

Mar

Nº 622
ABRIL 2022

Crisis del Gasoil

**La flota
parada**

**El ISM en
Almería**

INVASIÓN EN UCRANIA

Tocados por la guerra





FACULTAT DE NÀUTICA DE BARCELONA CURSOS DE ESPECIALIDAD MARÍTIMA



Cursos STCW



Actualización Cursos STCW



Packs Cursos Actualización

Cursos de Especialidad con Simulador

- ECDIS
- ARPA
- GMDSS (Restringido y General)
- Bridge Team Management (BTM)
- Shipbuilding
- Propulsión y Máquinas Navales

Cursos de Especialidad Marítima Básicos y Avanzados

- Formación básica en seguridad marítima
- Formación básica en protección marítima
- Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos
- Buques de pasaje
- Marinero de puente
- Patrón portuario
- OPB, OCPM
- Botes de rescate rápidos
- Avanzado en lucha contra incendios
- Transportes especiales



Náutica Recreativa



Marlins



Mecatrónica del Barco

www.fnb.upc.edu/aula.professional Tel: 934054624

aula.professional@fnb.upc.edu

Cursos de Especialidad Portuaria

- Manipulación de Mercancías Peligrosas para Operadores de Muelle y Terminal
- Capacitación para Manipulación de Mercancías Peligrosas para los Componentes de las Organizaciones Portuarias



Cursos Homologados por:



NUEVOS FOLLETOS INFORMATIVOS DEL ISM

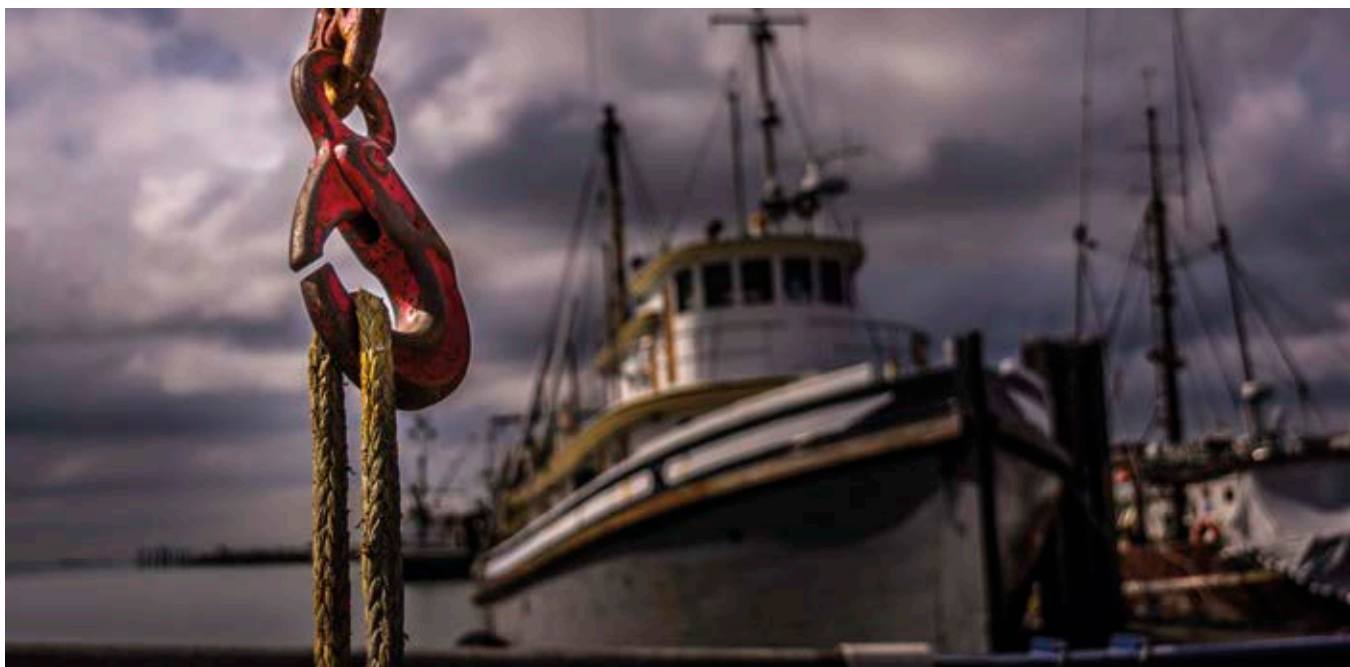


MÁS INFORMACIÓN:
PÁGINA WEB | SEDE ELECTRÓNICA



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Esta guerra afecta a todos



Dicen que el hombre es el único animal que tropieza dos veces en la misma piedra. Y si miramos al pasado parece ser así. Hace un siglo, el mundo iniciaba una década que llegó a denominarse “los felices años 20”. Se acababa de salir de la Primera Guerra Mundial y, tras el acuerdo de Versalles que puso fin al conflicto, se iniciaba una época de ilusión y esperanza que en lo económico se tradujo en cierta prosperidad pero que, al final del período, con el crack de la bolsa de 1929, demostró que dicha “felicidad” no era tan real como se creía.

La actual década de los años 20 que vivimos no parece augurar mucha felicidad. Cuando aún no hemos salido de la pandemia, el mundo se tambalea bajo la incertidumbre de una guerra que no sabemos ni cómo, ni cuándo puede terminar.

Los últimos años nos han demostrado que la globalización no es tan buena como parecía o que en la dependencia económica o energética de unas naciones hacia las grandes potencias no está la clave de un futuro próspero. En este contexto son varias las voces en el sector marítimo-pesquero que afirman que nos enfrentamos a la “tormenta perfecta”. Primero fue el Brexit, después la pande-

mia y ahora el conflicto entre Rusia y Ucrania. No hemos dejado atrás una tempestad cuando tenemos otra encima y la calma no parece llegar, al menos a corto plazo.

Durante la crisis del coronavirus, la pesca y la industria derivada se consideraron sectores estratégicos y se respondió asegurando el abastecimiento de alimentos a la población. Sin embargo, los elevadísimos costes del gasoil actuales no aseguran ahora que el desabastecimiento no llegue a producirse ya que el precio del combustible hace insostenible la actividad hasta el punto que, en algunas partes, los barcos han preferido parar.

La conserva, por su parte, pide auxilio ante la escasez de aceite de girasol que importaba mayoritariamente de Ucrania. Y las cuentas de la acuicultura tampoco cuadran porque gran parte de las materias primas empleadas en la elaboración de piensos procede del país en guerra.

La Conferencia de Presidentes de La Palma concluyó con el compromiso del Gobierno de reducir los impuestos a los carburantes y ayudar a los sectores afectados. Pero España y el mundo necesitan hacer mucho más para que estos años 20 sean verdaderamente felices. ■

Salvamento Marítimo: Mar y vida en España

Autor: Rafael Lobeto

Edita: Fundación Philippe Cousteau

En febrero salía a la luz el libro de Rafael Lobeto “Salvamento Marítimo. Mar y vida en España” en el que este capitán de Marina Mercante, abogado y profesor universitario, que además estuvo al frente de la Dirección General de la Marina Mercante entre 1989 y 1995, expone el germen del servicio de Salvamento Marítimo, su evolución y su posible futuro.

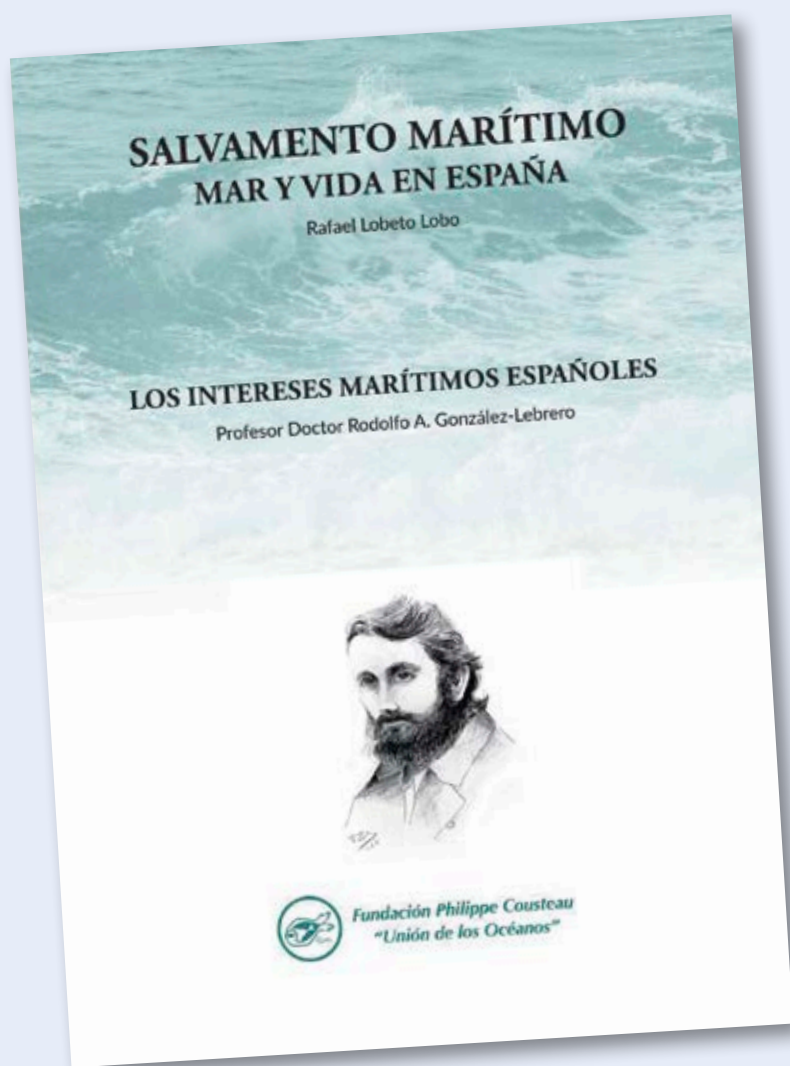
Lobeto argumenta la necesidad de gestionar mejor los recursos

La creación de Sasemar, del Centro de Seguridad Marítima Jovellanos o la de Conmimar, en su día supusieron una revolución, pero son servicios que necesitan una actualización para adecuarse a los nuevos retos sobre seguridad en la navegación y prevención de la contaminación en el mar.

A lo largo de las 540 páginas que conforman el libro, firmado conjuntamente con Rodolfo Ángel González-Lebrero, ambos autores desarrollan y proponen medidas para defender “los intereses marítimos españoles”, frase que también sirve como subtítulo del libro y muestra que esta obra no solo trata de historia si no también alberga propuestas para el futuro de la marina civil española.

Partiendo de su experiencia personal y del análisis de decenas de siniestros marítimos de las últimas décadas, el libro no es ajeno a la crítica y preocupación por la actual situación y la pérdida de oportunidades, que a ojos de sus autores, está perjudicando a un país eminentemente marino, en un momento de auge de la economía azul.

Durante la presentación del libro en Gijón, Rafael Lobeto insistía en la necesidad de crear en España un servicio de Guardacostas, un Ministerio de la Mar, como existe en otros países europeos como Francia, que evitaría la actual dispersión en asuntos marítimos. ■





Directora del ISM:
Elena Martínez Carqués

Redacción:

Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es), Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es) y Anabel Gutiérrez (ana-isa-bel.gutierrez1@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/ Churrua, 2.
Tel. 91 591 99 00.

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

Meiella: 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



GUERRA EN EUROPA

Analizamos cómo afecta la invasión rusa de Ucrania al sector marítimo pesquero español.

PÁGINA 6

PESCA



Precios del Gasoil. El 50% de la flota pesquera amarra por la escalada de precios del gasoil. Sale más económico quedarse en tierra.

PÁGINA 12

16 Tribuna. El ministro Luis Planas explica la Ley de la Cadena Alimentaria en los productos del mar.

18 Caladeros peligrosos. La flota de altura faena en condiciones extremas en los caladeros más peligrosos del planeta.

22 Asistencia ante siniestros. Las prestaciones de Seguridad Social en casos de accidentes marítimos acercan al ISM a las familias de las víctimas.

24 Avance en seguridad. La ratificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo 2012 dará lugar a estándares más altos de seguridad en los pesqueros.

30 Estiba. Los Centros Portuarios de Empleo dejan de tener exclusividad en la contratación de trabajadores.

MEDIO AMBIENTE



Entrevista a Theresa Zabell. La presidenta de la Fundación Ecomar nos habla de cómo hay que proteger el medio marino.

PÁGINA 46

32 Descarbonización. El transporte marítimo debe reducir las emisiones contaminantes a la mitad en los próximos ocho años.

36 Transporte. Las mercancías por mar emiten el 13,5% de emisiones de CO₂.

40 ISM en Almería. Conoce a fondo cómo trabaja el Instituto Social de la Marina en esta Dirección Provincial.

50 Senegal. España firma un convenio de Seguridad Social con el país africano.

52 Conserva. La producción conservera sufrió pérdidas en 2021. El sector busca alternativas para no depender del aceite de girasol ucraniano.

56 Fraude. ISM e Inspección de Trabajo firman el XVI Plan de Objetivos de lucha contra el fraude.





CÓMO AFECTA LA GUERRA AL SECTOR MARÍTIMO PESQUERO

Rusia invade Ucrania

La invasión de Ucrania por parte de Rusia ha vuelto del revés la economía mundial. A la terrible crisis humanitaria generada se une una situación de inestabilidad en los mercados energéticos, que ya venía de antes, y también en otros sectores. El cerco económico decretado por la Unión Europea a Rusia está teniendo repercusiones en cadena incalculables en todas las esferas.

Los mercados mundiales de la energía y los productos alimentarios se han vuelto del revés. En estos momentos, las relaciones comerciales con Rusia y Ucrania están paralizadas. El sector pesquero, gravemente afectado por el incremento del precio del gasoil y con media flota paralizada, ha dado

la voz de alarma. Actualmente, salir a pescar cuesta más que quedarse amarrado.

El sector de la logística y el transporte marítimo también están sufriendo directamente también por el mismo motivo y por el desajuste que están produciendo las sanciones a Rusia. Expertos en comercio internacional

indican que el aumento en los precios de las materias primas y los problemas en las cadenas de suministro podrían tener repercusiones más allá del año 2022. El impacto a más largo plazo todavía es incalculable.

Luis Planas, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, aseguraba en el Congreso de los Diputados que las necesidades alimentarias de España están plenamente cubiertas y que su departamento trabaja para encontrar opciones que garanticen el abastecimiento de maíz, aceite de girasol y fertilizantes, productos que nuestro país importaba de Ucrania.

Aunque el comercio exterior con Rusia está muy limitado desde 2014, hay empresas que dependen totalmente de él y por ello el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, anunció la puesta en marcha de un nuevo sistema de ERTE, a disposición de las empresas, en caso de necesidad de paro por fuerza mayor.

El Gobierno sigue tomando medidas para paliar los efectos del conflicto y así, desde el 14 de marzo, se flexibilizan temporalmente los requisitos fitosanitarios para la importación de maíz de Argentina y Brasil empleado para la alimentación animal.

DATOS COMERCIALES

En los últimos dos años los intercambios comerciales con Rusia han ido disminuyendo. Moscú ha fracasado en su intento de posicionarse en el mercado mundial como líder en transformación de productos del mar y necesita importar más de lo que exporta. El sector pesquero no se ve directamente afectado en la balanza comercial. En 2021 España no exportó pescado a Rusia e importó 14.972T,

Planas insiste: “No existe riesgo de falta de alimentos en nuestro país ya que gozamos de suficiente autonomía”

fundamentalmente de filetes de pescado congelado. Sin embargo, nuestro país vendió 22.145T de pescado a Ucrania e importó tan solo 38T.

En 2020 las exportaciones agroalimentarias y pesqueras de España a Rusia supusieron el 0,4% del total de exportaciones de España a todo el mundo, asimismo las importaciones procedentes de Rusia también supusieron el 0,4% del total. A nivel mundial, Rusia ocupa la 32ª posición como destino de nuestras exportaciones y la 43ª posición como origen de nuestras importaciones de productos pesqueros.

En el mismo periodo, las exportaciones de España a Ucrania supusieron el 0,3% del total de nuestras ventas mundiales, mientras que las importaciones procedentes de Ucrania supusieron el 2,7% del total. A nivel mundial, Ucrania ocupa la 42ª posición como destino de nuestros envíos y la 13ª posición como origen de nuestras importaciones.

España exporta principalmente pescado congelado y conservas a Ucrania. En cuanto a las importaciones



Camiones esperan para cargar graneleros en el puerto de Mariupol

desde Ucrania, el primer producto pesquero que compramos son los moluscos.

El mercado de los oleaginosos es diferente, ya que el 70 % del aceite de girasol que consumimos procede de Ucrania. La dependencia aquí es mayor y afecta especialmente a las conserveras, que aunque tienen reservas, están adoptando planes de contingencia.

Las relaciones comerciales con Rusia ya son complicadas desde hace tiempo. Desde 2014 en líneas generales no se exportan productos pesqueros a Rusia debido a las restricciones impuestas por Moscú tras el embargo previo de la Unión Europea y Estados Unidos con el inicio de las agresiones a Ucrania.

Islandia por su parte ha tomado la decisión de revocar el acuerdo que mantenía con los buques rusos que se dedican a la pesca del eglefino para que pudieran hacer escala en los puertos de su país.

La legislación islandesa no autoriza el desembarco o trasbordo de capturas a los buques extranjeros que pescan en poblaciones compartidas no sujetas a un acuerdo común, pero con Rusia tenía un acuerdo de excepción que es el que acaba de revocar.

Hace años que los pescadores islandeses habían solicitado la anulación de este acuerdo para un mejor control de la población de eglefino y ante los reiterados incumplimientos de la flota rusa de medidas conservacionistas.

LOS MERCANTES, MUY AFECTADOS

La guerra está impactando especialmente al sector del transporte marítimo. Los puertos de Ucrania



Puerto comercial de Mariupol en Ucrania

El sector pesquero lleva meses constatando un incremento del 44% en el coste del gasóleo

están bloqueados por la Armada rusa y muchas navieras han paralizado sus transacciones con Rusia, a pesar de que las sanciones europeas todavía no afectan al transporte marítimo.

Lo cierto es que cualquier paso que se da en una dirección repercute en todos los miembros de la cadena alimenticia, como indicaban desde la naviera Maersk, que ha cancelado todas sus transacciones con Rusia.

Las sanciones a Rusia afectan muy gravemente al transporte de alimentos y productos perecederos, es por ello por lo que otras muchas navieras no han tomado decisiones similares, ya que se pondría en peli-



gro el suministro de alimentos. Según datos ofrecidos por ANAVE, Rusia y Ucrania son responsables conjuntamente de más del 10% de las exportaciones mundiales de carbón, trigo y maíz a través de graneros. En cuanto al petróleo, Rusia produce alrededor del 10% de las exportaciones mundiales de crudo y derivados, la mayoría de las cuales se cargan desde los puertos del mar Negro. La UE es el mayor receptor de estos productos.

En cuanto a los portacontenedores, las principales empresas han suspendido su actividad con Rusia y Ucrania. Teniendo en cuenta que no son mercados clave para las líneas regulares, aquí no se espera subi-

Una de las partidas más importantes en el coste del transporte es la del combustible

da de precios aunque a nadie se le escapa que esta situación acabará encareciendo el coste de los fletes marítimos.

Los datos indican que compradores de petróleo ruso se están dirigiendo al mercado de Oriente Medio, lo que está incrementando las tarifas de los tanqueros en dicha región, lo mismo que ocurrirá cuando aumenten las exportaciones de crudo norteamericano hacia Europa.

Más complejo es el mercado de productos refrigerados. Entre Ucrania y Rusia acaparan el 4,5% del total de tráficos refrigerados que se mueven por mar cada año.

