

Mar

Nº 583
SEPTIEMBRE 2018

Proteger el ANTÁRTICO

Costera 2018

**Avances tecnológicos
en pesca y acuicultura**



prácticas
náuticas
profesional

Dpto. administración CH Prácticas Náuticas
C/ La Mar 165, local 7 03590 Altea (Alicante)
Tel. 865 64 89 34
profesional@practicasnauticas.com

ESCUELAS DE CERTIFICADOS MARÍTIMOS PROFESIONALES

CH Prácticas Náuticas Profesional es una red de escuelas náuticas profesionales homologada para impartir los certificados y títulos profesionales por la Dirección General de la Marina Mercante. En nuestras delegaciones de Madrid, Comunidad Valenciana y Baleares podrás obtener toda la formación náutica necesaria para poder trabajar en el mar a bordo de un barco.

www.chpracticaspfesional.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...

► **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

INFORMACIÓN:
<http://revista.dgt.es>

La huella del Antártico en el planeta



Jiri Rezac / Greenpeace

Weddell es un mar de la Antártida que puede acoger, si así se aprueba en la reunión de octubre de la Comisión de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA), el mayor santuario marino con 1,8 millones de kilómetros cuadrados. La propuesta, abanderada por Alemania y presentada por la Unión Europea, llevó a Greenpeace a realizar una campaña de apoyo en la que destacaba las repercusiones que tendría esta decisión. Sin embargo, es probable que la propuesta se enfrente a no pocas dificultades, y es que los intereses de importantes flotas pesqueras en la zona y de determinados países pesan lo suyo.

Una de las fuentes de conflicto es el krill. Objeto codiciado por las más importantes industrias pesqueras, está siendo capturado sin control. Y este es, precisamente, uno de los muchos objetivos del santuario: proteger la producción de krill, especie de enorme relevancia en la cadena trófica. Recordar, que en estas aguas antárticas, ricas en pesca, es donde se captura la codiciada merluza negra, y que hace unos años fueron noticia por la guerra declarada a las flotas piratas que allí actuaban (en España dio lugar a las operaciones "Sparrow" y "Sparrow 2").

Son apuntes que nos acercan a la importancia de su protección, además de lo que esta zona significa en sí misma. A ello se suma un reciente informe, elaborado por científicos británicos y noruegos, que pro-

fundiza en la influencia que tienen los océanos polares en la vida en nuestro planeta. El Ártico y el Antártico controlan las temperaturas globales al absorber más del 90% de todo el calor extra producido en el mundo desde que comenzó la revolución industrial. La subida de las temperaturas hace que el oxígeno de los océanos haya disminuido un 2% en los últimos 50 años. Factores a tener en cuenta -como el de la acidificación y su incidencia en la productividad del fitoplancton- y que, como destacan los científicos, afectarán -están afectando- a la vida en el planeta, como su negativa incidencia en las poblaciones de peces (crecen más lentamente, alcanzan tamaños más pequeños y producen menos crías) y, por consiguiente, en la obtención de alimento de los mares, pues tiene ramificaciones en toda la cadena alimentaria.

Por ello, y directamente a los que viven de la extracción de pescado, lo que allí ocurra tiene un gran interés. No olvidemos que la "globalización" empezó en el mar, y que la contaminación ya está teniendo en estas aguas un impacto similar al de algunas zonas costeras del Mediterráneo, como señala una investigación del CSIC.

En diciembre de 2017 se hizo efectiva la declaración de la reserva marina del mar de Ross, aprobada por la CCRVMA tras largos años de complejas negociaciones para soslayar intereses económicos y políticos entre naciones. Esperemos que, en esta ocasión, se acorte el camino hacia la protección de estas aguas. En octubre lo sabremos. ■

El Almirante

Autor: Luis Mollá

Editorial: Almuzara

A lo largo de sus más de trescientas páginas, esta novela histórica narra la odisea de Blas de Lezo, el marino español que jamás fue derrotado.

Conocido por su singular estampa, resultado de sus numerosas heridas de guerra, está considerado, tal y como se refleja en este volumen, uno de los mejores estrategas de la historia de la Armada Española.

Y es que, según cuenta el autor, el almirante Blas de Lezo, cojo, manco y tuerto como resultado de las batallas de Vélez-Málaga, de Tolón y tras el asalto a Barcelona, en 1714, logró victorias determinantes, entre otras, sobre los ingleses en Cartagena de Indias (Colombia), cuya heroica defensa en este bastión colombiano se puede decir que fue fundamental para que hoy quinientos millones de centro y suramericanos hablen la lengua española en lugar de la inglesa.

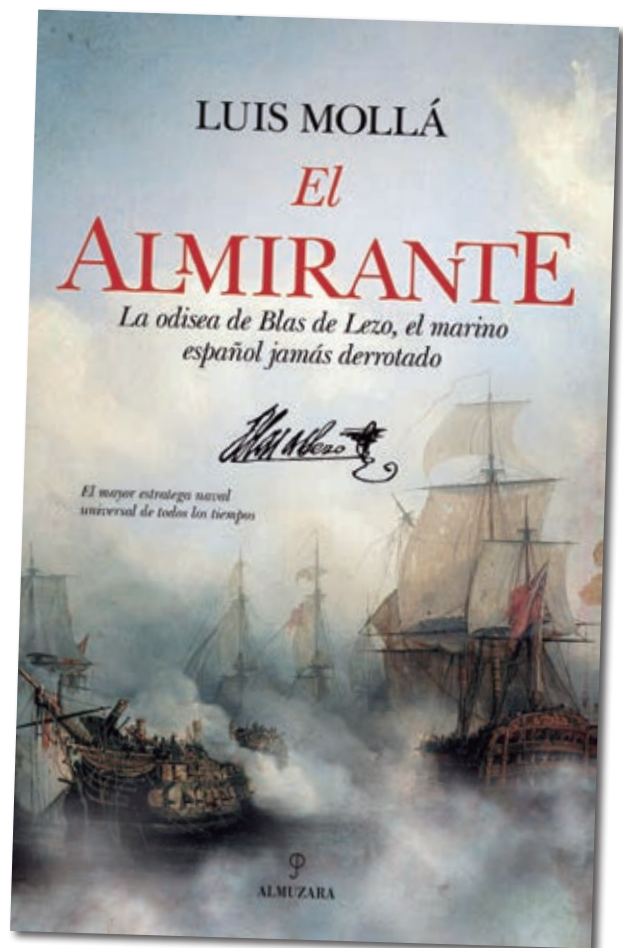
Narrada de forma ágil y con precisión histórica, el novelista navega por la vida de este militar, de quien cuenta que alcanzó la cima del escalafón de la Armada a una edad tan temprana, que puede que no haya existido caso semejante en la dilatada historia de la institución naval.

Blas de Lezo se vio obligado a ejercer el mando de buques y agrupaciones navales en los escenarios bélicos más difíciles de imaginar y en circunstancias, casi siempre combates al cañón, que no permitían dudar ni hacer concesiones que pudieran ser aprovechadas por los marinos ingleses.

Según el narrador, más allá de su larga lista de virtudes como hombre y como marino, este almirante guipuzcoano también cosechó imperfecciones como cualquier ser humano.

“La figura de Blas de Lezo se identifica con la de un líder militar extraordinariamente heroico y con la de un entrañable ser humano que a los españoles no debería movernos a otro sentimiento que el de un enorme y sanísimo orgullo”, comenta Luis Mollá.

El Almirante, obra del capitán de navío de la Armada, Luis Mollá, se puede adquirir al precio de 17 euros en librerías. ■





Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro

Director:

Raúl Gutiérrez

Redacción:

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

Fotos:

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

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

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

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

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

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

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

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20. Tel. 956 50 02 40.

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

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13. San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vilagarcía de Arousa: C/ Alejandro Cerecedo, 8. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

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

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 700 67 17
Jesús M. Salamanca: 91 700 67 19

Patricia Romero: 91 700 67 18

Ana Munguía: 94 231 95 08

revista.marism@seg-social.es www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 273-15-001-7

NIPO Web: 273-15-002-2



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

Descárgate la revista en tu smartphone



6

COSTERA

La abundancia de bonito, que se reflejó en jornadas históricas de descargas, se cerró más temprano de lo habitual al cubrirse los cupos de captura.



30

PROTECCIÓN DEL ANTÁRTICO

Octubre puede marcar un hito caso de aprobarse un santuario en el mar de Weddell.



Jesús Navarro

50

USO TELEMÁTICO

Obligatorio en las gestiones de los autónomos con la Seguridad Social desde el 1 de octubre.

- 6 Balance de las Costeras
- 14 Operación Paso del Estrecho
- 16 Vuelve a los tribunales el *tax lease*
- 20 IV Foro ANFACO-CECOPECA
- 23 Conferencia hispano-noruega
- 24 Protección del Antártico
- 30 Tribuna
- 32 67ª reunión de la CBI
- 34 Avances tecnológicos en pesca y acuicultura
- 42 Puerto de Tarragona y la diversificación
- 30 Informe sobre el sector acuícola
- 50 Autónomos y el uso telemático
- 52 Nueva clínica en Dakar
- 54 Historias de la Marina Mercante
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

Mar

Pesca cerró la pesquería a finales de agosto

La abundancia de **BONITO** acorta la costera en el Cantábrico



La Secretaría General de Pesca decretó el cese de las capturas de bonito antes de finalizar agosto al haber pescado la flota un volumen de capturas próximo a la cuota de España para esta campaña (15.015 toneladas). Esta costera, a pesar del temprano cierre, ha sido calificada como “excepcional” al combinar abundancia de recurso para todas las flotas, que han dejado jornadas históricas de descargas en diversos puertos, y un precio de primera venta que se ha mantenido a lo largo de las diez semanas en las que los 400 buques autorizados a pescar bonito del norte salieron a faenar.

Como en la costera anterior, esta última campaña estacional en el Cantábrico ha sido calificada como muy buena por la flota, tanto por la cercanía de los bancos de bonito a las costas como por el precio pagado en lonja. El túnido se ha concentrado en

el golfo de Vizcaya facilitando las capturas de las distintas flotas, especialmente de la de cebo vivo. Además, estos datos positivos se suman a la notable evolución que ha tenido la pesquería de la anchoa, que campaña tras campaña supera el volumen de descargas en los puertos de la cornisa cantábrica. Por

su parte, las distintas flotas que participaron en la primera costera estacional, la de caballa, agotaron rápidamente el cupo, aunque una mejor gestión del recurso ha incrementado el precio en primera venta.

CABALLA

La primera campaña del año en el Cantábrico se inició, una vez más, con tensión derivada del reparto de las cuotas de pesca en este caladero. A estas discrepancias se ha unido, en esta ocasión, el recorte del 20 por ciento establecido por Bruselas para esta pesquería respecto a la cuota de 2017, pasando de 38.431 toneladas a 30.746. Además, a esta cifra hay que restar las 5.544 toneladas que Bruselas puso de multa a nuestro país debido a la sobrepesca que las distintas flotas hicieron en 2009 y 2010. Por ello, las capturas han quedado reducidas a 25.201 toneladas. Estas circunstancias negativas no han ayudado a calmar los ánimos ni en los puertos gallegos ni en los asturianos que siguen apuntando el reparto establecido por el Plan de Gestión del Cantábrico en 2013 como el origen de todos los males.

La flota asturiana inició la campaña de la caballa el pasado 12 de marzo y la cerró ocho días después tras agotar la cuota de 1.355 toneladas correspondiente a la flota de otras artes distintas al arrastre de fondo y cerco.

La escasa cuota *no permite decir que el balance haya sido bueno*, según el presidente de los pescadores asturianos, Dimas García. Sin embargo, para el veterano dirigente, lo conseguido por España en las negociaciones de los Tac, *ha permitido mantener o subir cuotas de otras especies de interés para las flotas de artes menores como raya, jurel del este o rape o anchoa, lo que ha posibilitado a la flota mantener la actividad en niveles similares a años anteriores.*

La campaña de este pescado azul de temporada ha sido buena para las flotas gallegas —arrastreros de litoral,

cerqueros y artes menores— que han encontrado los bancos de pescado cerca de sus costas. Mejor ha sido aún para las lonjas gallegas que han acaaparado las descargas de caballa. De acuerdo con los datos de la plataforma Pescadegalicia.com se han vendido cerca de 10,5 millones de kilos en las lonjas gallegas que han dejado más de 11,5 millones de euros, ya que el precio medio ha sido de 1,1 euros por kilo. Estas cifras suponen un incremento cercano al 35 % respecto al volumen alijado la pasada campaña. En cuanto al precio obtenido por el pescado en primera venta, el incremento respecto



a 2017, ha sido cercano al 50%. Así, las lonjas y las flotas gallegas han aprovechado la inusual cercanía de sus costas de la xarda.

Pero la cercanía del pescado no ha calmado el malestar de la flota de cerco gallega que, a través de sus federaciones provinciales, ha pedido a Pesca algo más de pescado. Ya que como lamentan los pescadores gallegos y asturianos el sistema de reparto perpetúa dos categorías de pescadores: la de los que no agotan los recursos disponibles y la de quienes tienen que luchar para mantener la rentabilidad de sus empresas.

La flota vasca, tanto la de cerco como la de arrastre, había capturado hasta agosto cerca de 11,6 millones de kilos que han alcanzado un precio medio de 95 céntimos de euros. Así, la primera campaña estacional ha dejado en las lonjas vascas algo más de 11 millones de euros. El descenso de capturas en esta campaña se ha visto equilibrado en las lonjas en las que el producto se ha pagado un 8% más que en la costera pasada.

ANCHOA ABUNDANTE

La segunda campaña estacional del año en el Cantábrico comenzó oficialmente el primer día de marzo. Los pescadores han podido capturar anchoa, bocarte o boquerón —*engraulis encrasicolus*, por su nombre científico— hasta el nueve de junio, fecha en que la Secretaría de Pesca decidió cerrar la pesquería al haber agotado la flota el cupo. En esta campaña los pescadores cuentan con 24.500 toneladas, de las que un 10 por ciento ha quedado reservado para el segundo semestre y se podrá pescar hasta finales de noviembre.

Las 150 embarcaciones de cerco con base en los puertos asturianos, cántabros, gallegos y vascos han tenido una costera beneficiosa. En esta ocasión han sido las cofradías cántabras las que han tenido más suerte al concentrarse el pescado cerca de sus costas y, por tanto, las descargas de los pesqueros. La lonja de la cofradía 'Virgen del Puerto' de Santoña ha cerrado la campaña de bocarte con 5 millones de kilos con jornadas en las que se ha subastado medio millón de kilos. Además, los pesqueros alijaron a principios de mayo ejemplares de buen tamaño que alcanzaron buen precio de venta al ser el pescado del tamaño que conviene a la industria conservera.

La flota de cerco gallega comenzó la campaña disgustada con las organizaciones de productores cántabras y vascas por no haber aceptado las propuestas planteadas en la reunión



mantenida por las cuatro comunidades que faenan en el Cantábrico. Entre éstas, estaban la de rebajar los topes de capturas para la anchoa más pequeña (entre 40 a 50 piezas por kilo) y la de comercializar el recurso de lunes a jueves reduciendo una jornada a la semana. De esta forma, argumentaban los gallegos, se evitaría llenar las lonjas con producto pequeño, que presiona el precio de venta a la baja y resta cuota. Finalmente la abundancia de recurso y el tamaño de la anchoa, tirando a pequeño, forzaron la regulación de las capturas bajando de las 10 toneladas al día para los cerqueros a ocho y pasando de semanas de cinco jornadas a cuatro.

A pesar de estas desavenencias, el medio centenar de cerqueros gallegos han encontrado anchoa como lo demuestran que las cifras de subastas de esta especie en las lonjas gallegas sean las más altas de las últimas dos décadas. A mediados de julio se ha-



En diez semanas la flota ha capturado 15 millones de kilos de bonito

bían vendido en las lonjas gallegas cerca de 2,2 millones de kilos de bocarte por un valor superior a los 3,3 millones de euros. La lonja de A Coruña ha centralizado la venta de este pez plateado con 1.140 toneladas, que se han vendido a casi 1,5 euros el kilo. El recurso de mayor tamaño —30 piezas por kilo— se ha pagado en la lonja herculina a cinco euros el kilo.

Los arrantzales vascos han capturado más de 15.000 toneladas, que suponen un descenso del 10 por ciento sobre el mismo período de la pasada campaña. El precio medio alcanzado por esta especie pelágica ha caído en las lonjas vascas unos 40 céntimos respecto del precio medio de venta de la campaña pasada (1,7 euros). A pesar de la caída, tanto de las capturas como en el precio de venta, los arrantzales y la administración pesquera vasca han calificado la costera de la anchoa de muy buena, ya que se ha capturado el pescado cerca de la costa y en abun-

dancia. Además, hay que señalar que se compara con la campaña de 2017 que fue excepcional en cuanto a cantidad y tamaño de los ejemplares.

En esta costera el tamaño de los ejemplares ha sido inferior al de la costera pasada (entre 40 a 50 piezas por kilo) lo que ha presionado el precio de venta a la baja. A esta circunstancia se añade la concentración de capturas, que tampoco ha ayudado a subir el precio pagado en lonja. A diferencia de la campaña pasada, en ésta los pescadores, por lo general, no han encontrado bocarte de buen tamaño el más apreciado por la industria conservera por la que se paga el precio más alto en lonja.

Las expectativas para la próxima campaña de anchoa son buenas teniendo en cuenta los datos extraídos de la campaña Bioman sobre el estado de esta pesquería. Las cifras obtenidas son las mejores desde que hace tres décadas se empezara con estos estudios para establecer las capturas de esta especie. Por ello, las flotas de las cuatro comunidades que faenan en el Cantábrico se han apresurado a pedir que la Comisión Europea fije una cuota de 33 millones de kilos para la próxima costera.

AGOTADO EL CUPO DE BONITO

Es la tercera campaña consecutiva en la que las distintas flotas que capturan bonito del norte —*thunnus alalunga*, por su nombre científico— han agotado la cuota de 15.015 toneladas disponible para 2018. Además, esta costera pasará a la historia como la más corta, ya que la Secretaría de Pesca Marítima cerró la pesquería el 23 de agosto.

Este temprano cierre ha creado malestar entre los pescadores, que hasta el año 2000 no habían estado sujetos a cuotas para este túnido y ahora llevan tres cierres seguidos. El cierre, además, ha dejado como consecuencia que a partir de esa fecha el bonito que ha llegado a los puertos procede de barcos de arrastre pelágico franceses

El Juan de la Cosa y el Esperanza del Mar con la flota



Por segundo año consecutivo los dos buques asistenciales del Instituto Social de la Marina (ISM) “Esperanza del Mar” y “Juan de la Cosa” han prestado atención médica a las embarcaciones que han faenado en el Cantábrico durante la campaña de bonito que por primera vez ha concluido a finales de agosto tras el cierre decretado por la Secretaría General de Pesca al haberse agotado el cupo.

Durante los meses de mayo a agosto los equipos de asistencia de los buques han atendido a 77 trabajadores. De estos casos, algo más del 40 por ciento (33) han sido por enfermedad de los pescadores y casi el 60 por ciento (44) tuvieron que ser atendidos por accidente. Estas cifras representan un notable descenso respecto a las 105 asistencias de la campaña pasada, que

o irlandeses que siguen pescando al no haber agotado su cuota.

ASTURIAS

La costera de la xarda cerró en las lonjas asturianas con la descarga de los últimos pesqueros tras decretar Pesca el cierre. El 24 de agosto se subastaron cerca de 70 toneladas de bonito a un precio medio por encima de los cuatro euros. La campaña ha dejado un balance positivo en la lonja de Avilés con 1,2 millones de kilos de bonito vendidos que han generado un valor en primera venta por encima de los 5.100.000 euros.

Esta cifra supera en un 30 por ciento la cantidad vendida la campaña pasada. Sin embargo, para Ramón Álvarez, gerente de la lonja de Avilés, no todo es tan positivo, ya que, según declaraba a un medio local, *hubo mucho pescado en poco tiempo, y tuvimos*

que realizar inversiones y contrataciones adicionales para poder atender a nuestros clientes.

Cerca de la mitad del túnido subastado (587.000 kilos) procedía de embarcaciones incluidas en el certificado de la pesquería de bonito del norte artesanal (MSC). Hay que señalar que todas las descargas realizadas en la Rula de Avilés proceden de embarcaciones que se dedican al arte de pesca denominado “curricán o cacea”, considerado como el más selectivo.

La lonja de El Musel no ha tenido una campaña tan buena. Inició la costera subastando los primeros ejemplares de la campaña que volvieron a marcar récord (300,20 euros el kilo). La cifra pagada por una cadena de supermercados se compensa por la publicidad que recibe. A partir de las primeras descargas el precio de venta declinó hasta los 3,5 euros de media de julio. Por la lonja

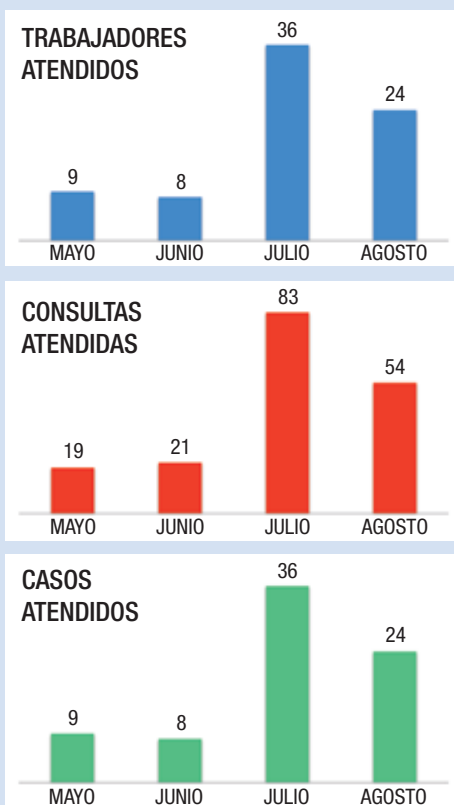
El precio medio de venta del túnido ha superado los 4 euros por kilo

en parte se explican al haberse acortado la costera en más de un mes.

