 20% de la producción de peces. Ambos incrementaron su valor económico con respecto al anterior informe.

Los moluscos, que representan el segundo grupo más importante, supuso el 13% del valor de las capturas, con 352 millones de euros (236 millones en 2013). El principal valor de estas capturas se concentra en calamares, jibias y pulpos, que representan el 82%, superando los 288 millones de euros.

Las capturas de crustáceos supusieron el 9%, con 241 millones de euros. En 2014, cangrejos y centollas experimentaron la subida más importante (112%), llegando a los 14 millones de euros, aunque gambas y camarones subieron un 86% y superaron los 200 millones de euros, constituyendo el segundo subgrupo en importancia.

EMPLEO ESTABLE EN LA PESCA

Si se analizan las capturas por el peso vivo, el total de los peces mejoró en más de doscientas mil toneladas con respecto a los datos obtenidos en 2013, ascendiendo a 1.237.307 toneladas, que suponen el 92% de esa cifra. Y dentro de este grupo, destaca el subgrupo de atunes, bonitos y agujas, con 489.220 toneladas. Los moluscos registraron el segundo subgrupo en importancia, representando el 6,1% del peso vivo total (74.980 tone-

El valor de las capturas de las especies pesqueras desciende ligeramente con respecto a 2013 (un 5%), llegándose a los 2.155 millones de euros.

ladas). Los crustáceos, por su parte, representaron el 1,4% de las capturas con 16.921 toneladas, lo que se traduce en una subida de más de cinco mil toneladas con respecto a 2013.

El empleo en el sector pesquero alcanzó la cifra de 29.544 personas medido en Unidades de Trabajo Anual (UTA). Cifra que apenas se modifica con respecto a la anterior campaña, con un 0,1% por debajo de lo registrado en 2013, que a su vez se había reducido casi un 6% con respecto a 2012. Esto significa que, comparado con la media del periodo 2011-2014, representa un descenso de 5 puntos.

Por lo que respecta al número de barcos, reseñar que se mantiene la tónica registrada en los últimos años, marcado por los desguaces. Y, al igual que lo hizo el año anterior, también cae en un 2,4%, cifrándose el número de embarcaciones en 9.635 en el año 2014. El arqueo total registró un descenso del 4%, lo que se viene a sumar al 3% registrado en 2013. Como se apunta, a la hora de analizar los datos en el Informe Anual de Indicadores, se entiende que a pesar de estos descensos la mejora tecnológica sigue incrementando el valor de indicadores como el Valor Añadido Bruto (VAB)/Arqueo (euros/tonelada), con un 21,6%, y de la renta por UTA, un 19,5%, que además es la misma



Arturo Boyra



Adolfo Ortigueira.

variación con respecto a la media del trienio 2011-2014.

REPUNTE DE LA ACUICULTURA

La renta producida por el sector acuícola se distinguió por un notable crecimiento. Se llegaron, en 2014, a los 255 millones de euros, lo que supuso un incremento de más del 81% con respecto a 2013, y superando en un 44% la media del período 2011-2014. El valor de la producción de este sector fue de 656 millones de euros, elevándose en un 22,3% con respecto a 2013. Según se indica en el Informe, a consecuencia del aumento de la producción y a que los consumos intermedios prácticamente no variaron con respecto al año anterior, el Valor Añadido Bruto de la producción de la acuicultura se incrementó en un 71,5%, llegando a superar los 287 millones de euros, muy por encima de los 210 millones de euros que constituye la media de los tres últimos años.

Las cifras registradas por la producción acuícola son igualmente notables, llegan-

do a las 285 mil toneladas (26% de incremento), con un valor de 474 millones de euros (9,7%) en comparación con 2013. La producción total acuícola supuso un 23% del volumen de capturas de la pesca.

El porcentaje del volumen de la acuicultura marina con respecto a la continental se ha incrementado un 2% (siendo ahora del 95%), aproximándose a las 270 mil toneladas, aunque el valor económico de esa producción se ha mantenido en el 90% de la marina en relación con la continental.