La naviera Maersk calcula que sus cuentas se resentirán, al menos, un 20% de sus ingresos, al suspender toda transacción con Rusia y Ucrania.

ACUICULTURA Y CONSERVAS

La acuicultura se ve principalmente afectada por las materias primas que se emplean en la fabricación de los piensos. La empresa BioMar, dedicada a la alimentación acuícola ha cerrado sus delegaciones en Rusia donde además de adquirir materias primas vendían sus productos finales. Biomar cuenta con una fábrica de piensos en Palencia, además de en otros 11 países. En la misma línea Akkafrost y Royal Greenland, comercializadoras de salmón y las compañías Santa Priscila y Icewater Seafoods, productores de gambas, han cerrado sus delegaciones en Rusia.

Desde Apromar nos confirmaban que la compra-venta de pescado entre España y Ucrania es inexistente, sin embargo la dependencia de España en cereales y aceite de gira-

sol repercutirá en los precios de los piensos. Desde el sector afirman que disponen de reservas pero que, si el conflicto se prolonga, tendrán que buscar alternativas.

El pienso representa aproximadamente el 60% de los costes de producción del pescado de acuicultura, un mercado que incrementa por semanas sus precios debido a las tensiones en el suministro de materias primas vegetales. A eso se suma el incremento de hasta un 300% de la electricidad en menos de un año y el precio del combustible empleado para los vehículos de transporte de los pescados. Desde Anfaco-Cecopesca nos indican que el principal producto pesquero exportado a Ucrania es la merluza argentina congelada. En 2021 España exportó a Ucrania 368T de preparaciones y conservas de pescado y marisco. Siendo el principal producto demandado las conservas de atún. Ucrania en los últimos tres años estaba siendo un mercado muy

Ucrania en los últimos tres años estaba siendo un mercado muy interesante para los productos pesqueros españoles

interesante para los productos pesqueros españoles, nuestras empresas cada año conseguían incrementar las ventas a este país.

El principal productor mundial de aceite de girasol es Ucrania, si tenemos en cuenta que la industria conservera española importa desde allí el 60% del aceite que emplea, se puede considerar que este mercado tiene una gran dependencia ya que más de la mitad de las conservas que se producen en España incorporan aceite de girasol.

En estos momentos las exportaciones a Ucrania están paralizadas al no existir opciones de transporte disponible. Además, según nos indican desde Anfaco, hay que tener en cuenta que los seguros no cubren el riesgo asociado a un transporte en conflicto bélico.

EL ESPACIO MARÍTIMO, ABIERTO

La guerra también mantiene a los puertos españoles a la expectativa no solo por los transportes por vía



Valencia, primer puerto español en relaciones comerciales con Rusia

marítima, sino por las escalas de buques rusos para avituallamiento, que podrían quedar suspendidas si así lo decide el Gobierno español.

España, junto con otros países, solicitó a la Unión Europea que también se estableciera el cierre del espacio marítimo a los buques procedentes de Rusia, también a aquellos de bandera o capital ruso, medida que todavía no se ha llevado a cabo para evitar sancionar la entrada de gas ruso del que Europa es altamente dependiente.

El Puerto de Valencia sería uno de los más afectados, ya que es el primer puerto español en relaciones comerciales con Rusia con 830.000T anuales de mercancía de exportación y de importación. San Petersburgo es el principal puerto comercial, seguido de Novorosiisk y Kaliningrado. Aún así, son solo siete barcos de bandera rusa los que habitualmente operan en Valencia. Con Ucrania el volumen de negocio es menor, entran 327.000T y se exportan 22.000T.

El Puerto de Algeciras no es uno de los más afectados. Los intercambios comerciales con Rusia apenas suponen el 1% del tráfico total anual, con 1,1 millones de toneladas en 2021. Las escalas de buques rusos no superan las 20 al año, que se elevan al centenar si se computan las de otros estados con mercancías de aquel país.

Una opción diferente es la que ha tomado el Puerto de Las Palmas, parada obligatoria de los barcos rusos que faenan en Mauritania, que ha decidido denegar el fondeo y atraque de barcos con bandera rusa para avituallamiento o reparaciones.

Desde la patronal de empresas estibadoras, Anesco, se advierte de



San Petersburgo es el principal puerto de escala de cruceros de Rusia

Las relaciones comerciales con Rusia son complicadas desde 2014 con embargos mutuos a raíz de las primeras agresiones a Ucrania

la grave situación por la que pasa este sector por la crisis energética, agravada por la guerra. El coste de la electricidad se ha incrementado un 800% y el del gasoil un 150%. La subida de estos costes es desigual entre las instalaciones portuarias y depende de si las terminales de contenedores son semiautomáticas, y emplean la electricidad mayoritariamente, o el gasóleo en el caso de las terminales menos mecanizadas. El nuevo escenario ha obligado a reprogramar y recalcular los itinerarios de los cruceros en el Norte de Europa, suspender todas las escalas en Rusia y Ucrania, y reformular los viajes a las capitales bálticas. Aunque en un principio la mayoría de las compañías usarán como puertos alternativos los de Suecia, Finlandia o Estonia algunas empresas como MSC Cruceros avanzaban que los puertos españoles podrían beneficiarse de esta situación ya que se plantean una modificación total de sus rutas. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

EL GASTO DE COMBUSTIBLE SUPERA EL PRECIO DE VENTA DEL PESCADO

El gasoil amarra a la flota



El precio del gasoil ya estaba disparado desde finales de 2020, una escalada continua que la guerra de Ucrania ha agravado hasta tal punto que gran parte de la flota pesquera ha decidido amarrar. Actualmente, según la patronal pesquera, el gasto en combustible representa hasta el 50% de los costes de explotación, lo que hace totalmente inviable la actividad.

El precio del gasoil se ha triplicado en los últimos tres meses pasando de 0,3 euros el litro a más de 1,05. Pero no se trata solo de la escalada de los precios del combustible sino que a ello hay que sumar el incremento de los costes logísticos causados por la guerra y por la subida del precio de otras energías como el gas o la electricidad.

En el ámbito de la pesca, dependiendo del tipo de embarcación, el coste del gasóleo representa habitualmente una horquilla entre un 23 y un 25 % que, en este momento, se sitúa cercana al 50 %.

En el mes de marzo y de forma pro-

El paro afecta a unas 200 cofradías con 40.000 afiliados de los que 9.000 son propietarios de embarcaciones

gresiva, la flota ha ido realizando paros y jornadas de huelga, mientras sus representantes mantenían reuniones al más alto nivel a la búsqueda de soluciones. El 21 de marzo la mayor parte de los barcos amarraron a la espera del pronunciamiento tanto de Bruselas como de Madrid. El fantasma de la huelga indefinida ondeaba hasta que no hubiera propuestas concretas y urgentes, ante el temor de que las ayudas no se puedan cobrar hasta el próximo año, como ocurrió con los subsidios de la pandemia.

A todo este caos hay que sumarle la huelga de transportes, convocada desde el 14 de marzo, que ha dificultado

tado e incluso impedido, la distribución de toneladas de pescado y creado problemas de desabastecimiento en algunos mercados.

Desde la patronal pesquera se solicitan medidas tales como la bonificación de las cotizaciones a la Seguridad Social, bajada de las tasas portuarias, préstamos con especiales condiciones, ayudas de minimis, la reducción del IVA del pescado, subvenciones para la paralización temporal por circunstancias especiales o incluso planes para desguace.

“Se trata de un problema que hay que responder a nivel europeo, pero también es necesario -decía la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz- que desde el sector pesquero se trabaje por la optimización del consumo energético”.

El comisario europeo Virginijus Sinkevičius anunciaba la activación del artículo 26 del Reglamento de los Fondos Europeos que permitirá compensar a los pescadores por el encarecimiento de los costes de producción, fundamentalmente el gasóleo, ya que se trata de una perturbación de mercado por una situación excepcional. Las ayudas tendrán efecto retroactivo a partir del 24 de febrero, día en el que se inició la invasión rusa de Ucrania, y se podrán prolongar hasta el 31 de diciembre.

De esta manera, la Comisión aceptaba la propuesta española, secundada por otros 22 países miembros, de poner en marcha el mecanismo de crisis contemplado en los fondos FEMPA para garantizar el mantenimiento de la actividad de la flota pesquera comunitaria.

AYUDAS DIRECTAS AL GASOIL

Por otro lado, la Comisión Europea ha aprobado ayudas para España por valor de 2.900 millones de euros para

La UE aplicará una excepcionalidad prevista en los fondos FEMPA para evitar una disrupción del mercado ante la situación de crisis

compensar parcialmente a las empresas con un elevado consumo de energía por el aumento de los precios de la electricidad. España es el segundo estado que más fondos recibirá de la reserva de crisis.

El Gobierno de España ha anunciado la aplicación de una bonificación en el precio del gasóleo profesional a partir del 1 de abril que costará a las arcas del Estado 500 millones de euros, aunque por el momento ha descartado llevar a cabo rebajas fiscales en los precios de los carburantes.

El 29 de marzo, el Gobierno aprobaba un Real Decreto en el que se articulan tanto las medidas propuestas por la Unión Europea como las implementadas por España para afrontar la situación generada por la guerra de Ucrania en los sectores productivos.

En este plan de respuesta a las consecuencias de invasión figuran medidas para limitar el alcance del incremento del precio del gasóleo, fórmulas para reducir los plazos de recepción de las ayudas mediante adelantos parciales de las compensaciones, además de una línea de créditos y de avales ICO para ofrecer liquidez.



El titular de Agricultura, Pesca y Alimentación reconocía que España no puede permitirse que haya barcos amarrados por falta de rentabilidad y emplazaba a sus representantes a una próxima reunión para concretar las medidas desarrolladas en el Real Decreto.

Por otro lado, desde el sector se pide al Gobierno que se siente a hablar con los convocantes de la huelga de transporte, y que aporte soluciones inmediatas que resuelvan la situación crítica para el mantenimiento de la actividad en las empresas generada tanto por la crisis de suministros como por la rotura de la cadena logística a raíz del paro.

DE COSTA A COSTA

La huelga convocada en el sector pesquero ha tenido un seguimiento del 70%, ha parado casi toda la flota de bajura sin que se haya visto afectada la de altura o gran altura. La paralización ha sido masiva en el Mediterráneo y Golfo de Cádiz y algo menor en el Atlántico y Cantábrico. Tras la reunión con el ministro Planas, y cinco días de paro, el sector desconvocó la huelga el jueves 24 de marzo.

Desde las cofradías de pescadores valencianos, Coincopesca, aseguran que la pesca de arrastre y cerco es insostenible con los actuales precios del gasóleo. En estos momentos entre el 75 y el 80% de los gastos diarios de un pesquero son para combustible. Un buque arrastrero mediano necesita entre 700 y 1.100 € para llenar diariamente el depósito mientras que el precio del pescado en primera venta está estancado. Este problema afecta no solo a armadores sino también a marineros ya que su salario depende del cobro a la parte.

El 100% de la flota mediterránea paró



Puerto La Caleta de Vélez

Fedepesca, que agrupa a la pescadería tradicional, asegura que hay suficiente oferta aunque puntualmente escasean algunas especies

doblemente afectada, no solo por los precios, sino también por la aplicación del recorte de días de faena y captura regulada por el Plan BIANUAL del Mediterráneo. El patrón mayor de Motril, Ignacio López, añadía también este factor a tener en cuenta: "No merece la pena gastar los días asignados de pesca con estos precios del gasoil".

El cerco de Cádiz está en periodo de paro indefinido hasta que lleguen soluciones que les permitan hacer frente a la situación. En su caso faenan a 40 millas desde la costa de Barbate y el gasto medio por día es de 1.500 euros en combustible y si la venta de las capturas produce 1.700 €, no es una actividad rentable. En Cataluña, el paro ha sido total en Barcelona y algo inferior en Tarragona. En Baleares ha sido del 100%.

Galicia secundó mayoritariamente el paro junto con Asturias. Menor seguimiento tuvo la huelga en Cantabria y País Vasco en plena costera del verdel y la anchoa o Canarias, en mitad de la campaña del atún rojo. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

LLEVA TU SALUD MENTAL A BUEN PUERTO

CUIDA TU SALUD MENTAL. ES IMPORTANTE.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

LEY DE CADENA ALIMENTARIA EN LOS PRODUCTOS DEL MAR

Transparencia en el sector

La modificación de la Ley de medidas para mejorar el funcionamiento de la cadena alimentaria sienta las bases de un sistema más justo y equilibrado, que permitirá repartir el valor más equitativamente a lo largo de todos los eslabones de la cadena. Responde a una demanda histórica de las organizaciones profesionales agrarias y del conjunto del sector.

Con esta iniciativa, el Gobierno ha querido dotar de mayor transparencia a las relaciones comerciales en el sector agroalimentario, reforzando la posición del productor y eliminando las prácticas comerciales desleales. Además de incorporar las disposiciones de la directiva comunitaria relativa a las prácticas comerciales desleales, recoge una ambiciosa reforma con importantes mejoras en las relaciones comerciales de suministros agrícolas, pesqueros y alimentarios.

Una de las reformas más importantes es la ampliación de su ámbito de aplicación. La ley protege a los productores españoles en sus relaciones comerciales con operadores nacionales, comunitarios y de terceros países. Por otra parte, las medianas y grandes empresas de hostelería y restauración y los servicios de alojamiento que facturen más de 50M€ estarán sujetos a las obligaciones establecidas por la norma. La ampliación del ámbito de aplicación supondrá la cobertura de muchas más operaciones en la cadena del suministro de alimentos.



Con la Ley de Cadena Alimentaria, el Gobierno quiere dotar de mayor transparencia a las relaciones comerciales en el sector agroalimentario español

El contrato por escrito será obligatorio en las relaciones cuyo precio supere los mil euros o en aquellas donde el pago no se realice al contado, eliminándose la exigencia de que exista una situación de desequilibrio entre las partes. Así, pueden darse relaciones entre pymes o entre grandes empresas.

Las entregas de los socios a cooperativas o a entidades asociativas a las que pertenezcan, como OPP's, no están sujetas de manera general a la norma, al no considerarse relaciones comerciales. No obstante, la entidad asociativa tendrá que formalizar un contrato escrito con su socio, salvo que sus estatutos o acuerdos prevean el procedimiento de determinación del valor del pro-

ducto entregado y el calendario de liquidación, garantizando que todos conocen los términos de antemano. Atendiendo a las demandas del sector, la norma ha incluido un régimen específico para las primeras ventas de productos pesqueros. Así, en las operaciones de primera venta realizadas en lonjas o establecimientos autorizados mediante subasta a la baja, se entenderá que se ha formalizado un contrato por escrito, cuando las partes hayan documentado estas operaciones con la correspondiente factura y la documentación prevista en estas operaciones.

El precio que percibirá el productor primario o una agrupación de productores será superior al total de costes asumidos por el productor, contando los proveedores con flexibilidad para calcular los costes, adecuándolos a su forma de producir. Así, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación publicará los criterios sobre los factores que intervienen para determinar el coste de producción de los productos agrarios, pesqueros y alimentarios.

Por otra parte, la prohibición de destrucción de valor se extiende a toda la cadena alimentaria, prohibiéndose la venta desleal a los consumidores. De esta forma, la distribución no podrá vender a pérdidas, ofreciendo al consumidor final alimentos a un precio por debajo del precio real de su adquisición, salvo que sea una reventa con pérdidas de productos perecederos en una fecha próxima a su inutilización, de lo que habrá que informar a los consumidores.

Además, se completan y refuerzan las prácticas comerciales desleales existentes en la anterior ley, incluyendo las prácticas prohibidas por

La Ley protege a los productores españoles en sus relaciones comerciales con operadores nacionales, comunitarios y de terceros países

la directiva, pero manteniéndose la bidireccionalidad característica de la norma. Es decir, comprador y vendedor quedan protegidos de estas prácticas yendo más allá de lo dispuesto por la directiva donde solo se protege al proveedor.

Para proteger al denunciante frente a posibles represalias se ha creado el Registro digital de contratos alimentarios o la garantía de confidencialidad. Además, se modifica el régimen sancionador y se refuerza la cooperación entre las autoridades de control, que podrán imponer sanciones o poner fin a la práctica comercial prohibida.

Respecto a la mediación, el Observatorio de la Cadena Alimentaria, del que forman parte distintas organizaciones representativas del sector pesquero y el Código de Buenas Prácticas en la Contratación Alimentaria, jugarán un papel fundamental como mecanismos de autorregulación del sector agrario y alimentario. Con esta reforma queremos contribuir a la sostenibilidad del sistema alimentario español y al funcionamiento, leal y transparente, de la cadena alimentaria, con un adecuado y equilibrado reparto del valor, reforzando la posición negociadora de los productores primarios. ■



LUIS PLANAS PUCHADES
MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN



FLOTAS DE ALTURA

La pesca más extrema

El hundimiento del “Villa de Pitánxo” en aguas canadienses nos ha mostrado la crudeza del trabajo en la mar. Las flotas de altura y gran altura faenan lejos de tierra en caladeros considerados como los más peligrosos del mundo. El viento, la altura de las olas y la temperatura del agua juegan en contra de los pescadores haciendo que los grandes barcos parezcan barquitos de papel en medio de un bravío y temeroso océano donde la pesca se convierte en una lucha diaria por la supervivencia.

Trabajar en el mar implicaba en el pasado aceptar que en cualquier momento un vecino, un amigo o un familiar cercano se iba para nunca volver. Afortunadamente las cosas han cambiado y, con el tiempo, el sector ha desarrollado, a veces a fuerza de lágrimas y funerales, una nueva cultura marinera en la que la prevención de riesgos, la formación y la mejora de las condiciones de vida y trabajo en los barcos se han conver-

El riesgo
cero no
existe. Los
accidentes
sirven para
aprender y
mejorar

tido en elementos esenciales para garantizar la seguridad a bordo y convencer a las nuevas generaciones de que el trabajo en el mar, aún siendo duro y penoso, no es sinónimo de muerte cuando las cosas se hacen bien. Pese a ello, los expertos coinciden en destacar que el riesgo cero no existe. Que la mar, por muy tranquila y bella que parezca desde la orilla, es siempre un entorno hostil al que hay que respetar, sin temer, y que la actividad pesque-

ra, especialmente la que se lleva a cabo en los océanos Atlántico, Índico y Pacífico nunca está exenta de riesgos.

De ello son conscientes las empresas armadoras y los tripulantes de la flota española de altura de la que forman parte 362 barcos, incluyendo los que desarrollan su labor en aguas comunitarias y en aguas internacionales. “Se trata de una flota formada por buques de gran tamaño, punteros tecnológicamente que, en los últimos años, han mejorado de forma notable, tanto en materia de seguridad en la navegación como en la habitabilidad a bordo. Sin embargo, la tecnología, como se ha visto recientemente en el naufragio del “Villa del Pitaxo” no les hace desgraciadamente indemnes a sufrir accidentes, especialmente en aquellas zonas donde las condiciones de la mar y las circunstancias meteorológicas son especialmente adversas o donde existen otro tipo de riesgos, como la piratería.”, explica Javier Garat, secretario general de Cepesca y presidente de Europêche.

Javier Touza, recientemente reelegido presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI) distingue tres grupos de caladeros que, sin haber una escala determinada, se consideran los más duros del planeta. “En primer lugar, hablaríamos de la zona de Terranova, Noruega, Groenlandia, Gran Sol, aguas NAFO donde, en función de las áreas de pesca, se capturan especies como fletán, raya, gallineta, bacalao, camarón, merluza, rape y gallo. Donde, sobre todo en los meses de invierno, hay olas de más de 10 metros de altura. En segundo lugar, destaca la zona del Atlántico sur oriental donde las olas alcanzan una altura considerable y hay que ir muy al sur a pescar.

