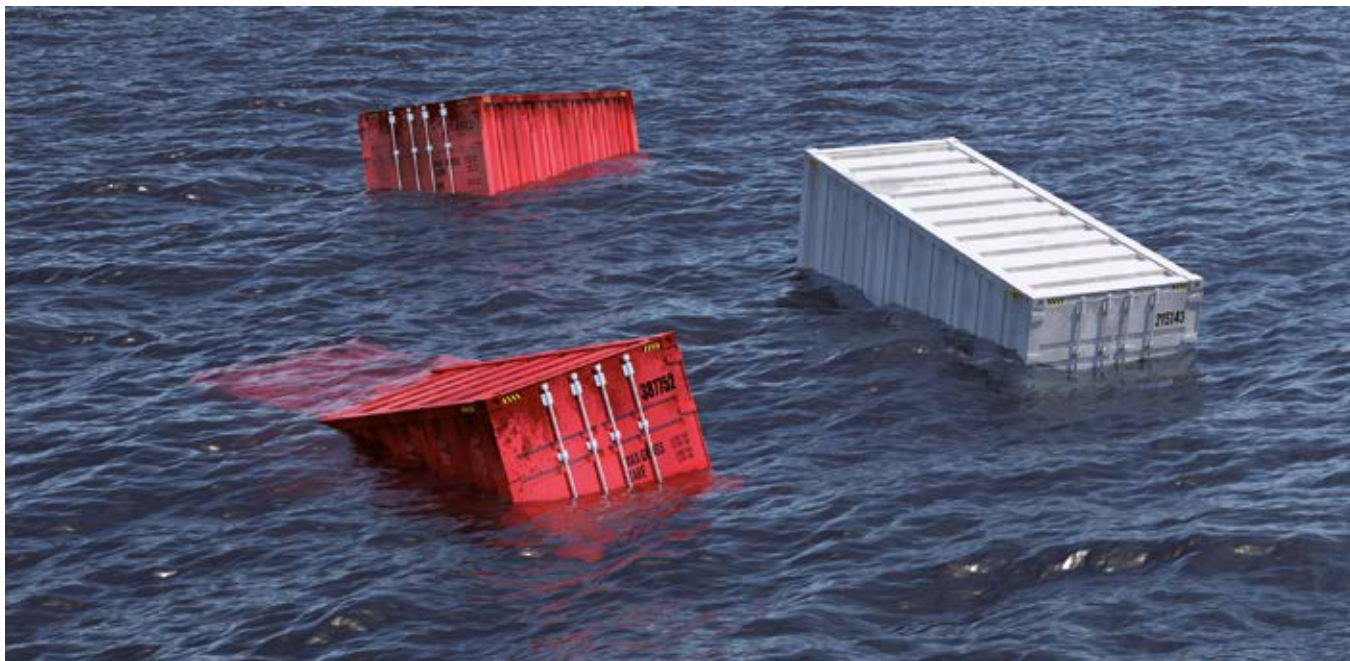


OBJETOS FLOTANTES NO IDENTIFICADOS EN EL MAR

# ¡Peligro, OFNI a la vista!



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## SIEMPRE ALERTA

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

aumenta la capacidad de respuesta en estas situaciones”.

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

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

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

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



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

### PESCANDO PAJA

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

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

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

### MEDIDAS URGENTES

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



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

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

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

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

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

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





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

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

## **PESCADORES IMPLICADOS**

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

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

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

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

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

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

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

**PATRICIA ROMERO ALONSO**