El valor económico de esa producción acuícola de 270 mil toneladas fue de 427 millones de euros (28,3% y 11,1% de incremento, respectivamente, en relación a 2013). Los moluscos supusieron la producción más importante, incrementándose en casi un 35%, con un valor de 123 millones de euros (un 26,4%). Pero el grupo más importante en valor económico sigue siendo el de los peces, que alcanzó los 303 millones de euros (con un incremento del 5,9%), para un total de 46.771 toneladas (un 4% más que se

añade al 4,8% que creció en 2013).

Porcentualmente, el mayor incremento se produjo en el grupo de los crustáceos, que alcanzó las 158 toneladas (un 130%), y una subida de casi el 100% en el valor económico, con 456 mil euros. Las plantas acuáticas, por el contrario, tuvieron un importante incremento de producción, situándose en las 3 toneladas (dos toneladas en 2013), mientras que su valor económico descendió un 9,5%.

En cuanto a la acuicultura continental, donde el grupo de peces supone prácticamente toda la producción, se alcanzaron las 15.663 toneladas, a las que hay que sumar una pequeña cantidad de crustáceos. Estos datos representan un descenso de casi un 4% con respecto a

los obtenidos en 2013 (descenso que se une al 3,6% de la campaña precedente), y un valor económico de 46,7 millones de euros (-2,2%).

Para finalizar con la reseña de los datos más destacables en los sectores pesquero y acuícola contenidos en el Informe del Mapama, destacar que en este último sector, el número de personas empleadas fue de 5.946 UTA, lo que supone un crecimiento del 4% con respecto a 2013, aunque no sea suficiente aún para evitar que la media registrada en los tres últimos años siga siendo negativa (-1%). El número de establecimientos se incrementó en un 0,6%, igualando la media de 2011-2014. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

MACROMAGNITUDES DE LA PESCA MARÍTIMA

PARÁMETRO	UNIDAD	2013	2014	VARIACIÓN (%) 2014/13	MEDIA 2011-2014
A. Producción Pesquera		1.912,8	2.024,4	5,8	1.964,2
Ingresos por actividad pesquera		1.912,2	2.023,0	5,8	1.962,8
Subvenciones a los productos		0,7	1,5	117,7	1,5
B. Consumos Intermedios	millones de euros	1.023,0	986,3	-3,6	1.028,6
C. Valor Añadido Bruto, VAB (A-B)		889,9	1.038,2	16,7	935,6
D. Amortizaciones		104,9	98,5	-6,2	119,9
E. Otras Subvenciones a la producción		10,8	10,9	0,2	16,5
F. Otros Impuestos		2,8	4,1	48,9	3,5
G. RENTA de la Pesca (C -D+E-F)		793,0	946,4	19,3	828,8
Empleo	UTA	29.575,3	29.543,8	-0,1	30.942,5
Arqueo Total	toneladas	372.617,0	357.556,3	-4,0	378.467,6
Número de barcos	unidad	9.871,0	9.635,0	-2,4	10.031,8
Arqueo/Barco	toneladas/ barco	37,7	37,1	-1,7	37,7
Consumos Intermedios/Producción Pesquera	(%)	53,5%	48,7%	-0,05	52,4%
VAB / UTA	euros/UTA	30.088,7	35.139,5	16,8	30.236,5
VAB / Arqueo	euros/ tonelada	2.388,2	2.903,5	21,6	2.472,1
VAB / Barco	euros/barco	90.151,2	107.748,3	19,5	93.263,3
Renta / UTA	euros/UTA	26.813,1	32.034,5	19,5	26.785,0

Fuente: Subdirección General de Estadística, MAGRAMA. Encuesta Económica de la Pesca Marítima.

Apoyo logístico del “Sarmiento de Gamboa” en la campaña antártica

Entre el 8 y el 18 de diciembre se producirá la apertura de las bases antárticas españolas Juan Carlos I y Gabriel de Castilla, respectivamente. Para la cobertura tanto del apoyo logístico como de los movimientos para realizar los proyectos científicos de esa fase de la campaña, partió del puerto de Vigo el “BO Sarmiento de Gamboa”, al que se le unirá el “BO Hespérides” el próximo mes de enero.