Gracias a los equipos de comunicación de los barcos los marineros pueden sentirse más cerca de casa

Las aguas allí son extremadamente frías y se corre el riesgo de sufrir una hipotermia si alguien cae al mar. En el caladero de las Malvinas abundan los cefalópodos. Finalmente, añadiría un tercer grupo más expuesto a factores exógenos que endógenos, la zona del Golfo de Guinea, donde nuestros pescadores se enfrentan a cuestiones de piratería”, explica.

Las condiciones para la pesca en las aguas gestionadas por la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO) en Terranova y Labrador son adversas durante todo el año pero especialmente en invierno cuando se alcanzan temperaturas extremas a la baja, los vientos gélidos dificultan la navegación, aumentan las borrascas y persisten las nieblas. Navegar en estas condiciones y sufrir un golpe de mar puede ser trágico en cuestión de segundos. De hecho, The Newfoundland and Labrador Fish Harvesting Association (CNL-FSHA) considera que es “la zona



Tripulación faenando en un barco atunero

más peligrosa del mundo” para pescar. Allí se hundió el “Villa de Pitanxo”. Las causas del siniestro, en el que fallecieron 21 personas y se salvaron tres tripulantes, están siendo investigadas por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marinos (CIAIM). A la vez, la Audiencia Nacional ha abierto su propia investigación para dirimir si existe responsabilidad penal en el hundimiento del pesquero.

CONDICIONES DE VIDA Y TRABAJO

La flota de altura representa en su conjunto casi el 60% de las capturas totales realizadas por nuestros pescadores. En el año 2020 se pescaron 787.259 Tm de las que unas 470.000 Tm correspondieron a la flota de altura, según datos facilitados por Cepesca. Fuentes de la organización aseguran que la flota está integrada por más de tres centenares de buques. Cifra que incluye 150 barcos de palangre de superficie, que cuentan con un censo especial, a la que hay que sumar 400

El capital humano es el mejor activo de las empresas pesqueras. Hay que protegerlo siempre

buques de capital español y bandera de terceros países pertenecientes a sociedades mixtas.

Aunque los barcos son grandes y cuentan con tecnologías punteras, el trabajo de la flota de altura no es fácil. Las mareas en aguas comunitarias varían entre un día y tres semanas mientras que, fuera de las aguas de la UE, pueden extenderse hasta cuatro meses. La mayor parte del tiempo se pesca o se descansa y normalmente no se pisa tierra firme mientras dura la marea. Las tripulaciones se rotan por turnos de trabajo y prácticamente sólo dejan de faenar si las condiciones del mar son tremendamente peligrosas. Es entonces cuando hay que resistir, proteger el barco que se convierte en el lugar más seguro donde estar, y aguantar el temporal hasta que amaine la tormenta.

Son unos 6.800 tripulantes acostumbrados a vivir en espacios pequeños y convivir, en muchos casos, con personas de nacionalidades diferentes que no hablan el mismo idioma. Gracias a los equipos de comunicación que llevan los barcos, los pescadores pueden conectarse por videollamada y sentir a los suyos más cerca.

“La retribución en la pesca de gran altura es superior y, al igual que sucede en la pesca de bajura, también aplica el salario a la parte; es decir, los profesionales tienen un sueldo mínimo fijo asegurado, al que se suma un porcentaje variable en función de las capturas”, explica Javier Garat. El salario medio mensual de la marinería se sitúa en torno a los 2.000 euros mensuales y, en el caso de los profesionales más cualificados, se superan los 70.000 u 80.000 euros anuales por 180 días de trabajo. Así mismo, los mejores patro-



Las persistentes nieblas dificultan la navegación en estos caladeros

nes pueden llegar a los 600.000 euros al año, dicen desde Cepesca.

Dadas las particularidades de la actividad, todos los pescadores están dados de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, gestionado por el ISM, y cuentan con coeficientes reductores que les permiten optar a la jubilación antes que el resto de los trabajadores. En cuanto a sus condiciones laborales, existen unos principios básicos acordados con los sindicatos UGT y CCOO bajo un Acuerdo Marco para esta categoría de pesca que incluye el cumplimiento del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), adoptado en 2007, y la normativa nacional.

FORMACIÓN Y SEGURIDAD

Javier Touza afirma que el mejor activo de las empresas es el capital humano. Por eso, independientemente del tipo de flota del que hablemos “no se escatiman gastos a la hora de invertir en seguridad de la navegación, prevención de riesgos laborales y reciclaje en formación continua de los trabajadores”, dice.

Por su parte, desde la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) insisten en que las lecciones derivadas del hundimiento del “Villa de Pitanxo” obligan a tomar medidas para blindar la vida humana a bordo. En este sentido, la Asociación propondrá un consenso sectorial para regular a partir de qué circunstancias meteorológicas los buques deben dejar de faenar obligatoriamente, tal como ocurre en algunos países del norte de Europa. “Más allá de lo que ha ocurrido con este siniestro en concreto, hay que plantearse medidas que garanticen



El viento,
la altura de
las olas y la
temperatura
del agua son
las amenazas
a las que se
enfrentan las
tripulaciones

la seguridad de las tripulaciones para que el productivismo no sea prioritario respecto a la vida humana en el mar. Tenemos que ser conscientes y humanizarnos mucho más para que los pescadores salgan a faenar en las mejores condiciones”, dice José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape. Según Muñiz, necesitamos una Administración marítima “con conciencia”. Por eso propondrán una normativa que determine a partir de qué condiciones meteorológicas los buques deben navegar a la capa o arribar al puerto más cercano. También exigen la obligatoriedad de que los nuevos buques ramperos lleven rampas de guillotina y equipamientos tecnológicos punteros como un ancla que evite embarrancar en caso de quedar sin máquina y botes de rescate insubmersibles para recoger a los tripulantes si caen al mar. Además, según Aetinape, las tripulaciones que faenan en aguas gélidas deberían hacerlo provistos de trajes aislantes, insubmersibles, con baliza personal de localización para no perecer por hipotermia. ■

ANA DÍAZ

ACTUACIÓN DEL ISM ANTE UN NAUFRAGIO

Cerca de las familias

En el hundimiento del “Villa del Pitaxo” perdieron la vida 21 personas. Solo regresaron a tierra tres supervivientes y nueve fallecidos. El resto de la tripulación desapareció. En tragedias como estas, el Instituto Social de la Marina (ISM) o, en su caso, las Mutuas gestionan los tipos de prestaciones que pueden generarse.



El Instituto Social de la Marina tiene competencias para reconocer y gestionar las prestaciones de muerte y supervivencia y asistenciales que pueden generarse tras el naufragio de un barco. En el caso de que la empresa accidentada tenga cubiertas las contingencias profesionales con una Mutua Colaboradora de la Seguridad Social, será ésta quien gestione y reconozca las prestaciones de muerte y supervivencia, que luego serán abonadas por el ISM. Los tripulantes de los buques encuadrados en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y sus familias son los beneficiarios de estas prestaciones cuando ocurre una tragedia en el océano. Las primeras son causadas por los pescadores muertos y desaparecidos en el accidente y se conceden a las familias de las víctimas, mientras

El ISM gestiona las prestaciones de la Seguridad Social generadas cuando ocurre un siniestro en el mar

que las segundas pueden dirigirse a los supervivientes y también a las familias. Son estos quienes deben solicitarlas en la dirección provincial del ISM donde estén domiciliados los miembros de la tripulación embarcada y siniestrada. Además, son los Juzgados de Primera Instancia quienes deben declarar como fallecidos a los desaparecidos en el mar. El Ministerio Fiscal instará la declaración de fallecimiento de los desaparecidos en un naufragio cuando se conozca su identidad y estén siendo trasladados a tierra o después de ocho días, si no se han identificado los restos. Esta regulación es específica en casos de naufragio, no cuando la desaparición se produce a consecuencia de otro tipo de accidente laboral, como una caída al mar.

FUNERAL OFICIAL

El Templo Nuevo de Marín fue el escenario donde el 18 de marzo se celebró un funeral colectivo por los 21 fallecidos en el accidente de Terranova. Al acto asistieron SS.MM los Reyes, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, el delegado del Gobierno en Galicia, José Miñones y representantes de la Xunta. Por parte del ISM acudieron el director provincial de Vilagarcía, Francisco J. Barreiro, la subdirectora provincial de Vigo, M^a José López, y la directora local de Marín, M^a José Escudero. ■

ANA DÍAZ



DESCARGA LA APP Y ACCEDE A TODOS LOS RECURSOS QUE NECESITAS



ismarina.odilotk.es

RATIFICACIÓN DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012

Gran avance en la seguridad



Desde hace más de cuatro décadas, organismos de Naciones Unidas, organizaciones no gubernamentales y Estados vienen trabajando en adoptar un marco normativo que regule la seguridad y mejore las condiciones de vida a bordo de los buques pesqueros de 24 metros o más. A pesar de estos esfuerzos, aún no existe el “quórum” suficiente para la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, cuya adopción supondrá la consolidación de un robusto marco jurídico internacional que permitirá a los Estados garantizar la seguridad de los buques y las condiciones de trabajo de las tripulaciones, respetando y garantizando la sostenibilidad de los recursos pesqueros y el medio ambiente. El destacado papel de la administración marítima española por promover la implantación y ratificación del Acuerdo a nivel mundial es el argumento del siguiente artículo que firman Paula Saiz, capitán marítimo de Alicante, y José Casado, inspector de Seguridad Marítima de la Dirección General de Marina Mercante.

Tras los esfuerzos llevados a cabo durante los últimos 44 años por organizaciones como OMI (Organización Marítima Internacional), FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación), OIT (Organización Internacional del Trabajo) y otros muchos Estados y organizaciones no gubernamentales, la seguridad de los buques pesqueros de eslora “L”, igual o superior a 24 metros, sigue sin disponer de un marco normativo obligatorio a nivel internacional que ya se hace necesario e imprescindible. Claramente diferente es la situación de los buques de carga y de pasaje que se encuentran amparados por diversos tratados internacionales sobre la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, con una aceptación amplia y que están en vigor desde hace décadas.

TRAYECTORIA DEL ACUERDO

El 2 de abril de 1977, fue adoptado el Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros. Se convirtió en el primer Convenio que abordaba la seguridad de los buques pesqueros desde un amplio espectro, equiparable al Convenio SOLAS en los buques mercantes. Sin embargo, y debido fundamentalmente a las especiales características de operación de los buques pesqueros en el ámbito internacional y a sus características técnicas, no llegó a ratificarse suficientemente por los Estados y no se consiguió su entrada en vigor.

Posteriormente, se adoptó el Protocolo de Torremolinos de 1993 con la intención de facilitar la ratificación del citado Convenio, actualizando y en-

España está liderando, coordinando y participando en actividades para promover y facilitar la ratificación del Acuerdo

mendando el texto original de modo que se superaran los problemas que habían imposibilitado su implantación. Pero esto tampoco fue suficiente para conseguir el consenso necesario y hubo que preparar un nuevo instrumento de implantación de las normas de seguridad en buques pesqueros: el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros de 1977.

Con todo esto, el último impulso para su ratificación fue la celebración de la Conferencia Ministerial sobre seguridad de los buques pesqueros y la pesca ilegal, no regulada y no reglamentada, celebrada en Torremolinos en octubre de 2019, una de las mayores conferencias sobre buques pesqueros realizadas en la historia de la OMI, fruto de la cual 51 Estados firmaron la denominada Declaración de Torremolinos relativa al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, indicando públicamente su determinación de ratificar el Acuerdo en un corto plazo.

El 11 de octubre de 2022 fue la fecha límite acordada en la Declaración para que el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 fuera validado por los Estados firmantes, coincidiendo con el décimo aniversario de su adopción. Para su entrada en vigor se requería la ratificación de, al menos, 22 Estados y una flota de 3.600 buques pero, hasta la fecha, faltan seis Estados y 2.167 buques para cumplir este objetivo.

PARTICIPACIÓN DE ESPAÑA

España está ejerciendo un papel destacado liderando, coordinando y participando en las actividades que se



llevan a cabo en el seno de OMI con el fin de promover y facilitar la ratificación del Acuerdo desde sus diferentes foros. En la última Asamblea de OMI, la 32ª, celebrada el pasado mes de diciembre, fueron presentados dos documentos –uno de ellos por España– en los que se invitaba a que la Asamblea adoptase las medidas que estimase oportunas para promover la ratificación e implantación del Acuerdo. A la vista de ellos, fue aprobada la Resolución A.1162(32), mediante la cual se urge a los Estados que aún no son parte del Acuerdo a ratificarlo. Dentro de estas actividades lideradas por España destacan seminarios y programas de promoción de la formación y cooperación técnica, los cuales proporcionan a países con menos recursos administrativos o experiencia, una plataforma para obtener más información y compartir las enseñanzas extraídas de los Estados que ya han ratificado el Acuerdo o que están en

El curso diseñado por la DGMM ha servido para facilitar la comprensión del Acuerdo

proceso de hacerlo; un foro donde debatir sobre aspectos técnicos de seguridad en pesqueros, y medidas para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

A este respecto, cabe destacar, dentro del programa de formación de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), el curso diseñado e impartido por su personal inspector sobre la implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, el pasado diciembre, a través de la plataforma “on-line” del Centro Jovellanos.

Una actividad, en la que participaron 21 personas con responsabilidad en la seguridad y protección del medio marino de 12 países iberoamericanos, entre las que estaban algunas asociadas a la Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de Latinoamérica - Red MAMLa-, contribuyendo así a dar visibilidad a las mujeres en el sector marítimo.

La formación sirvió, sin duda, para facilitar la comprensión del Acuerdo y mejorar el nivel de conocimientos necesarios para afrontar su implementación y dar a conocer su efecto, tanto para las administraciones u organismos relevantes de cada país como para el personal competente en salvaguardar la seguridad de los buques de pesca, y la propia flota pesquera.

En línea con el firme propósito de proporcionar asistencia a los países que así lo necesiten -dentro del programa integrado de cooperación técnica de la OMI como en el trabajo diario de las Administraciones Marítimas y Pesqueras-, España coordina un grupo de partes interesadas que trabaja en la elaboración de orientaciones para ayudar a las au-

toridades competentes a implantar el Acuerdo.

Además, España, junto a Islandia y la OMI, lidera también, en el ámbito del Protection of the Arctic Maritime Environment, PAME (uno de los seis grupos de trabajo del Consejo Ártico): el proyecto de coordinación de las actividades del Consejo Ártico relacionadas con la protección y el uso sostenible del medio marino del Ártico, cuyo objetivo es dar a conocer las disposiciones del Acuerdo y la experiencia adquirida en el proceso de aplicación del mismo por los Estados árticos y otros países, reconociendo la importancia de la seguridad de los buques pesqueros en aquellas aguas debido al aumento del tráfico de estos buques en la región.

FACILITAR SU IMPLANTACIÓN

El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, además de contemplar la evolución tecnológica, destaca por su enfoque pragmático, pues flexibiliza los requisitos de aplicación a la flota pesquera existente e introduce nuevos mecanismos para facilitar su implantación.

Así, las administraciones pueden decidir utilizar el arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) como base para la aplicación de todos los capítulos del Acuerdo, de manera que el Acuerdo no se aplicaría a los buques de menos de 300 GT.

De hecho, cuando un Estado concluya que no es posible implantar inmediatamente todas las medidas previstas en los capítulos VII, VIII, IX y X en los buques existentes, podrá, de acuerdo con una planificación previa, implantar progresivamente las disposiciones de estos capítulos

Los Estados disponen de un período de hasta cinco o diez años para implantar algunas medidas del Acuerdo

durante un período de hasta cinco o diez años, según se establece en cada uno de ellos.

En cuanto a las equivalencias, las administraciones podrán también permitir que se instale o lleve cualquier accesorio, material, dispositivo o aparato de otro tipo, o que se efectúe en un buque cualquier otra disposición que no sea la exigida por la reglamentación. Para ello, habrán de realizarse pruebas o adoptarse procedimientos convenientes para verificar que son al menos tan eficaces como los prescritos en el Acuerdo.

En lo que se refiere al sistema de reconocimiento alternativo, igualmente contempla el que las administraciones puedan optar por un sistema de reconocimiento “estándar”, muy similar al que se establece para buques mercantes, o por un sistema de reconocimiento, que ofrece mayor flexibilidad. El sistema “estándar” prevé un intervalo de un año entre

Capítulo		Aplicación ¹⁾				
		Pesqueros nuevos ²⁾		Pesqueros existentes		
		24-45 m o 300-950 GT	≥45 m o ≥900 GT	24-45 m o 300-950 GT	≥45m o ≥950 GT	Tiempo para implantar después de la entrada en vigor ³⁾
I	General	✓	✓	✓	✓	0 años
II	Construcción	✓	✓	✗	✗	N/A
III	Estabilidad	✓	✓	✗	✗	N/A
IV	Maquinaria	✗	✓	✗	✗	N/A
V	Seguridad Incendios	✗	✓	✗	✗	N/A
VI	Protección tripulación	✓	✓	✗	✗	N/A
VII	Dispositivos de salvamento	✗	✓	✗	✓ ⁴⁾	≤ 5 años
VIII	Procedimientos de emergencia	✓	✓	✓	✓	≤ 5 años
IX	Radiocomunicaciones	✗	✓	✗	✓	≤ 10 años
X	Equipo de navegación	✓	✓	✓	✓	≤ 5 años

Legenda:

1) La Administración de bandera puede decidir utilizar arqueo bruto (GT), en lugar de la eslora (L), como base para las medidas de todos los capítulos. (Regla I/1(2))

2) Un buque nuevo es un buque construido después de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo. (Regla I/2(1))

3) Un Estado Parte puede, de acuerdo con un plan, implantar progresivamente los requisitos de los capítulos VII, VIII, IX and X en los pesqueros existentes (Regla I/2(4)-(5))

4) Los únicos requisitos del capítulo VII que aplican a los pesqueros existentes conciernen a los VHF portátiles y a los transpondedores de búsqueda y salvamento (Reglas VII/1(2) and VII/13-14)



reconocimientos, basado en los reconocimientos iniciales, intermedios, periódicos y renovación, según corresponda. Cada reconocimiento se realiza en un período de tiempo (ventana) de hasta seis meses -desde tres meses antes a tres meses después de la fecha de aniversario para el tipo de reconocimiento-. Por su parte, el sistema “alternativo” permite ampliar la ventana de los reconocimientos periódicos e intermedios de seis a dieciocho meses. De esta forma, podrán llevarse a cabo desde los tres meses anteriores a la segunda fecha de vencimiento anual y los tres meses posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado Internacional de Seguridad para Buque Pesquero.

OTROS BENEFICIOS

Adicionalmente, el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, contempla la

La ratificación del acuerdo dará lugar a estándares más altos de seguridad para los buques de pesca

protección de los recursos naturales y la erradicación de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Y es que -partiendo de la base de que los Estados poseen responsabilidades y obligaciones en virtud del derecho internacional respecto a la seguridad y la protección del medio marino en aguas bajo su jurisdicción, donde buques de terceros países pueden ejercer su actividad pesquera-, la ratificación del Acuerdo y de la aplicación de sus medidas podría dar lugar a estándares más altos de seguridad para los buques de pesca. Esto significará la disminución de accidentes y colisiones dentro de las aguas jurisdiccionales y reducirá los posibles costos que suponen las operaciones de búsqueda y rescate, además de los riesgos de contaminación. En definitiva, puede tener un impacto muy positivo en la economía de los Esta-

dos, los recursos y también el medio ambiente.