Los médicos de los barcos asistenciales han realizado 177 consultas médicas. De éstas, 97 han sido intervenciones resueltas a través de consultas radio médicas y 80 han requerido asistencia ambulatoria. Es decir, aquella en la que el personal sanitario de los buques se ha acercado a los barcos pesqueros para atender a un paciente y evaluar, en su caso, si requería ser trasladado al buque sanitario para realizar alguna prueba diagnóstica. O también los casos en que el barco pesquero ha traslado al marino hasta el buque hospital.

En el caso de las asistencias médicas se produce un descenso en el número respecto de las de 2017 por la causa ya mencionada. ■

J.M.S.



han pasado algo más de 440 toneladas de bonito. Cifra inferior a las 600 toneladas de 2017. Por tanto, la lonja cierra la costera con menos volumen y precio inferior en primera venta.

En cuanto a la flota, los 42 barcos asturianos han capturado más de 500 toneladas de bonito, casi un 20 por ciento más de capturas que en 2017. Al incremento se suma la cercanía del pescado con el consiguiente ahorro en tiempo y gasoil.

CANTABRIA

La costera de bonito para la flota cántabra ha batido récords tanto de capturas como de rentabilidad para la docena y media que utilizan cebo vivo como para las sesenta y tantas embarcaciones de menor porte que utilizan la cacea para la captura del túnido. A finales de agosto las lonjas cántabras había vendido 3,1 millones de kilos, un

35 por ciento más que en la costera anterior que fue calificada como muy buena. Esta cifra supone que en los puertos cántabros se ha alijado el 20 por ciento de la cuota de bonito para esta costera.

El precio medio de venta ha sido de 3,6 euros. Esta cifra es inferior en 36 céntimos al precio pagado en 2017. A pesar del descenso, el volumen de negocio ha superado los 11 millones de euros estableciendo un nuevo récord al superar los más de 9 millones de la costera de 2016.

GALICIA

Las lonjas gallegas han vendido 1.644 toneladas de bonito. Esta cantidad mejora en un 8 por ciento lo vendido la pasada costera. El pescado ha alcanzado un precio máximo de 14 euros el kilo, pero la media ha sido de 4,1 euros. Así, la caída del precio de

primera venta en las lonjas gallegas de los 4,5 euros de la pasada campaña a los 4,1 de la presente ha absorbido el incremento del volumen de venta dejando 6,8 millones de euros.

La lonja de Burela, la principal lonja gallega en esta pesquería, ha subastado más de 1.116 toneladas de bonito, un 16 por ciento más que en 2017. El túnido se ha subastado a una media de 4,2 euros el kilo. Estas cifras dejan un balance similar al de la campaña pasada, ya que se ha vendido un centenar más de toneladas, pero el precio ha sido 30 céntimos más barato. De esta forma, la costera ha dejado en la lonja lucense cerca de 4,7 millones de euros, poco más de los 4,5 millones de 2017. Pero la facturación de esta campaña, según Miguel Neira, gerente de la Asociación de Armadores de Burela (ABSA), *queda lejos de los 6 millones que suelen venderse durante una costera "normal"*.

La lonja de A Coruña ha movido más de 425 toneladas de bonito a un precio medio por debajo de los 4 euros. La facturación se ha acercado a 1,7 millones de euros. Por su parte, la lonja de Celeiro ha recibido poco más de 66 toneladas de bonito que se han su-

bastado en primera venta a 3,7 euros el kilo.

La campaña de bonito deja cifras superiores a las de las dos anteriores campañas

PAÍS VASCO

Las más de 160 unidades que integran las cofradías vascas ha tenido una costera excelente. Abrieron la campaña las embarcaciones pequeñas que pescan al curricán o cacea a finales de mayo. Tanto este tipo de embarcaciones, con puerto base mayoritariamente en Bermeo, como las de mayor porte que pesca con cebo vivo han conseguido capturas abundantes como lo muestran los 8,2 millones de kilos descargados en los puertos vascos en poco más de 10 semanas.

Los primeros bonitos que llegaron a principios de junio alcanzaron un precio de 7,7 euros el kilo. El precio ha ido bajando hasta estabilizarse entre los 3,60-3,70 euros por kilo, unos 10 o 20 céntimos menos que el año pasado. Una cifra alta si se considera el elevado número de descargas concentradas en poco menos de tres meses que ha durado la campaña más corta que se recuerda.

El hecho de que la campaña haya resultado tan corta se debe, como señala Miren Garmendia, secretaria general de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa, *a que las capturas han sido abundantes, lo que denota que la pesquería está en buena situación*. A la cantidad de pescado hay que añadir su cercanía a las costas y que el precio se ha mantenido debido a que la industria conservera ha comprado mucho, lo que ha mantenido el precio de venta en lonja incluso en los momentos en los que ha habido muchas descargas en los puertos. Por tanto, una campaña excepcional por volumen de capturas, por la cercanía del pescado a la costa, que contribuye al beneficio de los pescadores al ahorrar tiempo y combustible, y por un precio de primera venta que se ha mantenido a lo largo de la costera.

Pesca autorizó a cambiar temporalmente su actividad a 400 barcos



También desde la administración vasca se ha calificado la costera de muy buena por las capturas y por los precios logrados ya que precisamente por la abundante oferta se podían haber desplomado el valor del pescado en lonja. La cotización media en lonja se ha situado en los 3,60-3,70 euros por kilo, unos 10 o 20 céntimos menos que el año pasado.

ARRASTREROS PELÁGICOS

La presencia de barcos de pesca comunitarios —franceses e irlandeses principalmente— que utilizan el arrastre pelágico no parece que vaya a desaparecer. Su presencia ha creado malestar entre los pescadores nacionales al entender la actividad pesquera de forma opuesta. Pero no parece que Europa vaya a prohibir esta modalidad pesquera en el Cantábrico. Por ello, las flotas de las cuatro comunidades que

faenan en el Cantábrico utilizando artes más selectivas, tendrán que acostumbrarse a esta presencia.

Todo apunta, como señalaba recientemente Iñaki Bilbao en una entrevista a un medio vasco, a que *la única solución es buscar fórmulas que garanticen una convivencia pacífica entre las flotas. Estamos obligados a entendernos con los franceses.*

Parece que la solución pasa por establecer unas normas que permitan compartir las zonas de pesca, intentar llegar a acuerdos sobre los descartes de bonito y las descargas. Al mismo tiempo, realizar campañas informativas sobre lo que supone en términos de calidad para el consumidor y sostenibilidad para la pesquería comprar un bonito pescado con artes selectivas respecto de los capturados con redes de arrastre. ■

J.M.S.



 @LeonManjarReyes

 @LeonManjarReyes

 #leonmanjarreyes

Operación Paso del Estrecho

Los barcos, claves del ÉXITO de los PUERTOS

Un año más, damos cuenta de la conclusión y balance de la Operación Paso del Estrecho 2018, el operativo que regula el mayor tránsito de pasajeros y vehículos de Europa en un período tan corto de tiempo y que se desarrolla, desde hace más de 30 años, sin mayores incidencias. El Operativo de este año, en el que se ha coordinado el desplazamiento de más de 3 millones de personas, ha tenido de particular, además de la incorporación al dispositivo del Puerto de Valencia y de los llamativos incrementos del de Málaga, la “concentrada” operación de regreso, que ha generado serios problemas, especialmente en el Puerto de Tánger Med, aunque también en el de Ceuta.

Desde el 15 de junio hasta el cierre de la Operación, el pasado 15 de septiembre, pasaron por el Puerto de Málaga cerca de 125.000 personas y más de 22.800 vehículos, un 45% y un 59% más, respectivamente, que en 2017. En opinión de las autoridades malagueñas, este crecimiento obedece, entre otras cosas, a la incorporación de más barcos y rotaciones al dispositivo, que pasó de los 167 servicios el año pasado, a los 257 realizados este entre la provincia y Melilla y, los fines de semana, con Tánger Med.

Y es que, al servicio tradicional que ofrecía Trasmediterránea se ha unido en 2018 el de la Compañía Marítima de Alborán, creada por Baleària y Marítima Peregarr. Pero no solo esto. La decisión de Competencia de obligar a Armas a dejar de operar la línea de Motril, para poder hacerse con Trasmediterránea, ha supuesto que parte del pasaje del puerto se haya trasladado a los de Málaga y Almería.

Concretamente, el Puerto de Almería sigue la senda ascendente de los últimos años y movió 61.162 vehículos y 264.231 pasajeros, en los tres meses que ha durado la Operación, un 2,5% y un 2% más que el año anterior, situán-



En la imagen, coinciden en el Puerto de Málaga los tres barcos que cubren la ruta a Melilla

dose así en el tercer puesto —cerca de los registros logrados en los muelles de Ceuta— en el ranking general, en cuanto al volumen de desplazamientos durante la OPE en los puertos españoles y, en el segundo, en la operación salida (hasta el 15 de julio) después del “súper poderoso” Puerto de Algeciras.

Por el contrario, en Motril, cuya dársena ya perdió bastante afluencia el año pasado, en esta campaña, al dejar de operar Armas, la explotación de la ruta quedó en manos de la naviera FRS, con un barco de menor capacidad que el que se había usado hasta ahora, perdiendo, como sucedió en 2017, un 20%, tanto de pasajeros

como de vehículos, respecto al año anterior.

El “nuevo” en el dispositivo, el Puerto de Valencia, a pesar de que hace un par de años ya colaboró repentinamente en el Operativo, se estrenó de forma oficial con el desplazamiento de 23.798 pasajeros y 8.525 vehículos, el 2,5% de los servicios que en total se realizaron durante la OPE 2018. De hecho, el Puerto de Alicante ha notado esta incorporación y vuelve a registrar retrocesos, ya que transportó casi mil vehículos menos que en 2017, en total 9.124, y un -1,2% pasajeros menos: un total de 35.136.

ONCE MIL EMBARQUES

Como adelantamos al principio de esta información, el dispositivo de este año —según Protección Civil, que es



A. P. Málaga

el organismo encargado de coordinar toda la Operación— superó la barrera de los 3 millones de desplazamientos hasta alcanzar los 3.241.679 millones de pasajeros y los 734.240 vehículos, lo que supone un incremento del 8,1% y del 5,6%, respectivamente.

En todo este trasiego masivo de vehículos y personas, concentrado en tres meses, destaca sobre el resto de los puertos implicados en el Operativo los gestionados por la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, especialmente el de esta última localidad que, junto al de Tarifa, canalizó el paso de más de 2'8 millones de pasajeros (23 veces los habitantes de la ciudad de Algeciras) y

***En el retorno,
Algeciras y
Tarifa llegaron
a desembarcar
hasta los 59.000
pasajeros y
13.000 coches en
un mismo día***

casi 600.000 turismos, según datos de Bahía de Algeciras —en los que se contabilizan los tres meses de Operación, sin discriminar en operación salida, del 15 de junio al 15 de agosto, y retorno, del 15 de julio al 15 de septiembre—.

Según apuntan desde la Autoridad Portuaria, este año la Operación retorno ha sido especialmente complicada, llegando a colapsarse puertos como el de Tánger Med, con la consiguiente repercusión que esto supone a este lado del Estrecho. De hecho, la OPE 2018 ha registrado puntas en la ida de 44.000 pasajeros y casi 11.000 turismos embarcados en un solo día en los puertos de Algeciras y Tarifa; mientras que en el retorno los datos se dispararon hasta los 59.000 pasajeros y 13.000 coches desembarcados procedentes de los puertos de Ceuta, Tánger Med y Tánger Ciudad. Unos datos que ponen de manifiesto la especial dificultad que este año ha presentado la OPE, sobre todo en el regreso de finales de agosto, debido a los preceptivos controles que el Estado está obligado a aplicar en la frontera Schengen y a que muchos pasajeros postergaron el regreso “a casa” a después de la celebración nacional de la fiesta del cordero, el 21 de agosto.

En concreto, también el Puerto de Ceuta, a pesar de sus buenas cifras y de que incrementó tanto el número de pasajeros desplazados en el marco de esta campaña, un 13,8%, como de vehículos, un 14,4% respecto a 2017, se ha visto desbordado algún día por la concentración de viajeros de regreso, por lo que fue necesario habilitar rotaciones extraordinarias y la intercambiabilidad de billetes.

En consecuencia, las Autoridades Portuarias trabajan ya en hacer frente a circunstancias excepcionales como esta e insisten en la importancia de reservar y planificar los viajes por el Estrecho con la suficiente antelación para evitar, en la medida de lo posible, situaciones como las vividas a finales del mes de agosto. ■

ANA MUNGUÍA

El “TAX LEASE” vuelve a los tribunales



El tax lease, el sistema de arrendamiento fiscal que se utilizó en España para la construcción de buques desde 2002 y que fue denunciado por la Dirección General de la Competencia de la Comisión Europea en 2006, vuelve a copar la actualidad, después de que el Tribunal de Justicia Europeo haya enmendado la resolución dictada en 2015 por el Tribunal General de la UE, en la que se daba por bueno el procedimiento español. Este nuevo “episodio”, anunciado el pasado mes de julio, en torno a aquel tax lease llega en un momento en que la construcción naval española evoluciona positivamente gracias al nuevo sistema de ayudas a la financiación de la construcción de barcos, puesto en marcha en 2013, tras los daños ocasionados por aquella denuncia de la Comisión Europea.

Somos un referente internacional gracias a la alta tecnología, la capacidad de adaptación y la gran cualificación de nuestros astilleros, así se manifestaba la consejera delegada de Pymar durante la Asamblea anual de la entidad, en la que también destacó el significativo repunte de los contratos para la construcción de nuevos buques en los astilleros privados españoles en 2017: un 80% más que el año anterior.

Afortunadamente, y gracias a la puesta en marcha de un nuevo sistema conocido como “régimen de amortización anticipada”, que viene funcionando en la práctica desde comienzos de 2014, quedan atrás los años de crisis que dejó la denuncia del anterior sistema de arrendamiento fiscal y, año tras año, las gradas privadas espa-

ñolas han ido recuperando sus cifras. Concretamente, el año pasado los astilleros integrados en Pymar lograron firmar 35 nuevos contratos por un importe de 832 millones de euros.

De hecho, desde la Asociación se muestran convencidos de que la última decisión sobre el sector español, adoptada por el Tribunal de Justicia Europeo, *no tiene ningún efecto en el nuevo sistema de tax lease* y envían un mensaje de confianza porque, tal y como señalan, *en ningún caso se derivará de este asunto un procedimiento de recuperación de ayudas para los astilleros españoles, al no ser considerados como beneficiarios de las potenciales ayudas por la Decisión de la Comisión Europea cuestionada.*

LA DENUNCIA QUE NO CESA

Pero lo que sí es innegable es que, a pesar de que la denuncia efectuada en principio por la Comisión no tenía efecto directo ni sobre los armadores ni sobre los astilleros, sí supuso un drástico frenazo en su actividad, por lo que la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo ha sido un jarro de agua fría para el sector. De hecho, convencidos de que su procedimiento estaba refrendado ya por los Tribunales comunitarios, los astilleros privados acababan de encargar un análisis jurídico para determinar si es pertinente pedir a la Comisión Europea una compensación por los daños causados tras la sentencia de 2015, tal y como anunció el año pasado Pymar.

El “culebrón” del *tax lease* comenzó en 2011 y su repercusión se dejó sentir en una parte importante del tejido económico y empresarial del país. Muchos astilleros perdieron sus pedidos y vieron reducidos sus contratos al mínimo, mientras otros incluso llegaron a tener que acudir al concurso de acreedores para solventar sus dificultades económicas.

La Comisión Europea, después de una denuncia de los astilleros holandeses, acusó al sistema de financiación utilizado entre 2007 y 2011 para

En 2017, la construcción de buques en los astilleros españoles creció un 80% respecto al año anterior

la construcción de buques en España de constituir ayudas de Estado y, por tanto, de ir en contra de la Directiva sobre libre competencia, por lo que llegó a solicitar la recuperación de las bonificaciones concedidas a las Agrupaciones de Interés Económico a través de este sistema. No se trataba de nada baladí puesto que el reembolso afectaba a 2.743 transacciones, con un valor de unos 9.000 millones de euros, por lo que las desgravaciones logradas como consecuencia estaban entre los 600 y 900 millones de euros.

A pesar de que, como ya hemos dicho, el reembolso que pedía Bruselas no afectaba directamente a armadores ni a astilleros, el sistema funcionaba permitiendo a las empresas que invertían en la construcción de buques desgravarse; estas, a su vez, arrendaban o vendían a las navieras con un descuento de entre el 20% y el 30%, que revertía en más contratos para los astilleros. Beneficios en cadena que trajeron perjuicios en cadena, por lo que de la denuncia y paralización del sistema todos salieron perjudicados. Bueno, todos menos los astilleros holandeses, que de 2010 a 2013 vieron incrementarse *vertiginosamente* su cartera de pedidos en un 80%.

Finalmente, en julio de 2015, el Tribunal General de la UE paralizó el proceso de devolución de bonificaciones





establecido por la Comisión al considerar que el sistema español no tenía carácter selectivo, ya que todos los contribuyentes en España que desarrollaban una actividad económica e invertían en este tipo de operaciones podían haber resultado beneficiarios del sistema.

Al hilo de la sentencia, el Ejecutivo comunitario recurrió ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, la máxima instancia judicial comunitaria, que es el que acaba de dar la razón a la Comisión y ha devuelto el litigio al Tribunal General para que lo juzgue de nuevo.

UN SECTOR SOLVENTE

Después de tantas dificultades, el repunte del sector privado de construcción naval es un hecho reseñable puesto que, tal y como apuntó la consejera delegada de Pymar, Almudena López del Pozo, en la Junta anual de la entidad, es una industria *generadora de riqueza, empleo y prestigio para el país, que conforma un sector estratégico clave en el actual proceso de fortalecimiento del sector industrial.*

El único “pero” que se encuentra en el informe se refiere a que apenas aparecen armadores locales y, en consecuencia, la mayoría de los barcos que salieron de estos astilleros fueron encargos de clientes extranjeros: cerca

del 85% de la facturación de 2017, en cuanto a buques entregados, procedía del mercado exterior.

A pesar de ello, las cifras del sector durante el año pasado le sitúan en el segundo puesto en cuanto a número de buques contratados dentro de la Unión Europea, y en el décimo puesto del *ranking* mundial, una prueba más, según López del Pozo, *de la elevada competitividad y la buena imagen del sector en el exterior.*

Asimismo, la construcción naval privada española también registró el año pasado un óptimo posicionamiento en los *rankings* de contratación de los principales segmentos de mercado de buques especializados. Concretamente, el primer puesto dentro de la Unión Europea y el tercero del mundo con más CGT contratadas (arqueo bruto compensado) en lo que se refiere a buques para la industria pesquera, y el segundo país de la UE y del mundo en la contratación de buques oceanográficos.

La perspectiva de futuro también es muy buena. De hecho, estos astilleros cuentan con la cartera de pedidos más importante de Europa, y la tercera a nivel mundial, de buques para la industria pesquera; ocupan el segundo puesto de la UE en cuanto a encargos para la construcción de remolcadores; y el segundo puesto europeo y el tercero del mundo con más encargos para la fabricación de dragas. Con todo ello, a cierre del ejercicio 2017, la cartera de pedidos de los astilleros integrados en Pymar estaba compuesta por un 39% de buques destinados a la industria pesquera, un 26% de remolcadores, un 9% de buques de pasaje y un 6% tanto de buques *offshore* como de petroleros, entre otros.

Según López del Pozo, la clave de estos buenos datos está en que han *primado las construcciones con alto valor añadido y sofisticación, con una clara orientación hacia las construcciones a medida y no seriadas.* ■

TEXTO Y FOTOS: A. MUNGUÍA

La decisión adoptada por el Tribunal de Justicia Europeo no tiene ningún efecto sobre el actual sistema de financiación para la construcción de buques

ESCOLAPORT

- FORMACIÓN BÁSICA EN SEGURIDAD · STCW
- OPERADOR RESTRINGIDO SMSSM
- FORMACIÓN BÁSICA EN PROTECCIÓN MARÍTIMA
- BUQUES DE PASAJE
- FORMACIÓN SANITARIA ESPECÍFICA INICIAL
- BOTES DE RESCATE NO RÁPIDOS
- AVANZADO CONTRA INCENDIOS
- OPERADOR GENERAL SMSSM
- PATRÓN PORTUARIO
- MARINERO DE PUENTE

932 2103 80 | www.escolaport.barcelona

LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO
(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)

IV Foro de Ciencia y Tecnología ANFACO-CECOPECA

INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA, elementos clave para la sostenibilidad

Bajo el lema “Innovación y biotecnología para un sector marino y alimentario más competitivo y sostenible”, se celebró el pasado 10 de septiembre en Vigo la IV edición del Foro Ciencia y Tecnología que organiza la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado (ANFACO). Más de 250 personas, entre asistentes y ponentes, participaron en un evento que cuenta con el apoyo de la Consellería do Mar gallega.

El Foro de Ciencia y Tecnología que cada dos años organiza la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado (ANFACO-CECOPECA) es “punto de referencia para la transmisión de la tecnología y el conocimiento científico a la industria marina y alimentaria”. Así lo dijo el secretario general de la organización, Juan Manuel Vieites, quien manifestó que el objetivo del encuentro no es otro que el de “poner a disposición de las empresas del sector aquellas herramientas de innovación, sostenibilidad y conocimiento científico que ayuden a impulsar la competitividad de su tejido empresarial”.

El evento, dirigido a los agentes involucrados en el desarrollo competitivo y sostenible de la industria marina y alimentaria en nuestro país, ya sea desde el ámbito empresarial o académico, se estructuró en cinco bloques de debate temáticos: sector transformador y sostenible, seguridad alimentaria, alimentación y salud, tendencias de consumo en el sector alimentario y nuevas tecnologías de procesado, conservación y envasado.

Más de 250 personas, entre ponentes y asistentes, participaron en el Foro. Entre ellos, destacados miembros de



Inauguración del IV Foro Ciencia y Tecnología.

la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA) como Ángel Ortiz Peláez, representantes de empresas punteras en el campo medioambiental o en el desarrollo de soluciones de higiene industrial como Jean-Pascal Bergé, presidente de BioThoT (Francia), Charles Delannoy, presidente de Procidys Consulting (Francia) o Fernando Lorenzo, director de I+D de Betelgeux (España), y expertos procedentes de centros tecnológicos y universidades como Carlos Torres de la Universidad Autónoma de Madrid, Juscélino Tovar de la Universidad de Lund (Sue-

cia), Nard Clabbers de TNO (Holanda), Bjorn Tore Rotabakk de NOFIMA (Noruega), Stefan Toepfl del Instituto Alemán de Tecnologías de Alimentos (DIL) o Mai Dorado de Mintel.

El acto se enmarca dentro del Foro Internacional de Conservación de Productos de la Pesca en Galicia, que ANFACO creó en 1995. Desde entonces celebra periódicamente conferencias y talleres de carácter internacional donde se analizan la situación presente y futura del sector marino y alimentario, así como las oportunidades en materia de internacionalización e innovación que permitan mejorar la competitividad de las empresas dedicadas a estas actividades.

VALORIZACIÓN DE LOS PRODUCTOS

La consejera del Mar gallega, Rosa Quintana, participó en la presentación del Foro. Durante su intervención destacó la importancia de seguir trabajando para adecuar los productos del mar gallegos a la realidad del mercado. En este sentido, hizo hincapié en la necesidad de “continuar atendiendo al mercado existente y cambiante afrontando los retos de la valorización y la diferenciación de nuestros productos”.

La Xunta apuesta por generar un valor en los mercados acorde con la calidad de los productos que se producen o capturan en aguas gallegas. Con esta perspectiva, Quintana puso de relieve la importancia de “identificar correctamente la marca Galicia y frenar el fraude en el etiquetado cumpliendo con las exigencias que establece la norma”. Para la titular del Mar gallega, en este objetivo debe primar la sencillez para que los consumidores entiendan fácil y rápidamente las etiquetas, al tiempo que se populariza el conocimiento de los peces y el consumo de productos del mar.

Para afrontar estos retos, la Xunta desarrolla políticas con las que apuesta por la transformación y la comercialización de los productos gallegos. En este sentido, ha destinado más de 260 millones de euros a la revalorización de

esos productos. Casi un 40% más en la partida destinada a mejorar la comercialización. “Camino en el que tenemos que continuar”, señaló Quintana.

Paralelamente, la Xunta trabaja por conocer las características de los consumidores. Para ello, ha aumentado en un 40% la partida presupuestaria destinada a mejorar la comercialización, dotándola este año de 9 millones de euros. También en mejorar los canales de comercialización tradicionales y novedosos, adoptando nuevas fórmulas logísticas y priorizando la compra *on line*. Línea a la que la Xunta contribuye a través de los grupos de acción local del sector pesquero, para los que este año ha incrementado en un 50% la partida presupuestaria dedicada a este fin.



Uno de los participantes en el foro de Ciencia y Tecnología de ANFACO.

Quintana declaró además que su departamento también hará esfuerzos para cambiar las formas en las que se realiza la primera venta de los productos del mar, introduciendo mayor competitividad a través de la digitalización y el acceso *on line*.

La consejera felicitó a ANFACO por la organización de este evento, que “contribuye al fortalecimiento del gran motor económico que es para Galicia el sector marítimo pesquero”. El Foro, según Quintana, “ahonda en el desarrollo competitivo y sostenible del sector” y funciona como encuentro de debate en

el que la ciencia, la empresa y la academia “mantienen un diálogo provechoso para todas las cadenas de valor del sector”.

CONCLUSIONES

Los expertos concluyeron que, en el área de la transformación sostenible, se han desarrollado herramientas que permiten el desarrollo industrial con el máximo aprovechamiento de recursos como el agua, la energía y las materias primas, y con una generación de residuos mínima.

La biorrefinería es, en este sentido, un poderoso instrumento para maximizar el valor de los recursos. Mediante la optimización de cada uno de los pasos del procesado de las materias primas, el proceso se vuelve eficiente en su conjunto y respetuoso con el medio ambiente. Además, permite generar productos diferenciadores con un interés económico definido.

Por otra parte, hay muchas oportunidades para dar un valor añadido a los subproductos de la pesca. Una de las mejores soluciones es, según los participantes, “desarrollar y combinar productos altamente tecnológicos, como los ingredientes marinos para nutracéuticos, con soluciones masivas como las harinas de pescado e hidrolizados.

La seguridad alimentaria debe ir en consonancia con los sistemas de producción sostenibles y la obtención de alimentos de calidad. La Autoridad Europea de Sanidad Alimentaria (EFSA) está desarrollando, a través de diversos proyectos, una metodología para identificar y evaluar riesgos emergentes relacionados con los alimentos. Los especialistas en este campo señalaron que, mediante un enfoque integral de los factores que afectan a la eficacia y al impacto medioambiental de los procesos industriales de higiene, es posible mejorar su sostenibilidad, desarrollando soluciones respetuosas con el medio ambiente.

Otro de los ejes temáticos del Foro fue la alimentación saludable. Entre



Producción sostenible, seguridad alimentaria, procesado de alimentos y tendencias de consumo fueron los temas de debate

los nuevos avances relacionados con la nutrición saludable, se presentó un modelo dietario multifuncional basado en cinco conceptos: alimentos y comidas de baja respuesta glucémica, alimentos capaces de reducir el colesterol y los triglicéridos, alimentos ricos en antioxidantes, alimentos ricos en fibra soluble y fermentable y cereales de grano entero. El enfoque multifuncional se presenta como una herramienta para la implementación de estrategias preventivas contra la enfermedad cardiovascular.

La farmacología inversa se presentó, por otra parte, como una solución para el desarrollo de nutracéuticos basados en el empleo de lípidos marinos. La farmacología inversa permite desarrollar suplementos nutricionales seguros.

El consumidor del futuro, se dijo en el encuentro, exigirá cada vez más productos servidos a medida. Los consumidores exigimos transparencia y comunicación respecto al origen y procesos que se llevan a cabo en los productos. En el futuro, las texturas jugarán un papel importante en el consumo. Por otra parte, la tecnología ayudará a personalizar las experiencias de compra, ayudando a la sostenibilidad en la cadena de abastecimiento.

Por último, se explicó que uno de los mayores desafíos de la industria es extender la vida útil de los alimentos, minimizando el gasto de energía y manteniendo la calidad. En el caso de la industria pesquera, procesos como la evaluación en línea de la calidad serán importantes para calificar la materia prima. ■

ANA DÍAZ

DESARROLLO SOSTENIBLE, un viaje de largo recorrido

Noruega no sólo es uno de los mayores productores de pescados y mariscos del mundo, sino también uno de los líderes en investigación marina, regulación pesquera y protección medioambiental. El país nórdico cuenta con una estructura que asegura una industria del mar sostenible para las futuras generaciones. Esta conciencia ecológica ha llevado al Consejo de Productos del Mar de Noruega (NORGE) a celebrar en Madrid una conferencia internacional sobre sostenibilidad en la cadena de valor de la industria de productos del mar.

El Consejo Regulador de los Productos del Mar de Noruega (NORGE), junto a Innovation Norway y la Embajada de Noruega en España, organizaron el 19 de septiembre en Madrid una conferencia internacional sobre sostenibilidad en la cadena de valor de la industria de productos del mar. Representantes de empresas noruegas líderes en tecnologías punteras participaron en el encuentro. Por parte española asistieron Javier Garat, secretario general de CEPESCA, Javier Ojeda, gerente de APROMAR, y el chef Mario Sandoval.

Hoy en día, los océanos se enfrentan a amenazas como los plásticos, la basura marina, la pesca IUU o el cambio climático; de ahí que sea más necesaria que nunca “la cooperación entre países de gran tradición pesquera como España y Noruega”, dijo Roy Angelvik, del Ministerio de Pesca, Comercio e Industria noruego, para quien conseguir un océano limpio, saludable y más productivo es “cosa de todos”. Si cuidamos de los océanos, “los océanos cuidarán de nosotros”, declaró.

En este sentido, el nuevo director de NORGE en España, Bjorn-Erik Stabell, destacó las posibilidades de la pesca y la acuicultura para avanzar “en el camino de la sostenibilidad en términos



Participantes en la conferencia hispano-noruega sobre sostenibilidad.

medioambientales, sociales, económicos y nutricionales”.

Los participantes insistieron en que la sostenibilidad no es un destino sino un viaje. Para Javier Ojeda lo importante es el camino, el “desarrollo sostenible”, por lo que es necesaria la educación medioambiental. La “toma de conciencia” de la que habló Mario Sandoval, al igual que la innovación y la creación de instrumentos como la Plataforma Tecnológica Europea de la Pesca que, según Javier Garat, “podrían ser buenas herramientas para trabajar conjuntamente”. ■

ANA DÍAZ

El mar de Ross, reserva marina

EL ÚLTIMO OCÉANO



WWF

Más de cinco años de duras negociaciones para que en la 35ª reunión de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA), que tuvo lugar en 2016, se acordara la declaración de la que ya es la mayor reserva marina del mundo, con 1,55 millones de kilómetros cuadrados: el mar de Ross, conocido como “el último océano”; una bahía situada en el océano Antártico, al sur de Nueva Zelanda. Y lo es, de manera efectiva, desde diciembre de 2017. Esta situación en el Antártico puede verse mejorada con la posibilidad de crear un santuario de 1,8 millones de kilómetros cuadrados en el mar de Weddell para frenar determinadas actuaciones de la industria pesquera, como el saqueo del krill, alimento fundamental para numerosas especies. Creación que se someterá a votación el próximo mes de octubre en la reunión anual de la CCRVMA, a propuesta de la UE, y en cuyo apoyo la organización Greenpeace ha realizado una amplia campaña.

Hobart, capital del estado insular de Tasmania, en el sur de Australia, fue el escenario donde se consumó la aprobación de la que es, desde el mes de diciembre del pasado año, la mayor reserva marina del mundo y la segunda en alta mar (después de la declarada en las islas Orcadas del Sur, con 94.000 kilómetros cuadrados, entre la Tierra del Fuego y la Península Antártica). Allí se reunieron los miembros de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) que, tras no pocos debates, lograron vencer las reticencias de chinos y rusos, los dos grandes obstáculos para la declaración de esta nueva reserva marina. Desde 2012, se venían perfilando cambios en cada una de las reuniones de la Comisión, a partir de datos científicos y detalles más específicos para el establecimiento exacto de la zona a proteger, y así lograr un punto de consenso.

Finalmente se logró ese punto de consenso, y se acordó la protección de 1,55 millones de kilómetros cuadrados del mar de Ross (junto a su plataforma y talud representa el 2% del océano Antártico). De esta extensión, casi 1,2 millones de kilómetros cuadrados estarán completamente protegidos; se ha previsto una zona especial de investigación de 110.000 kilómetros cuadrados, donde se permitirá una pesquería limitada de krill y bacalao de profundidad (merluza negra) con fines científicos; y otra zona de 322.000 kilómetros cuadrados donde, también con fines científicos, se permitirá una pesca controlada de krill. Una gestión sostenible y efectiva de la pesca de este crustáceo y la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) de la merluza negra coparon, también, buena parte de las deliberaciones de esas jornadas.

“Fue una negociación increíblemente compleja que ha requerido que una serie de países miembro llevaran sus es-



Jiri Rezac / Greenpeace

En la reunión de la CCRVMA de octubre de 2016 se logró la unanimidad necesaria para crear la mayor zona protegida del mundo, en el mar de Ross, en vigor desde diciembre de 2017

peranzas y preocupaciones a la mesa en seis reuniones anuales del CCRVMA”, destacó el secretario ejecutivo de esta Comisión, Andrew Wright.

ECOSISTEMA INTACTO

El mar de Ross es conocido como “el último océano”, al ser considerado como uno de los escasos ecosistemas marinos que aún se mantienen intactos del planeta, sin contaminación, ni sobrepesca ni especies invasoras, lo que acrecienta aún más la importancia del área protegida. Como quizás recuerden nuestros lectores, este mar estuvo de actualidad meses atrás por las persecuciones acaecidas en sus



aguas contra buques pirata que acudían a pescar, de forma ilegal, la muy valorada “merluza negra”. Una lucha mantenida especialmente por Australia, Nueva Zelanda y la organización conservacionista Sea Shepherd.

En estas aguas, por ejemplo, es donde la patrullera Wellington, de Nueva Zelanda, sorprendió a tres embarcaciones que enarbolaban bandera de Guinea Ecuatorial pescando irregularmente. El “Yonding”, “Shonghua” y “Kunlun”, relacionados con un empresario gallego cuyas actuaciones fueron perseguidas desde España a través de la operación “Sparrow”. Afortunadamente, hace meses que se frenó la actividad de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), pero quedaban otros muchos peligros contra este rico ecosistema.

Gracias al paso dado ahora, y que en principio establece esta protección durante 35 años —aunque ya se han iniciado las presiones por parte de las ONGs para que sea permanente—, más de 10.000 especies quedarán a salvo de depredadores humanos, de la pesca y la navegación. Especies úni-

El próximo mes de octubre se debatirá la propuesta de Alemania, apoyada por la UE, para crear un santuario de 1,8 millones de km² en el mar de Weddell, fundamental para frenar el cambio climático

cas, muchas de ellas, y zona de refugio de la mayoría de la comunidad mundial de pingüinos (allí se concentran un tercio de los pingüinos Adélie del planeta y un cuarto de la población de los pingüinos emperador), ballenas, orcas, calamar gigante y el bacalao austral. En sus aguas se concentra un tercio de los petreles antárticos, junto a más de la mitad de las focas de Weddell del Pacífico Sur.

EFFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO

Pero no es sólo por su importancia debido al excelente estado de su ecosistema, ni de las especies que lo habitan, o también por ello, la Antártida es considerada por los científicos y organizaciones ambientalistas como de vital importancia para estudiar los efectos del cambio climático. Preservar estas aguas de la extracción de recursos y de la contaminación es esencial para conservar la vida polar y permitir a los científicos entender cómo responden las especies y los ecosistemas a los cambios ambientales. Y esta es precisamente una de las principales razones esgrimidas para la creación de un santuario en el mar de Weddell.





WWF, una de las organizaciones que ha estado trabajando para lograr la protección del mar de Ross, señalaba en un informe los peligros de que no se le diera la debida protección a estas aguas. Alertaba de que, entre esos peligros, el cambio climático estaba teniendo un importante impacto en la Antártida. Así lo señalaba Christopher Johnson, científico marino de WWF. Entre los hechos que corroboran los peligros que se ciernen sobre la Antártida señalan el que se ha detectado una grieta de 130 kilómetros de largo en la plataforma de hielo Larsen C, la cuarta más grande de las descubiertas en esta zona, así como el retroceso de 596 de los 674 glaciares en la costa occidental de la Península Antártica.

Coincidiendo con lo apuntado por WWF, nuevos estudios de la Universidad de California, Irvine y la NASA han detectado las más altas tasas de retroceso de los glaciares hasta ahora registradas en el oeste de la Antártida. Cifran la pérdida de hielo en los últimos cuarenta años en unos mil kilómetros cuadrados, debido probablemente al incremento de la temperatura del mar.

Y cada nuevo dato que se conoce aumenta la preocupación de los cien-

tíficos. Durante el penúltimo verano austral, la capa de hielo se redujo un 10% con respecto al récord mínimo anterior. Así lo afirmó Jan Lieser, del Centro de Investigación Cooperativa de Clima y Ecosistemas Antárticos en Tasmania, quien señaló que la extensión del hielo antártico se había reducido hasta ocupar 2.109.000 kilómetros cuadrados.

El mes de abril del pasado año fue el 388º consecutivo con las temperaturas medias de la superficie del planeta por encima de la media del siglo XX. Ese mismo mes de abril del presente año el hielo marino fue un 18,2% menor que la media entre 1981 y 2010, con lo que se ha convertido en el segundo mes de abril con menor extensión helada, según la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica, de los EE.UU.

Todo viene a confirmar, como apuntan los científicos, que la protección de estas aguas, para frenar en lo posible el deterioro de su ecosistema, es vital y urgente de cara a la conservación de la vida en este continente helado y, por lo tanto, en la Tierra. Además de otros peligros, según las investigaciones reali-



Jiri Rezac / Greenpeace



Roger Grace / Greenpeace

zadas por la organización Greenpeace, este mar puede estar siendo sometido a una importantísima explotación por parte de la industria pesquera cuyo objetivo es el kril, poniendo en peligro no sólo a este pequeño crustáceo, fuente de alimentación para gran número de especies marinas, como las ballenas, sino que el importante crecimiento de esta industria en los últimos cinco años está poniendo en peligro una de las regiones más prístinas del planeta.

La posible protección del mar de Weddell, que podría convertirse en realidad en el mes de octubre, sería el espaldarazo definitivo y una luz de esperanza para tener un océano sano que mitigue los peores efectos del cambio climático. Una región de gran importancia porque de allí surgen nu-

Cinco años de negociaciones

James Ross descubrió, en 1841, el mar que lleva su nombre. Ciento setenta y cinco años después, y tras no pocos esfuerzos y debates, estas aguas han sido protegidas a fin de preservar su rico ecosistema, al que además se considera de vital importancia para la preservación de la vida en la Antártida.

En 1982 fue fundada la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) por una convención internacional con el objeto de conservar la fauna y flora marina de la Antártida. Una actuación fruto de la reacción ante el creciente interés en la explotación comercial del kril antártico (que constituye un componente esencial de su ecosistema) y al incremento de la explotación de sus recursos vivos marinos, con especies tan codiciadas como el bacalao austral o merluza negra.

En la 35ª reunión de esta Comisión se convirtió en realidad lo que, un año más, se presentaba como una tarea cuasi imposible. La totalidad de los miembros de este organismo, excepto China y Rusia, deseaban su protección. Sin embargo, los intereses pesqueros de los anteriormente citados impedían llegar a un acuerdo. China cedió el pasado año y expresó su apoyo a la creación de la reserva auspiciada por Estados Unidos y Nueva Zelanda. Sólo quedaba Rusia. El propio secretario de Estado de Estados Unidos, John Kerry, intercedió ante el presidente ruso Vladimir Putin. Tras algunas negociaciones, los rusos dieron el sí.

Por fin se había logrado que los 24 países miembros (entre los que figura España) y la UE se pusieran de acuerdo en la reunión de octubre de 2016. Y es que las decisiones en este organismo se toman por unanimidad.

No corrieron igual suerte otras dos propuestas para la creación de sendas reservas marinas en zonas próximas: una, realizada por Australia y la Unión Europea, para proteger las aguas de la parte oriental de Australia; y, otra, planteada por Alemania, para proteger el mar de Weddell, que hubieran elevado el área protegida en total hasta unos cinco millones de kilómetros cuadrados. Ambas quedaron aplazadas para continuar su discusión en futuros encuentros. Y para el próximo encuentro, precisamente, se retoma la discusión para proteger el mar de Weddell, al que da su apoyo la Unión Europea. ■

R.G.

trientes que se transportan, a través de las corrientes, por todos los mares del mundo. La supervivencia de la vida y de la biodiversidad en el planeta dependen de los océanos. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

BAMIO

La gran escuela del Mar



MINISTERIO DE TRABAJO, MIGRACIONES Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro

Un SANTUARIO en el mar de Weddell

El Tratado Antártico de 1961 prohibió toda actividad militar y estableció el entorno terrestre para la investigación científica. Fue un hito histórico, era la primera vez que un acuerdo entre varias naciones protegía un espacio allende los mares. Después, en la década de 1980, Greenpeace reclamó que esta protección se fortaleciera frente a las amenazas de las industrias del petróleo y la minería y aseguró un nuevo acuerdo.



Kate Davison / Greenpeace

el sistema del Tratado Antártico que regulan las relaciones internacionales con respecto a esta zona del planeta. El Tratado Antártico entró oficialmente en vigor en 1961 y los doce firmantes originales del Tratado fueron Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Reino Unido, Sudáfrica y la Unión Soviética, pero dejó la puerta abierta a cualquier miembro de la Organización de las Naciones Unidas. Los doce países firmantes estuvieron muy activos en el continente, estableciendo bases desde los años 50. España se unió en 1982 y es miembro consultivo. Además reclama territorialmente varias islas y ejerce la jurisdicción en la Base Antártica Española Juan Carlos I y en la Gabriel de Castilla.

Pero, aún, vastas zonas del océano Antártico no están protegidas de la misma manera; es por eso que necesitamos un Santuario Antártico.

A pesar de los compromisos mundiales de proteger el 10% de los océanos para 2020, actualmente solo el 2% está completamente protegido ⁽¹⁾. Greenpeace es parte de una coalición global de ONG, científicos y científicas ⁽²⁾ que piden a los gobiernos que

En un periodo de la historia en que la confianza en la fortaleza de la gobernanza internacional es baja, la Antártida es un raro ejemplo que demuestra que el internacionalismo y la go-

bernanza global funcionan y que las naciones pueden unirse en torno a la protección de grandes áreas del océano común.

La Antártida se rige por una serie de acuerdos internacionales conocidos colectivamente como

protejan al menos el 30% de los océanos del mundo para 2030. La Antártida es el lugar obvio para comenzar, porque ya existe un convenio internacional para la protección de todo su océano. La protección del medio marino de la Antártida, en concreto del mar de Weddell, supondría un tremendo impulso a la protección marina y se convertiría en el área protegida más grande del planeta. Si esto es así, además se avanzaría en la protección de muchas otras áreas de altamar mientras la ONU negocia un Tratado de los Océanos que permita la protección de la diversidad marina en aguas internacionales.

El Santuario cubriría un área del mar de Weddell, que se extiende desde el sudeste de América del Sur y se encuentra al lado de la Península Antártica, y sería cinco veces el tamaño de Alemania (alrededor de 1.800.000 km²), el país que ha propuesto su creación a la comisión que se reúne el próximo mes de octubre. El mar de Weddell, descubierto en 1823, es una del total de nueve regiones que la planificación ha dispuesto para dividir el océano Antártico. Se estima que el mar de Weddell alberga unas 14.000 especies.

EL KRIL, UNA DE LAS RAZONES

El kril, un diminuto crustáceo parecido al camarón, base de la alimentación de todos los animales que habitan en la Antártida, desde las ballenas azules hasta los pingüinos Adelaida, se reúne en grandes bancos que a menudo pueden tener kilómetros de ancho, con miles de crustáceos por cada metro cúbico. Algunos de

estos bancos rosados de kril se pueden ver incluso desde el espacio. Existen evidencias de que el kril puede ayudar a capturar carbono, uno de los principales responsables del cambio climático en la atmósfera.

Greenpeace ha investigado la actividad de la desconocida industria pesquera del kril ⁽³⁾ en la Antártida durante los últimos cinco años y revela los riesgos ambientales de este sector de rápido crecimiento en una de las regiones más prístinas del planeta. En los últimos años se ha convertido en reclamo para la venta de productos del aceite de kril rico en omega-3, harina de pescado para granjas de acuicultura o incluso comida para mascotas.

La pesca intensiva que se lleva a cabo en las inmediaciones de la zona de alimentación de la fauna antártica, como ballenas y pingüinos, genera una competencia directa por el alimento. Datos de seguimiento satelital sugieren que los buques de pesca han fondeado cerca de áreas especialmente protegidas, a pesar del impacto potencial a la vida silvestre y el fondo marino ⁽⁴⁾. Cinco países cuentan con buques pesqueros en la

Antártida: Chile, Noruega, China, Corea del Sur y Ucrania. Cerca de estos epicentros de biodiversidad, es urgente la declaración de este espacio protegido para continuar con la protección de este icónico espacio que es la Antártida.

La Antártida sobrecoge por su belleza y te dice constantemente con temporales y nieves que no es lugar para los seres humanos, nadie debería acceder a sus aguas si no es para estudiarlas y defenderlas con el máximo respeto. ■

⁽¹⁾ SeaStates 2017 Report. Marine Conservation Institute. <http://www.mpatlas.org/> <http://high-seasalliance.org/member-info>

⁽²⁾ High Seas Alliance <http://high-seasalliance.org/>

⁽³⁾ Krill behaviour takes carbon to the ocean depths <https://phys.org/news/2017-12-krill-behaviour-carbon-ocean-depths.html>

⁽⁴⁾ Greenpeace (2018). Licence to krill: The little-known world of Antarctic fishing. <https://es.greenpeace.org/es/wp-content/uploads/sites/3/2018/03/ResumenEjecutivoKrilFinal.pdf>

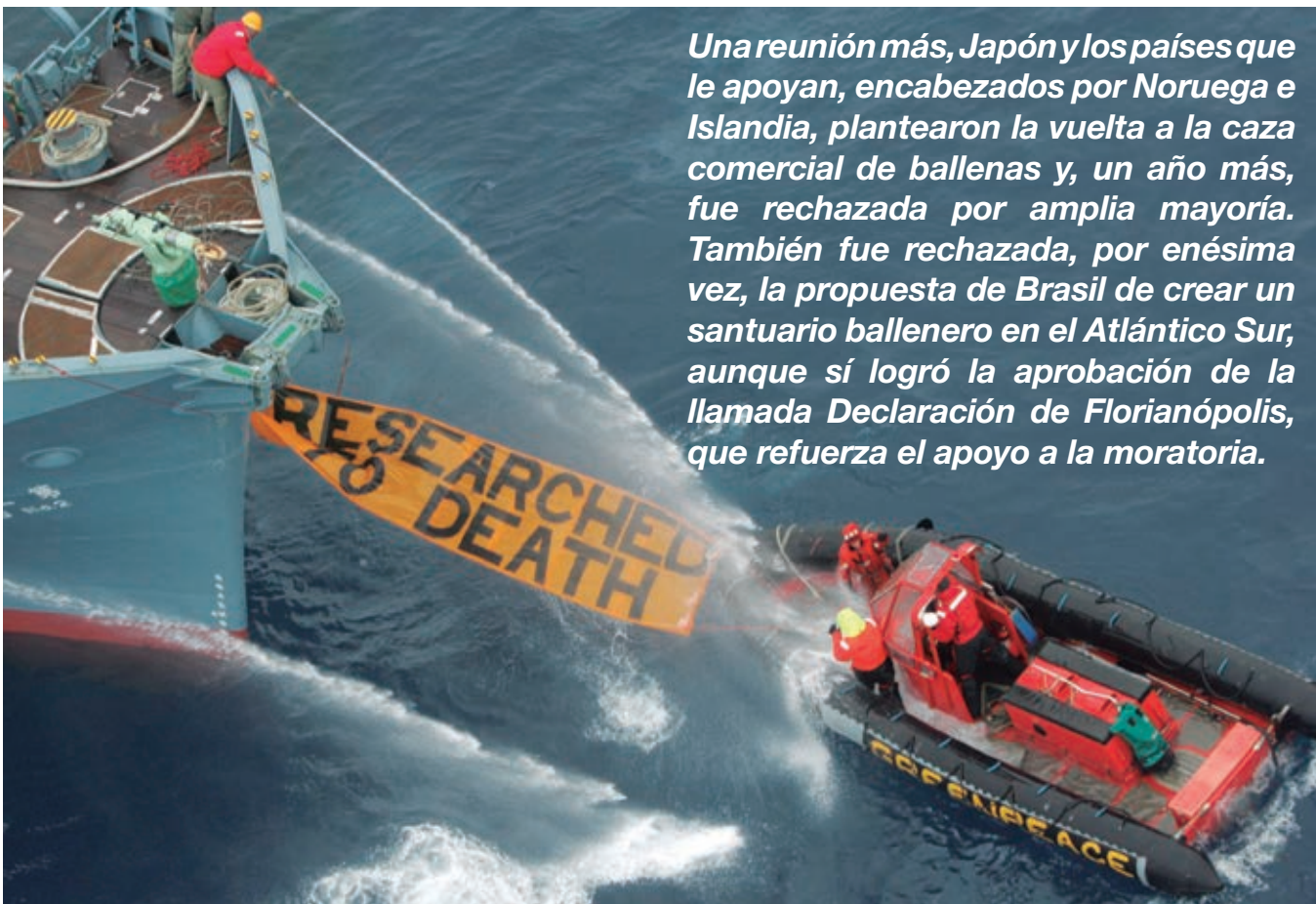


PILAR MARCOS

ECÓLOGA MARINA, ES RESPONSABLE DE LA CAMPAÑA "SALVAR LA ANTÁRTIDA" DE GREENPEACE ESPAÑA

67º reunión de la CBI

Se mantiene la PROHIBICIÓN a la caza comercial



Una reunión más, Japón y los países que le apoyan, encabezados por Noruega e Islandia, plantearon la vuelta a la caza comercial de ballenas y, un año más, fue rechazada por amplia mayoría. También fue rechazada, por enésima vez, la propuesta de Brasil de crear un santuario ballenero en el Atlántico Sur, aunque sí logró la aprobación de la llamada Declaración de Florianópolis, que refuerza el apoyo a la moratoria.

Greenpeace

Pocas novedades dignas de mención pueden ser destacadas de la última reunión bianual de la Comisión Ballenera Internacional, celebrada en esta ocasión en la ciudad brasileña de Florianópolis. Quizás, lo único que se salió del guion habitual fue el documento presentado por la delegación de Brasil, en el que se manifestaba el respaldo a la moratoria a la caza de cetáceos en vigor desde 1986. Moratoria que sigue cuestionada por algunos países. Este documento, conocido como la Declaración de Floria-

nópolis, se presentó como un asunto de carácter administrativo, por lo que su aprobación se lograba con mayoría simple, mientras que el resto de las decisiones se aprueban con mayoría de tres cuartos de los 89 miembros que la conforman.

La propuesta de Brasil contó con el respaldo de Argentina, Colombia, México, Chile, Costa Rica, Panamá y Perú, y en ella se decía que la “caza comercial dejó de ser una actividad económica necesaria”, además de poner en cuestión la caza con fines científicos, ya que existen abundantes

métodos de investigación no letales. Asimismo, este documento propone que los recursos de la CBI se inviertan, de forma exclusiva, en proyectos de conservación y no de pesca. Cuarenta votos a favor, 27 en contra y cuatro abstenciones refrendaron esta Declaración de Florianópolis que reflejan la división existente en el seno de la CBI entre partidarios de reiniciar la caza comercial y los conservacionistas.

Greenpeace llamaba la atención sobre la aprobación de este documento, calificándola como “una buena noticia”, ya que resume una de sus reivindicaciones a lo largo de los años: consagrar la importancia de las ballenas en el ecosistema global y a la CBI como un organismo conservacionista. Por su parte, WWF señaló que “la CBI ha reaccionado para asegurar que no volvamos a aquellos tiempos en que se realizaban capturas insostenibles de ballenas”.

NO, A LA CAZA COMERCIAL

Japón volvió a presentar su propuesta de reinicio de la caza comercial, junto a sus dos grandes aliados, Noruega e Islandia, alegando que las poblaciones de algunas especies ya no se encuentran en peligro de extinción. La propuesta, en esta ocasión, se centraba en la creación de un comité de caza sostenible y que cada país pueda establecer su cuota de ballenas.

El resultado de la votación fue de 41 frente a 27. Y es que Japón, a lo largo de los años, ha constituido un nutrido grupo de países miembros, muchos de ellos sin interés pesquero alguno, pero a los que mantiene “comprados” con ayudas y subvenciones, según han denunciado en numerosas ocasiones los grupos conservacionistas y hemos reflejado en anteriores ocasiones en estas mismas páginas, para que le apoyen en sus peticiones.

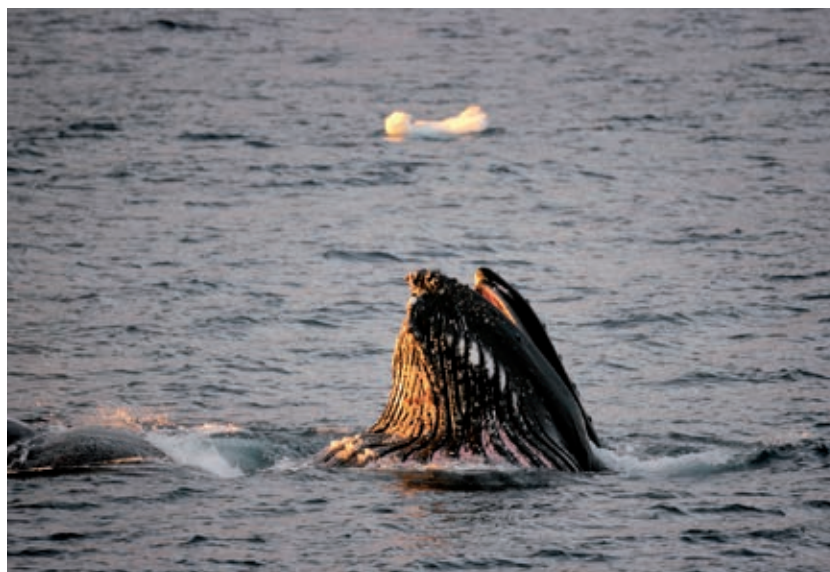
La reacción de Japón fue anunciar, una vez más, su posible abandono de la organización. Al mismo tiempo, mantiene su programa de “caza científ-

fica”, que las organizaciones conservacionistas y la comunidad internacional no dudan en calificar como de “caza encubierta”, ya que la carne de las ballenas que caza es vendida posteriormente en el mercado nipón. Durante el pasado verano, su potente flota pesquera dio muerte a 177 ballenas en el Pacífico norte. Continúa, pues, con esta práctica aunque el consumo de carne de ballena ha venido disminuyendo, y a que en 2014, la Corte Internacional de Justicia dictaminara que su programa en la Antártida “no era de naturaleza científica”. En 2016 retornó a sus capturas “científicas”.

Una vez más, ya que lo lleva intentando desde que la presentara por vez primera en 2001, Brasil planteó su propuesta de crear un santuario de ballenas en el Atlántico Sur, apoyado por los países del Cono Sur del continente y Sudáfrica. Y una vez más, y aunque obtuvo la mayoría de los votos (39 a favor), no logró el 75% necesario, pese a contar con más adhesiones.

Este santuario sería un gran avance en la protección de los cetáceos, a donde acuden a alimentarse. Esta situación pone aún más de relieve la importante decisión de proteger la zona Antártica y, en esta ocasión, el mar de Weddell, que se someterá a votación este mes de octubre. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Jiri Rezac / Greenpeace

AVANCES TECNOLÓGICOS

en pesca y acuicultura

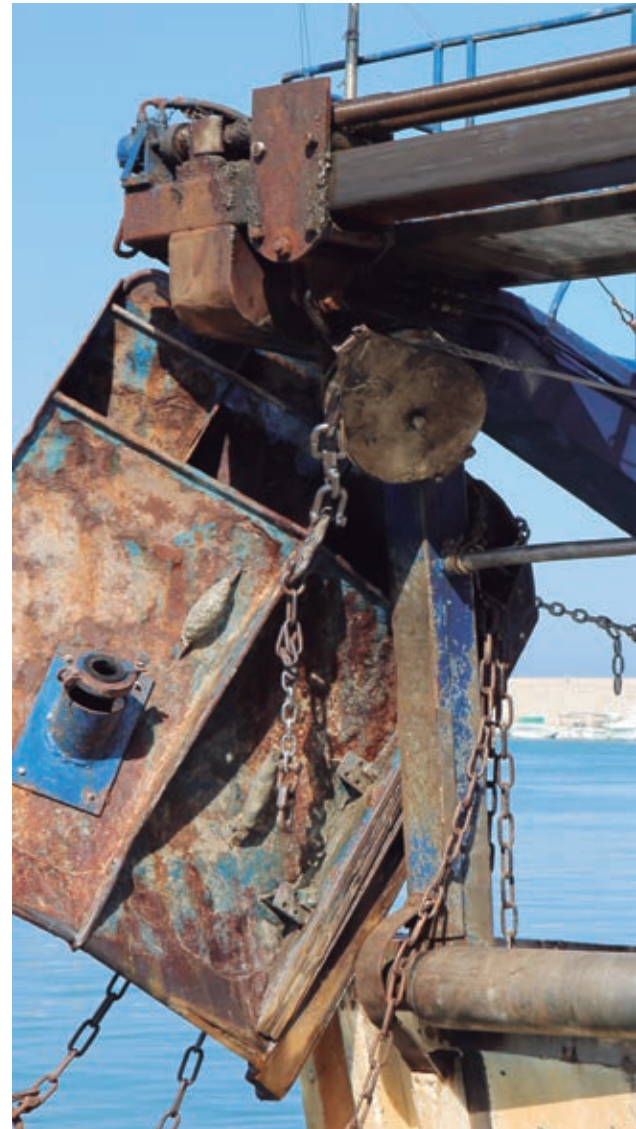
La gestión de pesca sostenible es el concepto que une a universos aparentemente tan dispares como el oficio de pescador, las nuevas tendencias empresariales y la investigación marina. Los continuos retos a los que se enfrenta el pescador del siglo XXI cambian a velocidad vertiginosa. ¿Cómo se puede ser conservacionista en el medio marino; estar dentro de la legislación y que además sea rentable para la gente del mar? La respuesta está resumida en una frase con rima: la mejora en la gestión de la pesquería, pasa por la tecnología.

En un mundo tan cambiante como el que vivimos, la investigación multisectorial provoca que en poco tiempo una tecnología aplicada pueda quedar obsoleta. Si España quiere ser líder y referente en la industria pesquera, forzosamente debe cimentarse en la investigación para adecuar la actividad a una normativa cada vez más estricta en cuanto a parámetros como la sostenibilidad, la responsabilidad medioambiental o la trazabilidad.

La clave para superar el reto de los descartes (no por repetida es menos cierta) está en apoyarse en la tecnología para que el consumidor valore más el producto obtenido dentro de estos parámetros, de tal manera que haga falta pescar menos para obtener los mismos réditos. Hay que ser más selectivos. Así todos ganamos. El consumidor tendrá un producto de mayor calidad, el pescador obtendrá beneficios y el medio marino será sostenible.

Sin pretender ser un catálogo exhaustivo, este reportaje recoge nove-

Sumar sinergias entre pescadores, científicos y empresas tecnológicas garantiza el éxito en la gestión pesquera



dades e investigaciones en tecnología aplicada al mar creadas en España por empresas españolas y de eficacia probada, adaptadas a nuestro entorno y a nuestra pesca. Se trata de ofrecer soluciones competitivas, económicamente viables para el pescador y que sean responsables con el medio.

MARTEC

Como referente mundial en la materia, el Congreso Martec, celebrado en Vigo del 2 al 4 de mayo de 2018, avanzó los resultados de las investiga-



José Arturo Rivera

ciones en los últimos años tendentes a reducir las capturas de las especies que no son objetivo y la supervivencia de peces para ser devueltos al mar como las principales líneas de investigación.

En 2019 la Unión Europea obligará a desembarcar todas las capturas erradicando con ello los descartes. Sin embargo, existe una excepción a esta ley que incluye que aquellas especies cuya supervivencia esté garantizada y científicamente probada, pueden ser devueltas al mar con lo cual la línea de

investigación que estudia la recuperación fisiológica de la especie después de haber quedado enganchada en las redes es una de las que recibe más aportaciones.

Los estudios sobre este tema están ganando impulso y proliferando, pero para ser eficaces deben incluir todas las especies, áreas geográficas y modalidades de pesca.

Algunos de estos estudios ya confirman que especies como la dorada tienen una tasa de supervivencia del 90 por ciento hasta cinco horas después de su captura, mantenida en un tanque de agua a bordo. Estos resultados fueron presentados por varios investigadores durante el congreso Martec 2018.

Otra de las propuestas por parte de la comunidad científica consiste en fomentar la gestión espacial de la pesca. La localización de áreas en la que las especies comerciales de menor tamaño sean más abundantes. Una vez que estas zonas se identifican, los pescadores podrían evitarlas minimizando el impacto de la pesca sobre los inmaduros.

SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN

Los FAD (siglas en inglés para los dispositivos de concentración de peces) y las boyas supusieron una revolución dentro del mundo de la pesca pero diversas empresas punteras españolas las han implementado con valor añadido.

Boya ELB3010: Se trata de una boya flotante y una “alfombra” de varios metros que propicia el crecimiento de la vida vegetal, lo que atrae a gran número de peces, creando una zona de alta densidad de pesca. Esta boya, creada por Satlink, está diseñada para mejorar la pesca pero de forma responsable.

La novedad que aporta es que la boya incluye una clasificación de la biomasa por especies y tamaños que evita la sobrepesca mediante el factor selectivo.

Satlink es una empresa de capital 100% español que centra gran parte de sus líneas de trabajo en la optimización de la gestión pesquera: control de flota, monitorización de posición, diario de pesca o gestión de cuotas. Satlink suministra más de 50.000 equipos satelitales en todo el mundo, habiendo sido señalada como una de las mil empresas que cambiarán Europa en los próximos años.

Boya satelitariaM3i+: La empresa Marine Instruments ha desarrollado esta boya que lleva incorporada una ecosonda de hasta 200 Khz para la pesca del atún. Los datos de la sonda, que la boya transmite vía satélite al barco, permiten al patrón consultar la presencia o ausencia de pescado debajo del objeto y ayudar a distinguir especies y tamaños.

Esta boya ofrece la posibilidad de navegar con la seguridad de que en el destino hay pescado, ahorrando así combustible y reduciendo, por tanto, la huella de carbono.

España, y especialmente Galicia, están a la cabeza en la promoción de prácticas pesqueras sostenibles

Marine Instruments es una joven empresa española premiada el pasado año por los European Business Award por su estrategia de crecimiento e innovación. En estos momentos el 50% del mercado mundial de boyas es suyo.

MEJORANDO LA SEGURIDAD

La empresa Marine Instruments ha diseñado y fabricado el equipo *Watching Man*. Se trata de un sistema de seguridad y geolocalización inteligente que una vez instalado permite el control del barco desde cualquier dispositivo móvil u ordenador con conexión a Internet.

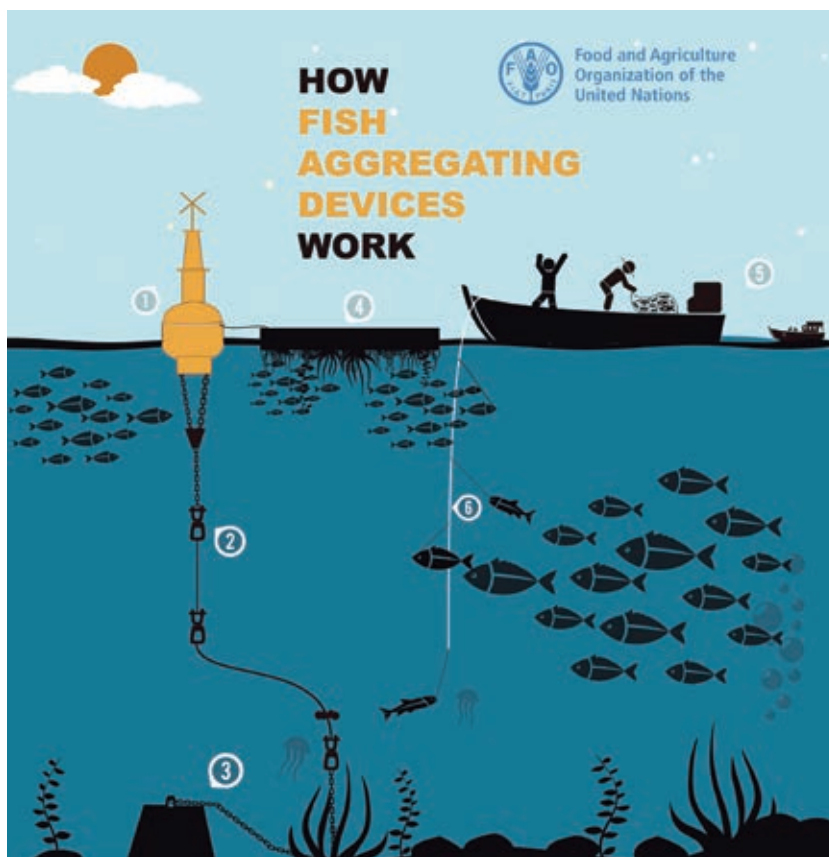
Además, dispone de varios sistemas de alerta que advierten cuando el barco se desplaza a más de 50 metros de la zona de amarre, cuando detecta intrusos a bordo, si hay agua en la sentina o si el motor supera la temperatura máxima, además almacena todas las rutas realizadas.

Watching Man actualmente es empleado por la Xunta de Galicia y la Autoridad Pesquera del Reino Unido para el control de la actividad pesquera.

VDES trata de dar un paso más en los sistemas de identificación de navegación en tiempo real. El consorcio de empresas liderado por las españolas Cellnex y Egatel, pretende que el sistema **VDES**, al contar con apoyo de satélites, sirva para incrementar la seguridad de la flota, controlando además de la posición para evitar colisiones, las condiciones de trabajo de los marineros y las artes de pesca empleadas. El sistema advertiría de una caída al mar de forma inmediata.

OBSERVADORES A BORDO

Mientras la Agencia Europea de Control de la Pesca apuesta por implantar los sistemas de monitoreo electrónico (una unidad de control central, un conjunto de cámaras y una serie de sensores para detectar la actividad pesquera) en los buques



Fish Aggregating Devices (FAO).

al estimar que se mejoraría notablemente la tarea de los inspectores, el sector ya mostró su oposición a esta imposición, pese a que muchos buques españoles voluntariamente ya disponen de estas cámaras. Europa ya estudia su obligatoriedad y el debate está abierto.

En estos momentos existen equipos que graban imágenes de alta calidad que permiten no solo controlar el cumplimiento normativo sino discernir las especies, cantidades capturadas y técnicas de pesca empleadas durante toda la marea.

El 23 de agosto de 2018 el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación publicaba en el BOE la reforma legislativa que homologa el seguimiento satelital de los buques y establece las bases reguladoras de las ayudas para la adquisición e instalación de dichos sistemas en los buques pesqueros de más de 12 metros de eslora.



Caja Azul (MAPA).

Esta modificación permite ampliar las posibilidades para elegir el modelo de la conocida como caja azul, que consideren más adecuado para el ejercicio de la actividad pesquera conforme a los requisitos técnicos establecidos.

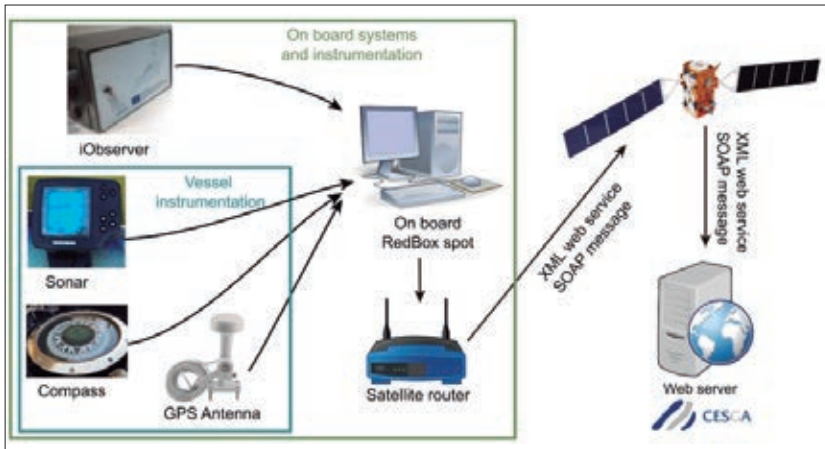
Entre los avances técnicos, destacan principalmente aquéllos que permitirán programar los equipos para que puedan llegar a transmitir posiciones cada cinco minutos en lugar de cada quince, un almacenador de energía interno propio para hacer frente a cortes de la corriente en el buque; permitir la transferencia de datos de posicionamiento actuales o históricos.



Apresado el Playa de Pesmar 1 (Ministerio de Seguridad de Argentina).

La detención en febrero de 2018 del buque Playa Pesmar Uno en Argentina, debido a un fallo en su GPS que le llevó a pescar 400 metros más allá de la Zona Exclusiva, aceleró esta modificación legislativa, necesaria debido a la obsolescencia de los aparatos.

En la actualidad, unos 2.350 barcos españoles ya están equipados con alguno de estos cinco equipos ya certificados y que han sido fabricados por las empresas Ena, Sainsel, Satlink y Zunibal.



iObserver RedBox.

iObserver denomina a un conjunto de tecnología de visión para identificación y cuantificación de la pesca a bordo. Se trata de un modelo completo de datos que incluye especies, pesca, valor de mercado y datos de geolocalización.

Este sistema, diseñado dentro del proyecto ISEAS de la UE, se instala en el parque de pesca sobre la cinta



Inmarsat FleetXpress (Satlink).

Proliferan los estudios que evalúan la capacidad de supervivencia de las especies tras una captura accidental

o zona de clasificación de los barcos, tanto oceanográficos como pesqueros, con el objetivo de desarrollar el mismo trabajo que llevase a cabo un observador humano: identificando el tipo y cantidad de especies capturadas y evitando interferir en la actividad normal de los pescadores.

iObserver está compuesto de una cámara de visión industrial, un ordenador industrial equipado con un software de reconocimiento de imágenes y un sistema de iluminación.

ACERCAR EL HOGAR

FleetXpress, de la empresa Satlink, se trata de un sistema dual de comunicaciones, banda ancha y estrecha, con tarifa plana que reduce en un 30% el coste del sistema de espectro de radiofrecuencia, especialmente diseñado para flotas pesqueras de larga distancia. En definitiva, banda ancha de Internet y más megas para simplificar las comunicaciones.

La parte empresarial se beneficia de reducir su factura media anual en telecomunicaciones, desde los 23.000 euros con una tecnología tradicional, hasta los 16.000 euros, necesarios para poder transmitir información obligatoria sobre posición, actividad y capturas.

La parte social se beneficia en que los trabajadores podrán mejorar sus comunicaciones y tiempo de descanso mediante videoconferencias; uso de aplicaciones, incluso vídeo en alta definición o simplemente facilitando el acceso a Whatsapp o aplicaciones similares.

CAPTURAS SELECTIVAS

En los últimos diez años el Instituto Español de Oceanografía (IEO) está volcando gran parte de sus esfuerzos y presupuestos en fomentar la investigación para mejorar las capturas selectivas. Para ello, ha desarrollado varios proyectos piloto a bordo de buques comerciales, junto con empresas y asociaciones pesqueras,

que han ido probando engranajes selectivos de arrastre, incluidas mallas cuadradas y cambios en el tamaño de malla y en su geometría.

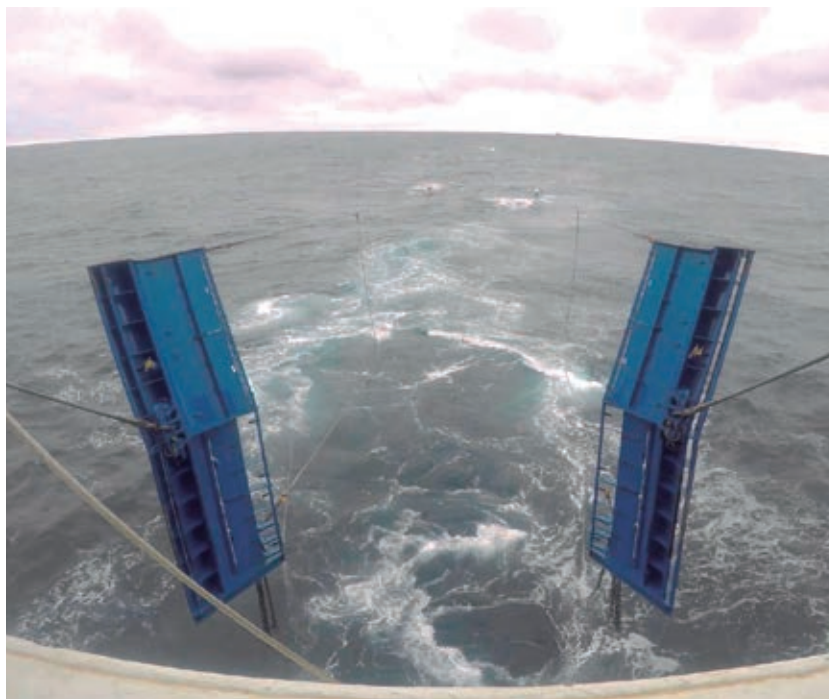
Copo T90: aunque todavía son necesarios más estudios, el investigador Julio Valeiras, que ha liderado el proyecto Descarsel, presentó en Martec los resultados positivos en la utilización de ventanas de malla cuadrada. El copo T90 logró reducir considerablemente el porcentaje de juveniles de merluza capturados, y también de otras especies objetivo (especialmente bacaladilla y caballa) y de especies secundarias. Se habla de al menos un 15%. En el mismo muestreo se comparó con el uso de la malla de diamantes T0 que contrariamente mostró una mayor proporción de merluza juvenil retenida en el copo.

LED: Diversos estudios presentados en Martec confirman que añadir elementos como una malla cuadrada o luces de LED en los arrastreros reduce considerablemente, en ocasiones hasta un 80 por ciento las capturas accidentales, sin embargo la generalización no es posible ya que depende de la profundidad a la que se pesque y del tipo de especie objetivo.

MINIMIZAR DAÑOS

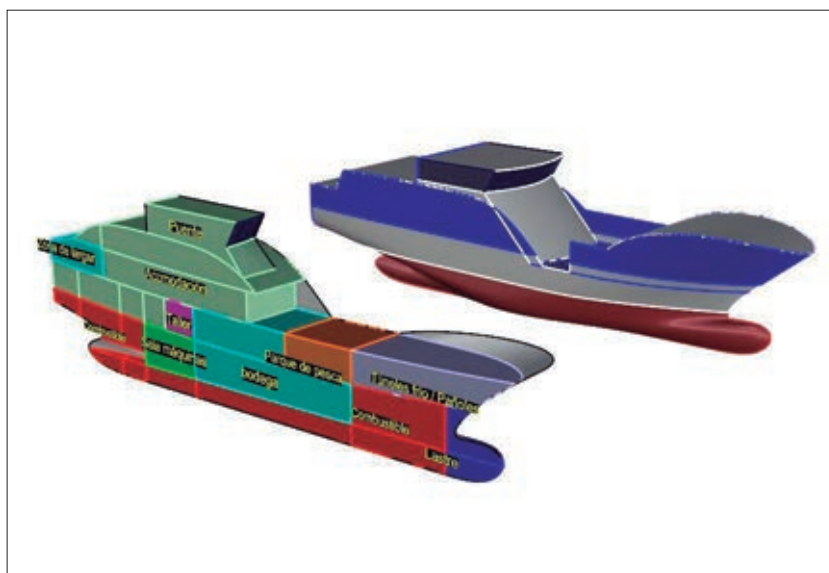
Preservar el medio marino es también reducir los daños en el fondo y rebajar la emisión de gases. SIMRAD y VICUSdt, presentan nuevos diseños con materiales más ligeros que reducen el peso, permiten la reposición de caladeros y ahorran combustible.

Para cerco, SIMRAD ha presentado equipos de detección y evaluación de biomasa, con discriminación de la misma por especies y tamaños, con el fin de mejorar la selectividad y realizar un aprovechamiento adecuado de las cuotas pesqueras de los pequeños pelágicos. SIMRAD es una empresa noruega con delegación en Alicante cuyos productos están adaptados a la idiosincrasia de la pesca en España.

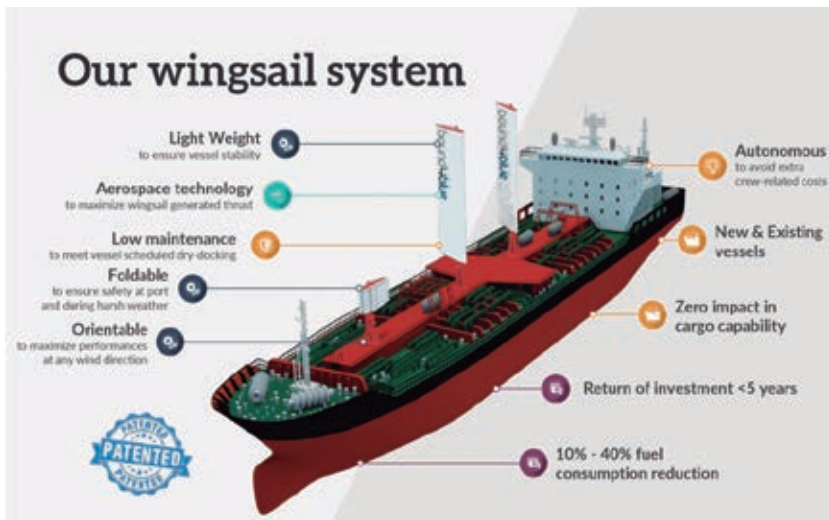


Puertas voladoras (Cepesca).

Para arrastre, SIMRAD ha creado unas puertas voladoras que no hacen fricción con el lecho marino y que, con la mitad de peso que las tradicionales, reducen entre un 50% y un 60% el consumo de combustible, permitiendo una disminución de emisiones de 300 toneladas de CO2 por buque y año. Además incorpora redes diseñadas con un material más ligero que reduce el peso a un tercio y la resistencia friccional hasta un 20%.



DG-palangrero (VICUS-ORPAGU).



Big Wingsail (Bound4Blue).

Para palangre surge una nueva generación de buques fabricados por VICUSdt en los que la eficiencia energética permite obtener gran ahorro en combustible con un estudio integral en aspectos como la hidrodinámica, propulsión, generación eléctrica a bordo y mejoras en los consumidores, sin olvidar las limitaciones de arqueo o el componente económico. La empresa española VICUSdt, con tan solo 9 años de vida, ha conseguido crearse nombre en el sector por su historial de éxito en colaboración con empresas pesqueras.

La empresa española Bound4Blue ha patentado una vela rígida (similar al ala de un avión) que usa el viento como propulsión complementaria, proporcionando grandes empujes, lo que permite reducir la potencia del motor y, por consiguiente, un ahorro de combustible y de las emisiones contaminantes asociadas de hasta un 40%. El primer armador en instalarla, un armador vigués, asegura que se ahorrará un mínimo de 50.000 euros al año en gasoil. Este diseño ha obtenido el Premio Princesa de Girona de Empresa 2018.

Elb Manager, es un software diseñado por Satlink que trata de dar un paso más en la colaboración entre flotas. Mediante ese sistema de intercambio de información se evitan

las interferencias negativas entre los barcos que comparten la misma zona de actividad, la información emitida por las boyas satelitales se cruza y se transmite dos veces al día, de esta manera al conocerse previamente la localización de las artes de pesca se evitan colisiones. Cada choque fortuito puede ocasionar pérdidas que rondan los 30.000 euros.

ACUICULTURA

La acuicultura, debido a su capacidad para cubrir la demanda mundial de pescado y como fuente de proteína de productos pesqueros, está siendo impulsada en España por políticas orientadas a fomentar el crecimiento del sector.

Acuivisor, es una aplicación puesta en marcha por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para unificar información sobre acuicultura. *Acuivisor* permite visualizar y localizar todas las granjas españolas, así como las zonas más propicias para aquellos que quieran invertir en esta actividad. Este mapa digital almacena datos de 4.200 establecimientos.

Aquo Smart Feeder supone un importante avance de Marine Instruments que hace años asumió el reto de optimizar la producción de langostino vannamei. Este equipo autónomo e integral de alimentación emplea tecnología acústica para conocer la respuesta de los langostinos tras el reparto de alimento y, de esta forma, determinar su aprovechamiento, evitando que se desperdicie comida y optimizando por tanto el crecimiento. En la actualidad investigan cómo aplicar esta tecnología a otras especies acuícolas.

PROCESADOS

TEDEPAD, es el resultado de la investigación de más de una década de la empresa española Marexi que concluyó en la comercialización de esta máquina que instalada en el barco y usando microondas sobre las vísceras

El 23 de agosto se publicó en el BOE la reforma legislativa que homologa el seguimiento satelital de los buques de más de 12 metros de eslora

ras del pescado, elimina cualquier resto de parásitos antes de devolverlas al mar.

Existen tres modelos, para ser instalados en barcos cerco, arrastres o palangreros. Actualmente dos barcos gallegos y uno irlandés ya disponen de esta tecnología.

El Proyecto Propresca, financiado por un consorcio de empresas del sector pesquero y tecnológico, está destinado a investigar en tecnología que permita innovar en el procesamiento del pescado. El objetivo es preservar la calidad de los productos pesqueros capturados a bordo disminuyendo la manipulación y en tierra mejorar su conservación.

De esta manera se ha creado una máquina para clasificar calamares a bordo; una fileteadora de pescado pequeño; una máquina evisceradora de gallo y nuevos productos para pro-



TEDEPAD (Marexi).

cesar a base de metabisulfito sódico y ácido cítrico que mejoran notablemente la conservación del langostino y la merluza, respectivamente y contribuyen a la reducción de alérgenos. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO





Puerto de Tarragona

Apuesta por la **DIVERSIFICACIÓN**

El puerto de Tarragona cerró el ejercicio 2017 con un incremento del 7,5 por ciento respecto a 2016, alcanzando los 33,7 millones de toneladas. Esta tendencia ascendente se ha mantenido durante el primer semestre de 2018. El segmento de graneles líquidos sigue siendo el que más contribuye al crecimiento de esta dársena granelera al subir el 8,7 por ciento superando los 22 millones de toneladas. Hay que destacar en este segmento el crudo de petróleo que ha alcanzado una cifra histórica quedando cerca de las 10 millones de toneladas. El incremento de otros tráficis no tiene la importancia que la Autoridad Portuaria busca en el rumbo puesto hacia la diversificación.

La dársena tarraconense ha mantenido durante el primer semestre de 2018 la línea ascendente del ejercicio de 2017 en el que superó los 33,7 millones de toneladas. Una cifra positiva que, a pesar del impulso dado desde la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT) a la diversificación de los tráficis, no refleja el potencial de sus buenas instalaciones, con grúas de última generación y costes operativos contenidos. Unas instalaciones que, hasta la fecha, no han conseguido es-

tablecer esta dársena como centro de actividad logística, por lo que los resultados del puerto siguen dependiendo del comportamiento del segmento de los graneles líquidos.

En cuando a los resultados económicos, la APT cerró el ejercicio 2017 con una cifra de negocio superior a 57 millones de euros, que supone un crecimiento cercano al 10 por ciento respecto al 2016. El EBITDA también experimenta un aumento importante cercano al 15 por ciento con una cifra de 32,6 millones de euros. Por su parte, el resultado



de explotación ha sido de 10,8M€, con un incremento del 50 por ciento.

LUCHA POR EL CONTENEDOR

Incrementar los tráficos en esta dársena no es tarea fácil, debido a la fuerte competencia de puertos como Barcelona, Valencia y otros del Mediterráneo. Por ello, los dirigentes del Puerto de Tarragona, en su búsqueda por diversificar los tráficos, han apostado por la eficiencia para aprovechar la entrada en funcionamiento del corredor Mediterráneo. Esta vía de comunicación permitirá captar un pequeño porcentaje de las mercancías procedentes de Asia que ahora van directamente a puertos como Rotterdam o Amberes, multiplicando exponencialmente el movimiento en la terminal de contenedores.

Este corredor podría ser el impulso necesario para una terminal que no ha cumplido las expectativas creadas. El tráfico de contenedores -el de más valor añadido- ha caído el 28,9 por ciento respecto a 2016 pese a contar con unas instalaciones prácticamente de última generación.

Por otro lado, se ha trabajado también en la conexión con el centro de la península con el proyecto Puerta Centro-Ciudad del Transporte. En esta

El tráfico portuario superó los 33,7 millones de toneladas

plataforma logística —ubicada a 60 kilómetros de Madrid— instalará su Terminal Intermodal Puerta Centro para la que cuenta con 150.000 metros cuadrados. Esta inversión de más de 20 millones de euros busca canalizar, tanto por ferrocarril como por carretera, mercancías nacionales e internacionales hacia el puerto.

Así mismo, desde la APT busca introducirse en el sector logístico especializado en movimiento de materiales de gran volumen y carga, ya que cuenta con muelles con amplias áreas operativas, rampas ro-ro, calados y acceso por vía terrestre y ferroviaria que permiten la recepción y montaje de piezas de grandes dimensiones para equipos de fábricas o componentes que precisan ensamblaje.

Estas apuestas en las que se ha trabajado en los últimos ejercicios no pierden de vista el hecho de que los productos energéticos continúan teniendo un papel principal en tráfico portuario de esta dársena con un movimiento de 23,3 millones de toneladas en 2017. Esta cifra representa un 9 por ciento más que en el ejercicio anterior.

BARCOS MÁS GRANDES

La dársena de Tarragona reúne unas características técnicas y unos calados

que la hacen única en el sur de Europa. Estas son las razones por las que la multinacional holandesa Vopak, dedicada a almacenamiento y distribución de productos químicos desde hace cerca de medio siglo en este puerto, ve potencial a las instalaciones del Moll de la Química y de la Ribera como 'hub' o centro de actividad logística de productos químicos. A las instalaciones se añaden unos calados que permiten la llegada de barcos con esloras cada vez más grandes. Desde la APT se busca la llegada de barcos con múltiples productos, que lleguen al puerto y que, desde allí, se redistribuyan hacia otros lugares, sin que sea necesario que este tipo de tráficos esté vinculado directamente con las necesidades del polo petroquímico de Tarragona.

GRANELES SÓLIDOS

El segundo puesto en importancia para el Port de Tarragona, en cuanto a tráficos consolidados, lo ocupan los graneles sólidos. En este segmento, que ha sufrido una caída respecto a 2016, destacan cereales, piensos, harinas y carbón.

Los tráficos agroalimentarios no alcanzaron en 2017 los 4,8 MT. Un descenso del 6%. Sin embargo, este comportamiento negativo no se ha producido en todos graneles sólidos.

Así, el carbón con destino a la central térmica de Andorra, en la provincia de Teruel, con 3,7 MT, ha incrementado sus movimientos en casi un 5 por ciento.

En cuanto al acumulado (de enero a julio) en 2018 el incremento ha sido importante (+62%). En cuanto a los productos, los que más han incrementado han sido cereales y harinas pasando de 118 a 150 mil toneladas. El movimiento de frutas, hortalizas y legumbres durante el mes de julio se multiplicó casi por cinco pasando de 15,4 mil toneladas a más de 86 mil.

TRÁFICO RO-RO

El segmento del tráfico de vehículos ha sido relevante para el Port de Tarragona siendo desde hace décadas el punto por el cual se exportan los turismos con destino a los países de la cuenca mediterránea; aunque en la actualidad el movimiento más relevante es la importación de vehículos desde el extremo oriente, principalmente Corea del Sur. En 2017 pasaron por sus instalaciones un total de 200.209 automóviles. Esta cifra supone una subida respecto a 2016 de casi el 31 por ciento.

A pesar de las posibilidades que ofrece esta infraestructura portuaria por su accesibilidad ferroviaria a todas las ins-

El corredor Mediterráneo abrirá el Port de Tarragona a Europa

Sin rumbo



Cuatro meses después de que el presidente Josep Andreu presentara su dimisión, al haber perdido la confianza del Govern dirigido por Quim Torra, sigue presidiendo la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT) en funciones, ya que desde el departamento de Territori i Sostenibilitat no se ha propuesto a nadie.

La falta de relevo se está empezando a notar en la dársena. Por un lado, en el movimiento de los tráficos que muestran, según las estadísticas de Puertos del Estado, retrocesos respecto al mismo período de ejercicios anteriores. Por otro, afecta a la negociación del plan de empresa; ya que esta situación de interinidad no beneficia al puerto catalán en la negociación del plan de empresa para el próximo ejercicio con Puertos del Estado, que tuvo lugar a finales de septiembre en Madrid.



talaciones dedicadas al automóvil, este segmento no produce resultados. Teniendo en cuenta el acumulado desde enero a julio, las veintiocho autoridades portuarias han movido algo más de 36 MT. Las cuatro autoridades portuarias que lideran en este segmento: Algeciras, Baleares, Barcelona y Valencia acaparan más de 25 millones. Tarragona, en lo que va de año, ha movido 172 mil toneladas. Esta cifra deja a la dársena catalana en el vagón de cola de este segmento.

El Port de Tarragona cuenta con dos terminales que gestionan este tipo de tráfico. Una especializada en importación, con instalaciones preparadas

para la pre-entrega de vehículos (PDI), mallas protectoras, talleres y amplias explanadas. La otra, está orientada a la exportación, sobre todo de vehículos nacionales a diferentes destinos europeos. Ambas operan con las principales líneas regulares de carga horizontal dedicadas al transporte de vehículos. Por marcas, cabe destacar: Hyundai, Kia, Sangyong, Opel y Volkswagen.

La multinacional alemana ha empezado a utilizar recientemente Tarragona como uno de sus tres centros logísticos en España.

CRUCEROS

El mes de julio ha dejado un aumento significativo en el tráfico de cruceros que han llevado a más de 14 mil pasajeros, que suponen un incremento del 25% respecto de 2017. El acumulado del año pasa de los 51 mil cruceristas que multiplica por dos las cifras del ejercicio pasado. Este tipo de viajeros tienen un efecto económico muy positivo en la industria turística de la ciudad portuaria. De acuerdo con estudios del sector, el gasto medio de los pasajeros de crucero que hacen escala está entre 60 y 80 euros. Esta cifra se incrementa hasta los 300 euros por persona si el crucero utiliza el puerto como base. ■

J.M.S.

El documento que cada autoridad portuaria defiende ante el organismo público establece el plan de explotación y las inversiones de cada puerto; por lo que parecería razonable que la persona elegida para iniciar la nueva etapa defendiera en qué dirección tienen que ir las inversiones del segundo puerto catalán.

Desde que dimitiera Josep Andreu a principios de junio algunos agentes económicos de Tarragona han señalado la buen trabajo realizado, tanto en la gestión de la dársena como en la relación puerto-ciudad, desde que Artur Mas le ofreciera a este ingeniero de profesión la presidencia de la ATP a principios de 2011. Ya entonces se planteaba la diversificación de los tráfico como el gran reto de este enclave portuario. Una diversificación centrada en los segmentos del tráfico

de mercancías de alto valor añadido, contenedores y cruceros.

De acuerdo con las cifras actuales, aunque se hayan sentado las bases para esta diversificación, ninguno de estos segmentos ha despegado. Por ello, los candidatos que se barajan para presidir la APT tendrán que buscar con DPWorld estrategias que incrementen el tráfico de una terminal de contenedores.

También tendrán que seguir apoyando el segmento de cruceros, ya que se ha producido un notable incremento en el tráfico de pasajeros de cruceros, pero estas cifras quedan lejos de las que presentan otros puertos. Este tipo de tráfico genera beneficios tanto para el puerto como la ciudad que acoge este tipo de barcos. ■

J.M.S.

“La Acuicultura en España 2018”

Informe de **APROMAR** sobre el estado del sector

La Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR) publicó el pasado mes de julio su informe anual “La Acuicultura en España 2018”, en el que detalla la situación de la actividad en nuestro país, comparando su evolución con el desarrollo del sector en Europa y en el mundo. Para la elaboración del documento, APROMAR recopila datos de sus propios asociados, de la Comisión Europea, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), de la Federación Europea de Productores de Acuicultura (FEAP) y de la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Acuicultura (FAO).

Cada año, coincidiendo con el comienzo del verano, la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR) da a conocer el informe “La Acuicultura en España” con el que pretende informar de la evolución de la actividad en nuestro país pero también en Europa y en otros países del mundo. Un detallado trabajo dirigido a las empresas y los profesionales del sector pero también a las Administraciones Públicas, a legisladores, políticos, medios de comunicación, profesionales liberales, estudiantes y a la sociedad en general.

Para su elaboración, APROMAR utiliza datos facilitados por sus propios asociados y las cifras publicadas y recopiladas por organismos públicos y privados.

El cultivo de peces marinos en España ha mantenido una senda de crecimiento constante desde sus comienzos, en los años 80 del siglo pasado,

Mejillón, lubina, trucha arco iris y dorada son las principales especies acuícolas en nuestro país. Le siguen el rodaballo y la corvina



hasta 2009, cuando alcanzó una producción de 48.441 toneladas. La crisis afectó profundamente al sector, que permaneció en un serio estancamiento del que ha empezado a salir en 2015. El año pasado, nuestra acuicultura marina produjo 46.697 toneladas de peces, cantidad que se prevé sean superadas en 2018, alcanzando las 51.000 toneladas.

Teniendo en cuenta la miticultura (el cultivo del mejillón), las cifras registradas por nuestra acuicultura en 2017 suman un total de 345.635 toneladas, desglosadas en mejillón (273.517 t), lubina (21.269 t), trucha arco iris (17.948 t) y dorada (13.643 t), como principales especies. Le siguen el rodaballo (con 8.546 t) y la corvina (con 1.932 t).

EVOLUCIÓN DE LAS PRINCIPALES ESPECIES

El año pasado, se recolectaron en nuestro país un total de 13.643 toneladas de doradas, un 0,27% menos que



Se espera que la producción de peces marinos supere este año las 51.000 toneladas.

en 2016. Sin embargo, los pronósticos para esta especie son buenos, creciendo un 21,6% hasta alcanzar las 16.542 toneladas. Aunque la producción de doradas parece estar recuperándose, las cifras aún quedan lejos de las 23.690 toneladas producidas en 2009. Las regiones con mayor producción de dorada en 2017 fueron la Comunidad Valenciana, con 5.590 toneladas, que representan el 41% del total de la producción, seguida de Murcia (con 4.356 t), Canarias (2.063 t), Andalucía (980 t) y Cataluña (654 t).

El precio medio del kilo de dorada en 2017 fue de 4,87 €/kg, menos que en 2016 y el valor comercial total de la cosecha ascendió a 66,4 millones de euros.

La producción de lubina también descendió respecto al año 2016 (el año pasado se produjeron 21.269 toneladas). Sin embargo, las expectativas de crecimiento a lo largo de este año también son buenas, estimándose que se

alcanzarán 23.107 t, lo que supondrá un crecimiento del 8,6%. La Región de Murcia encabezó la producción de esta especie, con 6.990 toneladas, que representan el 33% del total, seguida de Canarias (5.900 t), Comunidad Valenciana (4.972 t), Andalucía (3.261 t) y Cataluña (146 t).

El precio medio del kilo de esta especie en nuestros mercados fue de 5,18 €/kg y el valor comercial de la producción sumó 110,2 millones de euros.

Galicia es la principal región productora de rodaballos. El 99% de dicha producción se localiza en esta Comunidad Autónoma y el 1% restante, se produce en Cantabria. La cosecha de rodaballo cultivado en nuestras piscifactorías fue de 8.546 toneladas, un 15,5% más que en 2016. Los precios se mantuvieron estables en torno a 8,54 €/kg. El valor comercial de la producción de rodaballos alcanzó 73 millones de euros. Las previsiones para este año son negativas, estimándose que la cosecha descenderá a 7.998 toneladas.

La corvina es una especie cada vez más aceptada por los consumidores españoles. La producción de esta especie creció en 2017 hasta alcanzar las 1.932 toneladas, estimándose un crecimiento del 19% en 2018, hasta alcanzar las 2.298 toneladas.

El grueso de la producción de corvina en nuestro litoral se da en la Comunidad Valenciana (1.886 t) y en Andalucía (46 t). Esta especie se cultivaba en el pasado en otras regiones como Canarias, Cataluña y Murcia pero, poco a poco, han abandonado su cultivo.

Otra de las especies que reducirá este año su producción será el lenguado. Se espera una producción de 752 toneladas frente a las 830 recolectadas en 2017, cuando la producción de lenguado creció respecto a las 755 toneladas cosechadas el año anterior.

En la acuicultura continental destaca la producción de trucha arco iris cuya producción total ascendió a 17.354 toneladas el año pasado frente a las

El cultivo de peces marinos, estancado desde 2009, comenzó a despegar en 2015. Este año se superarán las 51.000 toneladas

16.179 toneladas de 2016. Para este año, los expertos prevén un nuevo crecimiento de la producción de truchas hasta alcanzar las 18.800 toneladas; lejos, no obstante del máximo histórico al que se llegó en 2001, cuando se obtuvieron 35.384 toneladas de esta especie. Los datos demuestran, no obstante, que las producciones de trucha se han recuperado en nuestro país. Castilla y León es la región con mayor producción, seguida de Galicia, Andalucía, Cataluña, La Rioja, Castilla-La Mancha, Asturias y Aragón.

El informe de APROMAR recoge otros datos que reflejan el desarrollo de la actividad en nuestro país. Así, en 2017 se utilizaron 129.200 toneladas de pienso de acuicultura. El 83,1% de éstas fueron administradas a peces marinos y el 16,9% restante a especies de agua dulce.

La actividad acuícola se desarrolló en 2016 en 5.105 establecimientos, de los que 4.782 lo eran de moluscos en acuicultura marina, 200 granjas de acuicultura de peces de agua dulce, 82 granjas en la costa, playas, zonas intermareales y esteros y 41 parques de jaulas en el mar.

EMPLEO EN EL SECTOR

De acuerdo con las estadísticas del Ministerio de Agricultura, Pesca y Ali-

mentación (MAPA), el número de unidades de trabajo anual (UTA) en la acuicultura española ascendieron a 6.534 en 2016. Esta cifra estuvo distribuida en 17.811 personas. La mayor parte (10.359) eran autónomos en el subsector del mejillón; le siguen 3.512 operarios no especializados, 2.972 personas cualificadas como operarios especializados, 688 técnicos titulados superiores o medios, 217 administrativos y 64 personas clasificadas en otros grupos profesionales.

Las relaciones laborales en el sector de la acuicultura están reguladas en nuestro país por los acuerdos alcanzados entre sindicatos y empresarios, que se reflejan en el IV Convenio Colectivo para la Acuicultura Marina Nacional (2015-2017), Agentes sociales que, en estos momentos, están negociando el contenido del V Convenio Colectivo para el período 2018-2020.

La evolución del empleo en el sector muestra una tendencia decreciente en cuanto al número de personas empleadas. Sin embargo, las estadísticas medidas en Unidades de Trabajo Anual reflejan una relativa estabilidad. La estimación de empleo indirecto asociado a las 17.811 personas trabajando en acuicultura en 2016 asciende a 44.500 puestos de trabajo, dicen desde la

La cosecha acuícola alcanzó en 2017 un total de 345.635 toneladas y un valor en primera venta de 452,6 millones de euros



Este año los expertos esperan que aumente la producción de truchas en nuestro país.



España es el primer productor europeo de mejillón.

Asociación de Empresarios de Acuicultura.

LA ACUICULTURA EN EL MUNDO

La estabilización de la pesca en unos niveles prácticamente imposibles de superar y el aumento de la demanda de productos acuáticos han hecho que la acuicultura se desarrolle como abastecedor de este tipo de alimentos a la población mundial. Según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) la acuicultura mundial puso en 2016 en el mercado un total de 110,2 millones de toneladas, 4,5% más que en el año anterior, y superando la producción de la pesca en 18,2 millones de toneladas. El valor de la cosecha mundial alcanzó en dicho año los 194,8 millones de euros.

El progreso de la acuicultura en las últimas cuatro décadas revela no sólo la vitalidad de esta actividad como técnica productiva, sino también la capacidad de innovación, emprendimiento y aprovechamiento sostenible de los recursos.

China sigue siendo el primer país productor acuícola en el mundo, con 63,7 millones toneladas recolectadas en 2016, un 4,5% superior al año anterior, y con gran diferencia respecto al segundo país en el ranking mundial: Indonesia, que cosechó 16,6 millones de toneladas. India se sitúa en tercer puesto, con 5,7 millones.

Los agentes sociales negocian en estos momentos el V Convenio Colectivo del sector del que se beneficiarán cerca de 18.000 trabajadores

El primer país europeo en la lista de los “top 10” países productores de acuicultura es Noruega, en el puesto noveno, con 1,3 millones de toneladas. Puesto que ocuparía la Unión Europea, si se considera como una unidad global, Quedaría entre Noruega y Japón, que ocupa el décimo puesto en la clasificación mundial.

La producción de acuicultura en la Unión Europea en 2016 fue de 1.292.597 toneladas, (un 2,2% más que el año anterior, aunque lejos del máximo histórico de 1999, cuando se superaron los 1,4 millones de toneladas). El valor en primera venta de esta producción alcanzó los 3.729 millones de euros, lo que supuso un incremento del 6,6% respecto a 2015.

La importancia de la acuicultura no es igual en todos los Estados miembros de la UE. En algunos, su relevancia económica y social supera ya a la de la pesca. España es el primer productor, con 283.831 toneladas; seguido del Reino Unido, con 194.492 toneladas y Francia, con 166.640 toneladas. Sin embargo, cuando se considera el valor comercial de la producción ocupamos el cuarto puesto por detrás del Reino Unido, Francia y Grecia.

El principal recurso acuático vivo en España es el mejillón, del que se cosecharon 215.855 toneladas, siendo el segundo el atún listado, del que se produjeron 148.396 toneladas. ■

ANA DÍAZ

Sistema RED

OBLIGATORIO

para los autónomos del grupo I

Desde del 1 de octubre, los autónomos incluidos en el grupo primero de cotización del REM tienen la obligación de estar registrados y realizar sus trámites por vía electrónica, incluida la recepción y firma de notificaciones. Para los trabajadores adscritos a los grupos segundo y tercero, el uso del sistema RED es voluntario.

El sistema RED (Sistema de Remisión de Datos) es un procedimiento de intercambio de información y documentos a través de Internet, una plataforma que permite el acceso a los servicios electrónicos de la Seguridad Social y a la mayoría de trámites empresariales. Desde el 1 de octubre solo se pueden realizar telemáticamente todos los trámites relacionados con la afiliación, la cotización, partes médicos y la recaudación de cuotas; lo que incluye la recepción de las notificaciones y comunicaciones de la Tesorería General de la Seguridad Social y también la petición de informes.

El sistema RED trata de facilitar y agilizar la comunicación entre los trabajadores autónomos y la Seguridad

TESORERÍA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

TRABAJADORES POR CUENTA PROPIA DEL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR

Sistema Red
Administración Electrónica
y Notificaciones Telemáticas

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRABAJO, MIGRACIONES Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Social. A partir de ahora tendrán acceso a estos datos desde cualquier lugar y en cualquier momento, además de ahorrar tiempo y dinero al evitar los desplazamientos. El sistema ofrece inmediatez y seguridad en las gestiones.

Aunque solo los trabajadores por cuenta propia del grupo primero de cotización del REM tienen la obligación de estar registrados en el sistema RED, también pueden darse de alta los autónomos de los grupos segundo y tercero que voluntariamente lo deseen.

También es importante destacar que para recibir información y avisos de notificaciones hay que comunicar y actualizar los datos de contacto: dirección de correo electrónico y número de teléfono móvil.

CAMPAÑA INFORMATIVA

Durante el mes de septiembre el ISM ha desarrollado una segunda e intensa campaña divulgativa entre el colectivo



Jesús Navarro

Las direcciones provinciales del ISM ofrecen asesoramiento sobre el sistema RED.



Ana Munguía

Dirección Provincial del ISM en Barcelona.

de trabajadores del mar. Se ha enviado un SMS a todos los trabajadores afectados de quienes se dispone de teléfono móvil de contacto. Además se ha remitido por correo postal una carta del director del Instituto, Luis Casqueiro, con un tríptico informativo.

Para darse de alta en RED, es necesario disponer de un sistema de autenticación de la identidad (certificado electrónico; DNI electrónico o Sistema Cl@ve) y haber presentado previamente una solicitud de autorización, el Formulario FR101, vía presencial o telemática. Si se actúa en representación del trabajador, será necesario que dicha persona tenga un número de autorizado RED.

Para más información consultar en <http://run.gob.es/ffogha>

Si lo necesita, en las direcciones provinciales del ISM se facilitará asesoramiento y medios informáticos necesarios para darse de alta en el sistema. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Nueva clínica en DAKAR



Albacora

Desde el 1 de septiembre los afiliados al REM disponen de una mejor y más completa asistencia médica en Dakar. El ISM ha contratado a dichos efectos los servicios de la clínica Casahous, una de las más prestigiosas de la capital senegalesa, mejorando notablemente las prestaciones que hasta ahora se daban a través de una consulta médica local.

En la Clínica Casahous los afiliados al REM podrán recibir asistencia primaria, consultar a un médico de cabecera, realizarse pruebas diagnósticas como radiografías, análisis de sangre, y electrocardiogramas. También dispondrán de servicio de enfermería y acceso a diferentes procedimientos terapéuticos; así como apoyo sanitario para los marineros evacuados.

Hay que señalar que el convenio firmado con la Clínica Casahous no incluye especialidades médicas ni hospitalización.

Destacar que en caso de necesidad, los marineros podrán ser atendidos en español ya que el director de la Clínica, Jean Michel Casahous, es un médico francés de ascendencia española.

El proceso de contratación ha sido posible gracias a la colaboración del

personal de la Embajada española de Senegal.

TIPO DE ASISTENCIA

Hasta la fecha de su jubilación, el ISM contaba con un médico de sanidad marítima, el doctor Ricardo Martín, que era el encargado de atender el servicio en Dakar. Tras su jubilación y hasta la firma del actual contrato con la Clínica Casahous, la asistencia sanitaria ha estado garantizada por un médico local contratado, con lo cual con este paso se mejora notablemente la asistencia al afiliado.

Durante 2017, este facultativo local atendió en su consulta a 163 personas, con cargo al REM, la mayoría por enfermedades comunes.

El ISM asiste a la gente del mar en Senegal desde 1972, año en que se abrió el centro médico en Dakar con el doctor

Martín al frente. Este médico, especialista en sanidad marítima, se jubiló tras cerca de 40 años atendiendo a pacientes en centros del extranjero.

Los mercantes y pesqueros que faenaban en la zona eran numerosos (cerca de 2.000 buques) hasta que la flota europea fue excluida del caladero en 2006 al no renovarse el acuerdo de pesca con Senegal, a partir de entonces comenzó a disminuir la afluencia de afiliados al REM embarcados en la zona, aunque en menor medida los que trabajan en tierra.

Pese a que dicho convenio fue reactivado en 2014, las cifras de asistencias médicas corroboran el descenso de trabajadores, en 2012 el centro médico de Dakar atendió 597 consultas por las 163 asistencias de 2017.

PACIENTES POTENCIALES

La noticia ha tenido una muy buena acogida de los barcos que faenan en la zona 34 (Atlántico centro) en su mayoría, grandes buques congeladores cuya principal arte es el arrastre de fondo, especialmente tras cambiarse este año la derrota del buque Esperanza del Mar que ahora asiste junto con el Juan de la Cosa a las costas del Atlántico Norte.

DATOS DE INTERÉS

Clínica Casahous
Rue de Thiong 5
2102 Dakar (Senegal)
Teléfono: 00221 338 89 72 00
Correo electrónico: casahous@arc.sn

Además, Senegal sigue siendo un centro álgido para la flota española atunera que en los últimos meses está realizando importantes inversiones, más de 50.000€, para formar a marineros senegaleses para sus barcos. Los cuatro profesores españoles desplazados a Dakar han sido formados por el ISM en los centros de Bamio e Isla Cristina.

El último informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación detalla que en 2017 había censados 70 buques en la zona, aunque 12 de ellos inactivos probablemente por la paralización de algunos acuerdos pesqueros, siendo las embarcaciones de entre 24 y 40 metros de eslora las que se desplazan hacia la zona por los respectivos acuerdos con Marruecos, Mauritania y Guinea Bissau.

Las especies objetivo varían, aunque lo habitual es cefalópodos, merlúcidos, crustáceos y en menor medida otras especies demersales planas ■.

PATRICIA ROMERO ALONSO



“Buenaventura”: la tragedia **GERMEN** del **SALVAMENTO** español





El trágico accidente del bergantín-goleta *Buenaventura* en aguas de la Bahía de Santander allá por 1873, en el que perdieron la vida la tripulación íntegra del buque y parte de los que acudieron a su rescate, fue a su vez el acicate para la constitución de la primera Asociación de Salvamento de Náufragos de España. Creada en el puerto de la capital cántabra, a semejanza de la Royal National Lifeboat Institution (RNLI), la iniciativa rápidamente contó con réplicas en otros puertos españoles y fue el germen, años más tarde, de la Asociación Española de Salvamento de Náufragos, constituida en 1880.



Dos de noviembre de 1873, Día de Difuntos, el bergantín-goleta *Buenaventura* consigue a duras penas recalar en Santander. Días antes, la nave había salido de Corcubión, y durante todo el viaje venía soportando un temporal duro del Noroeste, entre cerrazones y chubascos.

Superadas estas dificultades, pasado el mediodía y después de unos momentos de duda dado que existía marea vaciante, el cansancio acumulado pudo más y el *Buenaventura* iniciaba la maniobra de entrada a puerto. Craso error que al final fue el causante de su pérdida, ya que la oposición de la marea y la deriva que le producía el temporal hicieron que su proa no obedeciera y que lentamente derivara hacia la zona arenosa denominada “Las Quebrantas”, donde quedó varado.

El violento temporal azotaba el buque. Los golpes continuos de la mar hacían peligrar el casco y arboladura y, por consiguiente, la vida de sus tripulantes. Una dotación que en aquel momento estaba compuesta por ocho hombres que, ante tan alarmante situación y presos del pánico, dejaron el aparejo en banda y arriaron un bote en el que embarcaron todos ellos.

Mientras tanto en Santander, con el “toque a barco” se formaron dos tripulaciones voluntarias de salvamento:

una de ellas embarcó en el bote del mercante *Miño*, surto en el puerto con su capitán al mando, y la otra lo hizo en el bote del buque inglés *Michel*, que se encontraba igualmente en puerto. Formaban esta última tripulación dos capitanes mercantes ingleses, el buzo y su ayudante, que trabajaban en el salvamento del vapor *Cid*, varado y perdido dos meses antes en la ría de la localidad cántabra de Astillero, así como varios oficiales y marineros de los barcos que se encontraban en la dársena.

Bogando fuerte, los dos botes enfilaron hacia el *Buenaventura*, al que avistaron dando tumbos a merced de las olas con todo su trapo largo. El bote inglés no llegó hasta el bergantín. Una mar rota, más fuerte que las anteriores, penetró por la bocana remontando la Peña del Médico. El bote del *Michel*, cogido de sorpresa, casi por su través, zozobró quedando quilla arriba, falleciendo todos sus tripulantes, al igual que los del *Buenaventura*, ya que su bote acabó estrellado contra el costado del bergantín. Mejor suerte corrieron los que acudieron a bordo del bote del mercante *Miño*, que sí lograron salvar la vida.

Así, este Día de Difuntos fue un día de doble luto para la ciudad, que lejos de quedar impasible ante tamaña tragedia tomó la decisión de dotar al puerto de más medios de salvamento, y con ello, constituir la que sería la primera Asociación de Salvamento de Náufragos de España, a semejan-

La ciudad, lejos de permanecer impasible, tomó la decisión de constituir la primera Asociación de Salvamento de Náufragos de España

za de la RNLI (Royal National Lifeboat Institution) inglesa, fundada en 1824 por Sir William Hillary.

Después de ella vinieron otras, como la de Águilas (Murcia), puesta en marcha en 1875 debido a las influencias inglesas en sus zonas mineras y a la que se denominó Asociación Filantrópica para “consagrarse individual y colectivamente a los actos de valor, socorro y auxilio”

La tercera de ellas se constituyó en 1879, en San Sebastián, donde aún estaban frescas en la mente de todos las funestas consecuencias de la Galerna del Sábado de Gloria de 1878 en el Cantábrico, creándose la Asociación Humanitaria de Salvamento Marítimo de Guipúzcoa, de carácter privado.

Finalmente, el 19 de diciembre de 1880, bajo el patronato de la reina regente María Cristina de Habsburgo, se constituyó la Asociación Española de Salvamento de Náufragos en la que quedaron englobadas las anteriores, que en aquel momento ya llegaban hasta 63 el número de sedes locales de asistencia a náufragos en funcionamiento. ■

TEXTO: JUAN PEÑA DE BERRAZUETA

CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE

VICEPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL MUSEO MARÍTIMO DEL CANTÁBRICO

ILUSTRACIÓN: ROBERTO HERNÁNDEZ

“EL ILUSTRADOR DE BARCOS” (LA ILUSTRACIÓN HA SIDO ELABORADA “EX PROFESO” PARA LA PUBLICACIÓN DE ESTE ARTÍCULO)

BIBLIOGRAFÍA

Naufrajios en la Costa de Cantabria. - Rafael González Echeagaray. - Edit. Artes Gráficas Hermanos Bedia. - Santander 1963.

El Salvamento Marítimo en España. 15 años de historia. - Juan C. Arbex Sánchez. - Edit. Ministerio de Fomento 2008.

La Correspondencia de España. Diario Universal de Noticias. - Madrid, noviembre 1873.

El Gobierno. Diario Político de la Tarde. - Madrid, noviembre 1873.

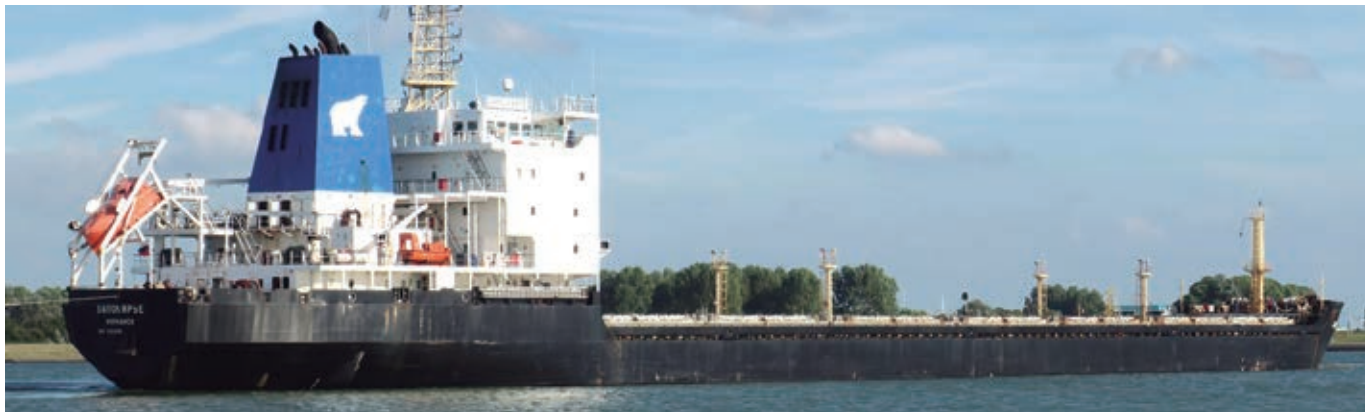
Centro Nacional de Formación Marítima Isla Cristina

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

Dirección Provincial de Huelva



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*



¿Abandono encubierto?

¿Se puede considerar abandono dejar durante meses a una tripulación fondeada, a pesar de pagarles sus precarios sueldos con “cuenta gotas” y de suministrarles víveres, agua y el gasóleo justo para subsistir, cuando la situación desborda las condiciones humanitarias mínimas? Esta es, en resumidas cuentas, la situación de incertidumbre y el dilema que, desde hace unos meses, viven las tripulaciones del Zapolyarye, fondeado frente a las costas de Ceuta y desde hace pocos días atracado en el Puerto de Motril, y del Severnaya Zemlya, atracado en el de Avilés.

No es como en otros casos, nos cuenta Luz Baz, la inspectora de ITF que está al tanto y siguiendo de cerca la situación en la que se encuentran las tripulaciones de los barcos de la naviera rusa *Murmansk Shipping Company* que, tal y como nos comenta la inspectora, tiene otros 8 o 10 barcos en las mismas condiciones, en otras partes del mundo.

Se trata de una empresa grande y solvente que, no se sabe por qué razón, ha mantenido desde el 28 de julio al *Zapolyarye* fondeado frente a las costas de Ceuta —aunque al cierre de esta revista lo acaban de trasladar, por instrucción expresa de la Dirección General de Marina Mercante para garantizar la seguridad del buque y de la tripulación, al puerto

de Motril— a la espera de que se resuelvan sus problemas de liquidez y, finalmente, pueda partir, con las 23.000 toneladas de sal que porta, hacia su destino en Gran Bretaña. Mientras tanto, las 20 personas a bordo han tenido que ser atendidas, en al menos tres ocasiones, por la Cruz Roja al aviso de la Capitanía de la ciudad autónoma. A pesar de que, en el último momento, la naviera ha repatriado a 5 tripulantes con el contrato concluido un par de meses atrás y los ha sustituido por otros tantos, y de que “in extremis” ha enviado comida y víveres para continuar, lo preocupante es que no hay visos de que nada cambie: por el momento, el buque no tiene combustible para emprender la marcha, y se acerca el otoño, por lo que se puede ver comprometida su seguridad.

Por su parte, el *Severnaya Zemlya* lleva desde el mes de mayo atracado en el puerto de Avilés con 19 tripulantes a bordo. En este caso, también se ha ido relevando a los tripulantes con el contrato expirado. Además, el armador ha seguido pagando los “salarios” —300 euros los marineros y 1.000 los oficiales—, mantiene el contacto con la tripulación y ha ido mandando del orden de 2 dólares por persona y día. Pero, a pesar de que la situación está más controlada que en el carguero, ahora en el puerto de Motril, muchos de estos marineros y marinos están próximos a finalizar el contrato y se quieren ir. Aunque la repatriación a cargo del armador es obligada, a día de hoy, algunos se plantean incluso pagarse la vuelta a casa de su bolsillo. Seguiremos informando. ■

Cuenta atrás para la ampliación del PN de Cabrera

Según las previsiones de la ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, este mes de octubre irá a Consejo de Ministros el proyecto de ampliación del Parque Nacional de Cabrera. Si se siguen los plazos previstos, en un año se habrá convertido en el mayor de los existentes en el Mediterráneo.

Tras un periodo en el que el proyecto de ampliación del Parque Nacional de Cabrera, tal y como deseaban el Gobierno balear y grupos ecologistas, con la entrada del nuevo Gobierno español el proyecto se ha visto “desencallado”, impulsándose los trámites para su ampliación hasta las 90.000 hectáreas, lo que lo convertirá en el mayor del Mediterráneo.

Nada más tomar posesión, Teresa Ribera anunció que la ampliación del Parque Nacional de Cabrera era una de sus prioridades, y que actuaría de forma inmediata para conseguir desbloquearlo. “Nos va a permitir proteger zonas extraordinariamente ricas y sensibles”. Esta

ampliación “es una de las prioridades en materia de protección de la biodiversidad y política marina y de parques del Gobierno”. La ministra defendió la importancia de esta actuación protectora en el Mediterráneo, dada la situación existente, y en la que el Estado español debe ser un “actor comprometido”.

La gestión de este espacio marino —a cargo del Gobierno español y el autonómico— será compleja, tanto por su extensión como por la presión humana que se ejerce sobre este mar. Un mar que verá incrementado notablemente su protección, no sólo con esta reserva de Cabrera, sino con el recientemente protegido corredor de cetáceos, que supone una superficie de 46.385 km² más. ■



José Manuel Martín

Inmovilizado por el Convenio 188

Un buque sudafricano de pesca, de 380 toneladas brutas, se ha convertido en el primero en ser inmovilizado en aplicación del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo. La intervención se produjo en Ciudad del Cabo, en aplicación de las disposiciones del Convenio sobre el trabajo en la pesca que entró en vigor el pasado 6 de noviembre, tras las quejas presentadas por los tripulantes sobre las condiciones de trabajo. La actuación de los inspectores puso al descubierto una larga lista de problemas, incluida la falta de documentación, alojamiento precario, malas condiciones de seguridad y salud a bordo.

Xarda, la más furtiva

El Servicio de Guardacostas de Galicia en Pontevedra se incautó el último año de más de 32,5 toneladas de pescados, mariscos y cefalópodos ilegalmente capturados en la ría pontevedresa, Aldán y el entorno de las islas de Ons. En total, 3.355 nasas de pulpo y nécora, cuarenta de centolla, 157 artes de enmalle (7.850 metros de redes), cuatro salabardos y ocho viveros. Por especies, la más decomisada fue la xarda pintada (12.096 kilos), el jurel (8.473 kilos), la almeja japónica (6.495 kilos), el boquerón (2.430 kilos) y el berberecho (2.173 kilos).

Cataluña y la pesca fantasma

En el primer semestre del presente año, los inspectores de la Generalitat decomisaron cerca de cinco mil metros de red, más de setecientos aparejos y un palangre no identificados en diversas actuaciones frente a las costas catalanas. En sólo una semana de trabajo se decomisaron 19 artes de pesca profesional no identificados. La retirada del calamento, además de la lucha contra la pesca ilegal, contribuye a que estas artes puedan acabar siendo abandonadas con los impactos negativos que ello conlleva. Estas actuaciones preventivas se enmarcan dentro de la llamada “pesca fantasma”, una línea de actuación



BREVES

comprendida en la Estrategia Marítima de Catalunya aprobada recientemente por la Generalitat.

Otra naviera centenaria

El pasado mes de mayo se cumplieron cien años de la fundación de la naviera asturiana G. Junquera Marítima. Caracterizada desde sus inicios por la diversificación de servicios, en la actualidad la naviera, que sigue en manos de las misma familia, cuenta con una flota propia de 17 buques: 6 de carga general, 9 remolcadores, una gabarra de suministro de combustible y un asfaltero, así como de una empresa especializada en náutica de recreo y un estudio de proyectos de ingeniería.

Apoyo a la acuicultura

La Xunta de Galicia financiará 80 proyectos de mejora en el ámbito del sector de la acuicultura gallega por un importe cercano a los 9 millones de euros. Tal y como ha anunciado el departamento de pesca de esa Comunidad, el 76% de los proyectos están relacionados y financiarán explotaciones de mejillón, especie que actualmente acapara el 95% de la producción total de la acuicultura gallega, con un valor de descarga que creció, en 2017, un 11% respecto al año anterior.

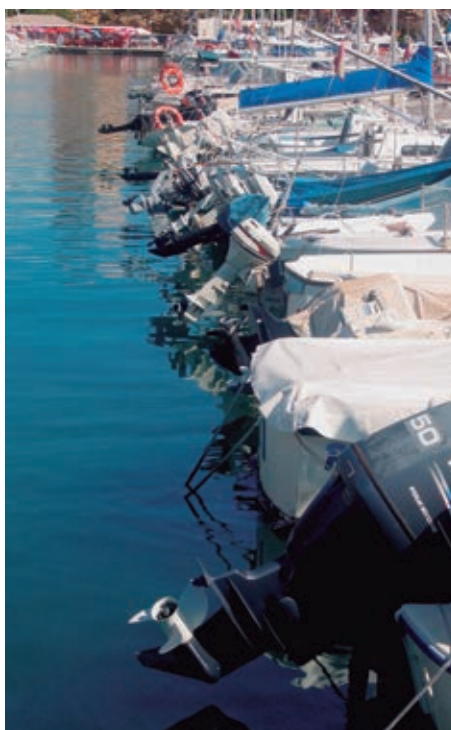
Protección frente a los piratas

Las organizaciones más destacadas del sector marítimo acaban de publicar la 5ª edición de una guía de medidas para la protección contra la piratería: un conjunto de consejos considerados de eficacia para la protección de las tripulaciones, carga y de los buques que realizan su travesía por el Mar Rojo, Golfo de Adén, Océano Índico y Mar Árabe. Paralelamente, estas organizaciones han puesto en marcha una web: www.maritimeglobalsecurity.org en la que también se ofrece asesoramiento completo a compañías y tripulantes, así como enlaces a otras fuentes de interés marítimas y militares relacionadas con la protección.

Simposio sobre Pesca Marítima Recreativa

GALICIA

Los días 14 y 15 de septiembre tuvo lugar en Vigo, en el Museo del Mar, el I Simposio Internacional de Pesca Marítima Recreativa, en el marco del proyecto Sicore, donde se abordó, entre otras cuestiones, la necesidad de un mayor esfuerzo para disminuir los conflictos entre pescadores recreativos y comerciales.



que “la pesca recreativa puede tener un impacto significativo en los recursos pesqueros, por lo que los Estados Miembros deben asegurar que se realiza de forma compatible con los objetivos de la PPC”.

Y no sólo la urgencia de tratar estas situaciones de conflicto con los pescadores, sino que la importancia de sus capturas han hecho que el sector profesional esté empezando a demandar que se tengan en cuenta esas capturas de la pesca deportiva a la hora de establecer las pautas de gestión. Existe una clarísima falta de información científica sobre el impacto de esta actividad, ni de su impacto económico y social.

El Simposio abordó, además, cuestiones como la biología y ecología, gestión y socioeconomía. El proyecto Sicore, en cuyo marco se ha celebrado este Simposio, surgió para dar respuesta a toda esta problemática, y sus resultados serán aplicados en todo el litoral y en todas las aguas territoriales españolas, tanto de competencia estatal como autonómica. Con el apoyo de la Fundación Biodiversidad, y financiado por el FEMP y la Xunta, en él trabajan científicos de Azti, de las universidades de Girona y Murcia, del CSIC y la Federación Gallega de Pesca Marítima Responsable y Náutica de Recreo, entre otros. ■

Según datos del Parlamento Europeo, alrededor de nueve millones de personas practican la pesca deportiva en Europa. Su actividad puede representar unas capturas de caballa que se aproximan al 2% de las capturas anuales de esta especie, por ejemplo. Por lo tanto, no estamos hablando de una actividad colateral, sino que sus proporciones son más que significativas, produciéndose colisiones con el sector profesional. Un impacto que ya fue advertido en la propia Política Pesquera Común, al reconocer



Salvamento Marítimo

BREVES

Euskadi, por encima de la media

Los puertos de Euskadi están a punto de superar su cifra récord en el tráfico de mercancías alcanzado en 2007 o, lo que es lo mismo, los datos previos a la crisis. Concretamente, las dos dársenas vascas -Bilbao y Pasaia- registraron en el primer semestre del año un incremento, respecto al mismo período de 2017, del 11,7%, al alcanzar los 19,3 millones de toneladas transportadas. Este crecimiento casi dobla al registrado en el conjunto de los Puertos del Estado -un 6%- , que es probable que superen también las cifras alcanzadas hasta este año.

Abiertos al Salvamento

La Organización no Gubernamental "Proactiva Open Arms" colaborará con Salvamento Marítimo en las tareas de rescate a seres humanos que se viene realizando en el Estrecho de Gibraltar y en el Mar de Alborán. La fórmula jurídica de colaboración de esta ONG, que trabaja en el rescate de seres humanos en el Mediterráneo desde hace 25 años, se materializará en los próximos días de forma que se garantice su encaje operativo. Hasta agosto, Salvamento atendió a 40.875 personas, 168 al día.

Subvenciones a la pesca de altura

Según un estudio realizado por científicos de EE.UU., Canadá y Australia, coordinado por el biólogo español Enric Sala, "el 54% de las pesquerías de altura del mundo pierden dinero, y sólo se mantienen gracias a las subvenciones". Añade el informe que España es un buen ejemplo de esta afirmación, puesto que, únicamente por detrás de Japón, es el país que más ayudas recibe en relación al valor en lonja de las capturas. En 2016, las capturas de la flota de altura de España ascendieron a 518 millones de euros (al cambio actual), recibiendo 515 millones de euros en ayudas, por lo que en nuestro caso, las subvenciones igualan a los ingresos incluyendo todas las partidas.

Un incendio acaba con el pesquero "Roymar"

A 23 millas de la costa de Burela, Lugo, se hundió el pesquero "Roymar", con base en Laxe, tras un voraz incendio que se inició con toda probabilidad en la máquina. Sus cinco tripulantes fueron rescatados por Salvamento Marítimo.

GALICIA

Una conjunción de factores permitió que salvaran la vida los cinco tripulantes del volanero "Roymar": la perfecta realización del procedimiento de salvamento y la rápida actuación de los medios de Salvamento Marítimo, junto al buen estado de la mar. Todo ello sirvió para superar un incendio registrado en la medianoche del miércoles día 19, y que rápidamente se extendió por toda la nave, favorecido por estar construida en fibra de poliéster.

Según Capitanía Marítima de Burela, desde que se activó la alerta, se siguieron todos los pasos preceptivos, introduciéndose en la balsa con la radiobaliza, donde permanecieron hasta que llegaron los medios de rescate. Nada más recibirse el aviso se movilizó al helicóptero "Pesca 2". También acudieron las embarcaciones "Salvamar Alioth" y el remolcador "Sar Gavia", que no pudo sofocar las llamas que acabaron con el hundimiento del pesquero. Los pescadores fueron trasladados

por la primera de las embarcaciones a Burela. En la localidad de A Mariña recibieron atención médica, apreciándose a uno de ellos ligeros síntomas de hipotermia.

El material con el que estaba construido el volanero fue la causa de la rápida propagación de las llamas. Últimamente se han registrado varios casos similares, como el producido el pasado mes de mayo en el puerto de Torrevieja, Alicante, y que afectó al pesquero "Hermanos Valentín", con base el Almuñecar, Granada. En este caso, tuvieron la suerte de que el incendio se produjera cuando regresaba a puerto, pudiendo ser atracado con urgencia por el servicio marítimo de la Guardia Civil y los bomberos actuaron para sofocar el incendio, evitando así su hundimiento. Este barco también está construido en fibra, al igual que buena parte de los pesqueros, lo que tal vez debería mover a la reflexión sobre su peligro para la integridad de las personas que van a bordo en caso de declararse un incendio. ■

Hace 50 años...

El ministro de Trabajo inaugura la Casa del Mar en Cádiz

Es la tercera que se construye a nivel provincial

El ministro de Trabajo, don Jesús Romeo Gorriá, acompañado, entre otras personalidades, por el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, recorrió las dependencias de la Casa del Mar, que consta de siete plantas y en la que se albergan todos los servicios de la seguridad social de los trabajadores del mar y otros recreativos y culturales.

La planta baja de la Casa del Mar de Cádiz cuenta con una biblioteca, despacho de la asistente social, club del pescador. En la primera, con entrada independiente, además de la general de la casa, se sitúa el ambulatorio para

Seguro de Enfermedad y Accidentes, consultas de todas las especialidades, rayos X, laboratorios. En la segunda planta, se encuentran las oficinas de la delegación provincial del ISM, con sala de juntas y un salón de actos transformable en capilla. Las salas de pediatría se han instalado en la tercera planta y, junto a ellas, los servicios dedicados a la rehabilitación y recuperación. En la misma planta, y con lógica separación de los anteriores servicios, se encuentran las oficinas del sindicato de la Marina Mercante y de la Cofradía de Pescadores. Las plantas cuarta y quinta se destinan a oficinas en al-

quiler y empresas relacionadas con las actividades marítimas.

También consta de una residencia para alojar a los trabajadores del mar que realicen en Cádiz cursos de formación profesional Náutico-Pesquera, en la sexta planta. En la séptima está la vivienda del conserje.

La Casa del Mar se encuentra en la mejor zona portuaria de la ciudad, entre la comandancia de Marina y el edificio destinado a Servicios Portuarios. El solar fue cedido merced al apoyo de la Cofradía de Pescadores, la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Cádiz, y la construcción fue realizada por el Instituto Social de la Marina, siendo sufragados los gastos por la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, que es entidad integrada en el organismo.

Es la tercera Casa del Mar de las que se construyen a nivel provincial en España, habiendo sido realizadas todas ellas por el Instituto Social de la Marina. La primera, y más importante de todas, fue inaugurada en Las Palmas de Gran Canaria en marzo de 1964, y la segunda en Almería, en febrero de 1966. Los actos de inauguración de estas realizaciones sociales fueron también presididos por el ministro de Trabajo.

La construcción de Casas del Mar ha sido uno de los quehaceres más intensamente llevados a cabo por el Instituto Social de la Marina, siguiendo una política de promoción social de los trabajadores del mar que prevé la propia ley de reorganización del organismo.



Por el Instituto Oceanográfico de Canarias

Pesca experimental en la costa de Icod de los Vinos

Santa Cruz de Tenerife.- Un equipo del laboratorio oceanográfico de Canarias, bajo la dirección del doctor don Carmelo García Cabrera, empezó un nuevo programa de pesca experimental en la costa de Icod de los Vinos. Hasta ahora se han descubierto varias especies de camarones, todas ellas muy curiosas y que además existen en cantidades insospechadas. Esto confirma la hipótesis de que alrededor de las islas existe una aureola profunda de una gran riqueza en crustáceos.

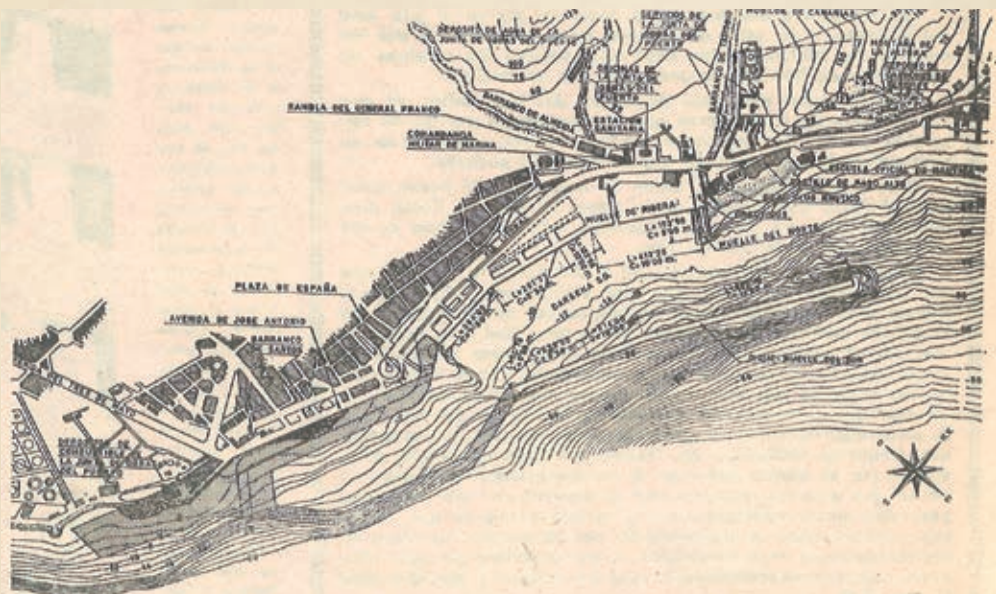
La pesca que actualmente se lleva a cabo se limita, por falta de embarcación apropiada, a una profundi-

dad de 600 metros. Estas experiencias, encaminadas al estudio y valoración de la riqueza piscícola existente en aguas canarias por debajo de los 200 metros de profundidad, han suministrado datos de sumo interés.

Lo que sí queda claro es que en las aguas entre los 200 y 500 metros de profundidad, hoy totalmente inexploradas, se encuentran bancos de camarones y gambas suficientes no sólo para abastecer el mercado regional, sino al de la mayor parte del sur peninsular. Estas experiencias, prolongación de otras similares, se reanudarán el próximo mes en la isla de Gran Canaria.

Ampliación de la dársena comercial del puerto de Santa Cruz de Tenerife

La dirección general de Puertos ha aprobado el anteproyecto de amplificación del puerto de Santa Cruz de Tenerife. Las obras se presupuestan en unos ochocientos millones de pesetas. Con esta obra se espera que quede solucionado el problema de congestión de tráfico de cargueros que ya venía siendo angustiosa.



Aparatoso incendio en el puerto de Alicante

Un aparatoso incendio se declaró en el puerto pesquero de Alicante, donde ardieron una gran cantidad de fardos de sisal -varias toneladas- que estaban almacenados allí en espera de ser embarcados con destino a Nueva York. El fuego prendió fácilmente en los empaquetados de esta fibra y las llamas alcanzaron grandes proporciones.

Rápidamente acudieron todos los parques de bomberos disponibles en la ciudad y, tras denodados esfuerzos, se consiguió dominar el siniestro. A pesar de lo aparatoso del incendio no hubo que lamentar desgracias personales.

Línea marítima Marbella-Tánger

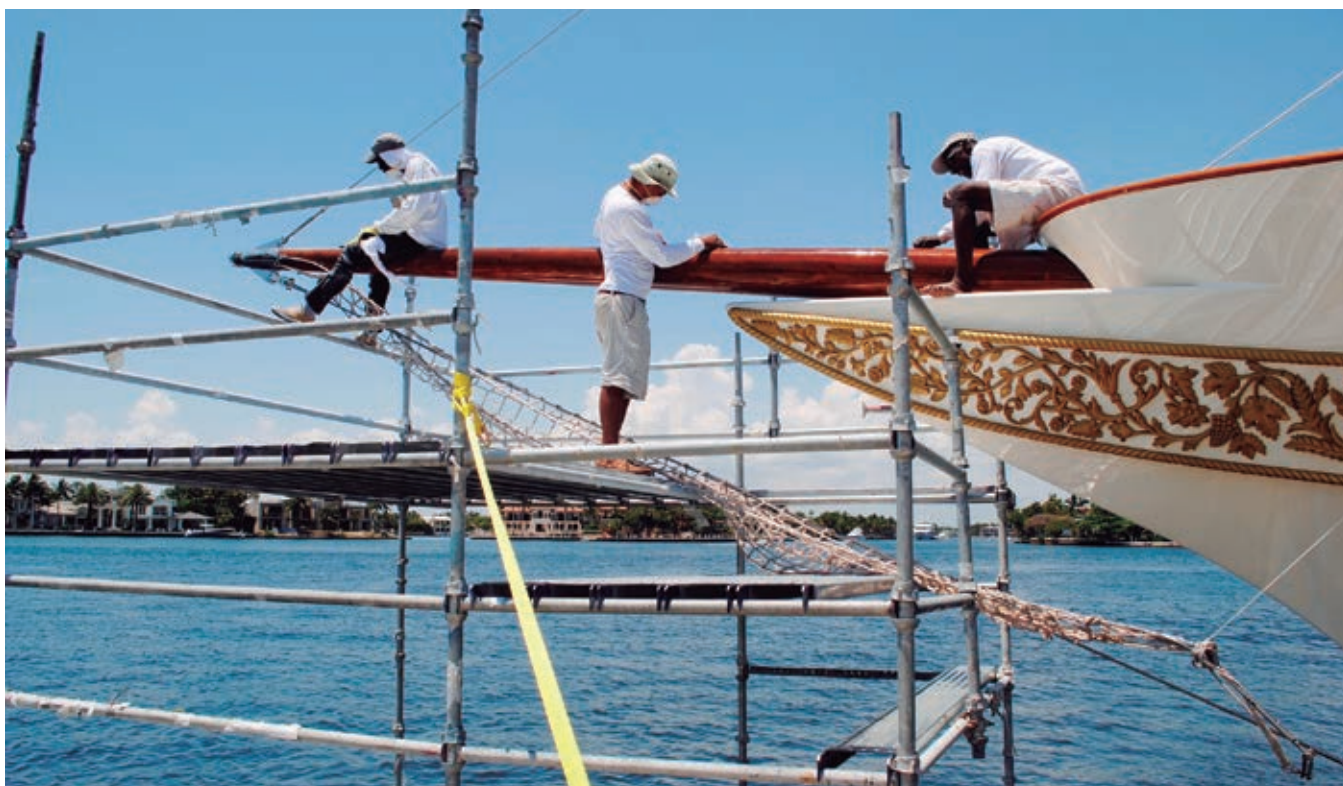
Marbella (Málaga).- El Ministro de Obras Públicas ha concedido su autorización para la utilización provisional, en tanto no se disponga de puerto comercial, del puerto del Club Náutico de esta ciudad para atraque y salida de la línea marítima Marbella-Tánger.

Estará servida por un aliscafo, de fabricación italiana y con patente rusa, que ha sido bautizado con el nombre de "Sindibad". Desarrolla una velocidad de crucero de treinta y dos nudos y es capaz para ciento ocho pasajeros. El "Sindibad" saldrá diariamente de Marbella a las ocho de la mañana para llegar a Tánger una hora después.

Sanidad Marítima

Golpes de calor en alta mar

Cualquier incidencia médica en alta mar, siempre supone un riesgo considerable para aquellos marineros que pasan largas jornadas de trabajo expuestos a situaciones climatológicas adversas y lejos de cualquier centro médico o servicio de rescate y evacuación. Por lo que se convierte de vital importancia saber identificar los síntomas de las incidencias más comunes que se pueden dar, así como los factores ambientales o climatológicos que los pudieran desencadenar, ya que como la gente de la mar bien sabe, la prevención es el mejor camino para llegar a buen puerto.



Un golpe de calor no es más que una subida de la temperatura corporal que rebasa los 40 °C durante un periodo superior a 10 minutos debido a que nuestro cuerpo no es capaz de aclimatarse a ese ambiente de elevada temperatura, hostil para nuestro

organismo. La humedad también contribuye a incrementar el estrés térmico que puede desencadenar el golpe de calor.

El origen del estrés térmico al que se somete al cuerpo podría enmarcarse en dos puntos básicamente: sobre esfuerzo físico en un medio caluroso o exposición prolongada a altas temperaturas.

SÍNTOMAS

Los síntomas que nos van a dar una pista sobre este desajuste corporal son varios. Aquí tienes los principales:

- Dolor de cabeza
- Dolores musculares, calambres
- Vómitos
- Alteración de la conducta:

confusión, agitación, irritabilidad

- Respiración acelerada
- Temperatura corporal elevada con escasa sudoración

TRATAMIENTO

Para tratar este tipo de trastornos solo nos basta usar un poco la lógica y seguir una serie de pautas, tales como:

- Apartar al compañero de esa fuente de calor, llevándolo a un lugar más fresco con sombra y ventilación.
- Reducir la temperatura corporal, poniéndole paños húmedos por el cuerpo, en especial cuello, ingle o axilas.

- Llamar a un servicio de urgencias médica, que nos asesore ya que este tipo de incidencias se nos puede complicar si no sabemos atajarlo adecuadamente, pudiéndose entrar incluso en coma.
- Vigilar su estado de conciencia y temperatura periódicamente.
- Dar de beber en caso de que tenga buen estado de conciencia, siempre despacio, a pequeños sorbos y valorando que no le provoque vómitos (evitar ofrecer bebidas azucaradas).

PREVENCIÓN

Como hemos comentado en un

principio, la prevención es primordial. Por ello si somos conscientes de que vamos a estar expuestos a este tipo de circunstancias estos consejos son de gran ayuda:

- Hidratarse periódicamente aunque no tengamos sed, evitando bebidas alcohólicas, azucaradas, así como las estimulantes ya que favorecen la deshidratación.
- Si sabemos que vamos a estar expuestos durante un largo periodo a fuentes de calor, debemos tomar descansos periódicos que ayuden a nuestro cuerpo a adaptarse ese ambiente hostil.
- Llevar ropa ligera que ayuden a la transpiración del sudor.



Por último, solo recordar la importancia de renovar los cursos sanitarios básico y avanzado, que el Instituto Social de Marina pone a disposición de los marinos, que no solo nos ayudaran a refrescar los conocimientos adquiridos, sino también a darnos la posibilidad de salvar la vida de un compañero o en el mejor de los casos, la nuestra. ■

**Francisco Javier Rodríguez
Gómez
DUE Sanidad Marítima
Dirección Local ISM Barbate
(Cádiz)**

Los retos del sector pesquero y acuícola

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, se reunió con el comisario de Pesca, Karmenu Vella, para tratar los retos que afectan a la actividad pesquera y acuícola española, como la obligación de desembarque, los TAC y capturas para el próximo año, el impacto del "brexit" y la implantación del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP). El ministro se interesó por el estado de tramitación del acuerdo de Pesca UE-Marruecos, destacando la importancia de acelerar el proceso para que pueda estar operativo cuanto antes. También analizaron la propuesta de la Comisión sobre el Plan Plurianual para las poblaciones de especies demersales del Mediterráneo Occidental.



Cita de mujeres en la pesca

Mujeres del sector de la pesca y de la acuicultura de todo el mundo estarán representadas en la I Conferencia Internacional de Mujeres en la Pesca organizada, entre el 5 y el 7 de noviembre, por la Secretaría General de Pesca en el Palacio de Congresos de Santiago de Compostela.

El encuentro se estructurará en torno a una serie de talleres temáticos orientados al intercambio de experiencias, proyectos y buenas prácticas. Cabe destacar los dedicados a fomentar y promocionar el asociacionismo y el liderazgo femenino, los que se orientan a analizar sus condiciones laborales y de formación, así como el papel de estas mujeres en el crecimiento azul y la sostenibilidad. Más información en <http://redmar.es/event/i-conferencia-internacional-de-mujeres-de-la-pesca>.

Javier Garat, presidente de la ICFA

El secretario general de Cepesca y presidente de Europêche, Javier Garat, ha sido reelegido por unanimidad como presidente de la Coalición Internacional de Asociaciones Pesqueras (ICFA), lo que supone su cuarta renovación consecutiva. La reelección se produjo durante la reunión anual que celebró la coalición a comienzos de septiembre en Roma, donde se reunieron con una delegación de la FAO encabezada por el director de Pesca y Acuicultura, Manuel Barange. Entre otros, se trataron asuntos relacionados con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), los avances en el Acuerdo sobre las medidas del Estado Rector del Puerto y la trazabilidad.



IV Congreso Nacional del Atún

El 9 de octubre tendrá lugar en Madrid, en el Círculo de Bellas Artes, el IV Congreso Nacional del Atún, impulsado por la Organización de Productores de Atún Congelado (Opagac). El centro del debate será la sostenibilidad, poniendo el foco en las nuevas normativas destinadas a reivindicar el origen y garantías sostenibles y

saludables del atún capturado por la flota nacional.

El foro arrancó en 2012, centrándose en el origen de la pesquería del atún y su conserva. En 2014 se incidió en la apuesta por la pesca sostenible y, en 2016, la estrella fue la norma APR, Atún de Pesca Responsable, promovida por la flota española.

Mar

Revista del ISM



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



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

SUSCRIPCIÓN GRATUITA

En **papel**, enviando su nombre, dirección y actividad profesional a revista.mar.ism@seg-social.es, o llamando al **teléfono 91 700 67 17**.

O si prefiere consultarla 'on-line', en la dirección www.seg-social.es - ícono Revista MAR o ISMARINA Publicaciones.



Acceso al catálogo de publicaciones:

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

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