Ya se ha puesto en marcha el inicio de una nueva campaña española en la Antártida. La avanzadilla partió del puerto de Vigo a bordo del “BO Sarmiento de Gamboa”, que dará apoyo logístico para la apertura de las dos bases españolas citadas y a los trabajos de remodelación de la base Juan Carlos I. También dará cobertura a los desplazamientos de los científicos para la realización de los proyectos de la fase inicial de la campaña. En total, se contará con la participación de 230

personas, entre personal investigador y técnico, procedente de universidades, centros de investigación y operadores de bases y buques, así como las tripulaciones del “Sarmiento de Gamboa” y del “Hespérides”.

Entre las entidades participantes destacan la Unidad de Tecnología Marina del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), que gestiona la base Juan Carlos I, en la isla Livingstone, el “BO Sarmiento de Gamboa” y coordina la logística general de la campaña antártica; que el Ejército de Tierra, que gestiona la base

Gabriel de Castilla, en la isla Decepción, y la Armada, que opera el buque “Hespérides”.

La campaña antártica española 2016 – 2017, con una duración aproximada de cien días, contempla el desarrollo de dieciséis proyectos de investigación, de los que trece estarán directamente financiados por el ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

En el buque “Hespérides”, que se incorporará en enero, se realizarán proyectos científicos y se encargará del cierre de las bases al finalizar la actual campaña. ■

La Xunta impartirá 120 cursos para profesionales del mar

La Consellería do Mar ofrece desde finales de noviembre más de 120 cursos de formación para los profesionales del mar que se impartirán por todo el litoral gallego. Estas acciones formativas, que se prolongarán durante un año, cuentan con un presupuesto de 800.000 euros cofinanciados por el Fondo Europeo y Marítimo de la Pesca.

El pasado 18 de noviembre empezó en Muros el primer curso formativo de los más de 120 que se van a desarrollar hasta noviembre de 2017 para profesionales del sector pesquero. Los cursos se van impartir en diferentes puertos de Galicia y en el aula de seguridad de la Escuela Oficial Náutico-Pesquera de Ferrol.

Entre los cursos que se ofrecen en puertos como Aldán, Lira, Muros, o Redondela están el de patrón local de pesca, operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM) y formación sanitaria inicial. En el aula de Ferrol se impartirán actuaciones de formación en seguridad, lucha contra incendios y embarcaciones de supervivencia y botes de rescate rápidos.

De este tipo de acciones formativas podrán beneficiarse las personas que busquen trabajo en el mar, o que ya trabajen en el sector y quieran adquirir titulaciones superiores. A los cursos también podrán asistir los socios de las cofradías. Alguno de estos cursos son necesarios para poder ejercer la actividad náutico-pesquera; otros, otorgan la titulación profesional y certificación de especialidades.

Hasta el momento de escribir esta información, desde la Consellería do Mar se había confirmado un total de 14 cursos. El resto se irán concretando en función de las demandas del sector y de las cofradías gallegas. Las personas interesadas en los cursos deberán dirigirse a los pósitos o a la Consellería do Mar. ■

Campaña en el golfo de Cádiz

Durante dos semanas del mes de noviembre, el "BO Miguel de Oliver" ha desarrollado una nueva campaña "ARSA 1116" en el golfo de Cádiz, en la que ha realizado estudios para obtener índices de abundancia de las principales especies de interés pesquero, sus patrones de distribución geográfica y las características hidrográficas y sedimentológicas de la zona. Esta campaña forma parte de las de arrastre de fondo que se realizan en aguas españolas, y es uno de los principales métodos de estudio directo de las poblaciones pesqueras explotadas.

Nueva sociedad de clasificación

DNV GL ha sido acreditada, por la Dirección General de la Marina Mercante, para intervenir en buques en nombre de la Administración española. Con esta, tras el reconocimiento a Lloyds Register y China Classification Society, el pasado mes de julio, son ya seis las sociedades de clasificación reconocidas en España, tres de ellas autorizadas en el último año. Estas seis sociedades clasifican cerca del 80% de la flota mercante mundial.

Buena campaña de ocle

Los 18 barcos pesqueros asturianos que, desde julio a finales de septiembre, han participado en esta campaña de ocle han extraído 3.000 toneladas. Esta cantidad representa el 95 por ciento del total de cupo establecido por el Principado. Por lo que se puede calificar como beneficiosa tanto por el rendimiento económico que supone para los pesqueros de menor porte que se dedican durante el período estival a su extracción, como por la reducción del esfuerzo pesquero de esta flota en los caladeros cercanos.

Esta alga conocida como ocle (*gelidium sesquipedale*), forma grandes



BREVES

praderas submarinas entre 0 y 30 m de profundidad y es usada en la producción de agar, una sustancia gelificante que se emplea en la producción de gelatinas.

Primera subasta de angula

La cofradía de Ribadesella, Asturias, subastó el primer día de noviembre las primeras angulas del año. La cotización del primer lote se pagó a 5.500 euros. Un precio que, aunque parezca desorbitado, queda por debajo de los más de 6.000 euros pagados en 2015. El precio de los siguientes lotes fue bajando hasta cifras que rondaron los 1000 euros, para terminar con precios sobre los 600 euros.

En la primera venta en esta lonja se despacharon un total de 12 kilos agrupados en distintos lotes que se repartieron entre algunos restaurantes de la zona y comercializadores de angulas.

Reunión sobre el atún

Los responsables de las cuatro almadrabas gaditanas coincidían en señalar que el recurso está recuperado, a juzgar por la abundancia de ejemplares que entraron en el laberinto de redes que forman este milenario arte de pesca y tuvieron que dejar salir la campaña pasada.

También coincidían en las pocas esperanzas que tenían respecto a que se incrementara la cuota por encima del 20 por ciento acordado en la reunión de Ciudad del Cabo, Sudafrica, en 2014 antes de ir a la reunión extraordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) que se celebró del 14 al 21 de noviembre en Portugal.

España intentará que se revisen al alza las 23.155 toneladas acordadas para 2017, pero no parece viable ya que el próximo año está prevista la

ASTURIAS**La lonja de El Musel resuelve su desequilibrio patrimonial**

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de El Musel concedió un préstamo participativo a la Lonja Gijón-Musel que permite mantener la subasta de pescado en primera venta en Gijón. La actual dirección de la lonja, lastrada por problemas económicos heredados, equilibra con el crédito los números rojos evitando su privatización.



El Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), que tutela a la Autoridad Portuaria de Gijón, ha accedido a rescatar la lonja al implicarse el Principado y la Cámara de Comercio. El préstamo finalmente es proporcional al accionariado de esta sociedad de gestión mixta. Así, la Autoridad Portuaria, la Asociación de Mayoristas de Pescado, la Cámara de Comercio, el Principado y los Empresarios Minoristas de Pescado se han comprometido a apoyar el mantenimiento de la actividad de la lonja, aunque algunos empresarios, desde la Cámara de Comercio, pedían su privatización.

La situación de la lonja es paradójica, ya que a pesar de haber aumentado su actividad generando buenos resultados—el ejercicio pasado subastó más de 5.500 toneladas de pescado por un valor superior a los 13 millones—, ha visto como disminuía su capital social debido a tener que hacer frente a las pérdidas generadas por impagos de ejercicios anteriores. Una deuda que ronda los 400.000 euros.

El rescate de la lonja, no sólo afecta a los doce trabajadores que podrían perder sus puestos de trabajo, sino a un buen número de comercializadores y transportistas que deben su trabajo a la actividad de la lonja. ■

“Patrón de sobreexplotación” de las artes menores en Mallorca

Según un estudio elaborado por científicos del IEO de Baleares y de AZTI, en colaboración con la Federación Balear de Cofradías de Pescadores y la Dirección General de Pesca del Gobierno de las Islas Baleares, la pesquería de artes menores muestra un “patrón de sobreexplotación”, según los datos de los últimos 25 años.

Los desembarcos se han mantenido constantes, a pesar de que la flota se ha reducido más de la mitad. En aguas europeas, el 75% de las embarcaciones de pesca se dedican a la

especialmente en el caso de las especies de mayor valor comercial. Los modelos bio-económicos muestran que una reducción del esfuerzo pesquero en un 38% mejoraría el estado de los stocks e incrementaría el beneficio económico en un 15%.

Los expertos plantean, para corregir la actual situación, la necesidad de implementar medidas técnicas como la limitación del tiempo de pesca y de las dimensiones y caracte-



Oceana/Juan Cuetos

terísticas de los artes y aparatos, sin dejar de lado la mejora de la trazabilidad y la comercialización. El estudio revela que las artes menores se dedican a la captura de hasta ocho especies objetivo: langosta, llampuga, chanquete, calamar, salmonete, sepia, dentón y cabracho.

A pesar del menor impacto sobre los recursos de la pesca de las artes menores, las evaluaciones realizadas revelan un patrón general de sobreexplotación,

El trabajo apunta a que hay que ser cautos con los resultados de la investigación debido a la “importante cantidad de capturas no declaradas de las especies de mayor valor comercial” y, por otro lado, a que la abundancia de algunas especies como el chanquete puede estar influenciada por factores medioambientales, además de la pesca. ■

BREVES

evaluación de los stock que determinará las futuras cuotas.

A parte del 20 por ciento de incremento, la próxima campaña permitirá la compra de cuota a otras pesquerías. Una operación habitual, que en la presente campaña no se ha podido realizar debido a la aprobación de una orden ministerial que impide vender los derechos de pesca tres años consecutivos.

Cátedra “Romero Landa”

Navantia y la Universidad Politécnica de Madrid, después de años de colaboración, han puesto en marcha la Cátedra “Romero Landa” que contempla diversas actividades orientadas a completar la formación de los estudiantes de Ingeniería Naval, entre ellas la convocatoria de becas para la formación, concesión de becas, ayudas para la realización de tesis doctorales y la asistencia para la presentación de proyectos. Los creadores de la Cátedra pretenden “promover la transferencia de conocimiento entre Universidad y la empresa”.

Web conmemorativa

La celebración del centenario de Trasmediterránea ya cuenta con una web conmemorativa: centenariotrasmediterranea.com, donde da a conocer todos los actos y protagonistas de la celebración.

A través de esta página se puede conocer, además, la historia de la naviera, ver fotografías de buques antiguos, curiosidades y objetos históricos, así como encontrar libros en torno al tema de la marina mercante, y consultar una hemeroteca con noticias sobre Trasmediterránea publicadas en periódicos del siglo pasado. Además, todo aquel que esté interesado puede compartir en la web los recuerdos de sus viajes, y subir imágenes o vídeos.

Hace 50 años...



Los astilleros españoles, entre los primeros del mundo

Al finalizar el primer semestre del año en curso, el balance de nuestros astilleros no puede ser más alentador. Por primera vez en la historia se ha logrado una cartera de pedidos que supera el millón de toneladas de registro bruto, situándose nuestra industria naval en un privilegiado sexto puesto en el mundo.

Los seis primeros meses de 1966 han marcado un récord que denota el esfuerzo realizado, que ha cristalizado en logros concretos, porque los 78 buques encargados en este periodo; las 86 unidades botadas; los 62 barcos entregados a armadores nacionales y extranjeros y las 68 nuevas quillas puestas son testimonios elocuentes de que la industria naval roza su mayoría de edad.

En general, la industria naval atraviesa por un periodo delicado. En los astilleros de Gran Bretaña, Francia, Holanda, Noruega o Alemania, por no mencionar otros países, cunde la desilusión al observar que la empresa no es rentable en ningún concepto. Y esta crisis pone en peligro no

La cartera de pedidos alcanza en la actualidad más de un millón de toneladas de registro bruto

sólo la industria constructora de buques, sino también a esa industria auxiliar que prácticamente se extiende por todos los sectores. De aquí que los gobiernos hayan tomado carta en el asunto y se busque esa solución que pueda salvar a tan importante renglón.

Y entre las principales medidas que se proponen encontramos la contratación de empresas, la agrupación de astilleros con capacidad de construcción de unas 400.000 toneladas por grupo, además de una política de especialización, la modernización del utillaje y el incremento de la investigación para mejorar los equipos y la productividad.

España no está ausente de esta crisis, casi general. Los 38 astilleros españoles tienen una capacidad de producción total muy parecida a uno de esos grupos que en el exterior se estiman como



necesarios para poder competir. Y este terrible minifundio mengua posibilidades y frena todo impulso de modernización, por ello se impone un estudio concienzudo de nuestras estructuras, buscando fórmulas para agrupaciones y dedicando las plantas pequeñas y de baja productividad a reparaciones, llevándonos a un periodo de especialización en tipos de barcos, con el fin de producir con más rapi-

dez y con mayores márgenes.