De hecho, el Acuerdo confiere a los Estados la capacidad para verificar que los buques de terceros países, que se encuentren en sus aguas o que recalen en sus instalaciones portuarias, satisfacen lo dispuesto en dicho instrumento jurídico, independientemente de que su Estado de pabellón tenga, o no, ratificado el Acuerdo -trato no más favorable-. Incrementar y estandarizar a nivel global los requisitos de seguridad de los buques de pesca, sumado a la capacidad de inspección de los Estados, mejoraría la seguridad a bordo y la transparencia de las operaciones de pesca, incrementándose la probabilidad de identificación de prácticas de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

El Acuerdo mejora asimismo la protección de las tripulaciones y las condiciones de trabajo a bordo. Suele ser habitual que las tripulaciones de buques de pesca que realizan pesca de altura o gran altura estén conformadas por trabajadores de diferentes nacionalidades, muchos de los cuales pueden pasar más de 11 meses en el mar y aislados, porque pueden existir problemas de comunicación entre tripulantes o con el capitán.

Las investigaciones internacionales muestran además que algunos trabajadores inmigrantes que buscaban empleo en el extranjero fueron engañados con falsas promesas de trabajo en tierra y terminaron siendo explotados y trabajando en condiciones insalubres a bordo de buques pesqueros poco seguros. En estas condiciones, a los pescadores

Esta regulación mejora también la protección de las tripulaciones y las condiciones de trabajo a bordo

les es difícil reportar violaciones de los estándares de seguridad de los buques.

Es una realidad que los operadores que pescan ilegalmente son menos proclives a ofrecer a las tripulaciones condiciones adecuadas de trabajo, capacitación o equipos de seguridad, tienden a pescar en aguas peligrosas y recalar en puertos laxos en cuanto a regulaciones y controles. Para minimizar los costes iniciales, sus buques pueden contar con equipos inapropiados o tener modificaciones inadecuadas, y pueden operar por largos períodos sin someterse a inspecciones. ■

PAULA SAIZ

CAPITÁN MARÍTIMO DE ALICANTE

JOSÉ CASADO

INSPECTOR DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

CAPITANÍA DE HUELVA

Sistema "estándar" (SARC):

Años	0	1	2	3	4	5
	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Meses	0	9 12 15	21 24 27	33 36 39	45 48 51	57 60
SEG	I	A	A o P	P o A	A	R
		← →	← →	← →	← →	← →
RADIO	I	P	P	P	P	R
		← →	← →	← →	← →	← →
SEGCON	I	A	A o In	In o A	A	R
		← →	← →	← →	← →	← →

Sistema "alternativo":

Años	0	1	2	3	4	5
	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Meses	0	9 12 15	21 24 27	33 36 39	45 48 51	57 60
SEG	I	A	P	A	R	R
		← →	←	→	← →	← →
RADIO	I	A	P	A	R	R
		← →	←	→	← →	← →
SEGCON	I	A	In	A	R	R
		← →	←	→	← →	← →

Notas:

- SEG: Reconocimiento de los dispositivos de salvamento y otro equipo.
- RADIO: Reconocimiento de las instalaciones radioeléctricas.
- SEGCON: Reconocimiento de la estructura, máquinas y equipo.
- I: Reconocimiento Inicial.
- A: Reconocimiento Anual.
- P: Reconocimiento Periódico.
- In: Reconocimiento Intermedio.
- R: Reconocimiento Renovación.

REFORMA DE LOS CENTROS PORTUARIOS DE EMPLEO

Más posibilidades laborales

El 24 de febrero el Congreso de los Diputados dio luz verde a la reforma de los Centros Portuarios de Empleo (CPE), último paso con el que el Gobierno espera resolver los reparos al régimen de exclusividad que vulnera la libre competencia y desbloquear la negociación del V Acuerdo Marco de la Estiba.



Los Centros Portuarios de Empleo fueron creados en el Real Decreto Ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modificó el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, en cumplimiento de una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Este Real Decreto estableció la libertad de contratación de estibadores y permitió que las SAGEP (Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios) se reconvirtieran en una categoría de empresas de

Las compañías podrán contratar estibadores fuera de los CPE

trabajo temporal denominadas Centros Portuarios de Empleo (CPE). La Comisión Nacional del Mercado de la Competencia considera que tras esta regulación el sector de la estiba portuaria ha experimentado importantes modificaciones. En un informe, publicado en 2020, este organismo encontró reparos al régimen de exclusividad de los CPE para contratar trabajadores portuarios. La Unión Europea, en la misma línea, instó al Gobierno a emprender una profunda reforma del sistema de contratación en este sector por vulnerar las nor-

mas de competencia. Y hace un año, una sentencia de la Audiencia Nacional anulaba preceptos del IV Acuerdo Marco, que también estaban recogidos en el V, por imponer condiciones de contratación a las empresas asociadas a los CPE que no deben cumplir los operadores externos que estarían en una posición ventajosa.

DESBLOQUEO DE LA NEGOCIACIÓN

El pasado 24 de febrero, el gobierno, vía enmienda a la Ley de protección de consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad económica, modifica el régimen de los CPE, que, ahora, pasan a ser calificados como “empresas de propiedad conjunta con base mutualista”, constituidas voluntariamente “para satisfacer de forma óptima la necesidad común de los socios de disponer de trabajadores portuarios especializados en número y capacitación suficiente para prestar de forma eficiente el sistema de manipulación de mercancías”. Las compañías podrán contratar estibadores fuera de los CPE y estos poner sus trabajadores a disposición de compañías externas. Este requisito es necesario para que pasen los filtros de los organismos reguladores de la competencia. A través de la “negociación colectiva”, por otra parte, se podrán establecer “las especificaciones necesarias para el desarrollo de esta obligación” (nombramientos y turnos o sistemas de rotación, por ejemplo). Las empresas, “en régimen de no exclusividad”, colaborarán en la formación, perfeccionamiento y promoción profesional del personal del CPE. A las empresas socias de los CPE se les exige también la participación “en

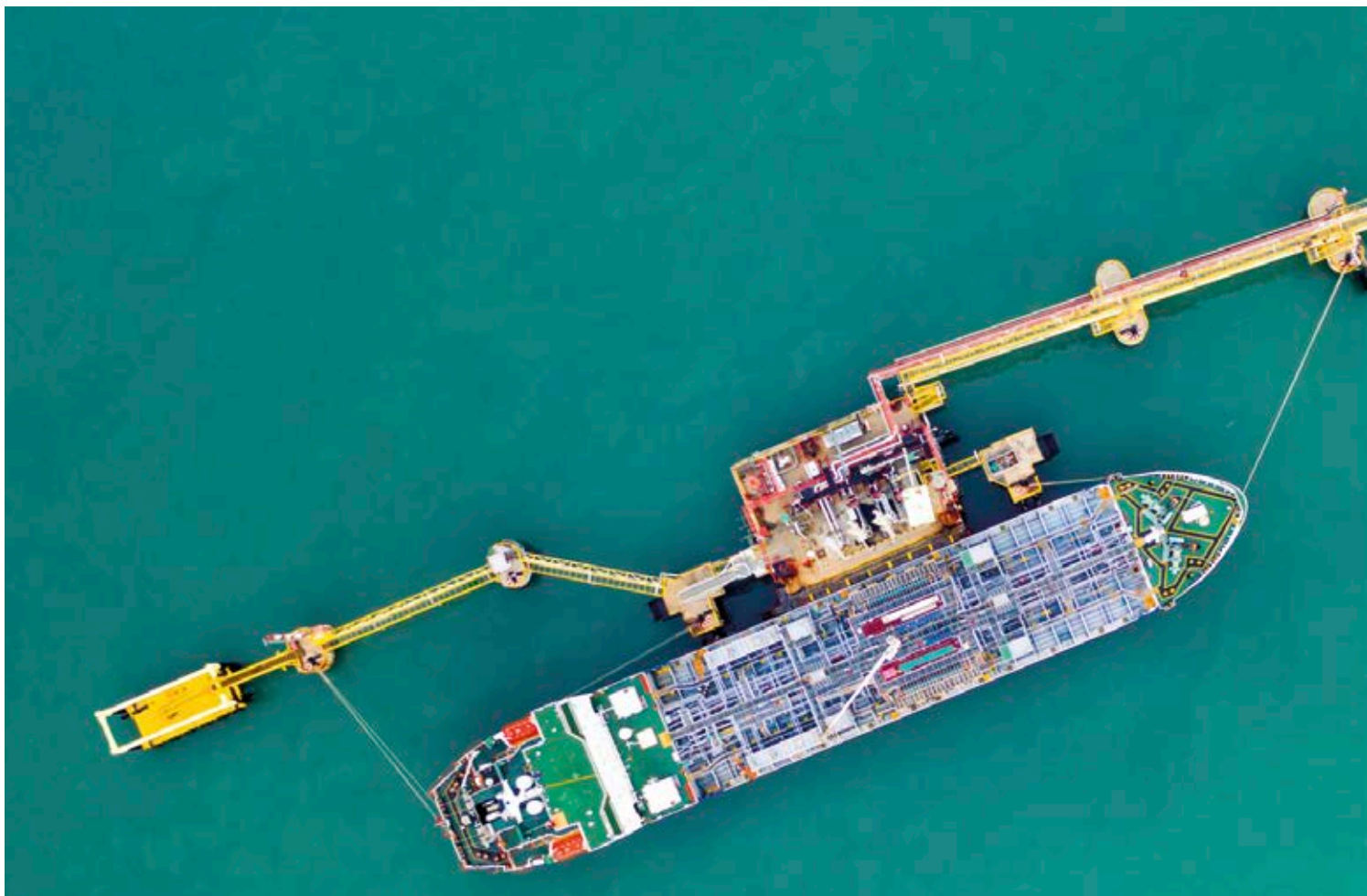
ANESCO
será la
encargada
de negociar
los convenios
de los
estibadores

la puesta en práctica de medidas dirigidas a evitar o reducir los despidos colectivos y en las medidas sociales de acompañamiento y recolocación” que pudieran acordarse.

El presidente de Asoport, Joaquim Coello, una entidad que representa a parte de las empresas estibadoras, cree que la mayoría de las compañías abandonarán los CPE como consecuencia de esta reforma, “ya que no tienen ninguna obligación ni ninguna ventaja”. La asociación de referencia en el sector de la estiba, ANESCO, por su parte, es la única asociación empresarial que forma parte de la comisión negociadora del V Acuerdo Sectorial Estatal. José Miguel Lubián, representante de la Federación de Servicios, Movilidad y Consumo de UGT espera que este año “se clarifique la regulación normativa del sector de la estiba, otorgando a empresas y trabajadores la estabilidad que ambos vienen reclamando desde hace años y que deberá fijarse en el V Acuerdo Marco”. ■

ANABEL GUTIÉRREZ





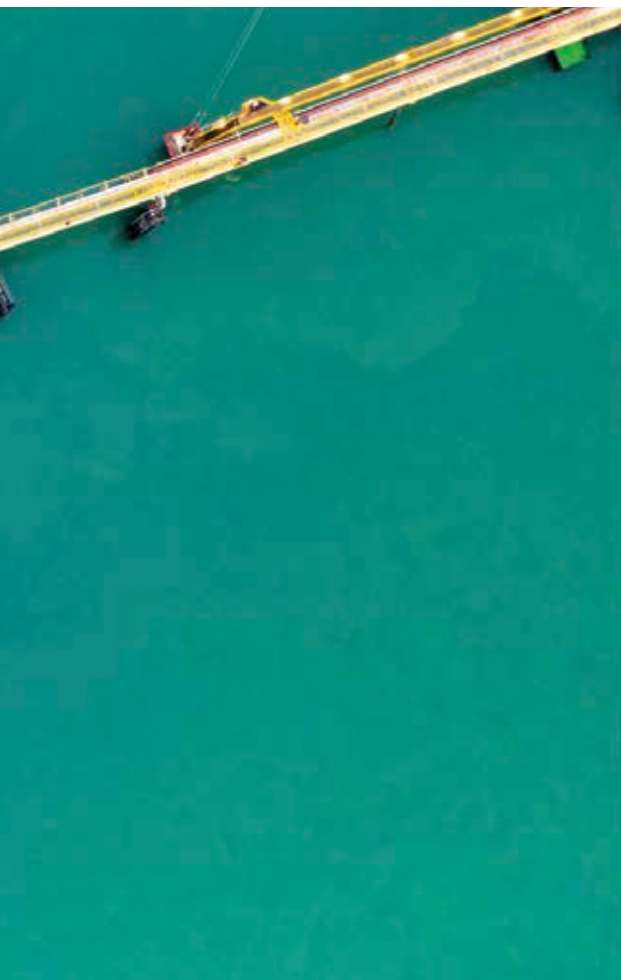
55% DE EMISIONES CONTAMINANTES MENOS EN 2030

Plan de descarbonización

El establecimiento de un mercado de derechos de emisión o un impuesto al combustible, limitadas ambas medidas a países de la Unión Europea, podrían ocasionar desvíos de tráfico marítimo a otros puertos fronterizos no comunitarios. Un grave perjuicio que el Gobierno quiere evitar a toda costa con un plan de descarbonización global.

El sector marítimo español dispone de apenas ocho años (hasta 2030), para realizar una transición energética eficiente y reducir un 55% las emisiones de gases de efecto invernadero (en adelante GEI). La Comisión Europea acordó en julio del año pasado

un paquete legislativo, conocido con el nombre de “Fit For 55”, que afecta al sector marítimo en cuatro medidas: “La extensión de la directiva de régimen para el comercio de derechos de emisión de GEI (ETS); el despliegue de combustibles alternativos de cero o bajas emisiones en los buques (FUEL



Entre un 30-60% del tráfico podría transferirse a puertos del Norte de África

EU); el reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR); y la revisión de la Directiva sobre fiscalidad de combustibles (DFE) acompañado de una revisión de la directiva sobre fuentes de energías renovables (RED II)”, explica Miguel Núñez, jefe de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la Dirección General de la Marina Mercante.

GRAVE PERJUICIO

Hay que tener en cuenta que el 99,9% del combustible consumido por la flota mercante mundial (los buques de 5.000 gigatoneladas o más), es de origen fósil, incluyendo gas natural licuado (GNL), según el último

informe de la Organización Marítima Internacional (OMI) de 2020.

M^a José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad asegura que “la flota española ha invertido en GNL y hay dudas sobre su utilización, debido a que no es completamente neutral, está basado en hidrocarburos”. Elena Seco, directora general de la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, advierte que “actualmente no existen tecnologías ni combustibles cero emisiones para el transporte marítimo internacional”. Y estima, en los primeros años de implantación de estas medidas, “un impacto medio de un millón de euros anuales por buque”. “Somos muy conscientes -afirma M^a José Rallo-, de la singularidad del sector marítimo, de los retos tecnológicos que tiene, de la importancia que tiene y va a tener la innovación y la investigación y la necesidad de trabajar juntos sector público y sector privado”.

DOS VELOCIDADES

Pero hay una dificultad más. Mientras los países pertenecientes a la UE

Clasificación energética de buques

La Organización Marítima Internacional (OMI), que, recordemos, pretende reducir un 40% las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en 2030, tiene previsto aplicar el próximo año una serie de medidas a corto plazo. Víctor Jiménez, presidente de esta organización, asegura que entrarán en vigor el 1 de noviembre de este mismo año y que pasarán por la necesidad de calcular un índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI); establecer un indicador de intensidad de carbono (CI) y, fruto de este índice, será la clasificación de su eficiencia energética (A, B, C, D y E, donde la A es mejor). Se fijarán determinadas sanciones para los buques calificados D durante tres años consecutivos, o para los clasificados con la letra E. Y tendrán una cláusula de revisión en 2026. El objetivo para esta fecha será reducir las emisiones de GEI un 11%. Por tanto, “será necesario evaluar si se continúa con la línea de reducción o se aplica otra medida”, asegura Víctor Jiménez



El 99% del combustible consumido por la flota mercante mundial es de origen fósil

deberán cumplir en 2030 con una reducción del 55% (respecto a las emisiones de GEI registradas en 1990), el resto del mundo o, por lo menos, los 175 países que forman parte de la OMI deberán lle-

gar al 40% (respecto a los datos de 2008). La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) organizó el pasado 24 de febrero una Jornada Técnica sobre Descarbonización del Transporte Marítimo,

ENTREVISTA

“Existe riesgo de fuga de carbono”

MIGUEL NÚÑEZ, JEFE DE NORMATIVA MARÍTIMA Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE LA DGMM

Miguel Núñez, jefe de área de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), pone fecha a la aplicación de medidas que el sector marítimo deberá cumplir para alcanzar las exigencias del paquete legislativo europeo “Fit For 55”.

¿Qué medidas tienen más probabilidades de prosperar?

Creo que todas ellas, pero las fechas va a depender del ritmo de las negociaciones. En primer lugar, el impuesto al combustible, que es una medida que afecta a todos los buques, entra en vigor en 2023 y tendrá todo su efecto en 2033. En segundo lugar, el ETS (extensión de la directiva

de régimen para el comercio de derechos de emisión de GEI), aplicable a buques desde 5000 GT entraría en vigor en 2023 con una transición del 20% al 100% en lo que se refiere a su contribución, ya en 2026. Fuel EU Marítimo (despliegue de combustibles alternativos o cero emisiones), empezaría a aplicar desde antes de 2025 a buques desde 5000 GT sobre todo para recogida de datos. Hasta aquí las medidas con más impacto económico que acelerarían el uso de combustibles de cero, bajo carbono y renovables. No obstante, todas las medidas son progresivas y deben estar en pleno funcionamiento en 2025, aunque sujetas a esa progresión y revisión.

¿Cómo van las negociaciones de estas medidas?

Hay negociaciones paralelas, tanto en el Consejo como en el Parlamento, porque se tienen que aprobar por codecisión. Se va muy justo para que todo el paquete de medidas esté preparado para su entrada en vigor en 2023. No obstante, llevamos, desde julio del 2021 unos meses muy intensos de negociaciones en los que, para la complejidad e impacto económico para el sector, la velocidad se puede catalogar de alta.

¿Y en la OMI?

Es importante recordar que en el sector marítimo tenemos negociaciones inter-

que reunió a casi un centenar de representantes y expertos del sector, para dar a conocer las propuestas del Gobierno. En concreto, la DGMM y Puertos del Estado han remitido sólidas alegaciones a la Comisión Europea para intentar flexibilizar el impacto. El objetivo es evitar fugas de carbono a países limítrofes con España y el posible desvío del tráfico marítimo a puertos no comunitarios. “Una fuga de carbono -explica Benito Núñez, director general de la Marina Mercante-, no es más que el resultado de la aplicación de una normativa no lo suficientemente trabajada que consigue que, aplicándole unas reglas a unas partes de un sector, otra parte emita más o, emita lo mismo, pero en otro si-

En noviembre de este año los buques tendrán etiqueta energética

tio”. “Esto puede ocasionarse con el paquete “Fit For 55”, puede dar lugar a que estemos pagando el coste de una medida al tiempo que estamos fomentando que esas emisiones no se hagan aquí y se hagan en un tercer país”, considera Benito Núñez. Según estudios realizados por las Autoridades Portuarias, se estima que entre un 30 y un 60% de las escalas de transbordo interoceánico podrían ser transferidas a puertos del norte de África. Se propone, por tanto, que se apliquen “exenciones” a determinados puertos o la “inclusión” de buques que estarían obligados a liquidar derechos de emisión en los puertos de transbordo vecinos como en cualquier otro de la Unión Europea. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

nacionales en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), que suele adoptar medidas por consenso. OMI aún no ha comenzado las negociaciones de las medidas de medio plazo. Lo ideal sería que tuviésemos medidas globales antes que regionales, pero los acuerdos en la OMI llevan otra velocidad. En este sentido, los países de la UE están siendo muy activos en el impulso al desarrollo de medidas a medio plazo en OMI, que pueden ser paralelas a las de Fit for 55, pero nunca se sabe de antemano cómo se conjugarán las propuestas tanto en su contenido como en los niveles de ambición. Será importante evitar dobles cargas administrativas para el sector, así como dobles pagos y contabilidades.

¿Cómo se espera contrarrestar el posible uso de puertos libres de restricciones?

