

Mar



Nº 505

Junio 2011

NIPO: 793-11-004-2

La bajura une sus lonjas

El empleo en la mercante

Se reduce la oferta de profesionales

El ISM en la costera del bonito



Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:
Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio
C/ O Salgueiral nº 43, Bamio
36618 Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra)
Tel: 986 56 56 41 • Fax: 986 50 51 11

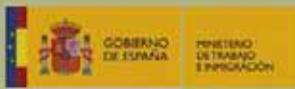
BAMIO

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO NACIONAL
DE EMPLEO

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Bajura, comercialización y rentabilidad

El sector de la bajura, por el número de unidades dedicadas a la actividad y el empleo que genera directa e indirectamente, constituye una pieza clave en el conjunto del sector, especialmente en todas las zonas costeras donde, desde la economía en general, al turismo, tienen una gran relación con la pesca. Se trata de unas pesquerías que, al igual que las que se desarrollan en caladeros lejanos, han sufrido los efectos de la reducción de los recursos, menos capturas y mayores costes, con el agravante de que este tipo de barcos, por la dimensión de los mismos y su estructura, en muchos casos familiar, no tienen posibilidades para operar en otros caladeros fuera de las aguas costeras. Consecuencia de estas limitaciones, la bajura, y con ella todo el entramado socioeconómico que gira en su entorno, tiene necesidad de sobrevivir a partir de un escenario marcado fundamentalmente por dos componentes. En la parte negativa, por la existencia de un volumen más reducido de capturas. En la positiva, por la posibilidad de disponer de unos productos de mayor calidad y fresca por el tipo pesquerías que se practica, desde los artes de pesca, a las capturas, en muchos casos, del día.

De acuerdo con esta realidad, los procesos para la comercialización de este tipo de productos, una mayor valorización de los mismos, su transformación en algunos casos y, sobre todo, una mejora en los mecanismos de venta con una mayor y mejor regulación de la oferta y la demanda, constituyen un elemento fundamental a la hora de asegurar la rentas para este colectivo.

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, siguiendo en su política de analizar las cadenas de valor de los productos agroalimentarios más importantes, desde que sale de origen, hasta el punto de venta al consumidor, acaba de publicar el estudio referido a la merluza. Sobre unos datos contrastados, el trabajo viene a poner en evidencia, lo que ya no es para nadie una sorpresa: que los mayores beneficios se quedan en el camino frente a los intereses de la producción.

En lo que afecta a la bajura, históricamente, la comercialización de estas pesquerías se ha hecho a través de las lonjas, en manos de las más de 200 Cofradías que se