A juzgar por los pedidos conseguidos mediante concursos internacionales, España puede situarse en una posición ventajosa entre los países constructores de barcos [...] Llega el momento de modernizar estructuras cortando donde haya que cortar, para que su fortaleza tenga un fundamento sólido, que resista a toda la competencia exterior.

José Pérez de Azor

1966, buen año para la mar

Hemos llegado al final del año 1966 sin pensarlo, casi sin darnos cuenta, ha pasado a ser historia [...] Se ha ido sin dejarnos para el mar la ansiada Ley de Seguridad Social y la Ordenanza Laboral. Pero nos queda una fundada esperanza: 1967 será importante para nuestros hombres de la mar porque les traerá estas dos disposiciones en las que tantas ilusiones tienen puestas.

Pero no se ha ido 1966 sin dejar su huella. Ha sido un año de gran fuerza cooperativista. Ha sido un año de promoción cultural y profesional, que ha cristalizado en la profusión de cursos organizados y celebrados y en el establecimiento de los títulos Pescamar y Mecamar, que ratifican la condición de especialistas que siempre han tenido los trabajadores del sector marítimo-pesquero. Se ha mejorado el seguro de accidentes en el mar, al pasar a depender exclusivamente, de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, y de las Mutuas patronales. Se ha unificado el mutualismo con la fusión del Montepío Marítimo Nacional y la Mutualidad de Bajura. Con el establecimiento del salario mínimo, el salario base de los marineros pasó a ser de 90 pesetas, y el garantizado de 84.

¿Qué pudo ser mejor? ¿Qué duda cabe! Por eso está aquí 1967, lleno de esperanzas.

Puerto pesquero para Gijón

La Junta de obras del Puerto de Gijón-Musel ya tiene el encargo y autorización de realizar un estudio de anteproyecto para construir el puerto pesquero. A tal fin se han empezado los trabajos previos de consulta e información con diversos organismos: Unión de Armadores, Cofradías de Pescadores... Este estudio se hace, en principio, para un puerto pesquero que tenga capacidad para un movimiento anual de unas 50.000 ó 60.000 toneladas de pesca. Es decir, que tendría un movimiento siete u ocho veces mayor al de la actualidad.

En los estudios técnicos se tendrá en cuenta, igualmente, el hecho de la existencia de una industria naval importante, que deberá contar con el suficiente resguardo, y en el estudio se prevé, por supuesto, el establecimiento de nuevos astilleros en la zona marítima comprendida entre Gijón y su puerto exterior.

Evitar la extinción de las ballenas

La Conferencia de la Comisión Internacional sobre la Pesca de la Ballena ha mantenido que es preciso una nueva y radical reducción, en la captura mundial de la ballena, si no se quiere la extinción total de estos cetáceos. La advertencia ha sido dada a conocer a los representantes de las dieciséis naciones que asisten a la Conferencia.

La captura de ballenas ya se había reducido en el Antártico en una tercera parte en los últimos cuatro años. La Comisión vela por la existencia de la especie, fijando límites a las capturas anuales, en función de cuotas nacionales. La tasa actual es de 4.500 capturas.

Casa del Mar de Santa Pola



Sobre estas líneas la Casa del Mar de Santa Pola, durante el acto de inauguración presidido por el ministro de Marina y el secretario general del Movimiento. El ministro pronunció un vibrante discurso en el que se refirió a la gran tradición marinera española. Una pancarta, transportada por pescadores campelleiros pedía la adjudicación a Alicante de la escuela náutica de Levante, y el ministro respondió a la petición diciendo que no se había aún resuelto por el Gobierno dónde será instalada.

Colisión del “Monte Anaga”

Liverpool.- El mercante norteamericano “Manufacturar” ha resultado gravemente averiado en la banda de estribor cuando entró en colisión, en medio de una densa niebla, con el barco español “Monte Anaga”, en el río de Mersey. Un mensaje informativo del Lloyd’s señala que el barco norteamericano, de 8.330 toneladas, debe de ser encalado. Se dirigía hacia Manchester procedente de Filadelfia.

El buque español, de 6.813 toneladas de desplazamiento, ha resultado afectado en la proa. Llevaba rumbo a Tenerife, procedente de Liverpool.

Sanidad Marítima**ÁCIDOS GRASOS OMEGA 3**

El organismo humano no sintetiza los ácidos grasos omega-3. Por ello, es necesario incluirlos en nuestra dieta. Entre los efectos beneficiosos de estos ácidos grasos, destacamos su papel protector frente a las enfermedades cardiovasculares y su capacidad de disminuir los niveles de triglicéridos.

Los ácidos grasos omega-3 son ácidos grasos poliinsaturados esenciales que el cuerpo humano no puede elaborar a partir de otras sustancias. Por ello, han de ingerirse a través de la dieta. Son necesarios para el correcto desarrollo de funciones básicas del organismo como el metabolismo lipídico, la coagulación y presión sanguíneas o la regulación de los procesos inflamatorios.

Los principales ácidos grasos omega-3 son el ácido alfa linolénico, el eicosapentaenoico (EPA) y el docosahexaenoico (DHA). Fueron descubiertos en 1982 por el investigador Ralph Holman, al estudiar la dieta de los esquimales. Este científico comprobó que la baja incidencia de infartos y enfermedades cardiovasculares entre los esquimales estaba estrechamente relacionada con su dieta, rica en grasa animal marina con altos contenidos en ácidos grasos omega-3. Inicialmente, fueron llamados vitamina F hasta que determinaciones analíticas más precisas demostraron que realmente formaban parte de los ácidos grasos.

Aún no se han definido los efectos de los ácidos grasos omega-3 sobre las proteínas. El efecto más llamativo, que sí está demostrado, es que disminuyen los niveles de triglicéridos y VLDL (lipoproteínas de muy baja densidad) en todo tipo de sujetos.

Además de modificar el perfil lipídico, el consumo de ácidos grasos omega-3 tiene efectos vasodilatadores que protegen de la trombosis y, consiguientemente, de las enfermedades cardiovasculares. Su ingesta contribuye también a regular la presión arterial, aumentando la elasticidad de las arterias y reducir los riesgos y síntomas de otros trastornos como diabetes, accidente cerebrovascular, algunos tipos de cáncer, artritis reumatoide, lupus, asma, enfermedad in-

testinal inflamatoria y colitis ulcerosa. En la categoría de grasas poliinsaturadas esenciales (no producidas por el organismo), hay dos subtipos importantes de ácidos grasos: los omega-3 y los omega-6. Las carnes rojas y las de aves, los huevos, los frutos secos y los aceites vegetales como el aceite de canola o girasol son ricos en ácidos omega-6, de los que la mayoría de los europeos ingieren grandes cantidades en su dieta sin saberlo. Por el contrario, los ácidos grasos omega-3 suelen faltar en nuestra dieta

El pescado, sobre todo el pescado azul, y el marisco son los alimentos con más ácidos grasos omega-3. Los médicos y nutricionistas recomiendan comer pescado con alto contenido de ácidos grasos omega-3 dos veces por semana para sentir sus efectos beneficiosos. Aunque no todos los pescados sean ricos en estos componentes, consumir productos del mar con regularidad puede aportar cantidades considerables de estos ácidos.

Entre los pescados azules más recomendados están la anchoa, el salmón, la sardina, los arenques, el atún, la caballa, el chicharro, la palometa, la trucha, el cangrejo, la gamba, el mejillón y las ostras.

Las mejores alternativas en el mundo vegetal están en las semillas de la chía o salvia hispánica y la salvia sclarea, También la Sacha Inchi, una variedad de fruto seco de origen amazónico que se encuentra principalmente en Perú, contiene un 48% de Omega-3 Otras alternativas son el lino y las semillas de calabaza, el tofu, las nueces, las almendras y el aceite de colza.

En una dieta equilibrada, los ácidos grasos omega-3 y omega-6 pueden trabajar en conjunto para el beneficio de la salud. En una dieta saludable, la proporción de ácidos omega-6 debería ser aproximadamente dos a cuatro veces superior que la de omega-3.

No es necesario tomar suplementos cuando se consume pescado azul al menos dos veces por semana y frutas, verduras y aceite de oliva de manera regular todos los días. Si no nos gusta el pescado, hay que contemplar el tomar alimentos enriquecidos para que nuestro organismo pueda beneficiarse de sus efectos.

Sin embargo, debemos ser precavidos al ingerir aceites de pescado como suplemento alimenticio por el riesgo de consumir cantidades peligrosas de dioxinas, mercurio y otros metales pesados presentes en muchos pescados. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID



Seguridad en la acuicultura subacuática



La patronal APROMAR participó el pasado 27 de octubre, junto a representantes de CCOO-Industria y CCOO-FSC, en una mesa de trabajo para debatir sobre las condiciones laborales de los buzos en la acuicultura. Entre las cuestiones analizadas destacan aspectos relacionados con la seguridad y la operatividad en los trabajos subacuáticos de la actividad acuícola. También trataron la

importancia de que los servicios externos de prevención cuenten con formación específica en medicina hiperbárica y la necesidad de conseguir el máximo coeficiente reductor para el acceso a la jubilación del colectivo dedicado a estas actividades subacuáticas.

Tras la reunión ambas partes valoraron trabajar en los puntos consensuados para incluirlos en el Convenio Colectivo de actividades acuícolas o en una normativa técnica que recoja instrucciones para la praxis en las empresas.

Exposición de rayas y tiburones



El pasado 11 de noviembre, representantes de la asociación ecologista Atiracan impartieron en el IFP Marítimo Pesquero de Las Palmas una charla previa a la inauguración de la exposición fotográfica “Tiburones y Rayas, tesoros de nuestro mar”, que permanecerá abierta hasta finales de diciembre.

Con estas acciones Atiracan quiere transmitir a los jóvenes la importancia de los fondos marinos del ar-

chipielago y las amenazas a las que están expuestas las cerca de 85 especies de elasmobranquios que habitan las aguas canarias, sobre todo debido a la pesca deportiva realizada de forma irresponsable.

Una población suficiente de tiburones permite el equilibrio del ecosistema marino ya que regula la cadena alimenticia e impide la aparición de especies invasoras, garantizando así la diversidad.

Elecciones sindicales en el “Esperanza del Mar”

UGT ha ganado las elecciones sindicales en el buque sanitario y de apoyo logístico del ISM “Esperanza del Mar”, celebradas el pasado 31 de octubre. Del colegio especialistas y no cualificados, UGT obtuvo tres delegados, lo que supone la totalidad de los mismos al ser única la lista presentada. Del colegio de técnicos y administrativos obtuvo un delegado de los dos existentes con el 45,45% de los votos válidos, frente a IC, con el 36,36% de los votos válidos.

Jornadas Nacionales de Medicina Marítima

La Sociedad Española de Medicina Marítima (SEMM) celebró, del 10 al 12 de noviembre en el Real Club Marítimo de Sotogrande (Cádiz), las XVIII Jornadas Nacionales de Medicina Marítima, a las que asistieron expertos de esta especialidad de Marruecos, país invitado en esta ocasión.

El programa incluía conferencias y mesas redondas sobre Medicina Subacuática y Náutica Deportiva. Estudiantes del máster de Medicina Marítima de la Universidad de Cádiz (UCA), institución con la que la SEAMM mantiene estrechos lazos de colaboración, realizaron prácticas en cámara hiperbárica en el Hospital de Benalmádena (Málaga).

Uno de los temas más destacados fue el estudio de los parámetros de riesgo y salud que podrían justificar la petición de coeficientes reductores para la jubilación de buceadores.

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: +34 928 464 019 - laspalmas@puertoybahia.com
HILBAO Tel: +34 946 544 460 - hilbao@puertoybahia.com
FERROL Tel: +34 961 997 733 - ferrol@puertoybahia.com
ALGECIRAS Tel: +34 956 202 007 - algeciras@puertoybahia.com
GIBRALTAR Tel: +34 956 282 007 - gibraltar@puertoybahia.com



VALENCIA Tel: +34 960 649 657 - valencia@puertoybahia.com
PASAJES Tel: +34 943 107 546 - pasajes@puertoybahia.com
A CORUÑA Tel: +34 901 060 430 - coruna@puertoybahia.com
VIGO Tel: +34 986 096 960 - 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



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

Suscríbase

a la revista de referencia en el sector

SOLO 8,25 €
AL AÑO
(6 números)

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

...Y MUCHO MÁS...



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

► SUSCRIPCIONES

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