Este asunto es sensible porque puede



existir una fuga de carbono, no solo a otros países sino a otros modos de transporte, con el consiguiente impacto social y económico en las comunidades locales con puertos. Con ello, una medida diseñada para reducir emisiones podría terminar teniendo el efecto contrario, penalizando

al sector marítimo, de no poder calibrarse adecuadamente. En España se está trabajando en ello desde hace más de cuatro meses intentando varias opciones que pasan por considerar a esos puertos limítrofes dentro de las rutas, así como la posibilidad de otorgar emisiones gratuitas.

IMPACTO AMBIENTAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Responsable del 13,5% del CO₂



Un estudio sobre el impacto ambiental del transporte marítimo en la UE revela que los buques europeos producen el 13,5% del total de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), por detrás de las generadas por el transporte aéreo (14,4%) o terrestre (71%). El 40% de estas emisiones procedió del transporte marítimo de contenedores.

La Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) han hecho público su informe 2021 sobre el impacto medioambiental del tráfico de buques en Europa con datos desalentadores. “Los buques emiten considerables cantidades de gases de efecto invernadero, contaminantes atmosféricos y ruido suba-

Los barcos lanzan al mar aguas residuales

cuático; la proliferación de especies no autóctonas y la contaminación del agua también son preocupantes”, considera Stéphane Isoard, jefe del grupo para temas relacionados con el agua y el medio marino de la AEMA, y director del equipo de la Agencia Europea del Medio Ambiente encargado de este informe. Según los datos que aporta este estudio, prácticamente la mitad del

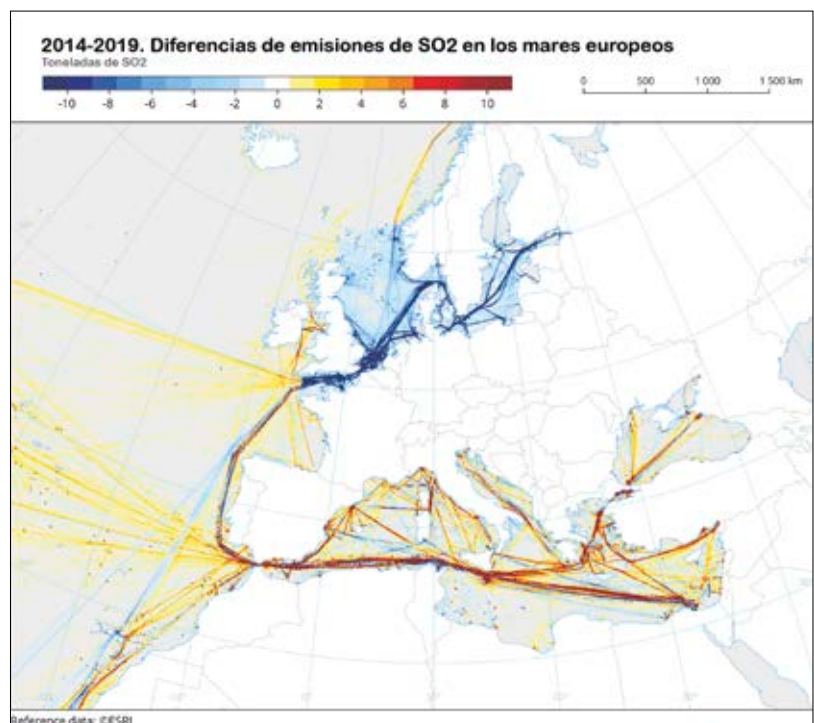
tráfico marítimo de la UE fue tráfico doméstico de barcos en rutas y travesías nacionales, principalmente de pasaje de transbordo rodado (ferri Ro-Pax). Los puertos europeos recibieron 4.000 millones de toneladas de mercancías, lo que equivale a aproximadamente la mitad del contenido en peso de todo el tráfico de mercancías comercializadas entre la UE y el resto del mundo. En 2019 los buques abanderados en Estados miembros de la UE (aproximadamente 18.000 buques) representaron casi una quinta parte de la flota mundial total en toneladas de peso muerto (unidad de medida de capacidad de carga). Más del 80% son graneleros, petroleros y portacontenedores. La mitad de la flota europea tiene menos de 15 años de antigüedad. Esta es una de las razones por la que los autores del informe creen que las navieras serían más susceptibles de cumplir con las exigencias de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero un 55% en 2030 (respecto a las emisiones registradas en 1990). Para esta transformación solo quedan ocho años. Un ambicioso proyecto que se conoce con el nombre “Fit For 55” y que la Comisión Europea aprobó en julio del año pasado. Para conseguirlo la UE apuesta por las nuevas tecnologías: “Nuestras políticas pretenden ayudar al sector a hacer frente a estos retos, aprovechando al máximo las soluciones innovadoras y las tecnologías digitales. De este modo, el transporte marítimo puede seguir creciendo y respondiendo a las necesidades diarias de nuestra ciudadanía, en armonía con el medio ambiente, al tiempo que

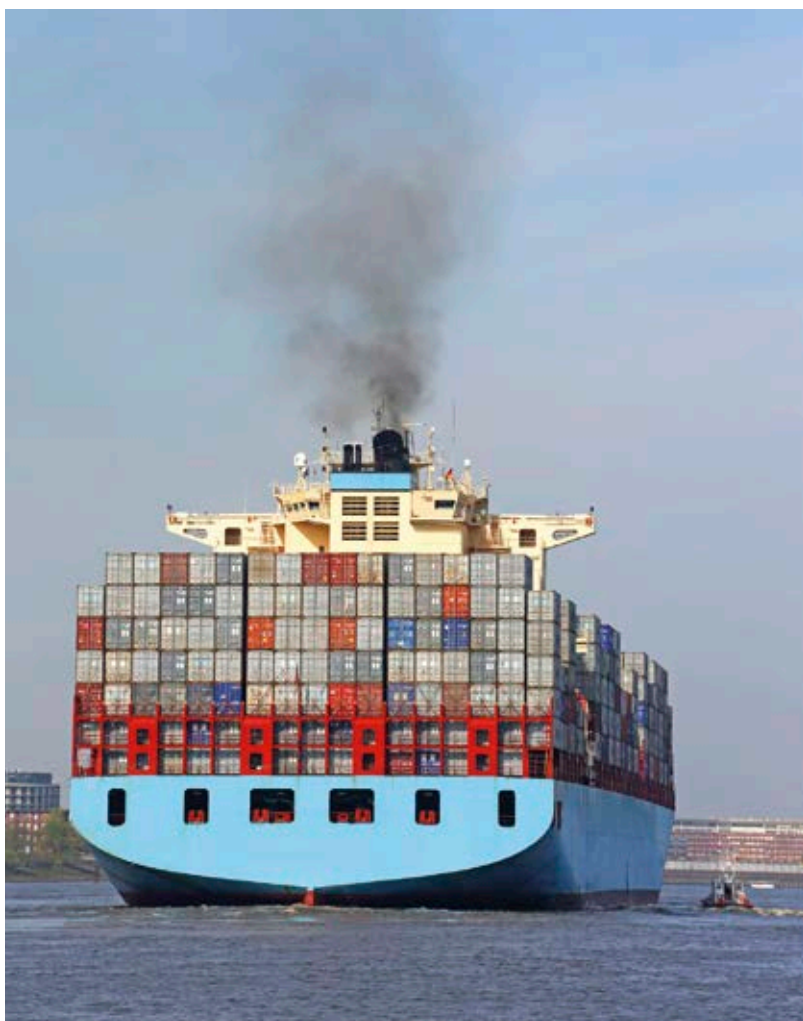
Las emisiones de dióxido de azufre de los buques europeos representaron el 16% de las de todo el mundo

mantiene su competitividad y se siguen creando empleos de calidad”, ha aclarado Adina Valean, comisaria de Transportes de la UE. En opinión de Maja Markovic Kostelac, directora ejecutiva de EMSA, “esta nueva revolución marina dependerá de los buques desarrollados con tecnologías avanzadas y soluciones digitales, pero también de un proceso a varios niveles, a escala nacional, europea e internacional que abarque aspectos de seguridad, protección, sociales y medioambientales”.

EMISIONES CONTAMINANTES

En 2018, el transporte marítimo y la navegación interior representaron el 13,5% de las emisiones totales de GEI generadas por el sector del transporte en la Unión Europea, muy por detrás del transporte por carretera (71%) y ligeramente por detrás de la aviación (14,4%). Con diferencia, el principal gas de efecto invernadero generado por el transporte marítimo es el dió-





xido de carbono (CO₂) procedente de la quema de combustible. En total, los buques que hicieron escala en puertos de la UE y el Espacio Económico Europeo (EEE) en 2018, generaron 140 millones de toneladas de emisiones de CO₂. Del total de estas emisiones, el 40% correspondió a barcos en tránsito entre puertos de Estados miembros de la UE y a los atracados en puerto. El 60% restante corresponde a los que realizaron travesías tanto dentro como fuera de la UE. Solo los portacontenedores representan una tercera parte de CO₂ del transporte marítimo de la UE.

Además de dióxido de carbono también emiten otras sustancias

Los buques de carga de contenedores generan un tercio de todo el CO₂ que emite el sector en la UE

-entre las que se incluyen los óxidos de azufre (SO_x), los óxidos de nitrógeno (NO_x) y las partículas en suspensión (PM)-, que pueden afectar a la salud. Estas emisiones pueden ser significativamente mayores en zonas con tráfico marítimo intenso. En 2018, el sector del transporte marítimo generó el 24% del total de emisiones de NO_x, el 24% de SO_x y el 9% del total de emisiones de PM_{2,5} (aquellas partículas cuyo diámetro es igual o inferior a 2.5 micras).

Las principales emisiones de óxidos de azufre son dióxidos (SO₂). Estas emisiones se generan por el uso de combustibles con contenido de azufre en los motores a bordo de los buques, así como en otros motores de combustión, o en las calderas alimentadas con combustible líquido. En 2019, estas emisiones alcanzaron cerca de 1,63 millones de toneladas, lo que representa aproximadamente el 16% de las emisiones totales de dióxido de azufre mundiales procedentes del transporte marítimo internacional. Para reducir las emisiones de SO₂, desde 1999 en la UE se regula el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo que se ha ido reduciendo desde entonces.

Asimismo, se estima que el transporte marítimo ha contribuido a que los niveles de ruido subacuático en aguas de la UE hayan aumentado más del doble entre 2014 y 2019. Los portacontenedores, los buques de pasaje y los cisterna son responsables de la mayor emisión de ruido, que afecta especialmente a los cetáceos (delfines, marsopas y ballenas). También el transporte marítimo es responsable de la introducción de la

mitad de todas las especies alóctonas en aguas europeas desde 1949, localizándose su mayor parte en el Mediterráneo. Las especies alóctonas son patógenos acuáticos que pueden ser transportados de un hábitat a otro por los buques de manera externa (adhiriéndose al caso de embarcaciones) o bien a través de las aguas de lastre, que sirven para mantener la estabilidad del buque.

BASURA MARINA

Aunque el volumen de crudo transportado por mar ha aumentado de manera progresiva, en la última dé-

Los niveles de ruido subacuático aumentaron en más del doble entre 2014-2019

cada solo se contabilizaron ocho vertidos accidentales de tamaño entre mediano y grande procedentes de buques petroleros en aguas de la UE, de un total de 62 registrados en todo el mundo.

El informe recuerda que los barcos lanzan al mar aguas residuales, oleaginosas, de sentina, de lastre, así como basura sólida (plásticos, envoltorios, desperdicios alimenticios, etc.) Se da la circunstancia de que la ley, sobre todo el convenio MARPOL, que regula la gestión de residuos a bordo en todo el mundo, permite que los buques lancen aguas sucias al mar en determinados casos. En 2018 se realizó una comparación entre la cantidad prevista de residuos generados por los buques y los residuos realmente descargados en las instalaciones portuarias receptoras de desechos. Esto permitió estimar la cantidad de posibles residuos que podrían haberse vertido ilegalmente: un 2,5% de residuos oleosos, el 10% de aguas residuales y entre un 7 y un 34% de desechos (excluyendo los plásticos).

Los contenedores de carga, además, son una fuente potencial de residuos marinos cuando estos caen al mar. Al caer éstos pueden permanecer intactos en el agua o perder el contenido o parte de él. Con una media de 268 contenedores de carga perdidos al año, de los 226 millones de contenedores que se transportan a escala mundial, las estimaciones sobre el porcentaje de residuos totales procedentes de contenedores de carga caídos al mar no son significativas, según los autores del estudio. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



FUENTE: EMSA

DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN ALMERÍA

Almería se abre al mar



El edificio que alberga la Dirección Provincial del ISM en Almería se alza con poderío frente al puerto pesquero. Sus instalaciones, premiadas por el Colegio de Arquitectos de Almería en 2003, ceden todo su protagonismo al mar. Almería cuenta además con tres direcciones locales situadas en Carboneras, Garrucha y Adra, una provincia con muchos kilómetros de costa que ha vivido demasiados años de espaldas al mar, como ellos mismos reconocen.

Pese a compartir aguas mediterráneas nada tiene que ver el sector marítimo pesquero en Almería con sus vecinas Málaga, mucho más centrada en las actividades turísticas o Cádiz con un mayor volumen de descargas pesqueras. En los

últimos años la provincia “se está abriendo” a la economía azul y eso se traduce en que las oficinas del ISM reciben un importante número de consultas de muchas personas que no son afiliados, aún. De Almería, hasta su gente afirma que para ser una provincia con 217

kilómetros de costa, 13 municipios costeros y una reserva marina de interés pesquero (la cuarta en extensión de toda España) ha vivido demasiados años de espaldas al mar.

El sector marítimo pesquero está viviendo un auge en el que la pesca, a diferencia de otras zonas, no se queda atrás, aunque la náutica sigue acaparando el interés de gran parte de las nuevas incorporaciones al Régimen Especial del Mar.

Desde las distintas administraciones almerienses existe un especial interés en fomentar la economía azul y especialmente la pesca turismo en la Reserva de Cabo de Gata. En los dos últimos años se han abiertos dos lonjas en la provincia, lo que se ha traducido en un incremento de embarcaciones, altas en la Seguridad Social y un mayor movimiento empresarial en la zona. También eso ha permitido que los barcos que navegaban hasta Murcia para descargar en sus lonjas puedan hacerlo ahora en Almería.

El Régimen Especial del Mar en la provincia todavía no ha recuperado los afiliados que se perdieron durante la pandemia pero hay buenas perspectivas.

Además, Almería quiere reforzar su liderazgo en acuicultura marina invirtiendo en alejar las granjas de la costa, así como en innovación y proyectos ecológicos. A lo largo de la provincia nos encontramos con varias granjas principalmente dedicadas a la crianza de seriola, dorada y lubina.

La Piscifactoría Piagua, localizada a las afueras de la capital muy cerca de Aguadulce, dedicada a la crian-

El edificio que alberga al ISM de Almería fue premiado por el Colegio de Arquitectos

za ecológica de dorada y lubina, es la más grande en extensión de toda Andalucía.

EL ISM, CON EL SECTOR

Con todo este potencial de crecimiento, el Instituto Social de la Marina de Almería está preparado para acompañar al sector en el desarrollo que se está gestando.

A finales de febrero, el ISM de Almería contaba con 1.020 afiliados siendo el Grupo Primero de cotización el más numeroso con 276 adscripciones, la mayoría afiliada en Almería capital. En los últimos años, salvo la dirección local de Adra, el resto han visto incrementar sus afiliados del grupo primero, con ligeras oscilaciones en el resto de grupos.

El majestuoso edificio de la Dirección Provincial de Almería se alza





frente al puerto pesquero. Un edificio de tres plantas de grandes ventanales que ceden todo el protagonismo al mar y al sol. Dicen los pescadores que desde allí se contemplan los mejores amaneceres de la provincia.

“El ISM es como un microuniverso -nos comenta su directora Carmen Rubio- para el que nadie ha estudiado. Tendríamos que ser mercantes, pescadores, médicos, abogados y estibadores, así que tratamos de poner pasión por lo que hacemos cada día desde el respeto por su trabajo y las ganas de aprender”. La pandemia ha sido retadora en todos los aspectos, pero a su vez ha servido para darse cuenta de que no existe la distancia y que se sale adelante si cada uno pone de su parte. Trabajar fuera de las oficinas y seguir dando servicio a la gente del mar fue toda una experiencia adaptativa de la que el equipo de la

Carmen Rubio:
 “El usuario es la razón de ser del ISM así que todo es ponerse en el qué necesitas”

Dirección Provincial de Almería salió más fortalecido.

Desde cualquiera de los departamentos se atiende al afiliado con la conciencia de que son personas y no papeles. Se trata de conocer su caso y sus circunstancias y ver cómo solucionar el problema desde una perspectiva global.

El ISM en Almería cuenta con un total de 26 trabajadores, 18 de ellos prestan servicio en la Dirección Provincial, cinco en Carboneras, uno en Garrucha y dos en Adra.

Son muchos los proyectos a desarrollar en el futuro, entre ellos destaca una importante remodelación de la sede local de Adra para al modernizar las instalaciones dar una utilidad más funcional para las actuales demandas del sector. Crear salas más versátiles que permitan ceder espacios a otras administraciones relacionadas con el sector. En esa línea, la sede local de Car-



boneras, recientemente remodelada, ofrecerá un espacio a Capitanía Marítima que sería intercambiado por uno en el Puerto de Garrucha. Actualmente el ISM de Garrucha dispone de un local alquilado a la cofradía local. Todos estos cambios permitirán al profesional del mar tener en el mismo edificio acceso a distintos servicios, a la par de ahorrar costes a la Administración.

COORDINADORA SUR

Aprovechando que en los próximos dos años Almería es la Coordinadora Sur de cursos se quiere dar un impulso a la formación, ya que no solo hay interés en los jóvenes sino también potencial de crecimiento de afiliados. Además, será un periodo para poner en marcha el nuevo acuerdo marco que permita al ISM llegar a más personas a través de la formación.

En 2021 pasaron por las aulas del

La Dirección de Almería será la Coordinadora Sur de formación durante los próximos dos años

ISM almeriense 536 alumnos en los 18 cursos que pudieron celebrarse debido a la situación de pandemia. Un factor importante para adaptar lo mejor posible la formación al usuario ha sido incluir en el cuestionario a los alumnos, cuando acaban el curso, varias preguntas para conocer los puntos de mejora. Además de escuchar sus inquietudes frente al panorama laboral, cosa que hace Carmen Rubio con todos y cada uno de los alumnos que allí estudian.

Juanjo Miralles, en el Departamento de Formación, es pionero en la figura del “funcionario-orientador” ya que son muchos los jóvenes que acuden a informarse de cómo acceder a la profesión. También recibe a parados que desean reciclarse y se acercan al mar como opción de futuro, aunque algo desanimados porque, aunque hay trabajo, el acceso requiere un periodo formativo

complejo, en muchas ocasiones. Y no hay que olvidar a los trabajadores que en su día cambiaron las redes por el andamio y que años después contactan con el ISM para conocer los requisitos de su reincorporación. Por otro lado, “los servicios que más se solicitan por parte de los usuarios son los relativos a pensiones y prestaciones y los de formación marítima y sanitaria”, nos confirma el subdirector provincial, Víctor Rodríguez. En Sanidad Marítima, la provincia cuenta con dos equipos. El doctor Eduardo López, junto a la enfermera Inés Martínez, y la auxiliar de clínica Ana Torres atienden a los afiliados en la Dirección Provincial, mientras que la doctora Paqui Torres y la enfermera María Candel hacen lo propio en Carboneras. Una vez en semana o a demanda, un equipo se desplaza a la Dirección Local de Garrucha. El doctor López manifiesta una pasión y un entusiasmo especial por la formación sanitaria que imparte, como corrobora la máxima puntuación que consigue siempre en las evaluaciones de alumnos. Desde las cofradías y asociaciones profesionales de pescadores añaden que su forma de enseñar hace fácil lo que



Dirección Local de Carboneras

en apariencia es complicado. Por su parte, la doctora Torres es quien se desplaza habitualmente a la Dirección Provincial de Melilla para atender a sus afiliados. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

TEXTO Y FOTOS

Evolución de afiliación en la provincia de Almería

	2018	2019	2020	2021	2022
Adra	120	111	68	74	63
Almería	820	826	773	780	743
Carboneras	178	198	149	140	160
Garrucha	85	85	59	60	54
Total	1.203	1.220	1.049	1.054	1.020

Febrero 2022. Fuente ISM

Trato personal y cercano



Carmen Rubio es una pincelada de color aferrada a una eterna sonrisa. Una directora provincial atípica pero que ha impregnado de un aire diferente las salas del ISM de Almería.

