

Mar



Nº 612
ABRIL 2021

**Reglamento de Control
con polémica**

**Canal de Suez:
epicentro de un
seísmo comercial**

Directora del ISM

**“Vamos a fortalecer la
comunicación con el sector”**





FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR










932 21 03 80 | escolaport.com | Barcelona




LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)














Protagonismo silencioso

No deja de ser lamentable que como dice el refrán: “solo nos acordemos de Santa Bárbara cuando truena”, y esa es la sensación que queda después de que hace unas semanas el “Ever Given” quedara cruzado en el Canal de Suez, dejando mucha incertidumbre y la certeza de lo invisible que resulta un modo de transporte en el que se apoya en gran parte la sociedad de consumo. Salvo en momentos como este, nadie parece recordar que el 90% del comercio mundial se realiza por mar: un 12% del mismo por el Canal de Suez, por el que pasan diariamente, de media, 39 grandes buques contenedores -50 antes de la pandemia-, entre ellos, algunos de los de mayor porte del mundo.

A pesar de sus enormes dimensiones, el “Ever Given” ocupa el décimo tercer puesto en el *ranking* de los buques de su clase y es un claro ejemplo de la tendencia hacia el “gigantismo” en los buques portacontenedores, de los últimos años. Naves de extraordinaria capacidad que permiten un transporte más barato, pero que en caso de incidente o accidente derivan consecuencias, tanto a nivel económico como medioambiental, igualmente extraordinarias, poniendo en cuestión hasta dónde llega su rentabilidad. No deja de resultar curioso que este modelo “poderoso” de transporte nos haya asomado a la debilidad de una forma de consumo y producción basados, entre otras cosas, en la desproporción y la deslocalización.

El comercio marítimo es una de las actividades económicas más globalizada que existe, con una capacidad de influencia enorme: un aleteo aquí produce un maremoto a miles de kilómetros. Una capacidad que no se corresponde con el conocimiento, ni reconocimiento, de la actividad y aún menos de los y las profesionales que lo hacen posible.



A. Ortigueira

En contraste a estas dificultades y a la vulnerabilidad demostrada en puntos clave, como es el Canal de Suez, este “atasco” ha servido para constatar la solidez de la cadena de suministro que integra el comercio marítimo mundial. Barcos, puertos y clientes han sabido dar una respuesta ágil y eficiente a un incidente “gigante” que ha puesto en cuestión uno de los pilares de la globalización. ■

El vapor correo Alfonso XII

Autor: Vicente Benítez Cabrera

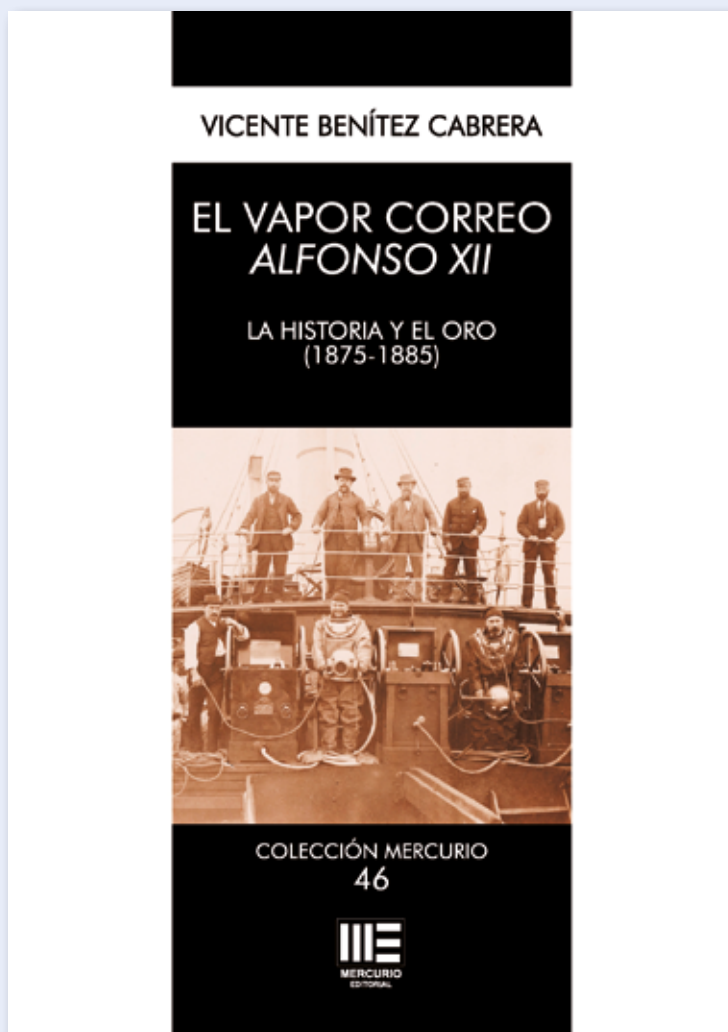
Edita: Editorial Mercurio

El historiador y oceanógrafo canario Vicente Benítez nos presenta en su último libro una combinación perfecta entre historia, misterio y mar a partir del naufragio en 1885 del buque Alfonso XII frente a la costa de Telde en Gran Canaria, un peligroso arrecife basáltico que ha hecho encallar al menos a 22 barcos, algunos incluso en la historia reciente.

Lo que llamó la atención del autor y le impulsó a investigar esta efeméride, además de haber buceado para visitar el pecio, fue el hecho de que el buque solo tenía 10 años de antigüedad cuando naufragó y que la zona donde encalló estaba cartografiada pero especialmente la leyenda del cofre perdido cargado con monedas de oro. Este naufragio aún hoy en día sigue siendo objeto de atención de los medios de comunicación, buceadores y pescadores de la zona.

El libro reúne datos sobre la construcción del vapor, la investigación del siniestro y sobre todas las expediciones enviadas por la naviera para recuperar los diez cofres de monedas de oro con destino a pagar la soldada a las tropas españolas destacadas en Las Antillas.

Tanto los 116 soldados que viajaban a bordo como la tripulación y el resto de pasajeros consiguieron ponerse a salvo. No tuvieron tanta suerte las diversas cuadrillas de buzos contratadas para recuperar los cofres, algunos contrajeron enfermedades y también se registraron varios fallecimientos, engrosando



Aun hoy, el naufragio es objeto de atención

su leyenda. Eso sí, recuperaron nueve de los diez cofres. Nunca nadie supo qué pasó con el décimo cofre, incluso es posible que se deshiciera y las monedas sigan enterradas bajo el mar.

Desde 1985 los restos del Alfonso XII están considerados patrimonio histórico nacional. El libro está a la venta en librerías físicas y online por un precio de 15€. ■



Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

Directora:

Ana Munguía (ana.munguia@seg-social.es)

Redacción:

Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es), Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es) e Iñaki Moreno (juan-ignacio.moreno@seg-social.es)

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

Alicante: Casa del Mar. Acceso C/ Faro de Santapola, 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/ Churrúa, 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. Tel. 91 700 66 00. **Suscripciones:** revista.mar.ism@seg-social.es / www.seg-social.es

Diseña e imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 123-20-003-8 **NIPO Web:** 123-20-004-3

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR las suscritas por su director o que 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.

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica en 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.

Descárgala en tu smartphone



SUEZ, COLAPSO POR UNOS DÍAS

El encallamiento del 'Ever Given' en el Canal de Suez a finales de marzo hizo correr ríos de tinta sobre la fragilidad de la logística global y la urgencia de buscar alternativas. Sin embargo, el sistema se ha revelado más resistente y con mayor capacidad de adaptación de la esperada. Aun así, se impone una reflexión sobre sus límites, sobre la conveniencia o no de seguir apostando por modelos exorbitantes y sus consecuencias sobre la economía y la sostenibilidad.

PÁGINA 6

PESCA



Reglamento de control pesquero. Tras su aprobación en el Parlamento Europeo, se inicia el debate en el resto de las instituciones comunitarias. **PÁGINA 20**

- 12 Puertos 4.0.** El plan de Puertos del Estado adjudica sus ayudas a la innovación.
- 16 Cruceros de cabotaje.** El sector, castigado por la pandemia, plantea una reactivación con férreas medidas de seguridad.
- 26 Vacunas en el mar.** Las organizaciones marítimo-pesqueras piden ser prioritarias para vacunarse contra el Covid-19.
- 28 Junta directiva de la FNCP.** Unidad y digitalización, objetivos prioritarios de la nueva Junta Directiva de las cofradías.

ISM



Entrevista con la directora del ISM. Elena Martínez Carqués toma las riendas del Instituto avalada por una larga trayectoria y conocimiento del organismo. **PÁGINA 44**

- 32 "Nutriscore" en la conserva.** Anfac considera que la nueva etiqueta no recoge adecuadamente las propiedades de las conservas del mar.
- 36 Peligros por objetos flotantes no identificados.** La UE urge a tomar medidas contra las basuras marinas.
- 42 Certificados de suficiencia.** Marina mercante modifica el procedimiento para la renovación de los certificados de suficiencia.

| | | | |
|------------------|--------------|-----------------|-------------------|
| De costa a costa | Hace 50 años | Páginas médicas | Te interesa saber |
| PÁGINA 58 | PÁGINA 62 | PÁGINA 64 | PÁGINA 66 |



www.revistamar.es



@MarRevista



https://www.facebook.com/RevistaMAR.ISM



EL SISTEMA LOGÍSTICO RESISTE, PERO SE IMPONE UNA REFLEXIÓN

Suez: efectos del ‘trombo’

Un solo accidente puede tener consecuencias globales. Esta es la principal enseñanza del encallamiento del ‘Ever Given’ en el Canal de Suez. Sus secuelas han resultado menos gravosas de lo que se previó inicialmente, pero ha puesto de manifiesto que el sistema global, aun siendo flexible y adaptativo, puede temblar. Ahora se plantean reflexiones sobre el alcance del gigantismo, la globalización y el consumo desaforados. ¿Será el suceso un punto de inflexión al respecto?

Tras la pandemia, el mundo ha recibido otro aviso sobre los peligros de su fuerte dependencia de las cadenas de suministro globales. El encallamiento de un solo barco en el Canal de Suez, con la consiguiente interrupción del tráfico en ambas direcciones, ha puesto al comercio internacional frente a un monumental atasco cuyas consecuencias eran, potencialmente, muy graves. La resolución de la crisis en apenas una semana ha hecho que el balón saliera rozando el larguero, pero dejando con el susto en el cuerpo a quienes anticipaban el efecto dominó de un hecho sin precedentes.

Lo cierto es que desde los años 50 la capacidad creciente de carga de los buques portacontenedores ha hecho que la globalización viajara en estos barcos hasta nuestros días. La deslocalización ha abaratado la fabricación y evitado gastos de estocaje. Junto a ello, el perfeccionamiento de los sistemas de transporte ha impulsado la logística “just-in-time”, que se resume en elaborar los productos precisos, en las cantidades justas, en el momento adecuado para completar el proceso productivo y hacer que lleguen a puerto cuando hagan falta.

La primera consecuencia se concreta en que existe una menor necesidad de espacio para almacenar en destino. Además, se reducen los productos que quedan obsoletos o pierden valor estando almacenados.

La contrapartida es que esta forma de producción exige una logística engrasada perfectamente, ágil y capaz de adaptarse a las circunstancias, condiciones que el actual sistema cumple, si no hay perturbaciones que lo desbaraten. Al principio de la pandemia

Datos clave

CANAL DE SUEZ. Inaugurado en 1869, entre el 10 y el 12% del comercio mundial fluye por sus 193 kilómetros. Por él pasan más de 19.000 embarcaciones al año. En 2015, el gobierno de Abdel-Fattah el-Sissi completó una importante expansión que le permitió albergar a los buques más grandes del mundo.

‘EVER GIVEN’. De bandera panameña, construido en 2018 con casi 400 metros, 20.124 TEU, una manga de 59 metros y 14,5 de calado. Es el 13º mayor del mundo junto a otros seis de la misma serie. Pertenece a Shoei Kisen Kaisha, subsidiaria de la japonesa Astillero Imabari, y es operado por la taiwanesa Evergreen Marine.

EL SUCESO. El carguero quedó encallado el 23 de marzo en el canal de Suez, que embocaba desde el mar Rojo. A falta de una versión oficial completa de las causas, todo apunta a una conjunción de factores: velocidad alta, tormenta de arena, vientos fuertes y, posiblemente, un error humano. El 29 de marzo el buque quedó liberado.

El sistema logístico ha demostrado su fortaleza ante imprevistos como la pandemia o el ‘Ever Given’

se vivieron algunas de ellas, con la carestía en Occidente de material sanitario. El incremento inusitado de la demanda hizo que su compra a nivel internacional se convirtiera, como dijo algún político durante esas primeras semanas de confinamiento estricto, en “un mercado persa”.

SISTEMA FUERTE Y FLEXIBLE

Pero pese a las distorsiones causadas por la pandemia en esos primeros momentos o por el ‘Ever Given’ varado en Suez, el sistema ha demostrado su capacidad de adaptación. En una reciente jornada del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos bajo el título “Encalladura en el Canal de Suez”, el director de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Carlos Alzaga, destacaba precisamente que lo que no ha fallado aun en estas circunstancias adversas ha sido la cadena de suministro en su conjunto: “Hoy hablamos de las reclamaciones que genera el caso del ‘Ever Given’ pero no de logística porque esto se ha resuelto rápido gracias





a la adaptabilidad de la cadena, que no solo implica al barco, también al puerto y al cliente. Adaptabilidad que ya antes se ha puesto en liza ante un cierre de puerto, un accidente, una huelga...”.

En un sentido parecido se expresa Jordi Torrent, jefe de Estrategia del Puerto de Barcelona, que ve en el suceso de Suez “un baño de realidad y un toque de atención”. El primero, para el gran público que ha experimentado cómo el mundo digital en el que parece que estamos permanentemente inmersos convive con un mundo físico donde las cosas se transportan, los barcos se mueven y sin ello lo que solo percibimos como virtual no se concretaría. El toque de atención se refiere a que tal vez estemos empezando a vislumbrar

ciertos límites. Torrent apunta que el incidente pueda ser una excusa “para que se aplane esta curva de crecimiento” de las dimensiones de los barcos mercantes. Hace el paralelismo con el transporte aéreo, sector en el que ha dejado de construirse el avión más grande de pasajeros, el Airbus A380, porque la máxima rentabilidad “ya no se obtiene con los medios más masivos ni más rápidos (pensemos también en la desaparición del Concorde y en la práctica extendida del *slow steaming* en el mundo marítimo)”.

Explica que una cosa es que técnicamente sea viable seguir en la carrera del crecimiento y otra que, desde una perspectiva más global, resulte rentable: “A lo mejor los ingenieros serían

DUELO DE TITANES: TOP TEN DE PORTACONTENEDORES

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|---|---|--|--|
| NAVIERA | NAVIERA | NAVIERA | NAVIERA | NAVIERA |
| HMM | HMM | MSC | MSC | CMA CGM |
| BUQUES | BUQUES | BUQUES | BUQUES | BUQUES |
| Algeciras / Copenhague / Dublin / Gdansk / Hamburg / Helsinki / Le Havre <small>Año de construcción: 2020</small> | Oslo / Rotterdam / Southampton / Stockholm / St Petersburg <small>Año de construcción: 2020</small> | Gülsün / Samar / Leni / Mia / Febe / Ambra * <small>Construcción: 2019 / *2020</small> | Mina / Isabella / Arina / Nela / Sixin <small>Año de construcción: 2019</small> | Jacques Saadé / Champs Elysées / Palais Royal / Louvre / Rivoli * / Montmartre * <small>Año construcción: 2020 / * 2021</small> |
| TEU | TEU | TEU | TEU | TEU |
| 23.964 | 23.820 | 23.756 | 23.656 | 23.112 |
| ESLORA | ESLORA | ESLORA | ESLORA | ESLORA |
| 399,9 m. | 399,9 m. | 399,9 m. | 399,8 m. | 399,9 m. |
| ARQUEO BRUTO | ARQUEO BRUTO | ARQUEO BRUTO | ARQUEO BRUTO | ARQUEO BRUTO |
| 228,283 | 232,311 | 232,618 | 228,741 | 236,583 |
| BANDERA | BANDERA | BANDERA | BANDERA | BANDERA |
| Panamá | Panamá | Panamá | Panamá | Francia |
|  |  |  |  |  |

capaces algún día de hacer barcos de 50.000 TEU un poco más eficientes. Pero las mejoras en eficiencia cuando se pasa de cierto nivel ya son residuales, y además una cosa es que se puedan hacer y otra que todo el sistema lo aguante: no pueden pasar por los canales, necesitan mucho calado en puertos, etc.”.

Desde esta óptica global Vicente Negro, catedrático en la Escuela Técnica Superior de la Universidad Politécnica de Madrid, aseguraba en la jornada antes reseñada que toca lanzar una apuesta por el transporte sostenible: “Hay que hacer una reflexión más humana que técnica. Creo que el barco debe dejar de crecer, el transporte debe estabilizarse”. Considera que

“Occidente debe reflexionar y la pandemia invita a ello. Tenemos que preocuparnos por la agenda 2030 pero no solo por lo que marcan los ODS, sino por el concepto global de planeta”.

Mientras estas reflexiones cuajan o no, lo cierto es que el sistema sigue adelante según los actuales parámetros de rentabilidad. En el mencionado foro participó también Jaime Suárez, capitán de la Marina Mercante, que afirmaba que “quien está en transporte quiere ganar dinero y lo más rápido posible. Si pueden llevar 40.000 en vez de 30.000, lo harán. Naciones como China están creciendo una barbaridad y el transporte marítimo es su mayor negocio. Podemos parar en Europa, pero en Oriente eso no lo para nadie”.

| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|
| NAVIERA | NAVIERA | NAVIERA | NAVIERA | NAVIERA |
| OOCL | COSCO Shipping | CMA CGM | Maersk | MOL |
| BUQUES | BUQUES | BUQUES | BUQUES | BUQUES |
| Hong Kong / Germany / Japan / United Kingdom / Scandinavia / Indonesia * | Universe / Nebula / Galaxy * / Solar * / Star * / Planet * | Antoine de Saint Exupéry / Jean Mermoz * / Louis Blériot * | Madrid / Munich / Moscow / Milan / Monaco / Marseille * / Manchester * / Murcia * / Manila * / Mumbai * / Maastricht ** | Truth Treasure * |
| Construcción: 2017 / * 2018 | Año construcción: 2018 / * 2019 | Año de construcción: 2018 | Construcción: 2017 / *18 / **19 | Año construcción: 2017 / * 2018 |
| TEU | TEU | TEU | TEU | TEU |
| 21.413 | 21.237 | 20.954 | 20.568 | 20.182 |
| ESLORA | ESLORA | ESLORA | ESLORA | ESLORA |
| 399,9 m. | 400 m. | 400 m. | 399 m. | 399 m. |
| ARQUEO BRUTO | ARQUEO BRUTO | ARQUEO BRUTO | ARQUEO BRUTO | ARQUEO BRUTO |
| 210,890 | 215.553 | 219,277 | 214.286 | 210,691 |
| BANDERA | BANDERA | BANDERA | BANDERA | BANDERA |
| Hong Kong | Hong Kong | Francia / * Malta | Dinamarca | Panamá |
|  |  |  |  |  |

En Europa, efectivamente, sí hay movimientos. Torrent apunta que algunas empresas que no fabrican aquí pero tienen toda su logística centralizada en España “empiezan a acercar producción a Turquía o Marruecos. Por tanto, sí hay sectores que podrían acercarse al Mediterráneo o al este de Europa y quizás también a España en determinados sectores muy específicos”.

NUEVAS RUTAS

Por ahora esto no sería sino el inicio de una tendencia porque aún la curva de crecimiento sigue al alza y el sistema logístico busca soluciones por si se repite una situación como la de Suez. En este caso, en forma de alternativas para salvar eventuales atascos como el del ‘Ever Given’ o las limitaciones físicas que imponen pasos como el egipcio o el Canal de Panamá.

El informe sobre transporte marítimo de la UNCTAD cifró en 25 millones de TEUs el tráfico de contenedores entre Europa y Asia en 2019; entre América y Europa la cifra era de 8-9. Como

El crecimiento podría estar llegando a un límite basado en criterios de sostenibilidad y eficiencia

consecuencia, según el jefe de Estrategia del Puerto de Barcelona, “si Suez es importante para alguien es para Europa”. Esas alternativas ya se están empezando a desarrollar, empezando por el transporte ferroviario. Torrent señala que desde 2013 está creciendo lentamente este canal por la estrategia al respecto del Gobierno chino. De hecho, la ruta de tren más larga del mundo une Yiwu (China) con Madrid. En total, 10.000 km. a través de Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Francia y España. Pero el mar no pierde protagonismo. Torrent se refiere a las posibilidades que, lamentablemente, el cambio climático abre al uso regular de la ruta ártica, que permitirá utilizarla “en condiciones parecidas al Canal de Suez varios meses del año, quizá para 2030”. La otra opción es el cabo de Buena Esperanza, en lo que influye también el crecimiento de las economías africanas de Etiopía, Tanzania, Senegal, Nigeria, etc. “En 15 años van a conectarse muchos más países del Golfo de Guinea, así como Etiopía



y Somalia, con Asia. En esta zona la piratería es un riesgo, pero lo mismo que la que se controló la que se producía en Somalia, la del Golfo de Guinea también tendría solución”, afirma.

¿DÓNDE ESTÁ EL LÍMITE?

Javier Garrido, investigador del Centro de Innovación y Transporte (CENIT), publicó en 2020 en *Journal of the Transportation Research Board* el artículo “Predicción de la futura capacidad y dimensiones de los barcos portacontenedores”.

Explica que en él establecía en 30.000 TEU el máximo óptimo de capacidad de los futuros barcos, lejos de los 50.000 que predijo McKinsey en 2017, pero aún por encima de los 24.000 que hoy son el tope (ver cuadro adjunto con el ranking). En dimensiones, establece una eslora de hasta 418 metros, 69 de manga y 17 de calado. Sus criterios son:

Restricciones físicas de las rutas y de los puertos de acogida: en el Canal de Suez el calado máximo es de 20 metros, pero si aumentamos la manga del barco hasta los 60 metros el calado permitido se reduce a 16-17 debido a la forma trapezoidal del canal. De ahí que el límite venga dado por estas condiciones geográficas si no se quieren abordar mayores obras de reforma.

Por otra parte, están las limitaciones de los puertos: actualmente pocos pueden acoger gigantes del calibre del ‘Ever Given’ y mayores.

Economía de escala: el fenómeno de la concentración de navieras influye en que busquen el máximo beneficio con barcos cada vez mayores, pero al mismo tiempo tienen que amortizar la vida útil de los barcos ya en uso (en torno a 20-30 años) que, por otra par-



Suez ha puesto en primer plano la búsqueda de nuevas rutas como la ártica o Buena Esperanza

te, se van viendo desplazados por los nuevos gigantes aún más grandes a otros puertos que no siempre tienen capacidad para acogerlos. Además, Garrido apunta que “el crecimiento europeo de importación y exportación está un tanto estancado”, pero ante una eventual explosión económica de los países africanos aumentaría el tráfico de contenedores y seguirían teniendo sentido los megabarcos.

Medio ambiente: el desarrollo tecnológico no se prevé que llegue hasta el punto de poder mover estas moles si no es con derivados del petróleo. “Si siguen dependiendo de combustibles fósiles, cuantos más contenedores se muevan con un solo barco más eficiente serán las toneladas de CO₂ emitidas por TEU transportado”. ■

IÑAKI MORENO

FOTOS: SUEZ CANAL AUTHORITY

PUERTOS 4.0, POR LA DIGITALIZACIÓN Y EL EMPRENDIMIENTO

Fondos para ideas innovadoras

El programa Puertos 4.0 se engloba en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Puertos lo define como “el proyecto disruptivo más importante para la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0”. El primer paso lo ha dado el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, integrado por los 28 presidentes de autoridades portuarias, que ha hecho la selección final de ideas.

A medio millón de euros asciende la cuantía de la parte del Fondo Puertos 4.0 que se acaba de adjudicar.

Se repartirá en dos tipos de proyectos: los denominados de intraemprendimiento (ideas procedentes del personal laboral de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias) y una modalidad general que se lleva la porción más grande de la tarta, ya que a las 28 iniciativas respaldadas (ver cuadros adjuntos) les corresponderá el 85 por ciento del total de las ayudas.

Lo que ahora ha culminado es una primera fase en la que se ha decidido el destino de los fondos adjudicados a ideas. Los proyectos en desarrollo precomercial tendrán a su disposición 7,5 millones de euros y los que se encuentren en fase comercial, 4 millones. Así se recoge en las bases reguladoras aprobadas en la Orden TMA/702/2020, de 15 de julio, publicada en el BOE de 27 de julio, para la concesión por Puertos del Estado de ayudas públicas en el marco del Plan de Impulso al Emprendimiento para la Innovación en el Sector Portuario, Ports 4.0. Tal y como recuerda el texto, la iniciativa se financia con cargo



Reunión del Comité que ha escogido las ideas seleccionadas

El proyecto moviliza 12 millones de euros en esta primera convocatoria

al Fondo de Compensación Interportuario en cumplimiento del acuerdo de creación de este fondo, de 2018.

El objetivo del plan, según señala el organismo estatal, consiste en “atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y el emprendimiento para la innovación al sector logístico-portuario español público y privado, articulado a través de un plan de ayudas públicas”. Para ello, se incentivará la creación y consolidación de una red de *startups*, *spin-off* o nuevas líneas de negocio en el ámbito tecnológico en empresas existentes.

IDEAS APROBADAS PARA RECIBIR AYUDAS DEL FONDO DE PUERTOS 4.0 (1)

| Nombre | Resumen | Nombre | Resumen |
|---|--|--|--|
| SHELLOCK (Grupo Romeu) | Seguimiento de contenedores de carga con un dispositivo propio IoT. | SERVIDRONE (AP Santander) | Automatización de la operación de vehículos terrestres. |
| PV-BOS PUERTOS (Universidad de Plymouth) | Estructura marina flotante para portar paneles fotovoltaicos. | SMARTCALL (AP Valencia y varias empresas) | Plataforma inteligente de información de escalas en tiempo real. |
| MADEPORT (Canba Corporation) | Marketplace B2B para digitalizar exportaciones e importaciones. | CONTROL DE INTRUSOS (AP Santander) | Control de acceso al puerto y seguimiento de movimientos. |
| SUPRASHORE (AP Bilbao) | Adecuación de enlaces ultracompactos para la transmisión de grandes potencias entre puerto y buques. | SEALIGHT. UV PROTECTION (IDETIC / Banco Español de Algas) | Dispositivo de protección antibiofouling con UV-C para inhibir las bioincrustaciones en superficies. |
| PORTPOS (AP Bilbao) | Posicionamiento multisensor para buques. | 3D-PNS (AP Barcelona) | Producción de piezas de recambio con impresión 3D. |
| BATICOL (AP Santander) | Generación de un mapa batimétrico colaborativo en tiempo real. | NEREIDAS (AP Baleares) | Regeneración de biodiversidad marina con arrecifes impresos en 3D. |
| VIRTUAL.IA PORTS (Metalindustry4) | Manipulación de equipamiento a través de realidad virtual e IA. | BOXPROPHET (AP Valencia - AP Cartagena) | Software para estimar la demanda de tráfico de contenedores. |

El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, tras el éxito de la convocatoria y esta primera adjudicación ha asegurado que “podemos decir que la innovación ya forma parte del ADN portuario y a medida que se materialicen las ideas y proyectos seleccionados iremos comprobando los progresos de los puertos en su adaptación a la economía 4.0, que a buen seguro redundará en un incremento de la competitividad”.

Puertos del Estado señala que de las 28 ideas aprobadas en esta fase, tres abordan digitalización de procesos, cuatro seguridad y protección, diez sostenibilidad ambiental y energía, hay una relacionada con el sector turístico y las diez restantes se centran en eficiencia logística.

En mayo el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, que ha sido el encargado de analizar el centenar de ideas presentadas

a esta convocatoria, celebrará una nueva reunión para analizar y evaluar los 66 proyectos admitidos en la modalidad comercial, y posteriormente se continuará con los 156 admitidos en la modalidad precomercial.

IMPLICACIÓN DE LO PRIVADO

A finales del año pasado, cuando se cerró el plazo de presentación de iniciativas, el responsable de Innovación de Puertos del Estado, José Llorca, explicó que “siempre ha habido propuestas de innovación internas para materializar la transformación digital o incorporar nuevas tecnologías dentro de la propia organización, pero la



gran diferencia del fondo Ports 4.0 es que, además de involucrar a toda la comunidad portuaria, también implica al sector privado para favorecer que sean los procesos de innovación abierta los que provoquen este cambio tecnológico”.

El espíritu del fondo es apoyar el emprendimiento. El propio Llorca recordaba que todo proceso de innovación se enfrenta a numerosos fracasos en sus inicios, y por esa razón “intentamos que los emprendedores puedan pasar de esa fase donde nadie apoya su idea y, por tanto, no han podido demostrar su escalabilidad porque tiene que validarse en entornos reales. Otro elemento importante es que todos los proyectos deben ir dirigidos al mercado una vez validados. Si no se logra, habrá que seguir trabajando en esta dirección”.

Por su parte Francisco Toledo, presidente de Puertos del Estado, puso el acento en el hecho de que “los



Puerto de Santander, entidad que recibirá ayudas para cuatro ideas.

proyectos presentados cubren los principales retos del sistema portuario que se recogen en el Marco Estratégico: digitalización, seguridad, protección medioambiental, eficiencia y descarbonización”. ■

IÑAKI MORENO

IDEAS APROBADAS PARA RECIBIR AYUDAS DEL FONDO DE PUERTOS 4.0 (2)

| Nombre | Resumen | Nombre | Resumen |
|---|---|--|---|
| CONFIADOC (AP Bilbao y varias empresas) | Plataforma para compartir información entre los agentes del puerto. | SISTEMA DE AYUDA AL PRACTICAJE | Con tecnología radar, ayudará a los prácticos durante las maniobras. |
| RO-RO MANAGEMENT SYSTEM | Gestión de campos de almacenaje RO-RO integrando fuentes de datos. | NILM ENERGÉTICA (AP Gijón) | Monitorización del consumo energético de las instalaciones del puerto. |
| G-VOLT (AP Vigo y Cofrico) | Eliminación de barreras de entrada en los acuerdos de compra energética. | CRUISETRACK | Plataforma de servicios a pasajeros procedentes de cruceros. |
| NUAVIS (Toro y Betolaza, SL) | Aplicación de tecnología de visión artificial y aprendizaje automático sin hardware dedicado (cámaras). | PIPER | Sistema de detección de sustancias ilícitas en pasajeros, operarios portuarios y tripulación. |
| SUBMA. SUBSEA MAINTENANCE AUV. | Vehículo autónomo (AUV) para la limpieza de cascos de buques. | BLUE MARITIME SIGNALS (AP Las Palmas) | Generación undimotriz de energía en señales de balizamiento. |
| THERMOSENTINEL (AP Las Palmas) | Despliegues en red de nodos termográficos. | CICERO | Eliminación de contaminantes para mayor calidad de las aguas interiores. |
| TRATAMIENTO AGUAS CONTAMINADAS (AP Cartagena) | Planta universal para el tratamiento de aguas contaminadas de todo tipo. | FREIGHT4ALL (AP Barcelona) | Marketplace para contratación y gestión de la cadena logística. |

APUESTA POR LA MAYOR EFICIENCIA EN TODAS LAS OPERACIONES

Por una autopista del mar verde

Reducir la huella de carbono en el Corredor Marítimo Atlántico es el fin de la iniciativa de Suardiaz Atlántica, naviera responsable de la Autopista del Mar entre Vigo y Saint Nazaire. El plan tiene tres líneas: descarbonizar la terminal, construir dos buques ro-ro propulsados por GNL y apostar por la digitalización.

Promover conexiones de transporte marítimo integrado de forma ecológica, viable, atractiva y eficiente es la finalidad de las autopistas del mar reconocidas por la Unión Europea. En España operan en la actualidad la de Santander-Portsmouth y Bilbao-Portsmouth, de Brittany Ferries; las tres líneas con destinos italianos del Grupo Grimaldi, que conectan Barcelona-Porto Torres-Civitavecchia, Valencia-Barcelona-Livorno-Sanovà, y Valencia-Cagliari-Salerno; y la que une Vigo con Nantes-Saint Nazaire, operada por Suardiaz.

Esta última, que desde 2016, con el inicio de la estrategia Blue Growth, empezó a trabajar en proyectos de descarbonización, ha presentado un ambicioso programa para convertirse en la primera autopista plenamente verde. Para ello contempla en primer lugar la descarbonización de la terminal sustituyendo las cabezas tractoras por tecnologías sostenibles como el GNL o el hidrógeno. Además, habrá placas fotovoltaicas en las instalaciones de la naviera y se creará una infraestructura de puntos de recarga para vehículos eléctricos, así como un sistema de transferencia a buque con mangueras flexibles criogénicas y dispensador de GNL a vehículos pesados y ligeros.



Vázquez Almuiña, presidente de la AP de Vigo, con el presidente de Grupo Suardiaz, Juan Riva.

Digitalizar la gestión de cargas y los movimientos internos de la terminal será una de las claves

Prevé también la construcción de dos buques ro-ro propulsados por GNL y equipados con tecnología híbrida de baterías, lo que “mejorará la eficiencia del combustible al mitigar las fluctuaciones de carga del motor principal y del generador eléctrico”. Por último, la naviera quiere avanzar en la digitalización de procesos para la gestión de cargas recibidas y expedidas y los movimientos internos. De esta forma se tratarán específicamente las previsiones de los vehículos, peticiones de bloqueos, cambios de información, datos de recepción, expedición, inspección y la ubicación de los vehículos tras cada movimiento. ■

IÑAKI MORENO

LA CLAVE, CREAR UN ENTORNO SEGURO Y TRANSMITÍRSELO AL USUARIO

Cruceros blindados contra la Covid

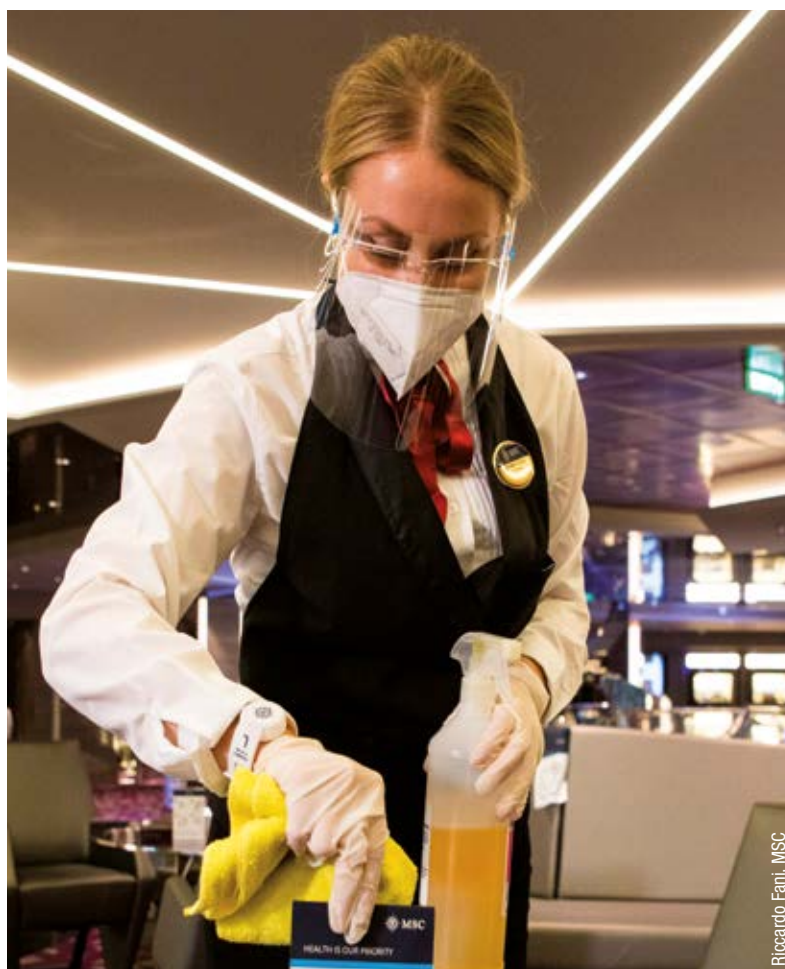
Se trata del sector más duramente afectado por la pandemia desde su inicio, cuyos intentos por retomar la actividad se han traducido en pequeños pasos dados, de momento, con pies de plomo y con la vista puesta en extremar unas condiciones de seguridad que son vitales para ganarse la confianza de los usuarios. La patronal y algunos de los actores principales del sector reflexionan sobre las condiciones en las que afrontan la vuelta a la navegación.

Marzo de 2020 fue el mes del frenazo en seco. El sector de los cruceros venía de marcar récords anuales, tanto a nivel global como en España, pero la irrupción del coronavirus fue un hachazo drástico, sin paliativos. Si el transporte de mercancías pudo reaccionar y acabó convirtiéndose en uno de los puntales de la resistencia ante la pandemia asegurando el abastecimiento pese a todas las dificultades, el mercado de pasajeros no pudo afrontar una situación tan insólita.

Ahora, el horizonte de la vacunación masiva y el mayor conocimiento respecto a los protocolos de seguridad más adecuados para convivir con el virus hacen plantearse una reactivación de cara a los próximos meses.

Alfredo Serrano, director de CLIA España, recuerda que la industria de los cruceros optó por afrontar la crisis “decidida a tomar decisiones basadas exclusivamente en la evidencia científica y a anteponer la salud de las personas a todo lo demás”. Con esto en mente, las navieras han planificado un retorno gradual que incorporará lo aprendido, así como las recomendaciones formuladas por médicos y

científicos. A partir de ahí ponen sobre la mesa “un arranque gradual que implica estrategias integrales de prevención, detección y respuesta desde el momento de la reserva hasta el desembarque”. Afirma que “ninguna medida individualmente da una garantía



Ricardo Fani, MSC

Los cruceros de cabotaje en puertos andaluces, más cerca

Andalucía ha dado luz verde al protocolo para navieras con itinerarios por España que quieran recalar en sus puertos. Esto permitiría su llegada antes de lo previsto, que era fin de verano. El Plan de Vigilancia y Contingencia del Covid-19 se dirigirá al menos 20 días antes de la fecha de escala, inicio o fin de crucero, al responsable de la autoridad sanitaria por parte de la naviera o de su agente consignatario, en un modelo que describa la actividad del buque. Elaborado en colaboración con Suncruise Andalucía, el protocolo de seguridad tiene dos bloques:

PLAN DE SALUD INTEGRAL

- procedimientos y medidas previas al embarque y para las escalas en puertos andaluces.
- medidas de higiene del barco según el nivel de alerta que exista en Andalucía.
- gestión de la ventilación en espacios, procedimientos de limpieza y desinfección.

PLAN DE CONTINGENCIA

- información sobre las instalaciones médicas, material médico y suministros y número de personal médico en función del número de tripulantes y pasajeros.
- prevención y control para la tripulación y pasajeros.
- procedimientos de actuación ante la aparición de casos sospechosos, probables o confirmados.

al 100%, creemos en la acumulación de diferentes capas de protección que abarca todos los aspectos de la experiencia a bordo”.

RECUPERAR POSICIONES

En un reciente webinar organizado por CLIA bajo el título “Cruceros en España: hacia una navegación segura”, Serrano expuso la política de su organización para la mitigación de la Covid-19. Considera que “los cruceros pueden operar incluso en ausencia de una vacunación masiva” por la puesta en marcha de baterías de medidas que implican la organización de espacios en el barco, la potenciación de su servicio médico y la consideración de medidas concretas para la tripulación y los pasajeros desde antes del embarque e incluso después de terminar sus vacaciones.

Serrano recuerda que “tras la interrupción voluntaria global de operaciones de cruceros en marzo, se reanudó la navegación en partes de Europa, Asia y el Pacífico Sur a partir de julio, con

CLIA trabaja para que el Gobierno levante la prohibición a los cruceros y se puedan organizar en la península

más de 350.000 pasajeros”. Destaca que en este tiempo no se ha producido ningún caso significativo, lo que demuestra que “los protocolos funcionan como fueron diseñados”.

Destaca que en este tiempo no se ha producido ningún caso significativo, lo que demuestra que “los protocolos funcionan como fueron diseñados”.

En España solo se está operando en Canarias: desde el 6 de noviembre se ha movilizó a más de 70.000 pasajeros y se espera aplicar el mismo modelo en la península lo antes posible. Mientras, se continúa trabajando para que el Gobierno central levante la prohibición generalizada a los cruceros con el fin de evitar “el riesgo de pérdida de posición de nuestro país como destino en beneficio del Mediterráneo Oriental e Italia”. En una primera fase se aspira a que se permitan los cruceros de cabotaje en la península.

ESTRICTOS PROTOCOLOS

Para ello es clave la puesta en marcha del protocolo marco de seguridad



auspiciado por CLIA, a partir del cual las navieras establecen los suyos. Es el caso de MSC Cruceros cuyo director general, Fernando Pacheco, explica que los gobiernos con los que están en contacto, entre ellos España, “nos dicen que excede las pretensiones y exigencias de las autoridades”.

Afirma que lo han conseguido con medidas como un test de antígenos a todos los pasajeros antes del embarque: quien dé positivo lleva incluido un seguro de viaje con los gastos de retorno cubiertos. Además, controles periódicos a la tripulación, que pasa una semana de aislamiento antes de entrar en contacto con los clientes, y excursiones en burbuja y sin medias tintas: “Todo aquel pasajero que se salga del itinerario cerrado no podrá regresar al barco”, asevera.

Sistemas de ventilación avanzados, cubiertas aisladas con camarotes individuales para cuarentenas y hospital a bordo resumen, a grandes rasgos, el plan de seguridad de la naviera. En similares términos se despliega el de

El protocolo de protección de los cruceros cubre desde antes del embarque hasta después del retorno del usuario

Costa Cruceros. Su director de Comunicación, Rafael Fernández-Álava, añade como servicio complementario la opción de hacerse una PCR por 40 euros para los pasajeros que necesiten presentarla de vuelta a su país de origen. Además, el viaje no acaba ahí: el dispositivo electrónico que llevan al cuello desde el principio (pulsera en el caso de MSC) registra los movimientos de todos, de manera que en caso de contagio o sospecha se puede rastrear a los contactos.

La experiencia más directa sobre el terreno la tiene TUI Cruises, que desde julio ha hecho más de un centenar de cruceros en Alemania, Grecia y España en los que ha movido a más de 70.000 huéspedes y organizado 50.000 excursiones. “Hemos reducido al mínimo las infecciones: menos de 10 casos positivos”, señala Godja Soennichsen, directora de Comunicación de la compañía, que añade que cuentan con un mini laboratorio a bordo para hacer las pruebas PCR. ■

IÑAKI MORENO

NO HUNDAS TU SALUD



MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



EL SISTEMA DE CONTROL PESQUERO ENTRA EN SU RECTA FINAL

Reglamento de Control, a examen



Desde el 30 de mayo de 2018, la UE viene preparando una revisión del régimen de control pesquero que se ha materializado en un nuevo Reglamento de Control, que no agrada a todas las partes implicadas como reconocía su ponente, la eurodiputada socialista Clara Aguilera, pero que llega con la intención de modernizar y simplificar toda la normativa que rige al colectivo de pescadores.

El Reglamento de Control es el núcleo del sistema de seguimiento pesquero europeo y en su nueva redacción aporta modificaciones en cinco reglamentos vigentes con el objetivo de actualizar y facilitar toda la normativa de ordenanza pesquera. Después de tres años, ahora entra en la recta final, comienza el periodo de negociaciones, que se prevé se prolongue hasta 2022. La delegación española confía en que finalmente el Consejo y la Comisión Europea acepten y ratifiquen las enmiendas propuestas, aunque todavía haya margen para alguna

La delegación española confía en que el Consejo y la Comisión Europea acepten las enmiendas propuestas

modificación más. Las flotas contarán con cuatro años desde su aprobación para implementar las medidas del nuevo Reglamento de Control.

En el apartado de acceso a las aguas y recursos, todos los buques europeos deberán contar con licencia de pesca y autorización de pesca específica. Todos sin excepción, sea cual sea su bandera, además deberán ir provistos de sistema de monitoreo de embarcaciones (VMS) satelital o por red móvil terrestre en las embarcaciones artesanales. Aquellos buques de más de 15 m de eslora, además deberán incorporar el sistema de identificación automática (AIS).

En cuanto a los sistemas de control, todos los buques deberán ir pertrechados con un diario de pesca electrónico donde se registrará la información de todas las capturas por especies, inclusive cuando sea inferior a 50 kg. Todos los pesqueros de más de 12 m deberán enviar una declaración electrónica previa al desembarque.

La instalación de sistemas de circuito de televisión a bordo para controlar la obligación de desembarque será voluntaria y subvencionada (y también incentivada con más cuotas de pesca), aunque se impondrán para aquellas embarcaciones mayores de 12 m si están identificadas por anteriores incumplimientos de desembarque.

Se introducen excepciones al pesaje de los productos de la pesca en el momento del desembarque y se aumenta al 10% el margen de tolerancia autorizado en las estimaciones del diario de pesca para todas las especies, del 20% en pesquerías mixtas y pequeños pelágicos y del 25% para los túnidos.

A partir de ahora, Europa controlará a través de los Estados la potencia motriz de sus buques pesqueros para que corresponda con lo declarado, aunque se limitará el control continuo a los buques de más de 221 kilovatios que faenen en el marco de regímenes de esfuerzo pesquero y no por cuotas. Se solicita a los estados un mayor control de la cadena alimentaria y de los sistemas de vigilancia, así como el aumento del número de inspecciones.

También se hace un llamamiento a los Estados para controlar y monitorear la pesca recreativa mediante la concesión de licencias y un registro de las mismas. Tendrán que declarar capturas y las embarcaciones contarán con geolocalizadores. Se mantiene vigente

la prohibición de vender estas capturas, anulando la actual excepción que se hacía en el Mediterráneo.

Se propone una armonización en los sistemas de trazabilidad de tal manera que se puedan vincular lotes específicos de productos pesqueros a un desembarco concreto. Los distribuidores deberán operar con sistemas de identificación digitalizados y también informar cuando vendan productos importados desde fuera de Europa.

El nuevo Reglamento propone la armonización de las sanciones aplicables a los incumplimientos y exige la creación de un registro europeo de infracciones. Finalmente se descartó la propuesta inicial de implantación de un carné por puntos, de tal manera que los barcos que acumulasen sanciones podrían llegar a perder su licencia de pesca.

Para lograr una mayor cohesión se solicita el impulso del papel de la Agencia Europea de Control de Pesca (EFCA), con sede en Vigo desde 2007, que es la encargada de coordinar las actividades pesqueras de los estados miembros.

Todos los buques deberán incorporar un diario de pesca electrónico para registrar todas las capturas por especies



El reglamento insta a aumentar las inspecciones



Es obligatorio enviar la declaración electrónica antes del desembarque

Cuando entre el vigor, la Comisión Europea pasa a tener un estatus de supervisión en el que se arroga la posibilidad de suspender la asistencia financiera en el marco de los FEMPA, o cerrar una pesquería hasta que se resuelva el problema. También tendrá potestad para deducir la cuota pesquera si un estado la supera o permite la sobrepesca.

DESACUERDOS

El propio comisario de Pesca ha mostrado mediante el envío de una carta a los eurodiputados su desacuerdo con las enmiendas a la propuesta original de modificación del Reglamento. Virginijus Sinkevicius entiende que éstas no son favorables a la sostenibilidad del medio, en concreto se refiere al aumento de los márgenes de tolerancia en el diario electrónico o a que el observador electrónico sea voluntario en las embarcaciones menores. Considera que ambas modificaciones suponen una puerta abierta para la sobrepesca que se lleva 40 años tratando de combatir en Europa.

La EFCA, con sede en Vigo desde 2007, se encarga de coordinar las actividades pesqueras de los estados miembros

Desde el sector español, los ánimos están caldeados ya que consideran que la instalación de un circuito cerrado de televisión que monitoree toda la jornada de faena es como un “Gran Hermano” que les persigue, les criminaliza e invade su intimidad. Las cofradías gallegas y asturianas, y también las de Vinaroz y Santa Pola, han protagonizado varios paros en protesta por estas medidas.

La patronal pesquera europea Europêche argumenta que países como Noruega e Islandia controlan a la perfección la obligatoriedad de desembarque sin el uso de cámaras.

La Plataforma de Afectados por la Potencia Pesquera denuncia que la Comisión Europea permite que los barcos que incumplen la norma, se calcula que alrededor del 50% de la flota tiene exceso de potencia, compitan con los que la cumplen.

Por su parte, Cepesca valoraba positivamente que el Parlamento haya respetado la mayoría de los compromisos adquiridos, como la flexibilización en el

margen de tolerancia para las estimaciones de peso y la exención del uso de dispositivos de control de la potencia del motor para las pesquerías sujetas a límites de capturas. Desde la patronal se espera que especialmente la instalación de cámaras a bordo sea finalmente rechazada y da la bienvenida a la digitalización y la reducción de la burocracia.

FONDOS FEMPA

Otra de las importantes novedades de este mes de abril radica en la puesta en marcha de la CINEA (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency) que entre otros cometidos gestionará los fondos FEMPA, a los que también se alude en el Nuevo Reglamento como fuente de financiación para que el sector se adapte a esta nueva etapa.

Los antiguos FEMP abandonan la Agencia de Pequeñas y Medianas Empresas para ser gestionados por la nueva Agencia Europea de Medioambiente, que ha sido dotada con un presupuesto de 52.000 millones de euros para los próximos seis años de los que 5.300 están ya preasignados a la gestión pesquera y otros 808 a investigación científica. Este borrador presupuestario todavía necesita de varias revisiones legales y técnicas antes de pasar a ser votado por el Consejo y el Parlamento.

El Consejo previamente había indicado que los nuevos fondos FEMPA tendrían que centrarse en el apoyo a la pesca artesanal y en aquellas embarcaciones de menos de 24 m de eslora. Se hizo un llamamiento a la simplificación de los procesos que conlleve una mejora de los resultados. Estos fondos ayudarán a una transición de la pesca con el objetivo de lograr un equilibrio en las cadenas

El control de la pesca de la UE se beneficiará del apoyo financiero proporcionado por los fondos FEMPA

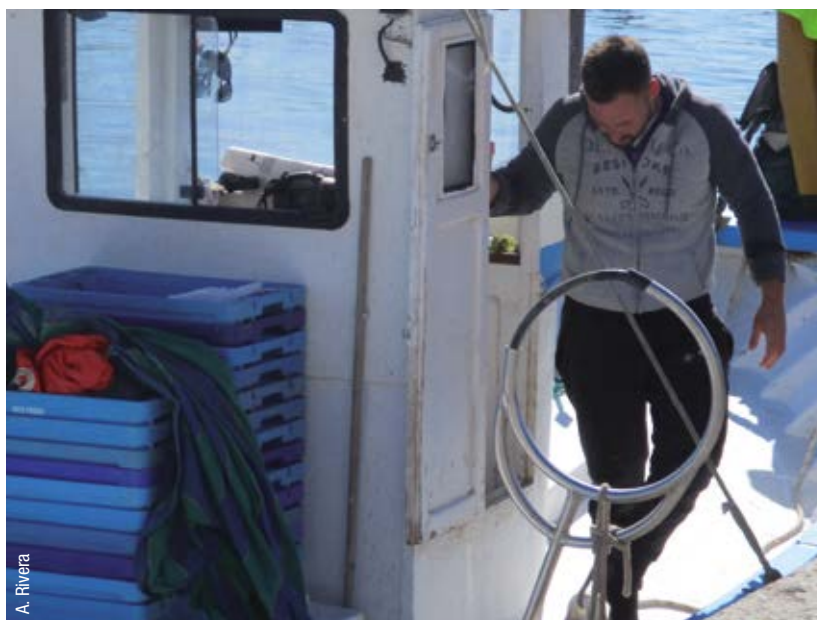
de valor bueno para el consumidor, rentables para el pescador y respetuosas con el medioambiente.

En este último apartado figuraran fondos para financiar la modernización de los motores de los barcos pesqueros en favor de la reducción de las emisiones de CO₂ y de una mayor eficiencia energética. También habrá dinero para ayudar al relevo generacional a través de la financiación a la compra de una primera embarcación siempre que su eslora sea inferior a los 24 m.

En este sexenio también recibirá una atención especial la acuicultura a la búsqueda de una mayor calidad y la progresiva independencia de importaciones de productos pesqueros de terceros países.

Finalmente, la pandemia ha mostrado a Europa sus debilidades en este sector de ahí que los FEMPA incluyan disposiciones especiales para responder a periodos de crisis que conllevan alteraciones del mercado y requieren medidas urgentes. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Las pequeñas embarcaciones quedan exentas de llevar cámaras

CONTROL PESQUERO EN EUROPA

Una armonización necesaria

Tras casi 3 años de debate en el Parlamento Europeo, el pleno aprobó el pasado 10 de marzo -por 439 votos a favor, 190 en contra y 66 abstenciones-, la opinión del Parlamento que me toca defender en las negociaciones interinstitucionales ante el Consejo y la Comisión Europea.

Esta propuesta tiene cosas muy positivas e interesantes y otras que, en mi opinión, no lo son tanto. Pero tengo que asumirla y defenderla ante el Consejo y conseguir un acuerdo final bueno para el sector pesquero y para la sociedad europea.

Creo sinceramente que con esta compleja y extensa reforma tenemos que garantizar un régimen de control más simplificado, transparente y eficaz en la Unión Europea.

La primera razón por la que creo que esta reforma beneficia a la sociedad es porque logra afianzar la trazabilidad a lo largo de toda la cadena en todos los productos pesqueros y acuícolas: los operadores estarán obligados a informar sobre cómo, dónde y que especie se vende.

VENTAJAS DE LA ERA DIGITAL

Otro de los beneficios de esta reforma es el diario de pesca electrónico y geolocalización, que será obligatorio para todas las embarcaciones, aunque de forma simplificada para las menores de 12 metros de eslora (pesca artesanal y pequeña escala). De este modo, el sector pesquero podrá, al fin, entrar en la era digital y beneficiarse de las



A. Munguía

La instalación de cámaras a bordo será obligatoria para un porcentaje mínimo de buques pesqueros

ventajas que ofrece simplificar el proceso de declaración de las capturas.

Uno de los puntos más controvertidos en esta reforma ha sido la instalación de cámaras a bordo en los buques europeos. Finalmente, sólo serán obligatorias para un porcentaje mínimo de buques pesqueros (más de 12m) identificados en los programas de inspección y control de los Estados miembros como de alto riesgo de incumplimiento de la obligación de desembarque. Además, de forma adicional, se propone un sistema voluntario con incentivos para las embarcaciones que así lo quieran.

Entre los acuerdos del Parlamento destaca también el incremento de los porcentajes del margen de tolerancia admitido para algunas especies, ahora fijado en el 10% para todas las espe-

cies, pero que es de difícil cumplimiento en parte de ellas.

Desde hace años, tanto el sector pesquero como el Parlamento Europeo, hemos reclamado incluir a la pesca recreativa en el sistema de control. Queremos que haya un sistema de registro o licencias obligatorio en todos los Estados miembros y que se declaren todas las capturas, aplicando sanciones en caso de incumplimiento de las normas, y con geolocalización obligatoria para buques fletados y “pesca turismo”. Esto es esencial para poder analizar el estado de las poblaciones de peces en todas las cuencas marinas. Sin los datos de la pesca recreativa solo tenemos una foto parcial de la situación.

REFORZAR EL CONTROL

Para reforzar el sistema de control de la UE creemos que debe haber también una mayor cooperación entre Estados y un refuerzo del papel de la Agencia Europea de Control de la Pesca (EFCA, por sus siglas en inglés). Para ello proponemos la creación de un registro europeo de infracciones y artes perdidos. Es urgente armonizar el sistema de control e inspección pesquera de la UE para no crear un sentimiento de injusticia entre los pescadores de los distintos Estados miembros: se deben aplicar las mismas normas en todos ellos y esto es especialmente importante en materia de infracciones y sanciones.

Por otro lado, la Eurocámara reclama que haya más transparencia en el control de la pesca en la UE, por lo que sería necesario publicar los programas nacionales de control y los informes anuales nacionales de inspección y control.

Las inversiones que el sector tenga que afrontar en el marco de la reforma de control podrán contar con la financiación del Nuevo Fondo Europeo Marítimo, de la Pesca y la Acuicultura (FEMPA)

Aparte de estas medidas, los eurodiputados hemos querido incluir nuevas medidas de salvaguardia para los productos pesqueros en el marco de los acuerdos comerciales, incluyendo la posibilidad de suspender las preferencias arancelarias, hasta que se haya levantado una tarjeta amarilla por pesca ilegal, para aquellos países que no cumplan.

Otra novedad que incluye el Parlamento Europeo es la mejora del control sobre capturas accesorias y especies protegidas, y el control de la potencia del buque, con sanciones a buques que manipulen la potencia motriz del motor, entre otras medidas.

En último lugar, quiero mencionar que todas las nuevas inversiones que el sector pesquero tenga que afrontar en el marco de la reforma de control podrán contar con la financiación del Nuevo Fondo Europeo Marítimo, de la Pesca y la Acuicultura (FEMPA).

Además, la propuesta contempla que haya un periodo de transición de 4 años desde la entrada en vigor del nuevo Reglamento, para que el sector pesquero y los Estados miembros se puedan adaptar a todos estos cambios. Ahora nos queda la negociación en trílogos hasta obtener un resultado final. ■



CLARA AGUILERA
EURODIPUTADA GRUPO S&D

COMO TRABAJADORES ESENCIALES

El mar pide su plan de vacunas

La gente del mar se ha unido para pedir al Ministerio de Sanidad un plan específico de vacunación para el sector. Si durante el inicio de la pandemia y el confinamiento fueron considerados trabajadores esenciales, también quieren serlo a la hora de recibir las inmunizaciones. Desean que el Instituto Social de la Marina (ISM) sea pieza clave en esta campaña de vacunación contra la Covid-19.



El sector pesquero y la Marina Mercante, junto a los sindicatos UGT y CCOO, han solicitado a la ministra de Sanidad, Carolina Darias, la necesidad de definir, dentro del plan nacional de vacunación contra la Covid-19, acciones específicas para la gente del mar. Justifican su petición (que también hicieron llegar antes al anterior ministro, Salvador Illa, y al secretario de Estado de Seguri-

Naciones Unidas asegura que es un colectivo esencial

dad Social y Pensiones, Israel Arroyo) dado el carácter esencial y estratégico que estos trabajadores tienen para abastecer de materias primas y bienes de primera necesidad a la sociedad y sostener la actividad logística y de transporte de mercancías mundial. Además de por las especiales características que tiene trabajar en el mar. Para los agentes económicos y sociales, este plan de vacunación específico debería tener en cuenta el suministro de vacunas monodosis para los tripulantes embarcados o vacunación previa al embarque cuando el tipo de buque lo recomiende. El sector considera que este es un asunto primordial, especialmente para las tripulaciones que operan en aguas internacionales, con largos períodos de tiempo fuera de España. Las vacunas monodosis deberían aplicarse siempre, excepto cuando la fecha de enrole prevista permita que los ciclos de vacunación completa se realicen antes de que los marineros embarquen.

La administración de este tipo de vacunas facilitaría la inmunización del colectivo en las etapas preestablecidas para toda la población. Según el sector, la vacunación por grupos de edad podría llevar a que algunos de los pescad-

res de altura, los marineros de tráfico internacional y los de cabotaje, que navegan lejos de su lugar de residencia, no accedan a tiempo a las vacunas cuando lo haga el colectivo entre 45 y 65 años de edad.

El establecimiento de pautas de vacunación conjuntas por barco, en un solo turno, evitaría que haya tripulantes sin vacunar. Así lo cree el sector que considera que el ISM podría coordinar con ellos la vacunación específica para la gente del mar. Por otra parte, el registro de la vacuna en la Libreta de Navegación aportaría a los tripulantes seguridad y facilidad en sus desplazamientos.

Desde la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores se asegura que hasta ahora se siguen los protocolos establecidos por el Ministerio y las Comunidades Autónomas en el Consejo Interterritorial de Salud, salvo en el País Vasco que ya ha vacunado a sus marineros. “Estamos programando el sistema de vacunación, intentando hacer una escaleta de retorno de los barcos. La Comunidad Autónoma correspondiente se pondrá en contacto con Capitanía Marítima para poder tener la lista de tripulantes de cada embarcación con el fin de que se vacunen todos a la vez ya que, en un mismo buque, hay trabajadores de distintas edades y áreas sanitarias diferentes”, dice Basilio Otero, presidente de la Federación.

ORGANISMOS INTERNACIONALES

El documento, enviado a la ministra y a las CCAA costeras, está en consonancia con la recomendación de cinco agencias de la ONU invitando a los gobiernos a “dar prioridad en sus



La OMI ha pedido la vacunación prioritaria para el sector

Las principales organizaciones patronales y sindicales del mar demandan vacunas monodosis para los tripulantes

programas de vacunación” a la gente del mar, pescadores y tripulantes de aviones. La declaración, ratificada por la Organización de Aviación Civil (OACI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), considera que los trabajadores del transporte marítimo y aéreo juegan un papel esencial en el tráfico comercial y la movilidad mundial, aspectos esenciales para la recuperación socioeconómica sostenible.

Con el fin de contrarrestar las malas informaciones que circulan por internet, la Cámara Internacional del Transporte (ICS) ha publicado una guía informando de las vacunas existentes y los beneficios que aportan a la salud. Si los países instauran el pasaporte Covid podrían preguntar, antes de dejar entrar a un barco a puerto, si sus tripulantes están vacunados; de ahí la importancia de su inmunización. ■

ANA DÍAZ



LA FNCP RENUEVA SU JUNTA DIRECTIVA

Objetivo: digitalizar el sector

La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) renovaba sus cargos el pasado 28 de marzo con una sola candidatura encabezada por Basilio Otero, patrón mayor de Burela y presidente de la Federación de Cofradías de Lugo. La nueva junta directiva cuenta con 5 vicepresidentes para cubrir todos los ámbitos y zonas.

Las elecciones, celebradas telemáticamente, contaron con una alta participación cercana al 95% de federaciones y del 66% de las cofradías. Basilio y su nuevo equipo recibieron el 97%

de los votos. Le acompañarán en esta nueva singladura Iván Pérez, vicepresidente trabajador de Baleares; Manuel Fernández, vicepresidente armador del Golfo de Cádiz; Domingo Ciurana, vicepre-

sidente trabajador del Mediterráneo Peninsular; Gabriel Jiménez, vicepresidente armador de Canarias; y Mari Carmen Navas, vicepresidente de la mujer.

Aumenta a cinco el número de miembros de la junta directiva con la mirada puesta en dos objetivos, por un lado mantener el compromiso con la igualdad por lo que se crea la Vicepresidencia de la Mujer y por otro llegar a más foros en unos años decisivos para el gremio con los cambios que se esperan en la Política Pesquera Común, el acuerdo definitivo con Reino Unido, la regulación del control pesquero o la revisión de la Ley de Pesca Marítima.

EL EQUIPO DIRECTIVO

Manuel Fernández, patrón mayor de la Cofradía de Punta Umbría, reconoce que este nombramiento permitirá al sector pesquero andaluz tener voz y voto a nivel nacional y una mayor capacidad de decisión en las negociaciones en un año difícil para el Mediterráneo.

Mari Carmen Navas, patrona Mayor de la Caleta de Vélez y presidenta de la Federación Provincial de Málaga, se plantea un mandato en el que hay que seguir luchando por el sector pesquero español “que atraviesa momentos muy difíciles” a la par de lograr la paridad entre hombres y mujeres en los puestos de responsabilidad del colectivo pesquero.

Iván Pérez, patrón mayor de la Cofradía de Formentera, hace hincapié en la necesidad de modernizar el sector y emplear la tecnología para

Nueva junta directiva



Basilio Otero



Domingo Ciurana



Mari Carmen Navas



Iván Pérez



Gabriel Jiménez



Manuel Fernández

darle más valor a la pesca artesanal. Domingo Ciurana, patrón mayor de la Cofradía de Gandía, señala también la necesidad de reactivar el sector de la pesca en algunas zonas, siendo uno de los pilares el fomento de la formación para abrir la puerta a los jóvenes que garanticen el relevo generacional.

Gabriel Jiménez, patrón mayor de la Cofradía de Agaete, repite en el cargo de vicepresidente para continuar

con su labor en favor de la pesca artesanal en las Islas Canarias y su especial idiosincrasia.

Ellos son los cinco compañeros que tratarán de cubrir todo el litoral español, buenos conocedores de su sector, todos con una amplia trayectoria y de trato cercano. Sumar, aumentar la participación y nuevas ideas, podría decirse que es su leitmotiv. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

BASILIO OTERO, PRESIDENTE DE LA FNCP

“Queremos que se hable de la pesca artesanal”

Tras cuatro años al frente de la Federación, Basilio Otero decidía volverse a presentar, aunque en algún momento se le pasó por la cabeza no repetir, considera que todavía hay retos por cumplir.



Después de cuatro años tan intensos ¿para cuándo vacaciones?

Seguimos en pandemia y mientras haya un marinero pescando yo no puedo irme, ellos faenan las 24 horas del día, así que siempre que haya uno en la mar, yo estaré de guardia, pero éste será mi último mandato.

¿Cuál es el balance que hace de la legislatura anterior?

Atrás quedaron los problemas a los que nos enfrentamos nada más llegar. La asfixia económica de la enti-

dad que forzó una reestructuración. Tuvimos que vender la sede y despedir a parte del personal. Pero ahora las cuentas están saneadas y conseguimos formar parte de la patronal pesquera europea Europêche y de la Plataforma Tecnológica PTEPA.

¿Cuáles son los retos a los que se enfrenta la FNCP?

Sin olvidar los asuntos de continuidad como son los Tacs y cuotas anuales, la situación en el Mediterráneo o el conflicto por el atún rojo en el Golfo de Cádiz y Canarias, para este segundo mandato nos planteamos dos grandes objetivos: el reto tecnológico y recuperar a aquellas cofradías que decidieron marcharse. Sabemos que el ISM está muy avanzado en la digitalización pero queremos llevarlo al resto de instituciones estatales como Marina Mercante y Pesca. Tenemos un exceso de documentación, plazos,

fechas de caducidad y queremos digitalizarlo y simplificarlo, además de incluir un sistema de alertas. Se trata de crear herramientas específicas para que el pescador entre en la digitalización, que sean sencillas pero útiles con el único objetivo de facilitarles todos los trámites.

Otro desafío es atraer a aquellas cofradías y federaciones que se marcharon y acercar a otras que siguen dentro pero están más apartadas para que vuelvan a integrarse ante la necesidad de formar un solo frente común.

¿Al contar con cinco vicepresidencias se trata de estar más presente en los foros de interés?

Así es. Somos un grupo muy cohesionado. Queremos ideas para emprender más proyectos, al menos tres nuevos cada año, estas acciones nos llevan a los medios de comunicación, queremos que se hable de la pesca artesanal, que se incremente el consumo de pescado sostenible y se conozca nuestro trabajo.



Planes anuales de
**FORMACIÓN
PROFESIONAL**
marítima y sanitaria
del Instituto Social de la Marina

Dirigidos a mujeres y hombres del mar



Deposito Legal: M. 17377-2009

Nº 133-30-957 9

COFINANCIADOS POR EL FONDO SOCIAL EUROPEO



EL Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



ETIQUETADO EN LOS ALIMENTOS PROCESADOS

“Nutriscore” no convence

Los productos procesados envasados que encontramos en los lineales de los supermercados llevarán en sus envases un código con el que los consumidores tendremos que familiarizarnos en poco tiempo. Se trata de “Nutriscore”, un sistema de letras y colores que nos ayudará a elegir cuáles son los alimentos más saludables. La industria conservera, que presentó recientemente su Plan de Resiliencia, cree que la etiqueta no valora adecuadamente la calidad nutricional de sus productos.



Con el objetivo de que los consumidores reconozcamos los alimentos procesados más beneficiosos para nuestra salud, el Gobierno implantará en los próximos meses el sistema “Nutriscore” que aparecerá en los envases de los productos. Se

trata de un código de colores, del rojo al verde, asociados a unas letras (de la A a la E) que nos ayudará a fijarnos en la composición nutricional de los productos procesados. El sistema complementa al etiquetado tradicional que seguirá manteniéndose en los embalajes.

Una quincena de países de la Unión Europea cuentan en la actualidad con etiquetas similares. Tras analizar varias opciones, la Agencia Española de Seguridad Alimentaria (AESAN) recomendó al Gobierno el sistema “Nutriscore” que funciona en Francia y pronto lo hará en Bélgica y Alemania. Además, cuenta con más apoyos de la comunidad científica, de especialistas en nutrición y de las asociaciones de consumidores por ser más intuitivo. “Todos los sistemas de etiquetado tienen ventajas e inconvenientes. Hemos trabajado para saber cuál es el mejor y hemos decidido que Nutriscore es el más adecuado”, dijo el ministro de Consumo, Alberto Garzón, en su comparecencia en el Senado sobre este asunto.

El sistema, de letras y colores, valora los índices de grasas saturadas, azúcar, sal, calorías, fibra y proteína por cada 100 gramos de producto. “Es una información que permite visualizar rápidamente los diferentes ingredientes, proporcionando suficientes elementos para tomar decisiones correctas de consumo saludable”, dijo Garzón.

La implantación de este sistema de etiquetado es, de momento,

voluntario para las empresas hasta que la Comisión Europea imponga la obligatoriedad para ponerlo en marcha. No todos los sectores de la industria alimentaria se muestran a favor de la medida.

ALIMENTOS COMPLETOS

Para Anfac-Cecopesca la nueva etiqueta perjudica la reputación que tienen las conservas y semi-conservas de pescado y marisco



La industria conservera ha mostrado fortaleza en la pandemia

al no calificar correctamente su calidad nutricional. En este sentido, ha enviado a la AESAN un análisis técnico legal para que adapte “Nutriscore” a las demandas de la industria conservera.

La valoración de la calidad que hace el sistema adolece, según Anfac, de “falta de precisión” al aplicarse a las conservas y semiconservas de pescado y marisco pues no tiene en cuenta consideraciones tan importantes como el alto contenido en proteínas de los pescados,





La industria alimentaria debe avanzar hacia una producción circular y sostenible

la calidad de sus grasas, la gran cantidad de vitaminas del grupo B, D y E y minerales como fósforo, potasio, yodo y selenio que aportan a nuestro organismo, el uso de aceites saludables procedentes de la oliva, la soja o el girasol que la industria emplea, la disponibilidad estacional de los productos, sus precios asequibles o la facilidad y comodidad de uso que ofrecen estos productos que los convierten en alimentos completos e indispensables en nuestros hogares.

Desde la patronal conservera en-

***El sector,
con un buen
posicionamiento,
pretende
ayudar a la
recuperación de
la economía***

tienden que “Nutriscore” no es una “herramienta útil” para impulsar la reformulación de los alimentos y clasificarlos como más saludables desde el punto de vista nutricional, ni para comparar productos de la misma categoría pero de marcas diferentes. A su juicio, es “precipitado y contrario al principio de gobernanza” forzar la obligatoriedad de implantar el sistema en 2022 al estar pendientes desarrollos normativos importantes como el establecimiento de los perfiles nutricionales previsto en el Reglamento CE N°1924/2006 de alegaciones, dice Anfaco en un comunicado.

Por otra parte, “Nutriscore” debe ser igual para todos los Estados de la Unión Europea porque, de lo contrario, se crearía “un caos y una falta de armonización” entre los distintos países, aseguran desde la patronal.

PLAN DE RESILIENCIA

La conserva ha resistido favorablemente el impacto de la pandemia. El contexto económico y social actual ha llevado al sector de la transformación y comercialización de productos de la pesca y la acuicultura a plantearse unas líneas estratégicas para impulsar la economía española. Así lo señaló Juan Manuel Vieites, secretario general de Anfaco-Cecopesca, en la presentación del Plan de Transformación y Resiliencia del Complejo Mar-Industria (2021-2023). Un programa a tres años que precisaría de algo más de 193 millones de euros para que se mejoren los procesos de digitalización, producción, crecimiento sostenible, competitividad y compromiso social.

El impulso hacia la digitalización de los procesos es, según Anfac, “condición indispensable” para adaptar el modelo productivo del sector a la competitividad existente donde el consumidor ocupa el centro de las operaciones. La conectividad y el uso de datos son, en este sentido, elementos básicos para una industria que aspira a ser cada vez más dinámica y responsable con el medio ambiente, la seguridad alimentaria o la trazabilidad de las materias primas y donde la implantación de las KET (Key Enabling Technologies) es clave para modernizar toda la cadena de valor del complejo mar-industria y hacerla más competitiva.

La industria alimentaria debe avanzar hacia una economía circular con sistemas productivos más sostenibles y favorecer la descarbonización del modelo energético, minimizando los residuos, maximizando su aprovechamiento y contribuyendo a la salud de los océanos protegiendo la biodiversidad de los ecosistemas marinos e intensificando el desarrollo sostenible de la acuicultura.

Más allá de la facturación y de las cifras de empleo, el sector debe seguir creando puestos de trabajo cualificados y de calidad, que redunden en riqueza y bienestar social, aumentando la cohesión territorial. En este sentido, la formación garantiza el relevo generacional y también la especialización derivada del uso de nuevas tecnologías.

El cambio emprendido por el complejo mar-industria hacia la digitalización y la industria 4.0 está en consonancia con el programa

“España Puede” inspirado en la Agenda del Cambio, la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas que en los próximos tres años movilizará más de 70.000 millones de euros, fundamentalmente a través de fondos Next Generation, de los que beneficiarán al sector. ■

ANA DÍAZ

Fortaleza ante la crisis

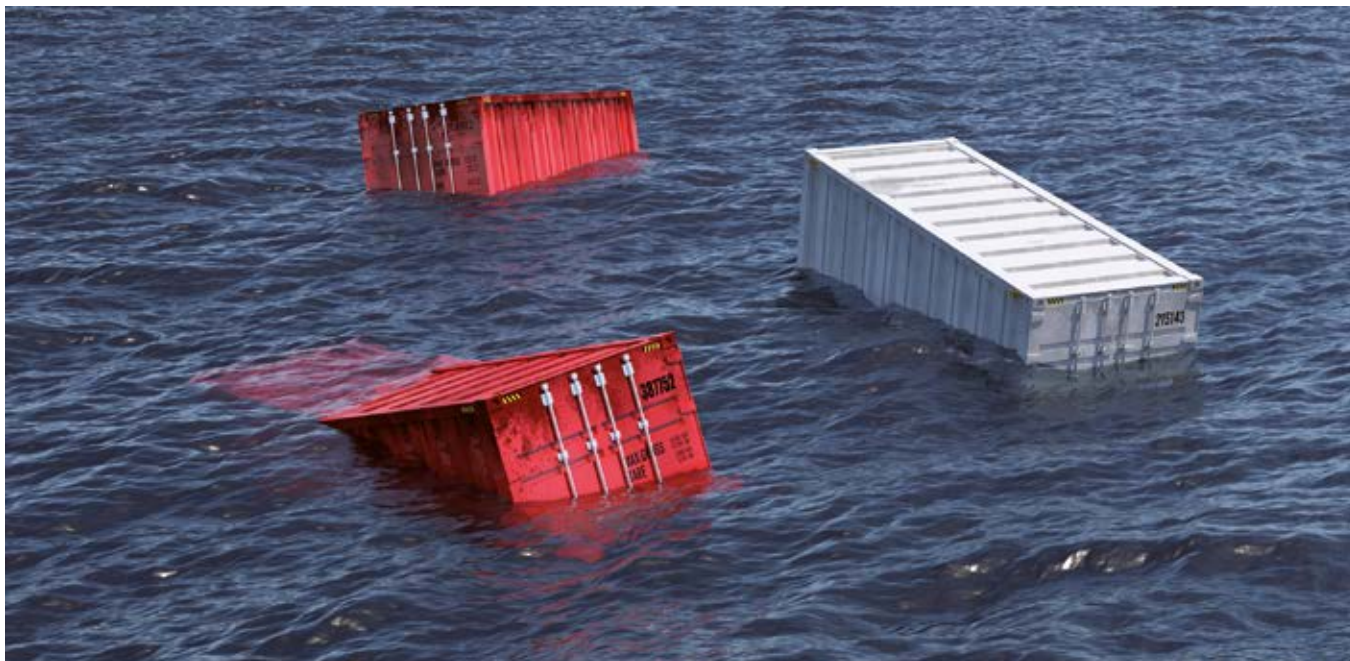


El sector de las conservas de pescado y marisco está bien posicionado en España, tanto a nivel nacional como internacional. En el 2020 sufrió el impacto del coronavirus de manera desigual. Las empresas comercializadoras de productos en el “retail” mantuvieron o incrementaron sus ventas mientras que los operadores más vinculados al ámbito extra doméstico sufrieron pérdidas. Pese a ello, el sector incrementó su producción alcanzando las 359.081 toneladas (+2% respecto al ejercicio anterior), con un valor comercial de 1.755 millones (+4,8%) y un incremento de facturación del 5%.

El consumo de conservas en el hogar también creció (9% en volumen y un 10,4% en valor). Las conservas más demandadas son los túnidos, seguidas del mejillón y las sardinillas en aceite.

OBJETOS FLOTANTES NO IDENTIFICADOS EN EL MAR

¡Peligro, OFNI a la vista!



Los OFNI (con f) es el nombre que reciben los Objetos Flotantes No Identificados, un gran peligro para la navegación, especialmente para las embarcaciones más pequeñas y de recreo si colisionan contra ellos, ya que sus cascos son más vulnerables al impacto. El problema de los objetos flotantes enlaza directamente con la contaminación marina y el llamamiento que acaba de hacer la Unión Europea a tomar medidas urgentes contra la basura marina.

Se trata de boyas abandonadas, contenedores, troncos, bidones, balas de paja, artes de pesca sin señalizar (generalmente trasmallos y nasas), también bloques de hielo, cadáveres de animales marinos y en menor medida restos de naufragios, ya que estos suelen estar localizados previamente.

La mano del hombre está detrás del abandono de estos objetos. Generalmente se trata de troncos, escombros y elementos diversos arrastrados al mar desde ríos o playas. Otra parte

World Shipping Council estima que cada año se pierden en el mar un promedio de 1.382 contenedores

importante se arroja, voluntaria o involuntariamente, desde las embarcaciones y una tercera fuente son los desprendimientos de boyas y balizas que producen los temporales.

El proyecto NetTag, con la participación de ARVI, tiene precisamente como objetivo reducir y prevenir las basuras marinas derivadas de la pesca, reuniendo a científicos, ingenieros y a la industria pesquera. Trabajan en el desarrollo de pequeñas marcas acústicas (transpondedores) de bajo costo para ubicar en

las redes y facilitar su restitución, así como un sistema de recuperación automatizado por robots.

Durante el año 2020 Salvamento Marítimo realizó 627 maniobras de rescate y retirada de objetos flotantes a nivel nacional. Durante el primer trimestre de 2021, ya se han recogido 113.

Muchos de los OFNI son prácticamente imposibles de detectar ya que están semisumergidos y en ocasiones apenas sobresalen unos centímetros del agua. “En navegación nocturna es muy difícil evitar una colisión con OFNI, de día en velero se distinguen con tiempo para reaccionar, en motoras hay que extremar la precaución. El problema no es la velocidad de la embarcación sino la falta de prudencia de algunos navegantes con formación insuficiente”, comenta Ricardo Tormo, directivo de la Asociación de Navegantes de Recreio (Anavre).

En Anavre no hay constancia de que los OFNI hasta la fecha hayan sido causa de algún fallecimiento en España “aunque ciertamente hay casos sospechosos. Generalmente los accidentes graves se producen en alta mar con mercancía que cae de los portacontenedores”.

World Shipping Council, principal grupo comercial de la industria internacional del transporte marítimo, estima que cada año se pierden en todos los mares y océanos un promedio de 1.382 contenedores.

SIEMPRE ALERTA

“Prudencia y vigilancia siempre –recomendaba Ricardo Tormo- No tenemos soluciones mágicas, lo que hacemos es organizar simulacros para practicar cómo responder en situaciones de emergencia, aunque la teoría se conoce, practicar

aumenta la capacidad de respuesta en estas situaciones”.

También desde Anavre se hace un llamamiento a dar aviso cuanto antes. “Si reportamos cualquier objeto que consideremos peligroso, Salvamento Marítimo procede a su retirada inmediatamente. Además consideramos que es necesario sancionar duramente las conductas negligentes, si se producen”.

Los barcos de mayor envergadura disponen de sistemas anticolidión pero para la náutica de recreo y las embarcaciones menores desde hace unos años se investigan diferentes sistemas que combinan la detección por satélite con sistemas térmicos de localización instalados en el barco. También se están investigando sistemas de ultrasonido para evitar la colisión con los cetáceos, especialmente las orcas que tienen tendencia a aproximarse a los barcos.

“Cualquier iniciativa destinada a evitar riesgos será bienvenida –añaden desde Anavre- Si hablamos de localizar a las embarcaciones ya existen los AIS (Sistema de Identificación Automática) que permiten identificar embarcacio-

Europa pide un enfoque holístico basado en la economía circular para reducir los residuos marinos



nes proporcionando nombre y velocidad. En náutica de recreo es opcional pero lo recomendamos siempre en navegación de altura”.

PESCANDO PAJA

Una atención especial requiere el problema que se vive en Baleares que ha llevado a la Federación de Cofradías a elevar una petición formal al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para que controle los fardos de paja que yacen en el fondo de las costas insulares. Además de un peligro para las embarcaciones supone una gran pérdida económica para el sector, ya que los fardos se enganchan en los aparejos produciendo una reducción notable de las capturas y daños en las redes.

Los pescadores de Baleares llevan años sufriendo este problema, se han dirigido a todos los departamentos regionales a su alcance sin que hasta el momento les hayan dado una solución. Cada vez que “capturan” un fardo la maniobra de izado supone un riesgo importante, ya que deben alzar más de 400 kilogramos de peso.

Reclaman que se investigue el origen de estos fardos, se proceda a su retirada y también a sancionar a quien “los pierde”. Todo apunta a que se desprenden de los barcos ganaderos que cruzan el Mediterráneo con destino a los países árabes.

MEDIDAS URGENTES

A finales de marzo el Parlamento Europeo reclamaba medidas urgentes para reducir los residuos marinos. El borrador redactado por el Comité de Pesca aboga por una restricción mayor de los plásticos de un solo uso así como un impulso a los diseños sostenibles en el sector pesquero para reducir la basura



Matorrales, escombros y vehículos son arrastrados hasta el mar durante los temporales

Los pescadores deben ser retribuidos por los costes directos y laborales de recoger basura marina

marina. Unos residuos que causan pérdidas del 5% al sector pesquero.

En ese mismo documento, Europa reconoce la importante labor de los pescadores en la retirada de la basura marina pero también señala a la pesca y acuicultura como fuente de al menos el 27% de esos residuos, de ahí que haya hecho un llamamiento urgente a la búsqueda de soluciones.

Entre sus recomendaciones figura la promoción de la recogida, reciclaje y reutilización de los materiales y la mejora del diseño de las artes pesqueras. Actualmente solo el 1,5% de los aparejos se reciclan.

El informe señala que el incremento en los últimos años del transporte marítimo mercante puede estar detrás del notable aumento de la contaminación marítima, aunque reconoce que el problema de los residuos en el mar es en gran medida el resultado



de una mala gestión de los residuos en tierra, las aguas residuales, los vertederos ilegales y las escombreras situadas cerca del mar.

El 70% de la basura que entra en el mar acaba en el lecho marino, la masa acumulada de residuos que flotan en la superficie representa solo el 1% del plástico en los océanos. Las colillas de cigarrillos encabezan la lista de los 10 artículos más recolectados durante las operaciones internacionales de limpieza de playas. Citando datos de WWF, el informe asegura que cada año se vierte en el Mediterráneo el equivalente a 66.000 camiones de basura de plástico, lo que lo convierte en uno de los mares más contaminados del planeta.

PESCADORES IMPLICADOS

En los últimos años, la UE se ha centrado especialmente en abordar

El Fondo de Basura Marina protegerá los mares, mitigará los daños a la pesca y luchará contra la descarga de residuos

el problema de las artes de pesca perdidas, que impacta indiscriminadamente sobre toda la fauna marina, redes procedentes en su mayoría de la pesca ilegal.

Desde el informe se indica que pescadores artesanales y acuicultores sufren directamente el impacto de los residuos marinos al poner su actividad en riesgo: daña los aparejos, bloquea motores, reduce la pesca y supone un trabajo adicional para el mariner, lo que en su conjunto genera importantes pérdidas económicas en el sector.

También se reconoce la labor de los pescadores en la primera línea de defensa contra la contaminación pero hace falta abordar el problema a escala mundial. Es por ello por lo que entre las diferentes propuestas se indica una necesaria estructuración de la labor de recogida de basura por parte de los pescadores. Se solicita una mayor financiación para dar soporte a la recogida, reciclaje y reparación de las artes de pesca, así como una financiación directa para el cambio de las artes a otras más respetuosas con el medio.

Esta importante contribución a reducir el problema de los desechos marinos, que beneficia a toda la comunidad, debe ser retribuida no solo por los costes directos sino también por los laborales y por todo el posible daño que puedan causar estos objetos a la embarcación. También se aboga por facilitar la labor a los pescadores evitando cargas burocráticas excesivas.

España es uno de los países más activos en la lucha contra la basura marítima, de hecho el informe menciona especialmente algunos proyectos de investigación puestos en marcha como MarLimpo, y Clean Atlantic. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

CUMPLIR LOS RETOS PLANTEADOS PARA 2050 EXIGIRÁ MÁS MEDIDAS

Descarbonización comprometida

El Cuarto Estudio de la OMI sobre gases de efecto invernadero cifra en 1.056 millones de toneladas las emisiones de CO₂ del transporte marítimo registradas en el año 2018 y hace una proyección no del todo optimista de cara al futuro inmediato. Parece claro que acercarse a los ambiciosos objetivos marcados para mediados de este siglo exigirá medidas adicionales.

El Cuarto Estudio de GEI (gases de efecto invernadero) de la Organización Marítima Internacional (OMI) muestra que las emisiones, que incluyen dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄) y óxido nitroso (N₂O) del transporte marítimo total -internacional, nacional y pesquero- han aumentado de 977 millones de toneladas en 2012 a 1.076 en 2018 (un 9,6% más). En 2012, 962 millones de toneladas fueron emisiones de CO₂, mientras que en 2018 esta cantidad creció un 9,3% hasta las 1.056. Además, la participación del transporte

Para 2030 los combustibles alternativos reducirán al menos un 40% las emisiones

marítimo en las emisiones antropogénicas globales de GEI ha aumentado del 2,76% en 2012 al 2,89% en 2018. Basado en varios escenarios económicos y energéticos -sin tener en cuenta los efectos a largo plazo de la pandemia COVID-19-, y sin ninguna medida adicional, el Estudio señala que, si en 2018 las emisiones de CO₂ aumentaron un 90% respecto a diez años antes, para 2050 el aumento se situaría entre el 90 y el 130% respecto a ese mismo año de referencia, 2008.

El estudio demuestra que, si bien se puede lograr una mejora adicional de la intensidad de carbono del transporte marítimo, será difícil lograr la ambición de reducción de emisiones para 2050 solo a través de tecnologías de ahorro de energía y reducción de la velocidad de los barcos. Por lo tanto, en todos los escenarios proyectados, a mediados de siglo una gran parte de la cantidad total de reducción de CO₂ tendrá que provenir del uso de combustibles alternativos.

NUEVOS COMBUSTIBLES

La introducción de estas fuentes de energía diferenciadas reducirá en al menos un 40% las emisiones para el año 2030. Así se ha concluido en los debates que han tenido lugar a mediados de abril preparatorios para el



Un año de IMO 2020

El 1 de enero del año pasado entró en vigor la normativa IMO 2020 que limitaba al 0,5% la cantidad de azufre en el combustible de los buques, un cambio logístico de gran alcance que obligó a las navieras a optar por reacondicionar los buques para hacerlos funcionar con combustibles menos contaminantes o instalar depuradoras para adaptar sus maquinarias para seguir utilizando fueloil pesado o residual (HFO).

El número de buques equipados con sistemas de limpieza llamados *scrubbers* o depuradores de gases de escape casi se ha duplicado desde que entrara en vigor el nuevo límite de 0,5% de azufre en los combustibles marinos hace 15 meses, el 1 de enero de 2020. Según cifras publicadas por BIMCO, se ha pasado de 2.011 buques con *scrubbers* a 3.935 el pasado 1 de marzo de 2021. Por tipos de buque, el 15,9% de los portacontenedores (28,7% en TEU), el 11,4% de los graneleros (22,7% en tpm), el 24,5% de todos los petroleros de crudo (29,9% en tpm) y el 4,2% de todos los petroleros de productos (13,4% en tpm) ahora están equipados con esta tecnología.

Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) que se reunirá en junio.

Su objetivo es compartir información actualizada sobre cómo evaluar y potencialmente regular el ciclo de vida de las emisiones de carbono. Este concepto se refiere a la evaluación de las emisiones de gases de efecto invernadero desde la producción del combustible hasta el uso en el buque, es decir, desde el proceso de extracción hasta la combustión; desde la producción primaria hasta su trans-



El descenso de emisiones exigirá reducción de velocidad, tecnologías de ahorro de energía y nuevos combustibles

porte en el tanque del barco así como su trayecto desde el tanque de combustible del buque hasta el escape.

La celebración de este comité arrancará con una buena noticia respecto a la consecución de tal logro: los gobiernos de los países que controlan una parte importante del tonelaje mundial de transporte marítimo se han comprometido ante la OMI a crear un Fondo de Investigación Marítima de 5.000 millones de dólares, a partir de las contribuciones obligatorias de las compañías navieras. Es un compromiso antiguo (ver MAR de enero de 2020), pero que se espera ver concretado de cara a la próxima Conferencia de la ONU sobre el Clima (COP 26) en Glasgow a finales de año.

Como señala un artículo de BIMCO, “el gran desafío no es construir un solo barco con cero emisiones de carbono, sino crear las tecnologías necesarias para descarbonizar toda la flota global a velocidad y escala”. ■

IÑAKI MORENO



CERTIFICADOS DE SUFICIENCIA

Cambios en la renovación

En el año 2010, la Organización Marítima Internacional (OMI) estableció los requisitos para que la gente del mar revalidara los certificados de suficiencia en emergencias, seguridad en el trabajo y supervivencia. Siguiendo estas instrucciones, la Dirección General de Marina Mercante renovó los títulos correspondientes a 2014, 2015 y 2016, año en el que se multiplicaron por cuatro las tramitaciones gestionadas. Este hecho, unido a la crisis sanitaria, ha modificado el procedimiento para las renovaciones de 2021.