Doctora en Bellas Artes, almeriense de pro y con una larga experiencia como docente y gestora en distintos organismos públicos llegó al ISM en octubre de 2018. Cuando le ofrecieron la dirección del Instituto en Almería no dudó en aceptar, pese a que su familia le inquiría con sorpresa “¿Y tú qué sabes sobre la Marina?”.

Dijo sí, sin pensar y después de cuatro años, dos de ellos en pandemia y una actual coyuntura muy complicada para el sector en plena guerra de Ucrania, asegura que llega cada día a su despacho con la actitud de “¡A ver qué puedo hacer hoy por los trabajadores del mar!”. Carmen Rubio es consciente de que su labor es la de gestionar un Instituto con una gran variedad de temas y a cada cual más complejo “así que tengo claro que yo estoy aquí para resolver problemas y para ello cuento con una gran plantilla de expertos”.

“Trabajar en el ISM me ha dado un punto de vista distinto al que tenía sobre el mar y sus gentes. Soy de Almería de toda la vida, he trabajado en La Chanca, el barrio pesquero por excelencia, pero hasta ahora no he sido consciente de la dureza de su trabajo. Estoy comprometida al cien por cien con lo que hago y en tratar de tener un trato personal y muy cercano con quien llama a la puerta de mi despacho”.

Mari Ángeles Cayuela, presidenta de Asopesca (Asociación Provincial de Empresarios de la Pesca de Almería) nos lo confirma, durante una reunión improvisada en el despacho de la directora para organizar los próximos cursos de formación. Durante la pandemia ambas se reunían casi a diario para analizar cómo aplicar de la manera más favorable para los trabajadores del mar toda la normativa que surgía en forma de protección especial.

En aquellos días complicados, el ISM funcionó como una asesoría para todo el que se acercaba ante la incertidumbre creada por el Covid. ■

P.R.A.

THERESA ZABELL, PRESIDENTA DE LA FUNDACIÓN ECOMAR

“La vida comienza en el mar”



Dos medallas de oro olímpicas (Barcelona 92 y Atlanta 96), cinco campeonatos del Mundo y tres Europeos adornan el palmarés deportivo de Theresa Zabell. Además, cuenta con innumerables campeonatos de España ganados y ha sido proclamada una vez mejor regatista del mundo por la Federación Internacional de Vela. Esta es su faceta más conocida. Desde hace 23 años está entregada en cuerpo y alma al cuidado del mar a través de la Fundación Ecomar que dirige, organizando desde entonces actividades educativas, deportivas y medioambientales, concienciando a más de 15.000 niños cada año.

La Fundación Ecomar acaba de cumplir 23 años, ¿cómo surgió?

Hace muchos años, cuando aún era una adolescente, comencé a ver claramente que los mares se iban convirtiendo en un basurero. A través de los años, mientras navegaba por todos los mares del mundo me iba motivando hacer algo cuando mi carrera deportiva se acabara. Así fue, en 1998 me retiré de la competición y sin perder tiempo me puse a trabajar para la Fundación Ecomar con el propósito de devolverle al mar todo lo que él me había dado durante todos esos años. Fue un sueño que fui haciendo realidad conforme pasaron los años.

¿Qué recuerda de esos primeros momentos?

Muchas dificultades. Eran tiempos en que solo las ONG's grandes lo graban subsistir. Con los pies en la tierra me puse a trabajar con niños de colegios y de escuelas náuticas deportivas porque creí que era donde teníamos que sembrar nuestra semilla para luego poder recoger. Cuando muchos pensaban en verde, en Ecomar pensábamos en azul y así comenzamos a transmitir nuestra filosofía de "Somos Azules".

Según el último informe de la Fundación Ecomar con los resultados de 2021, el balance ha sido muy positivo

Y tanto. En veintitrés años que llevamos trabajando en la concienciación y educación del medio ambiente hemos llegado directamente a más de dos millones y medio de niños con nuestros programas estrella, Semanas del Mar y Grímpola Ecomar, que es con el que trabaja-

“Hemos llegado directamente a más de dos millones y medio de niños”

mos actualmente. Ha sido tan maravilloso y tan positivo, que ya estamos ampliando nuestros horizontes en otros proyectos, pero siempre basados en niños.

¿Qué actividades cree que han impactado más a los niños?

Sin duda alguna, los niños son esponjas, que absorben enseguida todo lo que ven y tocan. Cuando les llevamos a realizar una limpieza de costas lo hacen con mucho ímpetu y mucha ilusión y de allí salen con la lección aprendida de que no es solo limpiar, que también, sino que lo que hay que hacer es no ensuciar. El reciclaje y la economía circular es lo que deben aprender para ponerlo en práctica durante su vida.

¿Cuántas toneladas de basura lleváis recogidas?

Todo empezó hace años, en 2007, cuando un día decidí hacer una





limpieza de costas con mis hijos Olimpia y Eugenio. Fue la primera limpieza Ecomar y aunque fue una pura anécdota eso me impulsó a seguir haciéndolas. Llevamos más de 25.000 kilos de residuos recogidos y, en estos momentos, estamos realizando casi dos limpiezas de costas a la semana, además de otras actividades de concienciación con colegios y clubes náuticos.

Una de las actividades más seguidas, valoradas y premiadas es el programa Grímpola Ecomar, ¿en qué consiste?

Es un programa dirigido a niños de 7 a 14 años, que se imparte en las escuelas de vela de los clubes náuticos de España y Portugal. Se trata de que, a través del deporte, los

“Nuestro verdadero reconocimiento está en ver cómo nuestros mensajes calan en los más jóvenes”

niños tengan la oportunidad de conocer muy bien el medio donde se están moviendo, el mar, así como que aprendan a respetarlo. Para ello tenemos nuestro Cuaderno de Bitácora, del cual hemos editado ya más de 200.000 ejemplares y que se convierte en el catón y guía del niño en su experiencia con el medio marino.

¿Cómo puede el deporte contribuir a la concienciación medioambiental?

Saliendo a navegar, ya sea a vela, piragua, surf o simplemente nadando ellos se dan cuenta de que nuestros mares están heridos y por ello cuando vuelven a puerto raro es el barco que no trae en una bolsa los residuos que se encuentran flotando. Deporte y medio ambiente

son un gran complemento y siempre irán unidos.

¿Se puede cambiar la forma de pensar de las personas?

Se puede intentar. Hay generaciones que ya son muy difíciles de amoldarlas a estos tiempos, pero aun así no dejamos de insistir. Nosotros concienciamos a los niños para que intenten cambiar los hábitos de sus hogares. Son una buena herramienta para nosotros, porque hay muchos mayores que se sienten más útiles cuando sus vástagos les corrigen y les llevan hacia una faceta, que aunque conocen perfectamente, no la practican.

Vuestro trabajo ha sido reconocido con numerosos premios: premio Salvamento Marítimo, Gran Cruz al Mérito Naval...

Todos los reconocimientos los agradecemos mucho, pero nuestro verdadero reconocimiento está en ver como nuestros mensajes calan en los más jóvenes.

¿Qué experiencias recuerda con más cariño?

Hay muchas y muy divertidas. Cada Experiencia Ecomar se convierte en un agradable recuerdo. Todas ellas las grabamos y las fotografiamos para tenerlas siempre en cuenta. Los mejores recuerdos se centran en las caras que se les quedan a los niños a la hora de realizar el pesaje de los residuos que han logrado recoger... como se dice ahora, flipan.

¿Qué valores inspiran a la Fundación Ecomar para hacer un mundo más sostenible?

Nuestro lema es: "Cuida de los dos sitios de donde jamás te podrás



mudar, tu cuerpo y tu planeta". Partiendo de esta premisa creemos con los ojos cerrados que este mundo sí puede ser más sostenible.

“Creemos con los ojos cerrados que este mundo sí puede ser más sostenible”

¿Por qué es importante cuidar el mar?

El mar, los océanos, lagos y ríos son el 70 por ciento del planeta tierra. Son fuentes de vida, por lo que sin ellos sería imposible la vida. Los océanos, además, absorben el 30% de las emisiones globales de dióxido de carbono y el 80% del calor generado por el creciente aumento de los gases efecto invernadero, atenuando de esta forma muchos de los impactos nocivos de la contaminación atmosférica. El mar es vida y la vida comienza en el mar. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



CERCA DE MIL SENEGALESES ESTÁN ADSCRITOS AL RÉGIMEN DEL MAR

Aprobado el convenio con Senegal

El convenio bilateral de Seguridad Social entre España y Senegal se publicaba en el BOE el pasado 16 de marzo y entrará en vigor el próximo 1 de mayo. Este acuerdo permitirá una mejor regulación de los flujos migratorios entre ambos países y otorgará mayores garantías a las inversiones empresariales. El colectivo de senegaleses es el más numeroso entre los extranjeros afiliados al REM.

España y Senegal firmaron el convenio bilateral de Seguridad Social el 22 de noviembre de 2020. Ambos países mantienen diferentes acuerdos de colaboración desde hace décadas, unas relaciones que se estrecharon más a partir del año 2000, al aumentar notablemente el flujo migratorio hacia España desde Senegal. En los dos últimos años, España es el primer cliente europeo de Senegal, por delante de Francia e Italia.

Este acuerdo, que entrará en vigor el 1 de mayo, permitirá a los trabajadores que hayan desarrollado su carrera profesional en ambos países sumar los periodos de cotización en uno y otro para poder generar derecho a una futura prestación de la Seguridad Social. A su vez, establece normas que favore-

Escrivá: “El convenio con Senegal protege a los ciudadanos que hayan trabajado en ambos países y favorece la migración regular”

cen la inversión empresarial al dar más seguridad jurídica a los trabajadores desplazados que puedan continuar en el sistema de Seguridad Social del país en el que fueron contratados, sin necesidad de darse de alta en el sistema del país al que se desplazan.

Igualmente, prevé una cooperación administrativa entre las entidades que gestionan la Seguridad Social para facilitar los trámites a los ciudadanos interesados y reducir las gestiones burocráticas. El ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá, ha señalado que el Convenio Bilateral de Seguridad Social con Senegal "permitirá gestionar los derechos de Seguridad Social de los trabajadores que se muevan entre ambos países y favorecerá un retorno con plenos derechos

y garantías, impulsando la emigración por vías seguras".

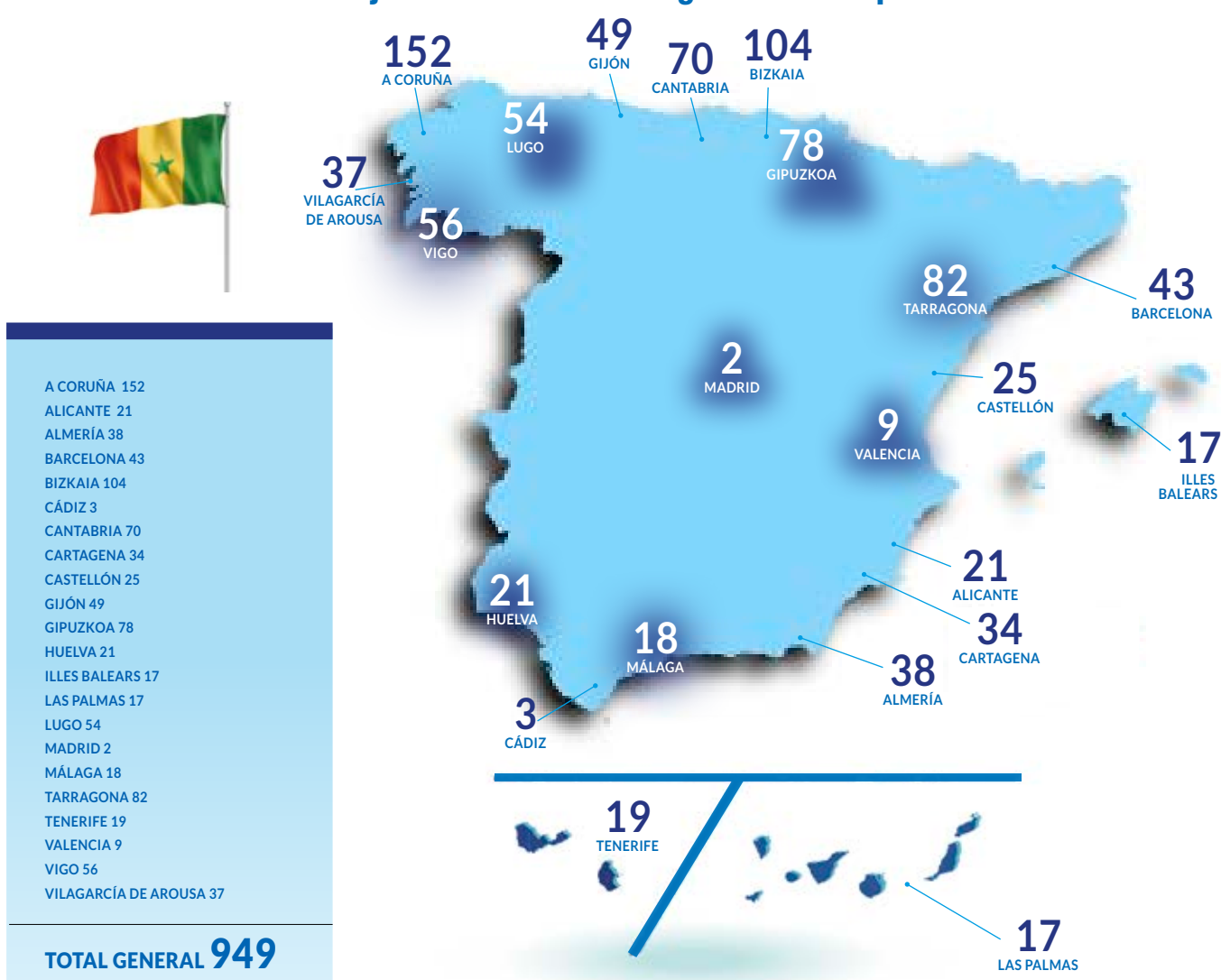
POBLACIÓN EN CRECIMIENTO

La comunidad senegalesa en España es de casi 70.000 personas y cerca de 14.000 han adquirido la nacionalidad española en las últimas dos décadas. Además, los senegaleses inscritos en la Seguridad Social ascienden a 41.131 personas, un número que ha crecido incluso en época de pandemia. Estos datos muestran su elevada integración laboral y social en nuestro país", ha se-

ñalado el ministro José Luis Escrivá. Además, cerca de 3.000 españoles ya residen de forma permanente en Senegal, a raíz de los crecientes intercambios empresariales entre ambos países. En febrero, los trabajadores senegaleses afiliados al Régimen Especial del Mar suponían la comunidad extranjera más numerosa con 949 trabajadores en alta. Por provincias A Coruña, Bizkaia y Tarragona son las que cuentan con más afiliados de Senegal. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Trabajadores del mar senegaleses en España

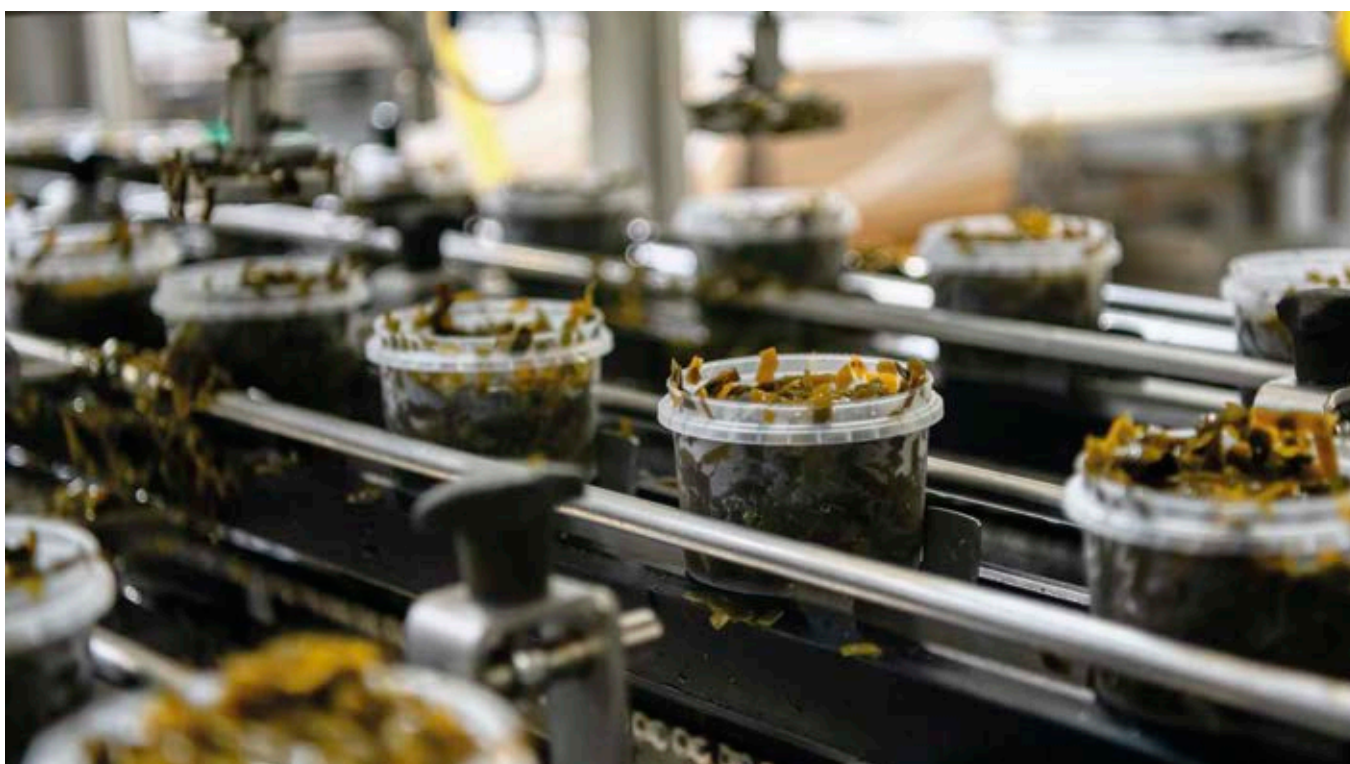


Fuente: elaboración propia. Febrero 2022

ANFACO PRESENTA LOS DATOS DE LA CONSERVA EN 2021

La producción cayó un 8%

La evolución de la pandemia mundial del Covid y un entorno económico desfavorable marcaron el rumbo del sector de las conservas de pescado y marisco en España en 2021. La producción, estimada en 330.429 toneladas, cayó un 8% respecto al año anterior como también lo hizo su valor comercial (-5,9%). Pese a los datos, amortiguados en parte por el valor de las exportaciones, el sector mostró su solidez y capacidad de reacción para no verse desabastecido de materias primas.



La conserva volvió a sacar músculo en 2021 a pesar de ser éste un año agitado y lleno de incertidumbre tanto por la evolución de la pandemia mundial como por las volatilidades de los mercados respecto al aprovisionamiento de materias, energía y transporte. La búsqueda y el desarrollo de ajustes operativos y organizativos demostraron una vez más la capacidad de reacción y solidez de esta industria que ya mostró su fortaleza en el con-

El conflicto en Ucrania amenaza con dejar a la industria sin aceite de girasol en poco tiempo

finamiento, ofreciendo alimentos a la población sin cesar la producción. Así lo explicó el secretario general de Anfac-Cecopesca, Juan Manuel Vieites, durante la presentación de los resultados económicos del sector durante el ejercicio pasado. Vieites dijo que España produjo en 2021 un total de 330.429 toneladas de conservas de pescado y marisco, valoradas en 1.651,5M€ pero la producción cayó tanto en volumen (-8%) como en valor (-5,95%), disminuyendo su factura-

ción alrededor de un 1,7%. Sin embargo, las exportaciones ayudaron a capear la situación ya que, pese a que se redujeron un 3%, incrementaron su valor un 0,3% respecto a 2020 y mejoraron considerablemente los resultados respecto a 2019, con un crecimiento del 10% en volumen y 14% en valor.

Alrededor del 60% de las conservas y preparados de pescado y marisco que producimos en nuestro país se destinan a la exportación. Somos el segundo operador mundial y nuestros productos llegan a más de 140 países. El año pasado, nuestros principales clientes fueron Italia, Francia, Portugal, Países Bajos y Estados Unidos que, por primera vez, se coló entre los cinco importadores principales, superando a Alemania. Hay que resaltar que estas cinco naciones cubren el 77% del total del volumen exportado por nuestra industria.

A juicio de Juan Manuel Vieites, la caída de las ventas exteriores responde sobre todo al problema de logística internacional, “que retrasó y complicó operaciones” y a la situación atípica del 2020, “caracterizada por el aumento del consumo en el hogar, impulsado por los confinamientos de la población y el cierre de la hostelería, y por el efecto acopio de los importadores para prevenir posibles eventualidades como consecuencia de las sucesivas olas de la pandemia”. Pese a ello, se han creado nuevas oportunidades de negocio en países europeos que solían importar de Asia.

Vieites valoró el efecto del Brexit. Las exportaciones españolas a Reino Unido se redujeron un 2,4% en volumen y un 5,8% en valor, afectadas por los cambios normativos y operativos

Italia, Francia,
Portugal,
Países Bajos
y Estados
Unidos
cubren el
77% del total
de nuestras
exportaciones

derivados de la salida británica de la Unión Europea. Sin embargo, destaca el crecimiento de ventas registrado en Marruecos (85% en volumen) gracias a que el acceso al mercado marroquí de las preparaciones y conservas de pescado y marisco originarias de Europa se liberalizó en 2021.

El presidente de Anfac-Cecopesca mostró su preocupación por el conflicto bélico que se vive en el este de Europa. Aunque Ucrania no es objeto principal de nuestras exportaciones, sí se considera un mercado emergente con posibilidades de crecimiento. Allí exportamos en 2001 un total de 368 toneladas de preparaciones y conservas de pescado y marisco, valoradas en más de 2,5M€. En estos momentos las exportaciones al país están paradas, al no haber opciones de transporte disponibles y los seguros no cubren el riesgo asociado al conflicto bélico. Por otra parte, las plantas de refinería ucranianas están bloqueadas y ya no circulan barcos por el Bósforo, lo que aumenta la preocupación. La situación derivará, según ha explicado



El presidente de Anfac-Cecopesca en la presentación de los datos



Vieites, en una “gran presión de costes”, que se unen a los energéticos que ya viene asumiendo la industria desde hace meses.

Pero la situación puede complicarse aún más a corto plazo ya que Ucrania es el principal productor de aceite de girasol a nivel mundial y el 70% de las importaciones españolas de este tipo de aceite proceden, precisamente, del país en guerra.

La industria conservera está preparando planes de contingencia ante un posible desabastecimiento de materias que “podría darse en tres o cuatro semanas” y evitar el cese de la producción. Entre las opciones que barajan se encuentran la de buscar alternativas al aceite de girasol, como el aceite de soja “que mantiene las características organolépticas de los productos” o incrementar la producción con aceite de oliva (en la actualidad el 44% de las producciones de conservas utilizan este tipo de aceite mientras que el 56% restante emplean el de girasol). La industria también se

El sector muestra solidez y capacidad de reacción pese a la disminución de la producción

plantea importar aceite de girasol de Bulgaria, Moldavia, Francia o Argentina “pero no es suficiente para abordar las necesidades que quedaban cubiertas con las plantas de refinería ucranianas”, señaló Vieites.

No ocurre lo mismo con Rusia que desde 2013 tiene prohibida la importación de productos frescos procedentes de la UE. Lo que sí es seguro es que el conflicto afectará a nuestros bolsillos.

LÍDERES EN ATÚN

La producción española de conservas de atún representa más del 67% del total producido en la Unión Europea. Es el producto que más se produce y exporta ya que representa en volumen el 70% de toda nuestra producción. Somos el primer productor en la UE y el segundo a nivel mundial y el mayor exportador comunitario, situándonos en el Top 5 del mundo.

Los túnidos en conserva son también el producto más demandado por los consumidores españoles pese a que

su presencia ha disminuido en nuestra cesta de la compra. Según los datos de consumo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), entre diciembre de 2020 y noviembre de 2021 la compra de conservas de pescados y mariscos cayó 5,4% en volumen y 3,3% en valor.

El descenso es generalizado en todas las categorías de productos. Las caídas menos pronunciadas han sido en almejas (-4%), calamares (-5%), atún (-6%) anchoa (-6%), y caballa (-8%), mientras que fueron más acusadas en el caso de berberechos (-20%), pulpo (-17%), mejillones (-13%) y sardinas (-12%).

Galicia es la región donde la industria conservera tiene más peso en nuestro país. En esta Comunidad, las actividades de procesado y conservación de productos del mar representan el 6,7% del valor añadido bruto de la industria manufacturera. El valor de las exportaciones gallegas de preparados y conservas de pescado y marisco supone más del 25% del total de las exportaciones de productos agroalimentarios que realiza la región.

MIRANDO AL FUTURO

Los desafíos y retos de la industria conservera pasan, según el presidente de Anfaco-Cecopesca, por mantener el suministro estable de materias primas en condiciones competitivas, adaptándose a los cambios normativos y a la necesidad de un entorno y marco legal más estable. El sector apuesta por la internacionalización y muestra su preocupación por los efectos que pueda tener en los mercados el conflicto Rusia-Ucrania. Además, quiere reactivar la demanda interna, dotando de valor añadido

Alrededor del 60% de nuestra producción de conservas de pescados se dirige a la exportación

a los productos. Para ello sopesa el acercamiento a los consumidores a través de una comunicación directa con más información y el desarrollo de campañas promocionales, adaptándose a los cambios demográficos y sociales y a los nuevos hábitos de consumo de la población.

Finalmente, Vieites resaltó la importancia de la I+D+i para el sector. “La innovación, basada en la digitalización y en la producción y el crecimiento sostenible son la clave para la transformación sectorial”, dijo. En este sentido, los aspectos claves en la innovación se centran en la digitalización de los procesos, incorporando tecnologías 4.0 con fabricación inteligente, el desarrollo de sistemas productivos más sostenibles basados en la economía circular, la aplicación de la biotecnología en beneficio de la salud y la seguridad de los productos y el desarrollo de soluciones que mejoren la competitividad del sector acuícola. ■

ANA DÍAZ



El aceite de girasol que utiliza la industria procede de Ucrania

ACUERDO ANUAL ISM - INSPECCIÓN DE TRABAJO

Objetivo: evitar el fraude

El buen funcionamiento de la Seguridad Social depende de todos, siendo responsabilidad de todos los implicados actuar adecuadamente para evitar situaciones fraudulentas en el Sistema. El Instituto Social de la Marina (ISM) y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS) acaban de renovar su compromiso anual en la lucha contra el fraude a la Seguridad Social con la firma del XVI Plan de Objetivos que recoge actuaciones en todo el ámbito nacional.

La inspección de Trabajo y Seguridad Social considera prioritario fomentar la coordinación administrativa, manteniendo y mejorando las relaciones institucionales entre las distintas Entidades Gestoras de la Seguridad Social para luchar contra el fraude. Por ello, suscribe con ellas convenios de actuación conjunta que se renuevan anualmente en un Plan de Objetivos comunes. Estos acuerdos facilitan el intercambio de datos entre organismos para analizar la información y detectar rápidamente posibles bolsas de fraude e incumplimientos laborales, lo que

El ISM permite a los inspectores de Trabajo y Seguridad Social el acceso a los datos

permite actuar con diligencia y eficacia contra situaciones anómalas.

El XVI Plan de Objetivos que acaban de ratificar Elena Martínez-Carqués, directora del ISM, y Carmen Collado, directora general del Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, establece actuaciones de colaboración en diferentes ámbitos. Así, se vigilará la compatibilidad indebida de prestaciones de la Seguridad Social con el trabajo realizado, tanto por cuenta ajena como propia. Se comprobará que no se den altas ficticias para obtener prestaciones o acceder a la jubilación



Las directoras del ISM y del OEITSS firmando el XVI Plan de Objetivos contra el Fraude para el presente ejercicio.

anticipada, ni que haya incrementos injustificados de las bases de cotización antes de la jubilación o de las prestaciones de nacimiento y cuidado de menor e incapacidad temporal. También se controlará que las empresas cumplen con sus obligaciones a la hora de remitir en plazo los partes médicos de sus trabajadores y el pago delegado de la prestación de incapacidad temporal y se vigilará que sean correctos los encuadramientos, las bases de cotización y los conceptos retributivos abonados (CRA) a los trabajadores.

Además, se controlarán especialmente las cuentas de cotización que han alcanzado un volumen de deuda elevado, actuando de manera preventiva en aquellas que comiencen a generar una deuda elevada, superando determinado número de trabajadores en alta. De este modo, se pretende evitar que las empresas generen impagos difíciles de regularizar. Cuando esto suceda, la ITSS podrá actuar de diferentes modos: obteniendo una recaudación inducida, promoviendo la regularización de la deuda y solicitando un aplazamiento por la empresa, derivando la correspondiente deuda a responsables subsidiarios o señalando bienes para su embargo.

El ISM se compromete por este acuerdo a facilitar a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social toda la información que sus inspectores y subinspectores encargados de luchar contra el fraude necesiten, permitiéndoles consultar sus bases de datos y a formar a sus funcionarios en estas labores de colaboración.

MEDIDAS OPERATIVAS

Las acciones que contempla este XVI Plan de Objetivos suman 560 actuaciones, que se desarrollarán, a lo largo de todo el año, en cada una de



El Plan de
Objetivos
para el
ejercicio
actual
comprende
un total
de 560
actuaciones
en todo el
territorio
nacional

las provincias donde actúa el Instituto Social de la Marina. De ellas, 304 corresponden a la búsqueda de fraude en la compatibilidad, 220 en el encuadramiento y 36 en faltas por la no transmisión de datos CRA.

Las Comunidades en las que más actuaciones se llevarán a cabo son Galicia (231), seguidas de lejos por Andalucía (89) y Canarias (85). Por Direcciones Provinciales del ISM destaca Vigo (76), A Coruña (65) y Las Palmas de Gran Canaria (45).

Las inspecciones se realizarán de manera escalonada a lo largo de todo el año para evitar acumulaciones en un período concreto. Corresponde a los directores provinciales del ISM solicitarlas a los jefes de inspección provinciales con suficiente antelación para que las puedan llevar a cabo con rigor. La Inspección, por su parte, comunicará semestralmente a la Dirección del ISM los resultados obtenidos en cada actuación. Las Comisiones Provinciales de Seguimiento y Evaluación del Plan analizarán, en julio de este año y en enero del año que viene, las incidencias registradas en las actuaciones solicitadas por el ISM y los informes ofrecidos por la ITSS. ■

ANA DÍAZ

Lucha contra la pesca ilegal

La secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, y la directora general de la Guardia Civil, María Gámez, firmaron el Plan Anual de Control Integral de Actividades Pesqueras 2022. El acuerdo recoge líneas de actuación coordinadas en la vigilancia e inspección de la pesca marítima en nuestras aguas y el control de la comercialización de los productos del mar a partir de su primera venta.



Este Plan, dotado con casi 4,7Me de presupuesto, deriva del acuerdo marco sobre inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima firmado por los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y del Interior en el año 2019. Con este acuerdo, el Gobierno refuerza el control y la vigilancia pesquera así como la lucha contra las capturas ilegales. La Administración pretende de este modo evitar la presencia en el mar de embarcaciones ilegales o no autorizadas y detectar artes o aparejos de pesca no identificados, antirreglamentarios o prohibidos, a la vez que intenta disua-

dir a los pescadores de faenar en zonas o fondos prohibidos. El texto recoge las actuaciones que realizará el Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA), de la Guardia Civil, para el seguimiento y control del cumplimiento de la normativa pesquera en tierra respecto de las artes y capturas, la tenencia de especies con tallas inferiores a las reglamentarias o la verificación en cualquiera de los elementos que constituyen la cadena de distribución y comercialización. Para ello, contará con siete patrulleras y cuatro helicópteros cedidos por el MAPA. Por su parte, los inspectores de

pesca marítima de la Secretaría General de Pesca embarcarán a bordo de estas naves para dirigir los objetivos de las misiones. La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) representa alrededor de 26 millones de toneladas de pescado al año en todo el mundo, lo que equivale a más del 15% de la producción total anual de productos pesqueros. El MAPA mantiene un firme compromiso de lucha contra esta actividad ilegal que representa una de las mayores amenazas para la explotación sostenible de los recursos acuáticos vivos y la biodiversidad marina. ■



GALICIA

Feria Aquafuture Spain

Un total de 152 empresas, procedentes de 23 países, se dieron cita en el Salón Internacional AquaFuture Spain '22, celebrado en Silleda (Pontevedra). A las compañías se sumaron organismos oficiales e instituciones públicas vinculadas al sector acuícola.

El recinto Feria Internacional de Galicia ABANCA de Silleda acogió el AquaFuture Spain '22 que reunió en las Rías Bajas gallegas a todos los agentes con intereses en el sector acuícola. A la cita comercial, representada por 153 empresas de todo el mundo, se unieron instituciones, centros educativos y de investigación. La exposición, que ocupó los 11.000 metros cuadrados del recinto ferial, se completó con un interesante programa de jornadas técnicas desarrolladas en distintos espacios.

A las charlas y presentaciones de productos y tecnologías realizadas por las empresas se añadió un espacio gastronómico donde quedó demostrada la versatilidad de los alimentos procedentes de la acuicultura (Mexillón de Galicia, Almejas de Carril, algas y trucha) para

adaptarse a la cocina tradicional y a la de vanguardia.

Galicia apuesta por el cultivo sostenible y competitivo de productos del mar para responder a la demanda de los consumidores. Según la conselleira do Mar gallega, Rosa Quintana, la Unión Europea debe favorecer el desarrollo sostenible de esta actividad como parte de una estrategia general que garantice la seguridad alimentaria en el marco del Pacto Verde Europeo. Quintana dio cuenta del peso fundamental que la acuicultura tiene en la economía gallega en términos de creación de empleo, crecimiento sostenible e innovación tecnológica y aseguró que la Xunta apoya a las pequeñas y medianas empresas acuícolas que desean internacionalizarse así como las que quieren introducir nuevos productos y servicios. ■

BREVES

NO al recurso del Estado

El Tribunal Superior de Xustiza de Galicia (TSXG) ha desestimado el recurso del Estado contra la orden de diciembre de 2020 de la Consellería do Mar por la que se aprobó el Plan General de Explotación Marisquera (PGEM) para el trienio 2021-2023. Los magistrados de la Sala de lo Contencioso Administrativo rechazan que fuese preceptivo un informe estatal para aprobar el plan, que es la principal alegación para derogarlo, y concluye que solo la Xunta tiene competencias para planificar este sector.

Listado de días máximos

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación publicó en el BOE del 3 de marzo el listado de días máximos subvencionables a cada buque por reducción de esfuerzo pesquero para 2022. El listado se publica tras haber adaptado el sistema de paralización temporal a la nueva situación del esfuerzo pesquero del Mediterráneo y haber establecido un sistema específico de compensación por parada temporal. La resolución otorga capacidad a las CC.AA. para poder establecer los periodos más adecuados en los que realizar la parada temporal por reducción de esfuerzo.

Ayudas a Arousa y Muros

A 1,1 millones de euros asciende el importe de las subvenciones correspondientes a los últimos proyectos aprobados por los GALP en la ría de Muros-Noia y en Arousa norte. Constituirán un nuevo impulso a la actividad económica en la comarca, dado que entre las iniciativas que permitirán poner en marcha estas ayudas figuran actuaciones de carácter medioambiental, turístico y empresarial. Entre las últimas propuestas que han recibido luz verde por parte de la Consellería do Mar figura la denominada Visibilidade da identidade mariñeira do porto de Portosín.



BREVES

Polémico Parque Eólico

Un informe de Capitanía Marítima considera que el parque eólico marino a cuatro kilómetros de la playa de La Costilla de Rota y a seis de La Caleta, en Cádiz, al pie de su canal de acceso, crearía una barrera para los buques que entran de poniente. Además, la planta reduciría el canal de navegación al norte, de manera que cerraría el paso a barcos de cierto porte, generando un riesgo para la navegación de las embarcaciones menores. Tres de los 18 aerogeneradores invadirían parte del fondeadero del puerto hasta el punto de inhabilitarlo. Y el trazado del cable de conexión a tierra sería incompatible con los dragados de mantenimiento necesarios para garantizar el acceso a la dársena comercial, Zona Franca y los Astilleros.

Promocionar el pescado

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación incluye dos nuevas actividades al convenio de la Federación de Cofradías para la promoción de productos pesqueros: la realización de una acción de promoción de productos de la pesca española, a través de acuerdos con cadenas de restauración de nuestro país, y la sustitución de la participación en la feria Seafood por la participación en Alimentaria.

Alga asiática en el Estrecho

Verdemar-Ecologistas en Acción denuncia que el alga asiática ha invadido el Parque Natural del Estrecho, en Cádiz, y se está extendiendo por toda la costa. "Ya no es un problema local, se está convirtiendo en un problema europeo", aseguran los ecologistas. Critican también que las Administraciones estatales y andaluzas no estén tramitando proyectos financiados por la UE para su erradicación. El alga *Rugulopterix okamurae* o alga asiática ha supuesto una importante quiebra económica de primer orden para el sector pesquero, turístico y ambiental de la zona.



CANTÁBRICO

Campañas científicas del IEO

Personal investigador y técnico de siete centros oceanográficos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) participan en las campañas científicas CAREVA y JUREVA con la que valorarán el tamaño de las caballas y jureles en el norte peninsular a partir de huevos presentes en la zona.

Se trata de las campañas CAREVA y JUREVA que permitirán determinar, a través del método de producción de huevos, la biomasa de la población adulta desovante de caballa y jurel en las costas del Golfo de Bizkaia, el mar Cantábrico y Galicia. Estas misiones se están realizando desde marzo y terminarán el 26 de abril.

Personal científico e investigador de los centros oceanográficos del IEO en Vigo, A Coruña, Santander, Gijón, Málaga, Baleares y Canarias participan en estas campañas que se llevarán a cabo a bordo del buque "Miguel Oliver" para estimar la distribución y abundancia de huevos y analizar las características reproductivas

de los adultos, lo que permitirá conocer el tamaño de la biomasa reproductiva de estas especies. CAREVA y JUREBA forman parte del Programa Nacional de Datos Básicos del sector pesquero español y están coordinadas en el marco del Consejo Internacional para la Explotación del Océano (ICES, por sus siglas en inglés) que elabora el calendario coordinado de campañas a nivel internacional. Durante el año 2022, el Instituto Español de Oceanografía tiene previsto ejecutar un total de 16 campañas con un esfuerzo de muestreo que, temporal y espacialmente, abarca desde los meses de febrero hasta julio y cubrirá todo el Atlántico nororiental. ■

Agilizar las ayudas

La Consejería de Pesca de Andalucía pone en marcha un método de gestión de los fondos de pesca para resolver y pagar las ayudas que no conlleven inversiones en menos de cuatro meses desde que se presentan las solicitudes.