Toda profesión necesita el aval de una formación que capacite a quienes la desarrollan. La capacitación profesional es una necesidad en el mar donde cualquier tarea mal acometida puede comprometer la seguridad y la vida de los tripulantes embarcados. Por esta razón, la gente del mar se somete a una formación que no culmina con la obtención de un título sino que ha de realizar un reciclaje continuo que ga-

En 2016 se multiplicaron por cuatro los certificados de suficiencia expedidos

rantice sus habilidades profesionales. En el año 2010, la OMI estableció los requisitos para revalidar los certificados de suficiencia sobre emergencias, seguridad en el trabajo y supervivencia que en España otorga la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM). Así se renovaron los títulos correspondientes a 2014, 2015 y 2016. Este último año se aprobaron cerca de 81.300 certificados, cifra que cuadruplicó las trami-

taciones gestionadas en un año ordinario, que deben renovarse ahora. La normativa establece que las personas que en los últimos cinco años trabajaron tres meses en un barco mercante o pesquero, de al menos 24 metros de eslora, necesitan acreditar su experiencia y realizar un curso reducido de mantenimiento de la competencia.

AMPLIACIÓN DE LA VALIDEZ

Debido al alto número de certificados que caducan este año y a la crisis sanitaria que ha limitado la oferta de cursos para revalidarlos, la DGMM ha publicado una Resolución dictando cómo pueden revalidarse los certificados de suficiencia.

Para evitar perjudicar al sector, Mercante exime de realizar el curso a los integrantes de determinadas tripulaciones, atendiendo a la operativa de a bordo, el tipo de buque y la zona geográfica donde navega. Son los enrolados en buques civiles (excluidos los de pesca) dedicados a viajes nacionales, de arqueo bruto inferior a 500 metros, que no sean buques de pasaje o buques tanque. También afecta a los tripulantes que faenan en pesqueros con menos de 24 metros de eslora.

Por otra parte, las tripulaciones de buques mercantes obligadas a realizar el curso pueden solicitar la ampliación de la validez del certificado hasta realizar el mencionado curso, cuando su caducidad se haya producido o vaya a producirse en 2020 o 2021. La ampliación, que se producirá solo una vez, no podrá superar la fecha de realización del curso ni exceder los doce meses posteriores a la solicitud.

Los tripulantes de algunas embarcaciones están exentos de realizar el curso reducido de mantenimiento de la competencia

Quienes revaliden el certificado sin hacer el curso y posteriormente dejen trabajar como tripulantes en un barco mercante al que no se le haya aplicado el procedimiento, tendrán que hacer el curso reducido de mantenimiento de la competencia, aunque hayan revalidado el certificado de suficiencia.

EXENCIÓN PARA FORMADORES

También podrán revalidar su competencia, los formadores en cursos dirigidos a la obtención de algún certificado de suficiencia, cuando hayan participado en un mínimo de seis cursos en los últimos dos años, o impartan asignaturas correspondientes a las materias de los certificados.

Toda la documentación necesaria para acogerse a este procedimiento especial está detallada en la Resolución, de 22 de marzo de 2021, de la DGMM, publicada en el BOE de 2 de abril de este año. ■

ANA DÍAZ

Cursos que se revalidan a los formadores

1. Capítulo V del anexo del Convenio STCW

- Formación básica para operaciones de carga en petroleros y quimiqueros
- Formación avanzada para operaciones de carga en petroleros
- Formación avanzada para operaciones de carga en quimiqueros
- Formación básica para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado
- Formación avanzada para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado

2. Capítulo VI del anexo del Convenio STCW

- Formación básica en seguridad
- Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)
- Botes de rescate rápidos
- Avanzado en lucha contra incendios

ELENA MARTÍNEZ CARQUÉS, DIRECTORA DEL ISM

“Es fundamental que se vacune a la gente del mar”



Nos recibe con la puerta abierta y una gran sonrisa, y es que la nueva directora del Instituto Social de la Marina se ha propuesto que el contacto estrecho y directo inspire su gestión. Gran conocedora de los entresijos del trabajo marítimo, después de más de una década al frente de la subdirección general de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, esta mujer entusiasta y trabajadora incansable afronta el cargo con ilusión y responsabilidad, decidida a incorporar cambios que mejoren la atención que desde el ISM se viene ofreciendo al sector y, en definitiva, a seguir trabajando por mejorar la protección integral de los y las trabajadores del mar.

¿Cuáles serán los puntos clave de su gestión al frente del ISM?

Tengo dos retos fundamentales: uno de cara al sector y el otro de carácter interno. Respecto al sector, pretendo seguir dando una buena atención, como se ha hecho siempre desde esta casa, fortalecer la comunicación con el sector y ampliar, en la medida de lo posible, la inclusión de nuevos colectivos al Sistema de Seguridad Social. Me refiero a ofrecer mayor protección a trabajadores sometidos a otras legislaciones- en aplicación de la resolución de 8 de abril de 2019 de la secretaria de Estado de Migraciones-, especialmente a nacionales de terceros países que navegan en buques españoles fuera de la zona costera comunitaria y del Mediterráneo. Poder enrolarlos, darles un permiso provisional de trabajo y de alta en la Seguridad Social igualaría la protección laboral de estos trabajadores con la del resto de la tripulación, potenciando igualmente el sector. Para darles de alta en la Seguridad Social española es importante que les sean reconocidas las titulaciones. A estos efectos, estamos estudiando diferentes posibilidades de formación, pero el problema es que hay muchos que no recalcan en nuestro país y no pueden venir a España a realizar los cursos.

En el ámbito de la Marina Mercante me gustaría contribuir a la vuelta de los barcos de empresas españolas abanderados en otros pabellones. Analizar a qué se debe esta situación y, si es una cuestión de simplificación administrativa, ver qué se puede hacer e intentar que regresen a España, contribuyendo así a que nuestro país vuelva a ser la potencia marítima que siempre ha sido. Se trata de capital,



“Queremos ampliar, en la medida de lo posible, la inclusión de nuevos colectivos al Sistema de Seguridad Social”

empresas españolas y un importante número de trabajadores.

¿A nivel interno, qué medidas tiene previsto abordar?

Quiero fortalecer y abordar la reestructuración del ISM, dotarle de la infraestructura de personal necesaria que le iguale al resto de las Entidades Gestoras de la Seguridad Social. Aunque somos un organismo más pequeño, tenemos personal más específico y queremos que, cuando haya un concurso, nuestros funcionarios no tengan que marcharse porque no tengamos puestos que ofrecerles para promocionar.

En el mismo ámbito, pretendo analizar nuestra estructura local y hacer

una reestructuración de la misma, concentrando esfuerzos en dónde más falta hacen, retirarlos donde su cobertura es residual para, de esta forma, dar un mejor servicio al sector. En definitiva, prestar un servicio más de calidad que de cantidad.

Paralelamente, pretendo seguir fomentando la administración digital, analizar la huella de carbono de nuestros edificios y ver cómo podemos contribuir con la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030.

¿Cómo ha asumido el ISM el reto de gestión que ha supuesto la Covid 19?

Sin duda ha supuesto un sobreesfuerzo para todos los funcionarios. Hemos tenido que aprender a trabajar de otra manera. La carga de trabajo se ha incrementado considerablemente. El Instituto tiene la peculiaridad de gestionar tanto los ceses de actividad como el desempleo y puedo decir que hemos ido resolviendo e incorporando todas las modificaciones que se han ido produciendo puntualmente. La tarea ha sido intensa. Hemos resuelto 7.000 solicitudes de cese de actividad, cuando antes de la pandemia estábamos resolviendo 300, y 12.500 solicitudes de prestación por ERTE, aparte del desempleo ordinario. Creo que hemos sabido adaptarnos bien al reto que ha supuesto la gestión en tiempo de pandemia y responder rápidamente a esta enorme carga de trabajo, pagando puntualmente las nóminas y los ceses de actividad, dando la respuesta que los ciudadanos precisaban.

En este tiempo ¿han incorporado canales alternativos de comunicación con los ciudadanos?

Efectivamente, para llegar de forma más efectiva a los ciudadanos hemos incorporando nuevos canales de co-



“Me gustaría contribuir a la vuelta a nuestro pabellón de los barcos de empresas españolas”

municación. Primero se puso en marcha, en la sede de la Seguridad Social, la posibilidad de poder presentar todos los escritos, documentos y solicitudes sin necesidad de certificado digital. A través de esta herramienta se han presentado cerca de 27.000 documentos, escritos y solicitudes.

Además, el registro electrónico digital, que hasta que empezó la pandemia recibía una media de 500 solicitudes al mes, pasó a tener de media mensual 3.500 entradas, en 2020, y esta estadística sigue creciendo en 2021, con unas 4.500 de media al mes. Una prueba de que el sector también se va acostumbrando a utilizar estos canales de



comunicación con el Instituto.

Unos buenos resultados que nos han animado a trabajar en el desarrollarlo de una aplicación móvil, que se llama el “ISM en tu bolsillo” y prevemos que estará lista en los próximos meses. Gracias a ella, se podrá acceder a documentos y realizar gestiones con el Instituto sirviéndonos de dos medios de identificación: por SMS y, para otros documentos más sensibles, el sistema CI@ve. Con esta aplicación en el móvil, los trabajadores del mar podrán consultar la vida laboral, concertar cita para los reconocimientos médicos, consultar sus coeficientes reductores, así como otras muchas

“Vamos a trabajar para que nuestros funcionarios no tengan que marcharse porque no tengamos puestos para promocionar”

gestiones. Queremos poner a disposición del sector una herramienta que proteja los datos personales de los ciudadanos, sea lo más sencilla y accesible posible y que llegue a todo el mundo. Muy importante y novedosa, aunque por su complejidad se incorporará a la aplicación en una segunda fase, es el simulador de jubilación, una herramienta con la que no contaba la gente del mar y que permitirá calcular cuándo y cuánto le va a quedar de pensión, teniendo en cuenta su coeficiente reductor.

Los trabajadores del mar están solicitando la vacunación prioritaria y sugieren que sea el ISM quien coordine este proceso ¿Cuál es la postura del Instituto?

Creo que es fundamental que las tripulaciones vayan a la mar vacunadas. Los motivos son múltiples: conviven en espacios donde no se puede guardar la distancia social o sin ventilación; en algunos casos, pasan largos períodos embarcados y recalán en muchos puertos...Es un sector esencial y prioritario y con estas singularidades es fundamental que estén vacunados.

Tanto desde la secretaría de Estado de Seguridad Social y Pensiones como desde el ISM nos hemos puesto en contacto con el Ministerio de Sanidad y con las Comunidades Autónomas para apoyar que en el Consejo Interterritorial se acuerde el considerar a estos trabajadores como colectivo de vacunación prioritario, más cuando el País Vasco ya ha vacunado a sus marinos y algunas regiones, como Galicia, quieren que sea el ISM el que intervenga en la campaña de vacunación, al contar con profesionales sanitarios y disponer de los historiales de salud de las tripulaciones.



Para ello, el ISM ha establecido un protocolo, en el que las direcciones provinciales, en colaboración con el sector, ha analizado las distintas flotas existentes para estar preparados, si finalmente las autoridades competentes aprueban este plan específico. En un barco hay tripulantes de todas las edades y eso requeriría distintas vacunas. También sería conveniente disponer de vacunas mono dosis, puesto que la gente que navega lejos de la costa tampoco sabe cuándo va a regresar y es complicado programar la puesta de una segunda dosis.

Respecto al proceso de renovación de certificados de suficiencia de Marina Mercante, ¿se ha previsto alguna medida extraordinaria para colaborar en el proceso?

Después de que en el Consejo de marzo el sector pidiera más flexibilidad en la renovación de estos certificados, la Dirección General de la Marina Mercante ha publicado una resolución que contempla exenciones y prorrogas.

En el ISM tenemos un plan de forma-

“Hemos sabido adaptarnos bien al reto que ha supuesto la gestión en tiempo de pandemia y responder rápidamente a esta enorme carga de trabajo”

ción para este año, elaborado con el sector, en el que se ha tratado de reforzar y cubrir el máximo número de cursos. En concreto, el plan contempla 407 acciones formativas más que el de 2020. Aparte de esto, si Marina Mercante publica otra resolución que contemple la formación “on line”, el Instituto, como viene haciendo con nuestros cursos de formación sanitaria, tendrá capacidad para incorporar y dar cobertura a más alumnos.

¿Qué es lo que más le atrae de este sector?

Me gusta mucho la gente del mar y su trabajo. Reconozco su peculiaridad y dureza del trabajo. En este sentido, estoy comprometida a pelear por ellos y defender sus derechos. La puerta de mi despacho está siempre abierta porque pretendo tener un diálogo muy fluido, trabajar en entender el fondo de los problemas y ver en qué se puede mejorar. Lo que más me gusta del ISM es que ofrece una protección y servicio integral a la gente del mar. ■

TEXTO: ANA MUNGUÍA

FOTOS: TONY MAGAN



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



CAMPAÑA SEGUMAR 2020

Afectada por la pandemia

El Instituto Social de la Marina acaba de hacer público el resultado de la campaña de inspección de barcos pesqueros Segumar 2020. Inspectores de Trabajo y de Marina Mercante junto a médicos del ISM colaboran todos los años en estas campañas con las que se pretende que el trabajo en el mar sea más seguro y saludable. La irrupción de la Covid-19 ha reducido las inspecciones, realizándose solo una cuarta parte de las programadas antes de la pandemia.



La campaña de inspección de buques pesqueros que cada año llevan a cabo el Instituto Social de la Marina, la Inspección de Trabajo y la Dirección General de la Marina Mercante también sufrió los efectos del coronavirus. Pese a que la actividad pesquera fue considerada servicio esencial al proveer de alimentos a la población, las inspecciones que se realizan en el marco de la operación Segumar se redujeron considerablemente en 2020.

Inicialmente, el número de inspecciones previsto era de 213, cifra muy similar a la que se da en los años sin pandemias. Sin embargo, la crisis sanitaria redujo las actuaciones lleva-

El año pasado solo se realizaron 56 inspecciones a barcos pesqueros. En situaciones normales eran más de 200

das a cabo, que sumaron un total de 56. Apenas algo más de un cuarto de las programadas. Tampoco se realizó ninguna actuación de formación, información y sensibilización en materia de seguridad y salud laboral que, junto a las inspecciones, configuran las campañas Segumar.

Toda la costa española fue objeto de actuaciones. Las regiones con mayor porcentaje han sido la Comunidad Valenciana (45%), Andalucía (29%) y Canarias (12%) y las provincias con más inspecciones Castellón (14), Valencia (9) y Cádiz (7).

La Inspección de Trabajo registró un 11,15% de las deficiencias detecta-

das, fundamentalmente en máquinas y equipos de trabajo, mientras que el Instituto Social de la Marina un 7,30%, en instalaciones sanitarias, y la Dirección General de la Marina Mercante, 2,54%, en zonas de electricidad.

En las 20 inspecciones que tuvieron lugar en la bocana de los puertos se detectaron el 8,21% de deficiencias; un 7,05%, en las tres actuaciones llevadas a cabo en el mar y un 5,81%, en las 33 que se realizaron en los puertos.

Analizando la serie histórica de las campañas durante el período 2011-2020, se observa que el sector toma conciencia de la importancia de cumplir las reglas ya que, en la última década, se han reducido un 6,43% las deficiencias en bocana, un 16,24% en mar y un 9,06% en puertos.

Los barcos con menos de 16 metros de eslora tuvieron el mayor porcentaje de deficiencias (7,64%) aunque fueron los más inspeccionados. Hay que destacar que los barcos de este tamaño son en los que más se han reducido las deficiencias en la última década. Por otra parte, aunque la campaña SEGUMAR se centró en los barcos construidos en el 2000 (con 26 actuaciones) las mayores deficiencias se hallaron en aquellos con una antigüedad entre 20 y 30 años, con un 9,82% de deficiencias. En cuanto al tonelaje, los barcos más inspeccionados fueron los de menos de 50 TRB (27) aunque el mayor número de deficiencias se encontraron en una embarcación de Vilagarcía de Arousa con más de 250 TRB.

La campaña Segumar 2020 se realizó en 25 arrastreros, un atunero, tres cerqueros, 15 barcos dedicadas a artes menores, una nave auxiliar y 11 embarcaciones sin clasificar, en las



Evolución histórica de las campañas en la última década. Fuente ISM

que se detectaron el mayor porcentaje de deficiencias en su conjunto.

VUELTA A LA NORMALIDAD

Los objetivos previstos para la campaña Segumar 2021 denotan una vuelta a la normalidad. En principio se han previsto un total de 211 inspecciones (109 en puerto, 102 en bocana, 78 al arrastre y ninguna en el mar).

Por Comunidades Autónomas, Galicia liderará el número de inspecciones que se realizarán a lo largo del año (53), seguida de Andalucía (52) y la Comunidad Valenciana (35). Por su parte, Baleares (3), Cantabria y Asturias (ambas con 6) y Canarias y Murcia (con 9) serán las que menos revisiones a barcos pesqueros tengan en este 2021.

La mayoría de las actuaciones en puerto serán en Galicia (26), Andalucía (25) y Comunidad Valenciana (18). Las que se lleven a cabo en la bocana de las instalaciones portuarias se darán en Galicia y Andalucía (27), la Comunidad Valenciana (17) y Cataluña (9) y las que se realicen a los arrastreros se desarrollarán en Andalucía (25), Galicia y Comunidad Valenciana (14) y Cataluña (12). ■

La Comunidad Valenciana, Andalucía y Canarias registraron la mayor parte de las revisiones

ANA DÍAZ

ACUERDO ANUAL DEL ISM Y LA INSPECCIÓN DE TRABAJO

Lucha contra el fraude

Para luchar contra el fraude la Inspección de Trabajo y Seguridad Social considera prioritario fomentar acuerdos de trabajo y coordinación administrativa con las distintas entidades que permitan el intercambio de información para el análisis y tratamiento de datos, procurando una detección más rápida y eficaz de las distintas bolsas de fraude y otros tipos de incumplimientos laborales.

Para el presente año se controlará el cobro de pensiones con incapacidad permanente total o absoluta que inician actividad laboral verificando que el trabajo es compatible con el estado de incapacidad. También el cobro de pensiones con actividades remuneradas simultáneamente.

Se controlará a los trabajadores autónomos en incapacidad transitoria que declaren cese de actividad; el alta de los trabajadores contratados para sustitución; las jornadas laborales de los pensionistas con jubilación parcial; la incapacidad temporal durante embarazo y lactancia para evitar simultanear la baja con el trabajo por cuenta ajena.

También se controlará a los perceptores de subsidio de desempleo y cese de actividad que puedan estar cobrando por actividad remunerada.

En un segundo apartado se controlarán las altas ficticias o incrementos injustificados de las bases de cotización para obtener prestaciones indebidas o superiores, especialmente en periodos próximos a la jubilación, nacimiento de hijo y cuidado de menor.

En cuanto a las actuaciones de carácter documental se controlarán los incumplimientos empresariales de la obligación de remitir telemáticamente,



Elena Martínez, directora del ISM y Héctor Illueca, director de la ITSS, durante la firma del acuerdo

El plan incluye un seguimiento especial a las grandes cuentas de cotización con un importante volumen de deuda

mediante el sistema RED, los partes médicos o el incumplimiento por parte de la empresa del pago adelantado de la incapacidad temporal.

Habrán revisiones de encuadramientos, empresas que no ingresen cotización o no informen sobre retribuciones a sus empleados, así como posibles bonificaciones indebidas. A tal efecto se ha creado un nuevo fichero denominado CRA (Conceptos Retributivos Abonados) que debe de remitirse mensualmente a través del Sistema RED.

En total para 2021 el ISM tiene previsto realizar en todo el territorio nacional 575 actuaciones, 314 a la búsqueda de fraude en la compatibilidad, 221 en encuadramiento, cotización y recaudación y 40 en faltas por la no transmisión de datos CRA. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



CAVIAR DE RIOFRÍO

el placer del lujo · el lujo del placer

www.caviarderiofrio.com (+34) 958 322 621

*Caviar
Ecológico
y Turismo
Gastronómico*



**CÓMO
LLEGAR**

GPS: 37.159366, -4.208443

**RIOFRÍO
(Granada)**



La Concha de los naufragios

La bahía de San Sebastián, auténtica maravilla natural jalonada, cual centinelas que guardaran su acceso, por Monte Igueldo y Monte Urgull, con la isla de Santa Clara en el centro, es una de las maravillas de la costa norte española, pero también, como recoge el siguiente artículo, el escenario de multitud de accidentes a lo largo de los tiempos.



La Concha de San Sebastián en un grabado del s.XIX

Se trata de un abrigo centenarío que proporciona buen refugio contra los vientos del nordeste, pero no contra los del norte y noroeste predominantes en otoño e invierno. Por ello, los derroteros señalaban que:

“La Concha de Donostia no conviene en invierno a buques que no puedan entrar en el puerto, ni los que tienen cabida en él deberían tomarla mientras reinen temporales del cuarto cuadrante. La poca seguridad que presta en semejantes circunstancias, la imposibilidad de abocar el puerto y las dificultades de ser socorridos para amarrarse, son

Hasta que se desvió el tráfico a Pasajes, la bahía constituyó un cementerio marino

razones poderosas para renunciar a ella (...) La gran marejada que entra cuando hay temporal de fuera, produce tal resaca y hervidero dentro del reducido espacio hondable que va quedando en la Concha, que remueve, no solamente las arenas de su fondo, sino también las poderosas anclas y el buque, que en tan críticos momentos rompiese las amarras de popa, se atravesaría al instante a la mar e iría a parar a la playa, donde se perdería irremediabilmente.”

Hasta que el tráfico comercial fue desviado a Pasajes a principios del siglo XX, este idílico paraje constituyó un cementerio marítimo donde ter-

minaron sus singladuras decenas de buques de todas clases, desde humildes lanchas de pesca o queche-marines a altaneras corbetas.

Comenzamos la cuenta de siniestros con el incendio de la nao ballenera “María” en 1572. El sacerdote e historiador Lope Martínez de Isasti, indica en su *Compendio Historial de Guipúzcoa* que en 1575, la víspera de la festividad de Santa Lucía, se perdía también debido a un temporal una nao de la matrícula de San Juan de Luz y porte de 200 toneladas, con cargamento de trigo. Se señala que no se pudo dar auxilio a sus tripulantes dado que *“la gran furia de la tempestad la echó a la orilla del arenal, a la parte del astillero, y se hizo mil pedazos; ahogándose veinte y cinco hombres que venían dentro de ella”*. También sabemos del naufragio de una urca en 1596. Cuenta asimismo Isasti que, en la noche del 8 de marzo de 1622, otro temporal llevó a las autoridades de la ciudad a movilizar a más de 500 marineros para socorrer a tres galeones de la Armada, además de varias naos y galeones particulares que se hallaban listos

La pérdida más dolorosa fue la del bergantín “San José y Santa Bárbara” en el que perecieron 70 hombres

para zarpar hacia puertos andaluces o acudir a las pesquerías de América del Norte. Se cobró un buque francés en la boca del puerto, por lo que hubo que emprender duros trabajos para reflotarlo y evitar que lo obstruyese.

A LO LARGO DE LOS TIEMPOS

La arqueología marina ha revelado restos de algunos de estos incidentes: el del pecio hallado en 1986, el de “los relojes”; restos de una nave de unos 17 metros, fechada alrededor del siglo XVI o XVII; o el de “los flejes”, situado frente al puerto y de la misma época, denominado así por atados de flejes de hierro forjado, pero en el que no se descubrió resto alguno de la embarcación que los transportaba.

En el siglo XVIII, sabemos del naufragio del buque “La Prima”, del capitán Moyses Sowards, el 15 de octubre de 1742, tras ser apresado por una fragata bilbaína en la ruta de Cork, en Irlanda, a Lisboa, o el del bergantín español “El Eduardo”, en 1759, tras tocar con una peña cerca de la isla de Santa Clara. También tenemos noticia



Restos del pesquero “Mamelena nº3” perdido cerca de Monte Igeldo en 1924

del naufragio en 1760 del bergantín “Nuestra Señora de Aguirre”, del capitán D. José Ignacio de Ipenza. Sin embargo, la pérdida más dolorosa fue la del bergantín “San José y Santa Bárbara”, en la tarde del 25 de octubre de 1761, por cuanto que en el mismo perecieron unos setenta hombres, la mayor parte de ellos militares del regimiento de infantería de Mallorca que eran trasladados a La Coruña. Esta embarcación, que había partido dos días antes, tuvo que regresar por mal tiempo y a la entrada a puerto un recalmán hizo que abatiera sobre las rocas cerca del puerto, donde se deshizo. También la fragata francesa “Sorguleid” sucumbió aquí en 1780 con pérdida de cuatro hombres.

El descubrimiento de cañones ingleses en el fondo de esta bahía ha proporcionado nueva información sobre dos naufragios allí. Fueron el transporte “Queen Charlotte” y la corbeta “Holly”, que se perdieron hallándose fondeados el 16 y el 29 de enero de 1814, respectivamente, durante las operaciones de asedio a San Sebastián, con pérdida de 17

El descubrimiento de cañones ingleses en esta bahía ha proporcionado nueva información sobre los naufragios de “Queen Charlotte” y “Holly”

tripulantes en el transporte y seis en la corbeta. Sabemos también del naufragio, en 1834, del quechemarín “San Francisco y San Antonio” del capitán D. Antonio Gaztañaga bajo las peñas del castillo de la Mota, y también de la pérdida del “La Felipa”, cargado con madera, en las faldas del Monte Igueldo.

SIGLO XIX DRAMÁTICO

El número de naufragios del siglo XIX es impresionante, por lo que vamos a citar solo los más significativos, como el de la corbeta “Mariana” y el bergantín “Felisa”, ambos españoles, en la noche del 6 de febrero de 1850, mientras se hallaban fondeados, y que congregó en la playa a todo el vecindario, con la impotencia que puede suponerse. Un testigo presencial escribió:

Resístese la pluma a trazar los episodios que sombreaban aquel cuadro, cuyo conjunto formaba el colorido más horroroso que imaginarse puede. Véase por una parte un hombre casi muerto haciendo los últimos esfuerzos para sostenerse agarrado a una cuerda que una ráfaga de viento



El bailebot “Ricardo” encallado en la playa de San Sebastián

le hacía abandonar, sepultándole en las espumosas olas que se encargaban de la desconsoladora misión de estrellar contra el casco del buque, que ya empezaba a hacerse pedazos. Por otra parte un grupo de desgraciados refugiados en las cofas lanzaban espantosos alaridos al ver que uno de sus compañeros, exánime, caía por no poder resistir más tiempo los vaivenes del destrozado buque que cada vez daba señales más ciertas de sumergir a todos en el insondable abismo.

De sus 26 tripulantes solo se salvaron la mitad. En circunstancias también dramáticas se perdían, el 15 de marzo de 1860, la corbeta “Alberton” y la goleta “Alix”, ambas inglesas, con el fallecimiento de 10 hombres. Asimismo, en la tarde del 27 de marzo de 1864, se hacía pedazos en la playa la preciosa corbeta donostiarra “San Sebastián-Habana nº 1”, recién llegada de Cuba, con la pérdida de otros ocho tripulantes y, cuatro años después, su gemela “Sebastián-Habana nº 3”, esta vez sin víctimas. El 14 de abril de 1874, se perdía también la corbeta española “Eulalia” y la goleta británica “Mary Lawson” así como, al año siguiente, el vapor Deusto, etc.

A estos naufragios en la bahía habría que sumar los producidos sobre la playa de la Zurriola, como el del quechamarín francés “Marie Renée” la noche del 31 de diciembre de 1832, en el que perecieron cuatro de sus cinco tripulantes, el quechamarín “Lindo” en 1859, el bergantín “Eugene” en 1861, el quechamarín español “Brillante” y el lugre “Louis Maurice” (en el que se perdió toda su tripulación) en 1862.

Resulta curioso que el día de inocentes de 1894 el diario La Voz de Guipúzcoa



El naufragio del bergantín “Felisa” en la Concha (Óleo del Museo San Telmo de San Sebastián)

El “armén”, naufragado en 1950, fue la última víctima de este espectacular y paradisiaco paraje

gastara incluso una broma a sus lectores detallando el supuesto rescate el día anterior de la tripulación de un buque suizo naufragado, que decía se llamaba “Kamelowsky” y procedía de Suiza, con la intervención de artistas circenses como el payaso Augusto y la acróbata Dorina. Sin embargo, los naufragios no eran ninguna broma.

El 9 de enero de 1924, naufragaba en la Concha el pailebot asturiano de tres palos “Eduardo” y el 8 de febrero de 1950 el motovelero belga “Armen” con un cargamento de patatas. Fueron las últimas víctimas de un paraje espectacular y paradisiaco que con más frecuencia de lo deseable mostró la rudeza y la furia de la madre naturaleza. ■

JOSÉ ANGEL DEL RÍO PELLÓN
MARINO MERCANTE Y
CONTROLADOR DEL CCS SANTANDER

BIBLIOGRAFÍA

Naufragios en la Costa de Guipúzcoa, Editorial Patache 2020, José Angel del Río
Naufragios en la costa vasca 1976-2016, Editorial Txertoa 2017, Ana M^a Benito y Javier Mazpule
Naufragios en la costa vasca, José María Unsain Azpiroz, 2012
Archivo General de Guipúzcoa en Tolosa, *Archivo General de Simancas* y *Archivo General de Marina de El Viso del Marqués*

Hacia el reconocimiento

Las cofradías de pescadores están más cerca de su reconocimiento a nivel europeo como organizaciones que representan los intereses de la pesca artesanal, tras el sí de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo a las modificaciones a la Estrategia de la Granja a la Mesa para dar mayor relevancia a los productos del mar.



Cofradía de pescadores de Hondarribia (Gipuzkoa)

Con gran estupor recibía el sector la noticia el pasado año de que la UE excluía de las ayudas para paliar los efectos del Covid-19 a las cofradías de pescadores, bajo el argumento de ser un tipo de corporación que no existe en otros lugares de Europa donde la pesca se organiza en torno a las OPP (Organizaciones de Productores Pesqueros).

La Federación de Cofradías se puso manos a la obra, era necesario que Europa compren-

diese que la pesca de bajura, con poca representación en la organización pesquera europea, tiene otros intereses y funciones sociales de ayuda directa al pescador que no existen en la pesca industrial

El sector también mostró su malestar porque en la Estrategia de la Granja a la Mesa, el nombre que recibe el plan de la UE para lograr una cadena alimentaria justa, saludable y respetuosa con el medioambiente, se ninguneaba al sector pesquero.

Por fin el 19 de abril la Eurocámara abrió la puerta a dar cobertura legal a las cofradías de pescadores y que éstas tengan acceso a la financiación en igualdad de condiciones que las organizaciones pesqueras. Además del reconocimiento de los pósitos también se votó a favor de la reducción del IVA al pescado, sistemas de trazabilidad comunes y del rechazo del sistema Nutriscore.

Uno de los artífices de la propuesta, el eurodiputado popular Francisco Millán Mon expresó su satisfacción por el consenso alcanzado: «Pedimos a la Comisión que inicie el procedimiento legislativo para que las cofradías de pescadores puedan ser beneficiarias directas de pleno derecho de instrumentos como los fondos FEMPA».

Por su parte Izaskun Bilbao, del PNV, que ejerció como ponente del informe, explicaba que se ha solicitado que la Estrategia pase a denominarse Del mar y de la Granja a la Mesa y que al igual que se considera a los ganaderos “los guardianes de la tierra” se reconozca a los pescadores como “los guardianes del mar”. ■

Reservas marinas

El Ministerio de Medio Ambiente aprobará en breve la creación de la reserva marina de Tramuntana en Mallorca, una reivindicación conjunta del sector pesquero y náutico de Sóller, junto con el Govern balear. También en Tenerife se inicia la evaluación para la creación de las reservas de Teno y Anaga, después de 10 años de investigación.



Los pescadores de Sóller impulsaron la creación de la Reserva de Tramuntana

Muchas han sido las movilizaciones que se han llevado a cabo en la Tramuntana para conseguir preservar este espacio natural. Trece años de movilizaciones encabezadas por la cofradía de pescadores del Port para permitir la recuperación de los recursos pesqueros en la zona, esquilados por la sobre pesca y el turismo recreativo.

La reserva tendría varias zonas con diferentes grados de protección a fin de permitir usos náuticos, recreativos y de pesca profesional. La protección de esta área supondría un aumento del 20% de peces en poco tiempo, como ha ocurrido en las otras 11 reservas que tiene Baleares.

Por otro lado el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha iniciado los trámites para evaluar la petición del Cabildo de crear las reservas marinas de Teno y Anaga en Tenerife. El informe realizará un análisis de las actividades pesqueras profesionales, recreativas y de buceo de la zona.

El Cabildo ha presentado un expediente que recoge una década de investigaciones que aconsejan una protección especial: “La pesca artesanal desaparecerá de Tenerife si no se crean las reservas marinas de Teno y Anaga” denunciaba el consejero de Pesca Javier Parrilla. Canarias dispone de otras tres reservas más. ■

BREVES

El Banco Mundial y el GNL

El Banco Mundial ha presentado un estudio en el que apuesta por el amoníaco verde y el hidrógeno, y sugiere que se eviten las políticas públicas de apoyo al GNL y que se regulen las emisiones de metano, tanto en la cadena de suministro de gas natural licuado como en su uso a bordo. Argumenta que el GNL desempeña “un papel bastante limitado” en la transición hacia el transporte con bajas emisiones de carbono y cero emisiones, y se utiliza principalmente en aplicaciones de nicho, especialmente en rutas que cuentan con infraestructura de suministro, en tipos específicos de embarcaciones o en lugares con intereses que lo favorezcan.

El Mar Menor, transparente

El Portal Regional de Datos Abiertos de la Región de Murcia, a raíz de un acuerdo entre la Dirección General del Mar Menor y la de Gobierno Abierto y Transparencia, ha creado un catálogo sobre el Mar Menor, en el que también participa la Universidad Politécnica de Cartagena. En una primera fase incluirá datos abiertos de parámetros físico-químico-biológicos de este ecosistema relevantes para la comunidad científica y la ciudadanía en general: clorofila, oxígeno, salinidad, temperatura, transparencia y turbidez. Está accesible en <https://datosabiertos.regiondemurcia.es/>

Flota de cerco del Golfo de Cádiz

La gestión de las cuotas asignadas a la flota del Golfo de Cádiz ha centrado una reunión de la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, con la consejera de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible andaluza, Carmen Crespo, y representantes de las asociaciones y cofradías de pescadores. En ella se ha constatado el buen funcionamiento de un sistema que asigna cuotas conjuntas pero también individuales por buque en el caso de boquerón y sardina para la flota de cerco y de cigala para la de arrastre. La reunión también abordó la renovación del plan de gestión de la flota de cerco y las previsiones de la pesquería de sardina para 2021.



BREVES

Santa Eulària y los pescadores

El Ayuntamiento de Santa Eulària des Riu (Ibiza) ha concedido su Medalla d'Or a los pescadores del municipio, encuadrados en la Confraria de Pescadors d'Eivissa. Se trata de media docena de profesionales, pero la medalla se hace extensiva "de forma simbólica a todos aquellos pescadores que han dedicado su vida al mar". Sostiene el consistorio que la personalidad del pueblo se ha forjado a partir del trabajo en la agricultura y la pesca, esta última en declive por falta de relevo generacional.

Bateas vigiladas con drones

Vigilar y proteger los viveros de mejillones con drones es el objetivo de la iniciativa de la Organización de Productores de Mejillón de Galicia (OPMEGA) y las asociaciones de bateiros de A Illa de Arousa. La idea estaba ya en marcha, pero una oleada de asaltos sufrida hace unas semanas ha acelerado el proyecto. Unas 800 bateas de la ría de Arousa se vigilarán de forma permanente con drones dotados con sistemas de visión nocturna y cámaras térmicas.

Bajan las capturas de angula

Las peores condiciones climatológicas sufridas en el último año han determinado que la campaña de la angula en el Nalón se cierre con cifras menores a las de la anterior. En concreto, la lonja del Bajo Nalón refleja una reducción del 22% en la recaudación, si bien es cierto que el año pasado se alcanzó un récord histórico al llegar al medio millón de euros. La contrapartida es que el precio medio ha sido más alto al pasar de 317 a 377 euros.

Mardemur, con el minorista

La Asociación de Minoristas de Pescado Fresco y Productos Congelados de Murcia (Amipemur) ha logrado el apoyo de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente para el proyecto Mardemur, destinado a dinamizar e impulsar la asociación. Las iniciativas previstas incluyen un catálogo de presentación de la entidad, una campaña de captación y un estudio de la situación del comercio minorista pesquero, entre otras.



PAÍS VASCO

Investigación de cetáceos

España, Francia y Portugal han puesto en marcha el proyecto europeo "Estrategia coordinada de evaluación, seguimiento y gestión de cetáceos (CetAMBICion)" que aborda la necesidad urgente de reducir la captura incidental de cetáceos en las pesquerías de la Unión Europea.



El proyecto, que se desarrollará durante los próximos dos años en el Golfo de Vizcaya y la costa ibérica, profundizará en el conocimiento científico de los cetáceos al analizar medidas de mitigación que sirvan para preservar el medio. Delfín común, marsopa y delfín mular son las especies prioritarias en esta investigación, enmarcada en la Directiva Marco de la Estrategia Marina de la Comisión Europea.

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación lideran la parte española del programa "CetAMBICion" que cuenta con la participación de otros 12 socios más de administraciones y organismos públicos de investigación y conservación, en colaboración con el

sector pesquero y las ONG. La iniciativa, coordinada por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) pretende reforzar la colaboración y el trabajo científico entre los tres países para estimar y reducir las capturas accidentales de cetáceos en la zona. Para evitarlas, los arrastreros españoles que faenan en el Golfo de Vizcaya y el Cantábrico deben llevar desde principios de año dispositivos acústicos disuasorios mientras faenan. Pese a que algunos critican la medida, la colaboración entre sector y ciencia es estrecha. Prueba de ello es la presencia de observadores científicos a bordo. Por otra parte, los armadores que instalan cámaras de vídeo para grabar imágenes de uso científico pueden beneficiarse con cupos extras de pesca. ■

Stop al alga invasora

La Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía acaba de poner en marcha un plan con el que pretende hacer frente al impacto ambiental causado por el alga “Rugulopteryx Okamurae”. Se trata de una especie exótica invasora que provoca graves daños en los fondos marinos, impactando de forma negativa en la actividad pesquera.

El plan, con el que la Junta quiere mantener esta especie invasora a raya, da continuidad a los trabajos que desde hace tiempo vienen desarrollándose en la Consejería que dirige Carmen Crespo. El objetivo es trasladar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico todo el conocimiento técnico sobre este alga que, descubierta por primera vez en Japón, daña los ecosistemas, la pesca y el turismo costero.

Los datos que se obtengan de la monitorización continua para detectar “Rugulopteryx okamurae” serán determinantes para la elaboración de estrategias con las que gestionar, controlar y erradicar esta especie subacuática así como encontrar usos que hagan rentable su extracción.

Aunque el sector ya había comunicado la presencia del alga asiática en Cádiz y Málaga, no se había visto hasta hace un año en Almería donde los pescadores detectaron la especie a unos 60 metros de profundidad, pescándola en sus redes.

El Gabinete de Estudios de la Naturaleza de la Axarquía (Gena-Ecologistas en Acción) ha alertado de la presencia de “Rugulopteryx okamurae” en una zona de rica biodiversidad del paraje natural de los acantilados de Maro-Cerro Gordo, situado entre las localidades de Nerja (Málaga) y Almuñécar (Granada). Según su portavoz, Rafael Yús, “se han cumplido las amenazas y el alga no ha tenido problemas biológicos para extenderse por el Mediterráneo”. ■



BREVES

Megabuque en Algeciras

El “HMM Algeciras”. el portacontenedores más grande del mundo con sus 23.964 TEU, hará escala este año por primera vez en el puerto de la ciudad que le da nombre en una ruta de The Alliance, la agrupación internacional de transporte marítimo que forman las navieras HMM, Ocean Network Express (ONE), Hapag Lloyd y Yang Ming. El nuevo servicio “Far East 4” se pondrá en marcha en julio y conectará puertos de Corea del Sur y China con el norte de Europa.

Arranca la campaña de la sardina

El 1 de mayo se abre la pesquería de la sardina, que tendrá una cantidad provisional y limitada de capturas revisable desde junio, cuando el Consejo Internacional de Exploración del Mar (ICES) se pronuncie sobre el plan de gestión remitido por España y Portugal a la Comisión Europea. Tras varios años de precariedad de la sardina ibérica -presente en España en el Cantábrico, Noroeste y Golfo de Cádiz-, las evaluaciones científicas indican signos de recuperación.

El IEO por la eficiencia pesquera

El IEO, en colaboración con la Universidad de Santiago y Opromar (Organización de Productores de Pesca Fresca del Puerto y Ría de Marín), han desarrollado un modelo para predecir las soluciones más rentables ante diferentes escenarios de gestión. Para ello tiene en cuenta la estimación de capturas por caladero, los ingresos y los costes de la actividad -consumo de combustible, salarios, etc.-, para crear una herramienta que permite predecir las soluciones más rentables ante diferentes escenarios de gestión pesquera.

Aranceles a la trucha turca

La Comisión Europea ha decidido mantener los aranceles sobre las importaciones de trucha arco iris procedente de Turquía al entender que la subvención del Gobierno turco perjudica a los productores comunitarios. Apromar ha celebrado que la medida, en vigor desde 2015, se haya prorrogado para un periodo de al menos otros seis años. La totalidad de la producción de trucha arco iris es de cría.

Hace 50 años...

Bacaladeros en Terranova

Capturas escasas y frío intensísimo



Un mes ha pasado ya de esta primera campaña de pesca en aguas de Terranova, un mes que, por ser el primero, nos coge a todos con ánimos para soportar todo un año fuera de nuestra Patria y alejados de nuestra familia. Es en Terranova donde de verdad se aprecia que ser marino es más una vocación que una profesión. Hace falta más que coraje para soportar lo que estos hombres sufren en estos primeros y durísimos meses, trabajando a muchos grados bajo cero.

INFLUENCIA ESPAÑOLA

Desde 1949, fecha en que las parejas comienzan a desplazarse a las pesquerías del Atlántico Noroeste, aumenta continuamente su número hasta llegar a los 70 en la actualidad.

Este considerable número de barcos, en sus frecuentes arribadas a Saint Pierre, va dejando, a

lo largo de los años, su influencia. Aproximadamente, de 250 a 300 parejas, con unos quince mil hombres arriban anualmente a Saint Pierre. Esta indudable influencia puede constatarse oyendo en los labios de naturales gran cantidad de hispanismos...

ACTUALIDAD EN SAINT PIERRE

Desde el 23 de enero al 11 de marzo han entrado en este puerto 37 parejas españolas y tres "bous". Uno de ellos, el "Sara Costas", es el buque de pesca español más grande que hasta ahora ha visitado Terranova. Han arribado también unos 12 "bous" franceses, dos portugueses, una pareja mexicana, etc... Se aprecia, pues, que sigue España a la cabeza en el número de arribadas a este puerto...

POCA PESCA

En general, los comentarios de las tripulaciones son un poco pesimistas. Todo el mes de febrero y lo

que va de marzo han sido sumamente flojos en capturas. El frío intenso dificulta las operaciones.

...Una noticia que nos llega muy recientemente sobre la prohibición de las 12 millas costeras de Canadá no arregla precisamente las cosas. Con esta disposición, Canadá expulsa prácticamente del Golfo de San Lorenzo, no solo a la flota española, sino a todas las demás (salvo la francesa y la norteamericana)... Las "parejas", por frecuentar poco las pesquerías en cuestión resultan menos afectadas que los "bous"...

JOSÉ LUIS ALARCOS

Conversaciones España y Canadá

Próximamente, el Gobierno español iniciará conversaciones con el de Canadá, al objeto de encontrar una solución al problema planteado a las compañías pesqueras españolas que operan en aguas de aquel país, por la decisión canadiense de cerrar sus bahías interiores a los barcos pesqueros extranjeros y que fue anunciada por el ministro federal canadiense de Pesquerías, Jack Davis, el pasado mes de febrero.

No obstante, se estima que mientras llegan las conversaciones y se establece un acuerdo, los barcos españoles podrán faenar como hasta ahora.

Al igual que el hombre del tiempo...

España cuenta con el “hombre de la pesca”



Sí, es posible facilitar un “mapa de Pesca”. Antonio Naya lo realiza. Igual que existe un “mapa del tiempo” él dibuja a diario un “mapa de pesca”. Natural de La Bisbal (Gerona) actualmente está en la sección de meteorología marítima del Ministerio del Aire. Los japoneses emplean el “mapa de pesca”. Además, lo llevan con mucho secreto. Han creado incluso una especie de “método”. En el mar hay unas líneas isotermas, en el agua marina, de superficie. Sus temperaturas, de por sí dan ya una idea de la especie que en la zona puede andar...

...Antonio Naya advierte que cuando

una línea de pesca rebasa una isla, los pescadores pueden estar seguros de que la pesca se concentra en las líneas locales y que lo mejor es siempre pescar al abrigo. Si sopla el levante, se pesca por poniente. Y viceversa. ¿las mejores zonas? Sin lugar a dudas, los estrechos y las islas. Y las rías gallegas o zonas de este tipo..

...Antonio Naya, pues, pasa a ser en España el “hombre de la pesca”, como existe el “hombre del tiempo”. A diario, en su mapa, él fijará los pronósticos para mañana en las zonas -áreas de pesca- en la mar. Y las líneas clave.

JAVIER DE MONTINI



La huella de la tragedia

La tripulación de un bote de Folkstone coloca boyas de aviso alrededor del misterioso mástil que emerge en las aguas del Canal de la Mancha. Se cree que pertenece al buque griego “Niki” que se hundió en estas aguas, muy próximas al área donde abordaron al “Texaco Caribbean” y el “Bradenburg”.

Marino desconocido



Esta es la maqueta del monumento al Marino Desconocido, que coincidiendo con la celebración de la Semana Naval será inaugurado en Almería el próximo mes de julio. Lo costea el Ayuntamiento almeriense, su autor es el escultor D. Marino Amaya, y se da la circunstancia de que este monumento es el primero en su clase que se levanta en el mundo.

Botadura de un Bulkcarrier

El “bulkcarrier” “Magdalena del Mar”, de 24.000 toneladas de peso muerto, durante su botadura en la factoría de Mategorda, de Astilleros Españoles, S.A. Fue madrina la esposa del director general del banco Exterior de España. Pertenece a la compañía Líneas Asmar.



Sanidad Marítima

¿Se puede dejar de fumar?

Es importante que la población en general conozca los efectos dañinos que provoca el hábito de fumar en la salud. Enfermedades que están estrechamente ligadas a esta adicción como el infarto del miocardio o los accidentes cerebro-vasculares, pueden condicionar el fallecimiento del fumador o su incapacidad para desarrollar las labores relacionadas con el trabajo en el mar.



El hábito de fumar está considerado por la OMS como una enfermedad denominada tabaquismo que se inicia en edades tempranas de la vida, es considerada una adicción y se describe como una de las primeras causas de muertes prevenibles en el mundo.

La hoja de la planta del tabaco fue traída a Europa por los españoles que descubrieron Amé-

rica. La población nativa de esa parte del mundo consideraba dicha hoja un elemento curativo y mágico, por ello se las ofrecieron a los recién llegados como un regalo de gran valor. Algunos autores coinciden en que el nombre actual de "cigarro" se debió a que unas de las primeras plantaciones de tabaco en España, se encontraba en una zona cercana a Toledo denominada Los Cigarrales.

En la actualidad se cuentan en número de miles los componentes implicados en la fabricación del tabaco de fumar y su combustión. El alquitrán, el monóxido de carbono, la acetona, el amoníaco, el arsénico, el níquel y el polonio son algunas de estas sustancias nocivas.

La nicotina que se encuentra en la hoja del tabaco, es la responsable de la adicción al mismo.

Al ser inhalada, llega al cerebro rápidamente, modificando la secreción de mensajeros químicos y provocando una sensación de recompensa agradable al fumador, un aumento de la atención y de las capacidades mentales para realizar mejor las tareas.

Sin embargo, detrás de los pacientes con el diagnóstico de cáncer de pulmón, en más del 95% de los casos, está la historia de haber fumado abundantemente y por muchos años.

Y éste no es el único órgano donde el tabaco provoca efectos tumorales, el cáncer de labio, lengua, estómago, vejiga y ovarios, también se asocian al tabaquismo y al alquitrán que se desprende de su combustión entre otras sustancias cancerígenas.

El monóxido de carbono se asocia a la aparición del infarto agudo de miocardio, las insuficiencias vasculares en las piernas y los procesos cerebro vasculares que padecen los fumadores.

Están además los llamados fumadores pasivos, que son los que sin fumar, inhalan por años el humo de los demás y sufren también las consecuencias de este mal hábito, especialmente las embarazadas y los niños pequeños.

VENTAJAS DE DEJAR DE FUMAR

Veinte minutos después de dejar de fumar se normaliza la tensión arterial y el pulso. A las 8 horas mejoran los valores de oxígeno de la sangre. Tras un día sin fumar, desciende el riesgo de muerte súbita. Entre uno y tres meses disminuye el cansancio y aumenta la capacidad física. Al año de

haber dejado el tabaco se reduce a la mitad el riesgo de padecer enfermedades del corazón.

Lo más importante para no fumar son las motivaciones que se tengan para dejar el tabaco. El embarazo de la pareja o el propio, evitar que los hijos fumen por imitación, mejorar la salud personal y familiar y garantizar ventajas económicas, son fuertes motivos para comenzar el camino hacia la salud. Sin embargo dejar cualquier adicción es una cuesta empinada y llena de obstáculos que precisa de ayuda externa.

El personal sanitario, los familiares y grupos de amigos deben convertirse en apoyos solidarios y cómplices de las personas que deciden comenzar una vida más saludable sin fumar. En el 2020, el Instituto Social de la Marina se sumó al objetivo de informar sobre tabaquismo a sus trabajadores y diseñó un díptico con los efectos del tabaco en el organismo y los beneficios que reporta para la salud dejar esta adicción.

La utilización de chicles o parches de nicotina, fármacos y

terapias asesoradas por profesionales facilitarán la deshabitación en mayor medida que el uso del tabaco de liar o los cigarrillos electrónicos u otros dispositivos.

Con relación al cigarrillo electrónico y/o vapeadores, los investigadores no llegan a ponerse de acuerdo en si ayudan a dejar de fumar o por el contrario representa una puerta de entrada a la adicción. Debe tenerse en cuenta que en un gran número de ellos está presente la nicotina (responsable de la adicción) y además el vapor que se produce afecta al que fuma y a los que lo rodean.

El no tener cajas de cigarrillos en casa. No pasar por lugares donde se solía fumar, no ingerir alimentos o bebidas asociadas al tabaco y realizar ejercicio físico, son acciones simples que favorecen el intento de dejar el tabaco. ¿Se puede dejar de fumar? Sí, se puede. ■

ROSA M^a GANDÍA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA



Se presenta Import@ss



El ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá, y el secretario de Estado de la Seguridad Social, Israel Arroyo presentaban Import@ss, el nuevo portal de la Tesorería General de la Seguridad Social, una herramienta totalmente innovadora en el ámbito de las administraciones públicas y en la forma de relacionarse con los ciudadanos.

A través de Import@ss se podrá consultar la información de vida laboral, obtener informes, el número de la Seguridad Social y darse de alta como autónomo, entre otras muchas gestiones.

Import@ss es un portal de fácil acceso para todos los usuarios, independientemente de la situación laboral en que se encuentren. Se puede obtener información, consultar situaciones concretas y

datos, y realizar trámites en un entorno digital adaptado completamente a todas las plataformas y dispositivos móviles. Y se ha diseñado con un trabajo multidisciplinar, teniendo en cuenta el comportamiento y necesidades de los usuarios.

La nueva web se ha organizado distinguiendo dos partes: una página principal o de acceso público, y un área personal. En el área pública está toda la información necesaria para realizar cualquier trámite organizadas en cuatro categorías: vida laboral e informes; altas, bajas y modificaciones; consulta de pagos y deudas. En el área privada aparecen los datos de cada usuario. El portal está en continuo crecimiento y progresivamente irá ofreciendo más servicios a un mayor número de colectivos. ■

Web de Simerpe

El Simposio Ibérico de Modelado y Evaluación de Recursos Pesqueros (Simerpe) estrena web y abre el plazo para el envío de trabajos a este evento científico que se organizará del 19 al 22 de octubre como un foro de discusión sobre el presente y futuro de los recursos pesqueros.

Organizado por el IEO, el simposio servirá para discutir el proceso de evaluación de los recursos pesqueros como una actividad fundamentalmente cuantitativa, donde el modelado y la simulación son los elementos fundamentales en la construcción del consejo científico para una gestión sostenible de estos recursos.

Se desarrollarán sesiones con comunicaciones científicas y mesas temáticas con la participación de científicos, gestores, políticos, sector pesquero y ONG, entre otros. ■

Relevos en Inclusión

En los últimos días se han producido varios relevos de directivos del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. Por una parte, Jesús Javier Perea Cortijo ha tomado posesión como secretario de Estado de Migraciones en sustitución de Hana Jalloul Muro.

Por otra parte, tras el nombramiento de Elena Martínez Carqués como directora del ISM, Covadonga Jiménez Torrecillas asume el puesto al frente de la Subdirección General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, después de haber dirigido la Dirección Provincial del ISM en Madrid. ■

CENTROS NACIONALES DE FORMACIÓN MARÍTIMA

ISLA CRISTINA

AV. Federico Silva Muñoz s/n · ISLA CRISTINA (HUELVA)



BAMIO

C/ O Salgueiral. 43 - Bamio
VILAGARCÍA DE AROUSA (PONTEVEDRA)



MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES



El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



tus trámites

a cualquier hora, en cualquier lugar



idesde
tu móvil!

↓ Descárgate la app...

 "Seg-Social Seguridad Social"



idesde
tu ordenador!

Accede al Registro Electrónico
de la Seguridad Social



idesde
tu tablet!

así
de fácil

tú
decides

<https://sede.seg-social.gob.es>



ci@ve

¡Identificate con CI@ve Permanente!



MINISTERIO
DE POLÍTICA SOCIAL
Y FAMILIAS

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