Era una de las reivindicaciones del sector pesquero andaluz que denunciaba que las ayudas se cobraban hasta año y medio después de ser concedidas.

El plan incluye la puesta en marcha de una ventanilla electrónica única para facilitar al sector la tramitación de la documentación necesaria y una gestión de las ayudas a los tripulantes mediante concurrencia no competitiva para evitar trabas y esperas innecesarias,

La idea es que, una vez que la solicitud esté completa y la documentación adjuntada, se resuelva y pague de forma exprés. Para ello, previamente, la Consejería habrá actualizado e informatizado toda la documentación necesaria y creado una base de datos, según la línea de ayuda solicitada.

Otra novedad será el establecimiento de antemano de un calen-

dario de convocatorias que permita al sector anticiparse y tener toda la documentación preparada. En los dos años de prórroga de los fondos FEMP, la Junta de Andalucía pondrá a disposición del sector pesquero 64 millones de euros.

Este plan dará liquidez a las empresas pesqueras en unos momentos de especial dificultad, a causa de la escalada de los costes de explotación, con los precios del gasoil y la electricidad disparados, a lo que se suma el efecto de la guerra en Ucrania.

A la preocupación existente por esta situación, se une la constatación, por parte del IEO, de que las pesquerías mediterráneas, sus recursos pesqueros, sociales y también sus ecosistemas, son más vulnerables al cambio climático que las pesquerías del Atlántico, tras dos años del funcionamiento del proyecto Vadapes. ■.



BREVES

“Mares para siempre”

Marine Stewardship Council (MSC) lanzó en febrero una nueva edición de ‘Mares para Siempre’, una iniciativa que tiene como objetivo concienciar a la ciudadanía sobre la pesca sostenible y la importancia de proteger los recursos marinos para el futuro, además de aumentar el conocimiento sobre el programa y el Sello Azul de MSC. Según la ONG, más de 70 empresas, pesquerías, embajadores e instituciones participaron durante la semana del 21 al 27 de febrero de 2022 en diversas acciones, que giraron en torno a la importancia de poner en valor la pesca sostenible y demostrar que es posible.

Fichaje telemático

Las mariscadoras de a pie de la cofradía de San Telmo estrenaron la aplicación Xesmar, que permite el fichaje telemático de su jornada laboral en las acciones no relacionadas con la extracción de molusco. Hasta ahora esos justificantes se hacían de forma manual con listas donde se apuntaban las asistencias y la entrega de resguardos en papel para cuando tuviesen que renovar el permiso.

En la Expo de Verona

Una nueva feria sobre logística, transporte e intermodalidad sostenible se puso en marcha los días 16 a 19 de marzo en Verona (Italia). La presencia de nuestro país estuvo asegurada con los stands del puerto de Barcelona (principal puerto de España para el tráfico euromediterráneo e internacional); el puerto de Bilbao (“hub” estratégico para el transporte marítimo de corta distancia que cuenta con una amplia oferta intermodal gracias a sus conexiones ferroviarias) y el puerto de Valencia (que destaca por canalizar el tráfico de cualquier clase de producto de todos los sectores económicos y ser uno de los principales para el tráfico de pasajeros con Baleares e Italia y el puerto comercial más cercano al Canal de Suez).

EN LOS ÚLTIMOS CUARENTA AÑOS

El invierno más crudo vivido en Terranova

Por primera vez en la historia del territorio, un grupo de barcos españoles pasó el año viejo en este puerto dando alegría al Saint-Pierre invernal se trataba de una flotilla de Pescanova, que venía a trasbordar calamares y langostinos con destino a España el carguero “Sierra Aramo” se encargó de llevar el tesoro a la patria.

BLOQUEADO EN ENERO

A consecuencia de la huelga de los directores de tráfico aéreo canadienses hemos estado incommunicados gran parte del mes de enero con el resto del mundo sin correo y sin poder salir de la isla. Cuando el bloqueo se levantó, los elementos se encargaron de prolongar el aislamiento. El frío intensísimo y continuado en varios puertos de la costa atlántica canadiense ha bloqueado entre los hielos a no pocos barcos. En San Pier no se recordaba invierno tan duro desde hace más de 40 años. Hay 143 casas con el sistema de traída de aguas helado, calderas de calefacción y radiadores reventados (...).

PAREJAS EN TERRANOVA

En el año 65, cuando por primera vez vine a Terranova, las parejas



comenzaban a llegar a puerto hacia el 15 o 20 de febrero... y en escaso número. 40 o 50 consultaciones era el máximo. Este año, hasta el día 10 de febrero, ya nos han visitado, entre bous y parejas, unas 30 unidades y en mi haber cuentan 200 consultas... Da pánico ver cómo llegan algunos, cargados de hielo toda la obra muerta, los palos, el puente, los cables de 30 mm engordados por el hielo a un tamaño superior al tronco de un hombre; las luces y portillos bajo una capa de 30 cm de hielo dejan pasar la luz a su través en una auténtica

sinfonía de colores espectaculares para el curioso, pero tremendamente peligrosos para el barco, el cual, por un exceso de carga en la obra muerta puede invertir su centro de gravedad en un balanceo y dar una voltereta e irse a pique. Por eso, los hombres trabajan en estas fechas más tiempo “cascando” el hielo a muchos grados bajo cero que en faenas de pesca...

SE TEMEN ACCIDENTES

El 27 de enero arribó el “Olaverri-Olazar” la pareja campeona del año 71, con el palo roto totalmente. 16 horas los hombres sobre la cubierta para dejar el buque en condiciones de navegar. Ello no se consiguió sin el

tributo de varios dedos congelados, que afortunadamente pudieron salvarse de la gangrena...

En el hospital Santa Clara, de Saint John’s Terranova, se encuentra desde el día 7 don Fernando del Pazo, gravemente enfermo de un proceso abdominal, y al cual acompañé en un vuelo especial y peligroso por el temporal hasta aquella ciudad.

Hoy me han llevado a Halifax nueva Escocia, un nuevo caso de congelación esta vez con gangrena. Esto es Terranova, amigos de España, y luego dicen que el bacalao es caro.

JOSÉ LUIS ALARCOS

En los consejos del ISM

La experiencia adquirida desde la puesta en marcha de la nueva estructura del ISM aconseja la inclusión en los Consejos general y provinciales del organismo a representantes de los pensionistas, y adecuar la representación de los trabajadores según las características de cada provincia a través de los sindicatos de pesca y de la Marina Mercante.

A este objeto el Ministerio de Trabajo ha dictado una orden por la que se regula la composición competencia y funciones de los

órganos de Gobierno y servicios centrales del Instituto (...)

A partir de ahora figurarán como vocales natos de los Consejos Provinciales, los presidentes de los Sindicatos Provinciales de Pesca y Marina Mercante, en aquellas provincias con un censo superior a 3.000 trabajadores del mar. Por parte del Ministerio de Trabajo tendrán esta condición el jefe de la Inspección Provincial de Trabajo, el secretario de la Sección de Trabajos Portuarios y el delegado provincial del Instituto Social de la Marina.

A BORDO

Con los pescadores guipuzcoanos



La pesca del litoral es una pequeña aventura para unos; un oficio, en la mayoría de los casos el único, para otros, y, en ocasiones, un negocio todo depende del lugar que ocupe el que trabaja. En mi caso concreto supone una nueva experiencia y el contacto, siquiera por unas horas,

con los hombres que de ella viven. En la Cofradía de Pescadores de San Sebastián tuve un intercambio de impresiones con su secretario. Hablamos de los problemas generales de este tipo de pesca. Parece claro que algo no funciona. Las capturas disminuyen notablemente de un año para otro. Por otra parte, el

Ángel, enfermo

La crónica de Alemania que publicamos en esta página la he escrito Ángel, nuestro corresponsal, enfermo y en la cama. Nos escribe desde Bielefeld y nos explica cómo cayó enfermo con una “pulmonía a destiempo”, y también cómo pudo hacerse con una máquina de escribir, que tenía prohibida, escapando de la vigilancia de los doctores y enfermeras en el edificio de pruebas analíticas del hospital (...)

Digamos el corresponsal Ángel Alfonso Fernández y Martínez Luengo es un periodista gallego con domicilio en Bonn, pero viajero incansable por la geografía alemana (...).

número de barcos aumenta con lo que el rendimiento por unidad disminuye de una forma alarmante. ¿Causas? Parece ser que son varias y complejas pero lo cierto es que todo son especulaciones, más o menos basadas en datos, pero especulaciones, al fin y al cabo. (...)

Es cierto que se han adoptado una serie de medidas para remediar el problema, entre las que cabe destacar la de la veda de la anchoa pero esto ha sido muy discutido por los pescadores guipuzcoanos dicen que la veda no sirve. Manuel, el patrón de mi barco, me decía que la veda habría que hacerla en mayo y que lo propuso una reunión le dijeron que eso era una locura porque en esa época la anchoa es mejor por lo que se preguntaba si la veda era para proteger la pesca o para qué. (...)

ENFERMEDAD INMUNOLÓGICA CRÓNICA DE LA PIEL

La psoriasis: repercusión sociolaboral

En la psoriasis, la utilización de las manos y la actividad física pueden verse afectadas durante los episodios de agudización de la enfermedad, situación que compromete el normal desarrollo de las tareas que desarrollan los trabajadores embarcados.



La palabra psoriasis proviene del término griego “psora” que significa picor, y es uno de los signos predominantes en las diferentes formas de presentación de esta enfermedad crónica de origen autoinmune, que se hereda de padres a hijos, evolucionando con episodios de agudizaciones durante semanas o incluso meses.

Es una patología compleja que afecta igualmente a hombres y mujeres. Su debut puede estar alrededor de la segunda década de la vida, sin embargo, se ha

observado su aparición incluso en niños o en personas de edades avanzadas. Presenta lesiones en la piel que pueden condicionar daños psicológicos en quien la padece.

En el origen de la enfermedad se invoca una deficiencia inmunológica que activa las células de defensa del organismo provocando efectos inflamatorios. Los queratinocitos, que son células superficiales de la piel, en la psoriasis se regeneran aproximadamente diez veces más rápido que en la piel sana, lo que explica las lesiones

inflamatorias escamosas en la piel y el picor intenso.

Se describen factores desencadenantes en el debut de la psoriasis, entre los que se encuentran haber padecido una infección bacteriana previa al inicio de las lesiones, vivir en un clima frío y seco, presentar alteraciones de la piel por otras causas, haber tenido quemaduras solares recientemente y estar sometido a estrés psicológico sin disponer de mecanismos adaptativos para enfrentarlos.

La forma más frecuente de pre-

sentación es la llamada psoriasis en placas. En ella aparecen en la piel manchas de color rojo, con signos inflamatorios y cubiertas por costras de escamas blancas perladas, localizadas preferentemente en el cuero cabelludo (en una primera etapa se puede confundir con la caspa común), los codos, tronco, región sacra, rodillas y región anterior de las piernas.

En las uñas también pueden verse signos de esta enfermedad, destacando su aspecto enrojecido, partidas, separadas del lecho ungueal y con puntos que simulan las marcas de un dedal de costura.

Otra forma de presentación es la llamada psoriasis de las manos y pies, con lesiones dolorosas y de difícil remisión, que invalidan para el uso de calzado e incluso llega a impedir la deambulaci3n. En las manos se presentan lesiones similares con picor persistente y en ocasiones con la aparici3n de lesiones costrosas y sangrantes, que dificultan la actividad laboral en los trabajadores del mar que la padecen.

La llamada psoriasis en gota que es m1s frecuente en ni1os y j3venes se diagnostica por la aparici3n de peque1os puntos de color rojo en la piel.

La artritis psori1sica es otra manera de expresarse esta dolencia, que puede aparecer antes que las manifestaciones dermatol3gicas mencionadas. Produce dolor, inflamaci3n y rigidez de las articulaciones, imposibilitando la vida social y laboral, y se acompa1a del



consiguiente deterioro de la estabilidad emocional del paciente.

TRATAMIENTO PROGRESIVO

El objetivo fundamental del tratamiento consiste en desacelerar la proliferaci3n de las c3lulas de la piel y disminuir el proceso inflamatorio, eliminando as1 las lesiones cut1neas durante los brotes y a su vez intentar minimizar los efectos indeseables provocados por los medicamentos utilizados. El tratamiento se indica en dependencia de la magnitud de los s1ntomas y signos. Se sugiere comenzar por la medicaci3n menos agresiva en especial la que se utiliza directamente sobre la piel, las cremas y pomadas que disminuyen la inflamaci3n, simila-

res de la vitamina D y retinoides. Seg1n el grado de severidad de los brotes se ir1 incluyendo medicaci3n por v1a oral o el uso de terapia con biol3gicos inyectados. Debe sealarse que en especial al usar los llamados medicamentos biol3gicos, se precisa un seguimiento detallado del paciente antes y despu3s de indicarlo debido a los efectos que pueden provocar en el organismo. La posibilidad de contraer enfermedades infecciosas se incrementa mucho durante el tratamiento, as1 como la reactivaci3n de una lesi3n tuberculosa antigua.

El tratamiento de las patolog1as cr3nicas, como es el caso de la psoriasis, debe incluir, sin lugar a dudas, desarrollar en el enfermo las herramientas psicol3gicas que le permitan convivir con una dolencia que es para toda la vida, y tener un pleno conocimiento de los factores que pueden condicionar la aparici3n de los brotes con vista a evitarlos.

Dentro de estos factores destacan el estr3s psicol3gico, la obesidad y el sedentarismo, las infecciones de faringe, am1gdalas y otras de v1as respiratorias altas, algunos medicamentos de uso com1n como son los utilizados para disminuir la tensi3n arterial, el tabaquismo y el abuso del alcohol.

Esta enfermedad, como todas las que dan manifestaciones en la piel expuesta, provoca estados de gran ansiedad y estr3s, que complican a1n m1s la evoluci3n favorable de los brotes de la psoriasis. ■

ROSA MAR1A GAND1A
M1DICO DE SANIDAD MAR1TIMA

Castellón renueva su sello



En noviembre de 2018 la Dirección Provincial de Castellón obtuvo el sello de excelencia (EVAM, 200-299) y este año han conseguido renovarlo por tres años más. Para ello se han llevado a cabo tres Acciones de Mejora tanto desde el punto de vista interno, agilizando la gestión y racionalizando el consumo, como desde el punto de vista externo midiendo la utilidad de la actividad formativa y su repercusión en la ocupación de sus alumnos. Con las medidas en el control de la empleabilidad se ha determinado el efecto de las acciones formativas

del ISM en la contratación de los alumnos. Al analizar estos resultados se puede conseguir hacer más eficiente la formación. Al establecer un programa de almacén se controla la adquisición y gasto de material, se evita el desabastecimiento, y se suprime aquel material que ha dejado de ser útil. Finalmente, mediante un control de proveedores de servicios se facilita la gestión, se logra una mayor eficacia a la hora de tramitar los pagos de facturas y a su vez se controla la eficacia de dichos proveedores en la prestación de servicios. ■

Convenio con Cantabria

Con fecha de 8 de marzo, el ISM ha suscrito un convenio con el Servicio Cántabro de Salud para el control del Covid19 en las tripulaciones de buques en mareas superiores a diez días de duración. El acuerdo establece las líneas de actuaciones y acciones previstas por las partes para el control de casos de Covid que no puedan obtener ayuda médica a menos de dos horas desde su posición en el mar, flotas de altura y gran altura. El Servicio Cántabro de Salud facilitará las pruebas serológicas de detección del virus que se realizarán por su personal. El ISM, además de realizar los test, incorporará los resultados a las bases de datos del Servicio Cántabro de Salud y participará en campañas de divulgación y formación de los tripulantes. ■

Exoneración de cuotas

La erupción del volcán Cumbre Vieja en La Palma puso de relieve la necesidad de ayudar urgentemente a la población isleña. El Real Decreto-ley 18/2021, de 28 de septiembre, contemplaba en su disposición adicional sexta una serie de medidas extraordinarias para los trabajadores autónomos afectados, que se fueron ampliando en modificaciones posteriores. No obstante, los trabajadores por cuenta propia del Régimen Especial de los Tra-

bajadores del Mar, afectados por la erupción, no se vieron beneficiados por la exoneración de cuotas prevista, ya que la percepción de la prestación extraordinaria por cese de actividad era incompatible con las ayudas por paralización de la flota, ayudas por las que optaron los trabajadores afectados. En la visita que efectuó el Ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones a la isla de La Palma, los trabajadores del mar le plantea-

ron esta situación. Finalmente, mediante el Real Decreto-ley 2/2022, de 22 de febrero, se ha modificado la citada disposición adicional sexta para corregir esta situación. Así, los trabajadores por cuenta propia de La Palma adscritos al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, en el supuesto de percepción de ayudas por paralización de la flota y previa acreditación de tal extremo, también quedarán exonerados de la obligación de cotizar. ■

GUÍA SOBRE ENCUADRAMIENTO EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



ISM EN TU BOLSILLO

Siempre a tu lado

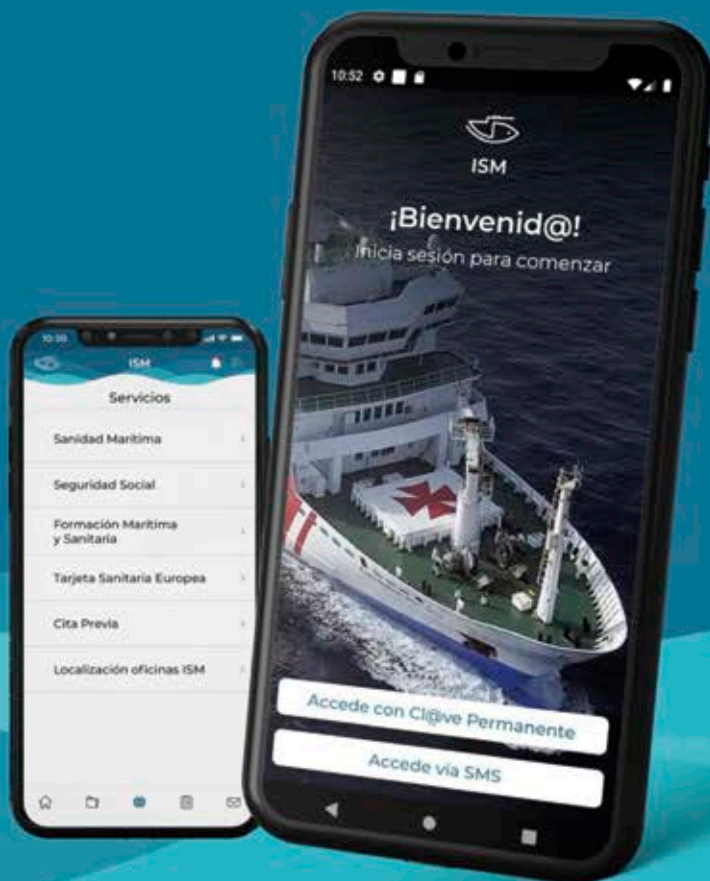
¿QUÉ TIENES QUE HACER PARA UTILIZAR ISM EN TU BOLSILLO?



DESCARGAR la aplicación disponible en Google Play y en App Store.



IDENTIFICARTE



MIS DOCUMENTOS



SERVICIOS



REGISTRO



BUZÓN DE CONSULTAS



AVISOS

Descárgate la app



*En cualquier momento,
desde cualquier lugar...*

FÁCIL • ÁGIL • ACCESIBLE



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES