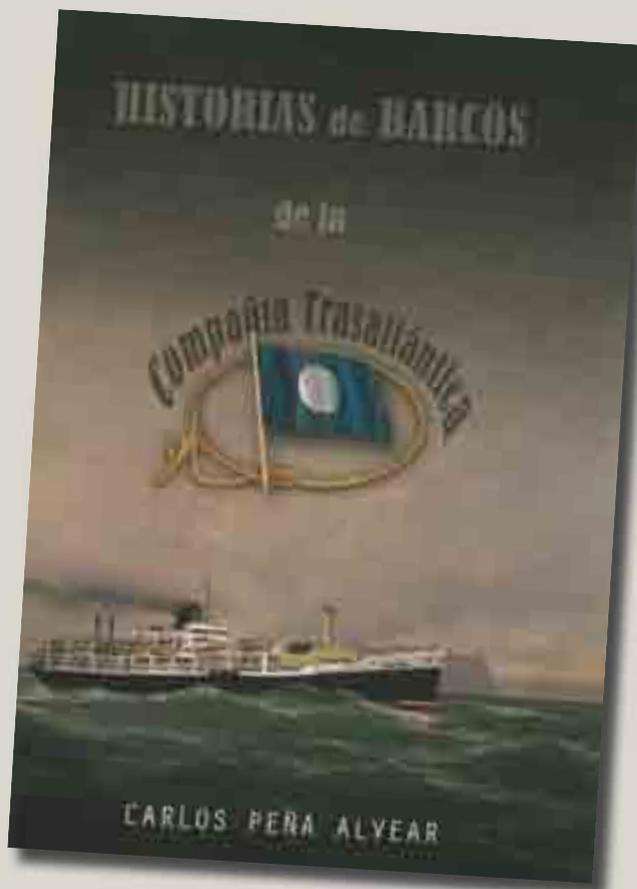


mantienen en toda la costa. Se trata de un sistema que ha experimentado en las últimas décadas procesos de modernización para adaptarse a las nuevas tecnologías. En la actualidad, dando un paso más, las Cofradías se hallan embarcadas en un programa para unir su actividad de cara a logran una mejor defensa de sus intereses. La bajura, como otras pesquerías, depende del volumen de capturas, pero en este caso muy especialmente, con un claro problema de minifundismo, de contar con los instrumentos de comercialización más adecuados para lograr una rentabilidad que asegure para estas flotas el relevo generacional. Una mayor unidad de las lonjas, pueden ser uno de esos instrumentos. ■

Historias de barcos de la “Trasatlántica”

Autor: Carlos Peña Alvear

Edita: Tantín



Historias de barcos de la Compañía Trasatlántica es la historia de catorce embarcaciones donde desde los años sesenta del pasado siglo, su autor, Carlos Peña desempeñó las tareas de capitán fundamentalmente en los viajes desde España al continente americano, entre los que se hallan los cuatro grandes trasatlánticos de la emigración española hacia esos países. No se trata de una novela ni de un libro de memorias pero a lo largo de sus páginas, además de los avatares de los innumerables viajes lle-

vados a cabo por el autor, se cuenta en paralelo una parte de la historia de España en esas décadas en la que miles de personas optaron por reiniciar su vida en otros países del continente americano.

Carlos Peña, marino mercante, tras unos años desarrollando trabajos burocráticos en el marco de la Compañía Trasatlántica, desde 1967 inició su actividad como capitán de la motonave Virginia de Churruca donde ya trabajaba como primer oficial, a los que siguieron otros barcos como el Begoña, Castel Bianco, Castel Verde, Santa María, Mary, Monserrat o Montblanc.

El libro es un intento para mantener viva la memoria de algunos de los sucesos más importantes acaecidos en esas décadas a los barcos de la Compañía Trasatlántica Española en tiempos plagados de muchas dificultades y penurias económicas. El autor reconoce en su obra que posiblemente se trata de un enfoque parcial y muy limitado a un determinado período de la historia de España, pero, en un estilo muy directo y sencillo se limita simplemente a poner sobre el papel un cúmulo de experiencias vividas en esos barcos. El libro va más allá de lo que se puede registrar en un Diario de Navegación. En esta línea, junto a todo tipo de detalles técnicos sobre los incidentes

típicos de una travesía en el mar relacionados con las condiciones climatológicas, siniestros, etc, el autor introduce una nota humana, reflejando igualmente historias de pasajeros con quienes compartió esos viajes.

La intención del autor con esta obra es ofrecer un homenaje al papel jugado por la Compañía Trasatlántica Española desde su fundación en 1849 en Santiago de Cuba. ■



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, Ana Díaz, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:

Jesús Navarro y J.M. González Valleccio.

Secretaría:

Concha Serrano.

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2.

Tel. 965 12 05 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.

Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n.

Tel. 956 25 17 03.

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza,

s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. C/Pez, 1.

Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris

y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20.

Tel. 956 50 02 40.

Gijón (Asturias): Casa del Mar. Avda. Príncipe

de Asturias, 76. Tel. 98 532 71 00.

Guipúzcoa: Casa del Mar. C/Marinos, 1.

Pasaia (Guipúzcoa). Tel. 943 40 40 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9.

Tel. 959 25 74 11.

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 1.

Tel. 981 28 70 00.

Las Palmas: Casa del Mar. C/León y Castillo, 322. Tel.

928 49 46 45.

Lugo: Oficina Administrativa. Carril dos Loureiros,

17. Tel. 982 22 50 10.

Madrid: Oficina Administrativa. C/Churruga, 2.

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4

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

Malilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina

Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda.

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

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

Tel. 95 428 60 28.

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

Tel. 977 19 10 00.

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

Tel. 96 331 99 00.

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

Tel. 986 21 61 00.

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

23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra).

Tel. 986 50 17 81.

Vizcaya: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña,

32. Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 412 61 00.

Redacción y Administración:

Churruga, 2. 28004 Madrid.

Teléfonos: 91 591 99 20 y 91 591 99 07.

Fax: 91 591 99 19. revista.marism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC

www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-11-001-6

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas

en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se

considerarán opiniones de **MAR** aquellas que vayan

suscritas por su director o aparezcan en forma editorial.

Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos

publicados en **MAR**, citando la procedencia y solicitando

la autorización de la revista.



46

COSTERA DEL BONITO

Asistencia embarcada del "Juan de la Cosa" a la costera del bonito

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

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

6

LONJAS DE LA BAJURA

Las Cofradías impulsan un plan para unir la actividad de las lonjas

34

EL EMPLEO EN LA MERCANTE

Análisis del empleo y las condiciones de trabajo en la marina mercante

- 6 Las Cofradías unen sus lonjas
- 12 Cadena de valor en la merluza
- 20 Plan para la gamba de Palamós
- 22 Nuevas tecnologías contra el fraude en la pesca
- 24 La gestión pesquera
- 28 Ayudas para la flota atunera
- 30 Plataforma tecnológica para la pesca
- 34 El empleo en la mercante
- 44 Campaña de Salvamento Marítimo de la flota de recreo
- 45 Cambio de distritos en las capitanías
- 46 El ISM en la costera de bonito
- 48 Reglamento de los centros de formación
- 52 Real Decreto de negociación colectiva
- 58 Convenio Seguridad Social Iberoamericana
- 60 Accidentes "in itinere"
- 62 Día de los océanos
- 64 El cambio climático
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

Entrevista a José Manuel González Gil de Bernabé, secretario general de la FNCP

LA ASOCIACIÓN DE LONJAS defiende un modelo de comercialización transparente



Julio Palomar

A finales de 2009 los representantes de la pesca de bajura dieron el primer paso para la creación de la Asociación Nacional de Lonjas con la aprobación de sus estatutos. La asociación nació como respuesta de la bajura al proyecto de ley de pesca sostenible aprobado por el Consejo de Ministros en agosto de 2010 que adapta a nuestra legislación la reglamentación de la Unión Europea sobre Pesca. Con esta norma, aún en trámite parlamentario, las lonjas dejarán de ser el principal filtro de entrada para el pescado fresco capturado fuera del mar territorial y por buques comunitarios o extranjeros, en aguas comunitarias o de terceros países. Ante la posibilidad de perder una de sus principales fuentes de financiación, las cofradías han optado por asociar sus lonjas para defender un modelo de comercialización que garantiza la transparencia, la defensa del trabajador y el control sanitario y fiscal.

¿Cuál es el origen y los objetivos de la asociación? Y, ¿qué pasos ha dado la Asociación Nacional de Lonjas (ANL) desde la aprobación de sus estatutos?

El origen de la asociación es el trabajo desarrollado en la VIII Asamblea Nacional de Cofradías en febrero de 2008 para mejorar la comercialización y la defensa de las lonjas. Posteriormente, en octubre de 2009, aprovechando un encuentro en Madrid para analizar la reforma de la política pesquera común, se aprobaron los estatutos. En la próxima asamblea, que se reunirá en unos meses, los nuevos representantes tendrán que evaluar el trabajo realizado. Éste se ha centrado principalmente en la recopilación de datos, que nos permiten afirmar que esta asociación es la organización más importante, tanto a nivel nacional como comunitario, en la gestión del mayor número de lonjas de contratación de pescado. Las 78 lonjas asociadas, a las que esperamos se unan otras veinte o veinticinco más, generaron un importe superior a los 320 millones de euros en ventas. Y están repartidas por todo el litoral con la excepción de la Comunidad Canaria y País Vasco. Con Canarias ha habido algunos problemas que esperamos resolver. También esperamos contar con algunas lonjas vascas como la de Bermeo.

¿Qué vinculación hay entre la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) y la asociación?

La asociación nació en el seno de la federación y sigue estando en el seno. La idea que queremos transmitir es simple: la federación y la asociación es lo mismo y los órganos de gobierno de la federación supervisan el trabajo que está realizando el grupo de técnicos de la asociación de lonjas.

¿Aparte de estos avances en la organización interna de la asociación, se han dado pasos en la defensa de su modelo de comercialización?

Sí. El pasado 24 de mayo se dio un paso importante en el Congreso de los Diputados

“Las 78 lonjas asociadas es la organización más importante, tanto a nivel nacional como comunitario, en la gestión de contratación de pescado.”



con la aprobación por todos los grupos políticos de la Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca de una Proposición no de Ley que pide que se refuerce el papel que deben tener las Cofradías de Pescadores en la futura reforma de la Organización Común de Mercados (OCM). Además, los diputados señalaron también que nuestras organizaciones dieron la voz de alarma en la discusión del Proyecto de Ley de Pesca Sostenible del artículo 100, que incorpora la figura de los compradores autorizados. Desde la FNCP entendemos que, si esta figura viene motivada por la adaptación a la normativa comunitaria que en materia de mercados impone el Reglamento Comunitario, nadie impide al Estado miembro—en este caso a España— legislar de forma más restrictiva manteniendo la obligatoriedad de la primera venta en lonja. En otro caso, se va a otro tipo de economía que en estos momentos consideramos que es perjudicial para el sector pesquero.

¿Qué ventajas tiene este modelo frente a vender el pescado directamente a asentadores a las grandes cadenas de alimentación?

Para los pescadores artesanales las ventajas de vender sus capturas en subasta pública son evidentes: primero, evitan las duras condiciones de pago que padecen otros sectores por que se vende a través de la organización y no de forma individual—esta situación les pondría en una posición de inferioridad frente a la cadena de comercialización—; segundo, existe un control sanitario que garantiza su producto; tercero, no tienen impagados que en esta época de crisis es algo determinante. Además, el actual modelo de comercialización supone ventajas para el trabajador, el consumidor, la administración y los compradores. En el caso de los marineros, la venta de pescado a través de lonja proporciona transparencia en el precio obtenido del que se deriva su salario “a la parte”. Otra cosa es si el precio es justo o no; pero por lo menos tienen eso garantizado por la transparencia de la subasta



pública en lonja. Para el consumidor, la venta en lonja proporciona mayor seguridad a nivel sanitario. En el caso de las administraciones, la subasta del producto en lonja genera claridad sobre la recaudación positiva como IVA, tarifas portuarias, etc., y, finalmente, la primera venta en lonja crea igualdad de oportunidades para los operadores presen-

tes en lonja sean minoristas, mayoristas, o grandes superficies.

En estos momentos de mercados globalizados si no se actúa coordinadamente y se cede ante las presiones de otros escalones de la cadena de comercialización para que desaparezca la subasta pública se puede producir un incremento de la economía sumergida. Prueba de esta afirmación es que al comparar los datos estadísticos del volumen y el importe de las ventas de 2009 y 2010 de las setenta y ocho cofradías que han asociado sus lonjas muestran que no ha habido a penas variación. Ha habido 38 que han vendido un importe superior al año 2009 y las 39 restantes obtuvieron un importe menor, pero el balance final del importe de ventas da una cantidad semejante (320,8 millones de euros en 2010). (Ver cuadro I y II). Esta mínima variación al alza es muy positiva, si se compara con las caídas de otros sectores en estos momentos de dificultad económica.

¿Cuáles están siendo los principales escollos?

Un problema importante es la unificación del sistema de garantía de cobro—avales, fianzas, contrato de adquisición de mando,

VENTAS INTEGRADAS EN LA ASOCIACIÓN				
	IMPORTE VENTAS AÑO 2010 (78 COFRADÍAS)	IMPORTE VENTAS AÑO 2009 (77 COFRADÍAS)	KILOS VENDIDOS AÑO 2010 (78 COFRADÍAS)	KILOS VENDIDOS AÑO 2009 (77 COFRADÍAS)
CATALUÑA	92.370.651,40 €	90.801.271,53 €	24.055.629,59	25.838.418,88
COM. VALENCIANA	80.547.485,90 €	84.318.210,43 €	24.696.901,85	26.773.748,25
GALICIA	69.360.202,72 €	56.664.493,36 €	20.189.867,44	21.171.994,93
ANDALUCÍA	58.911.146,40 €	59.064.082,21 €	17.405.370,30	16.411.053,99
MURCIA	11.204.693,59 €	11.629.378,15 €	4.629.969,86	3.046.857,75
CANTABRIA	7.946.038,14 €	8.564.406,75 €	9.998.411,43	15.084.623,22
ASTURIAS	6.837.652,21 €	6.988.079,48 €	1.777.591,23	1.073.237,02
BALEARES	3.693.860,60 €	3.676.871,08 €	473.900,32	450.225,56
TOTAL	320.871.710,96 €	320.706.792,99 €	103.227.641,82	109.850.159,60

Cuadro I. Volumen e importe de ventas 2009-2010

compradores morosos, etc.)— y la ley de morosidad. Para ello se creó un grupo de trabajo que ha recabado información sobre los distintos sistemas utilizados por las cofradías y los mecanismos preventivos ante la morosidad de los compradores. También se han analizado los reglamentos de régimen interior de las cofradías y las distintas actuaciones judiciales en curso contra compradores morosos. Tenemos que unificar criterios para las fianzas y los avales. Las cofradías no pueden seguir actuando como entidades financieras sin las contraprestaciones de éstas. Hemos comprobado que las cofradías en estos momentos actúan como entidades financieras, lo que está provocando la descapitalización de muchas entidades. Si a esta situación se suma el interés que muestran las grandes superficies para adquirir producto de primera calidad imponiendo sus condiciones de pago—tres o seis meses— o sin pasar por lonja, podemos tener problemas económicos a corto plazo.

¿Han aportado todas las cofradías asociadas la documentación requerida?

Nos ha sorprendido que lonjas con un importante volumen de venta que en su momento firmaron su adhesión a la asociación

no nos han enviado los datos. Entre estas cofradías están Estepona, Noia y Santoña. Hasta el momento desconocemos el motivo por el cual no nos ha enviado la información. Ante esta situación, el grupo de técnicos que dirige la asociación ha tomado la decisión de dar de baja en la asociación a estas entidades. No se entiende que haya cofradías que teniendo los datos de las especies más importantes de cada lonja o los compradores morosos más importantes no se hagan públicos. Esta circunstancia tendrá que ser aclarada en la próxima asamblea. Con Canarias también estamos teniendo problemas



COFRADÍAS INTEGRADAS EN LA ASOCIACIÓN

CATALUÑA	Puerto de la Selva, Rosas, Blanes, L'Escala, Palamós, Arenys, Vilanova y la Geltrú, Badalona, Cambrils, Casas de Alcanar, Deltebre, Tarragona, L'Ampolla, San Carlos de la Rápita, L'Ametlla
VALENCIANA	Vinaroz, Benicarló, Peñíscola, Castellón, Burriana, Cullera, Gandía, Valencia, Villajoyosa, Santa Pola, Calpe, Torrevieja, Altea
ANDALUCÍA	Garrucha, Vélez-Málaga, Fuengirola, Marbella, Tarifa, Conil, Algeciras, Isla Cristina
GALICIA	Portonovo, Villanueva de Arosa, Cangas, EL Grove, Bueu, Bayona, La Guardia, Cambados, Villajuan, Malpica, Muros, Puerto del Son, Portosin, Finisterre, Cayón, Puente deume, Cedeira, Carreira-Aguiño, Ferrol, Ribadeo
MURCIA	San Pedro del Pinatar, Cartagena, Mazarrón, Aguilas
CANTABRIA	Colindres, Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera
ASTURIAS	Cudillero, Luanco, Bustio, Tazones, Ilanes, Puerto de la Vega, Viavélez, Luarca, Tapia, Ortiguera, San Juan de la Arena, Candás
BALEARES	Ciudadela, Ibiza, Formentera



Julio Palomar

derivados de que no tienen la estructura de lonja tradicional de la península. Queremos integrar sus centros autorizados de primera venta, ya que las cofradías de esta comunidad forman parte de la FNCP. Nuestra intención es alcanzar el centenar de lonjas en la asociación.

Otro de los problemas es el elevado número de lonjas a lo largo del litoral. En 2010 las 61 lonjas gallegas vendieron 200.000 toneladas, pero el 90% está concentrado en diez lonjas. ¿Qué número de lonjas sería el idóneo y que volumen de venta tendrían que tener?

La centralización de las lonjas llegará. Pero ahora lo prioritario es solucionar la descapitalización de las cofradías. En la pesca no hay impagados. El pescador, sea marino

o armador, cobra su pescado en unos días y en el caso de que el mayorista retrase su pago, es la cofradía la que corre con el riesgo. En el caso de que el retraso se convierta en impagado, la entidad tiene un problema muy serio. En estos tiempos de crisis los impagados de los asentadores están colocando a las cofradías al borde de la descapitalización. Por ello, antes de plantearnos cuántas lonjas o dónde tienen que estar ubicadas, hay que resolver los problemas de descapitalización que sufren algunas entidades. Para ello, tenemos que unificar criterios y compartir información sobre morosidad. Esta información tiene que intercambiarse rápidamente para que la tengan todas las cofradías. Por que en el caso contrario, un asentador o un comisionista puede dejar un impago hoy en una entidad y pasado en otra. Tenemos que evitarlo a toda costa ya que hoy en día hay mucho comisionista. Por ello tenemos que garantizar que cualquier compra que se haga en las asociaciones de lonjas esté avalada y garantizada al cien por cien ya que en estos momentos no es así y somos conscientes de ello.

Hay una cofradía que está en los tribunales por que un banco se ha negado a ejecutar un aval de un comprador. La primera sentencia ha sido a favor de la cofradía. Pero hay que esperar al final del proceso judicial. Esto es muy importante para todas las cofradías. Primero tenemos que unificar criterios; después vendrá la centralización.

En la toma de decisiones, ¿pueden las cofradías plantear propuestas, o es el grupo de técnicos de la asociación el que analiza la documentación y propone? Es decir, ¿El análisis y la toma de decisiones son unidireccional o bidireccional?

Va de arriba a abajo y de abajo a arriba. En concreto la federación de Castellón ha adoptado un acuerdo solidario en los últimos días de utilizar todas las medidas legales a su alcance para evitar que las grandes superficies compren sus productos sin pasar por lonja. Estas medidas también se llevarán a cabo contra los armadores que vendan directamente su producto sin pasar por lonja. Sus miembros, que están concienciados, han

“Hemos comprobado que las cofradías en estos momentos actúan como entidades financieras, lo que está provocando la descapitalización de muchas entidades.”

adoptado este acuerdo para intercambiar información sobre compradores morosos, y esperan que se extienda a la comunidad valenciana. Por tanto, el acuerdo de las cinco cofradías de Castellón puede extenderse a su comunidad y posteriormente plantearse a nivel nacional a través del grupo de trabajo de la asociación de lonjas.

Es importante que el resto de las cofradías adopte este tipo de acuerdos, pues es difícil que una cofradía se enfrente a una gran superficie, pero si encuentran las mismas normas en todas las lonjas, al final si quieren producto de calidad tendrán que pasar por la subasta. No nos negamos a trabajar con las grandes superficies, lo que queremos es transparencia en los acuerdos.

¿Este grupo de técnicos ha estudiado el tema de la trazabilidad como fórmula para recuperar el precio del pescado en primera venta?

Este es un tema importante en el que tenemos que mejorar muchísimo. Lo tenemos difícil. El único camino es la denuncia ante la administración. Se puede anticipar que la asociación de lonjas ha participado junto a

otras organizaciones del sector en un estudio sobre el etiquetado de los productos de la pesca y la acuicultura en el que se han realizado visitas a grandes superficies, mercados municipales y pescadores que muestran la escasa información que recibe el consumidor sobre los productos pesqueros, que en algunos casos podría calificarse de fraude.

¿Qué pasos quedan por dar a la asociación?

Tras el trabajo de análisis de los técnicos sobre los reglamentos de régimen interior para la explotación de lonjas, la fijación de criterios unificados para fianzas y avales a todos los minoristas y mayoristas que operen en las lonjas y los modelos de autorización de domiciliación de recibos, lo que falta es presentarlo en la asamblea de la asociación de lonjas para que sea aprobado y, en ese caso, empezar a ponerlo en práctica. No va a ser un trabajo fácil, pero hay que asociarse, intercambiar información y hacer que todos los compradores pasen por lonja para comprar en subasta pública un producto que tiene una calidad extraordinaria. ■

J.M.S.



LA MERLUZA, del mar al consumidor

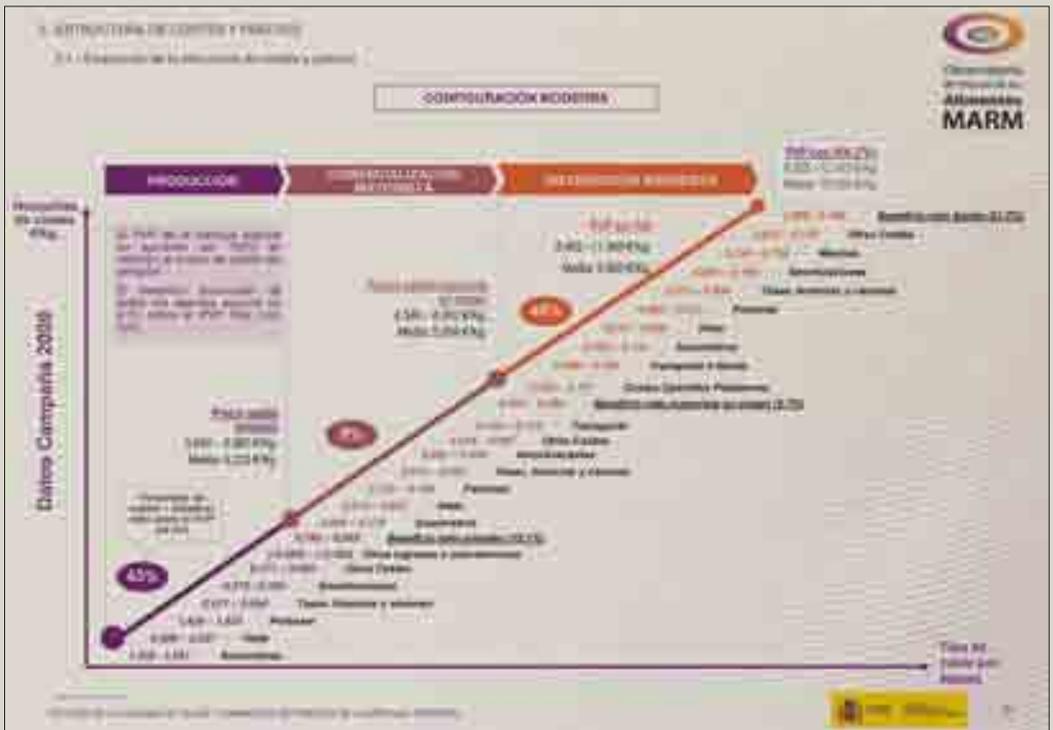


Los precios de venta al público de la merluza suponen un incremento de entre el 150% y el 184% en relación con los precios de salida del producto del armador, según los datos de un estudio del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino sobre la cadena de valor y la formación de precios de la merluza europea. Según el mismo trabajo, los costes totales de las tareas de captura, donde destacan la amortización de los barcos, personal y muy especialmente, el combustible, constituyen aproximadamente el 50% de todos los costes generados a lo largo de toda la cadena. Este estudio afecta a las capturas de merluza llevadas a cabo en aguas europeas, costa Atlántica, Cantábrica y el caladero del Gran Sol, con un peso entre los 2,5 y los cinco kilos y que se descargan en los puertos del Cantábrico y Galicia. La Administración no ha analizado los costes de la cadena de valor de la merluza procedente de caladeros lejanos como Namibia, Sudáfrica, Argentina o Chile, si bien se ha tenido en cuenta su incidencia en los mercados minoristas a la hora de la aplicación de los márgenes comerciales y la formación de los precios.

La merluza es uno de los productos estrella en el conjunto de la demanda pesquera en el mercado español, por su aceptación y los precios elevados de la misma, lo que permite la aplicación de importantes márgenes a lo largo de toda la cadena en la formación de venta. La producción de merluza europea, según los datos de este estudio, ha experimentado un aumento del 54% entre 2001 y 2008. Su comercialización en lonja se lleva a cabo especialmente por mayoristas en origen, aunque cada vez es más importante el peso de las grandes cadenas de distribución. El estudio advierte sobre la posibilidad de importantes diferencias, tanto en el precio final, como en la formación del mismo, en función de la zona de captura, el tamaño de los animales o el arte de pesca utilizado, el pincho, frente al arrastre o al palangre, algo que incide de forma muy importante en la calidad del producto.

El precio aumenta entre un 150% y el 184% desde la venta del armador

Según los datos manejados en este estudio, nos hallamos ante un sector con una escasa integración y con una gran variedad de agentes que operan en una cadena de valor poco estructurada y verticalizada, desde el eslabón productivo, con varias compraventas en el proceso, lo que equivale a un elevado número de operadores. En la fase de la producción, esta variedad de merluza se captura en aguas del Cantábrico, Noroeste, Atlántico Norte y Gran Sol y, en menor medida en aguas del Mediterráneo. Los artes de pesca utilizados son el arrastre y el palangre y, con un menor volumen, el enmalle y el pincho. En función del tipo de pesca o arte utilizado, es diferente la calidad y la frescura del producto, con mareas que pueden ir desde las que son de 24 horas, hasta las que se desarrollan durante varias jornadas. Tradicionalmente, todo el pescado capturado pasó a través de las lonjas. En la actualidad, sin embargo, se han desarrollado vías de comercia-





lización paralelas a la venta en las lonjas fundamentalmente con acuerdos directos entre armadores, mayoristas y cadenas de distribución.

En el proceso de comercialización del producto operan, tanto mayoristas en origen como en destino. Los mayoristas en origen desarrollan su actividad en las lonjas, aunque su peso se está viendo reducido por la entrada en este escenario de operadores extranjeros y los mayoristas en destino ante el mayor peso de los productos de importación. Los mayoristas en destino operan a través de los Mercas donde la mer-

La captura supone la mitad de los costes generados en toda la cadena

luza y la pescadilla son los productos más comercializados con una cuota del 51%. Los detallistas son los principales clientes de los mercados centrales, aunque cada día están ganando peso las cadenas de distribución y la restauración. Finalmente, la tercera fase del proceso la ocupa la distribución minorista formada por la tienda tradicional y la distribución moderna. La distribución tradicional se halla en franco retroceso especialmente ante la falta de relevo generacional, pero también por la competencia de la distribución moderna de las grandes cadenas que suelen disponer de sus propias centrales de compra cuyo aprovisionamiento se hace, bien a través de los Mercas, como directamente de los armadores.

PRECIOS Y MÁRGENES

Los precios y los costes recogidos en el estudio sobre la cadena de valor corresponden al periodo entre el uno de enero al 31 de diciembre de 2009.

Según los datos manejados en este informe, la estructura de costes y precios para una configuración tradicional de las ventas sería la siguiente para un producto de entre 2,5 y cinco kilos.

Coste del armador de entre 2,8 y 4,05 euros kilo, con una media de 3,39 euros kilo. El coste para el mayorista en origen se sitúan entre 0,419 y 0,658 euros kilo, con una cifra media de 0,529 euros kilo, elevando el coste acumulado medio a 3,9 euros kilo. El coste del mayorista en destino se cifra entre 0,65 y 1,24 euros kilo, con una media de 0,90 euros kilo, lo que supone ya en este escalón un coste medio acumulado de 4,82 euros kilo. Finalmente, el coste en la tienda tradicional minorista es de entre 1,7 y 2,8 euros kilo, con una media de 2,24 euros kilo. Al final de la cadena el coste medio acumulado oscila entre 5,6 y 8,7 euros kilo con una media de 7.06 euros kilo.

En la misma cadena de valor, el precio medio de salida de la merluza del armador se estima en 4,22 euros kilo. El precio medio de salida del producto del mayorista en origen es de 5,09 euros kilo. El precio medio de salida del mayorista en destino es de 7,16 euros kilo y finalmente, el precio de venta al

público, con un IVA calculado al 7%, es de 11,97 euros kilo, con una banda que oscila entre los 10 y los 14,01 euros kilo.

De acuerdo con todos esos datos, sobre un índice de precio 100, el 38% correspondería a la fase de producción, costes y beneficio neto del armador, un 8% en el proceso del mayorista en origen, el 18% del mayorista en destino y el 36% en la distribución minorista.

En la configuración de la distribución moderna, se produce una reducción de la cadena y, en consecuencia, también del precio final a pagar por los consumidores, según los datos del estudio.

Se mantiene idéntico el coste medio del armador en 3,390 euros kilo, así como el precio medio de salida de esta fase en 4,223 euros kilo

Igualmente no hay variación en la fase del proceso de mayorista en origen con un coste medio de 0,529 euros kilo y un precio medio de salida de 5,094 euros kilo

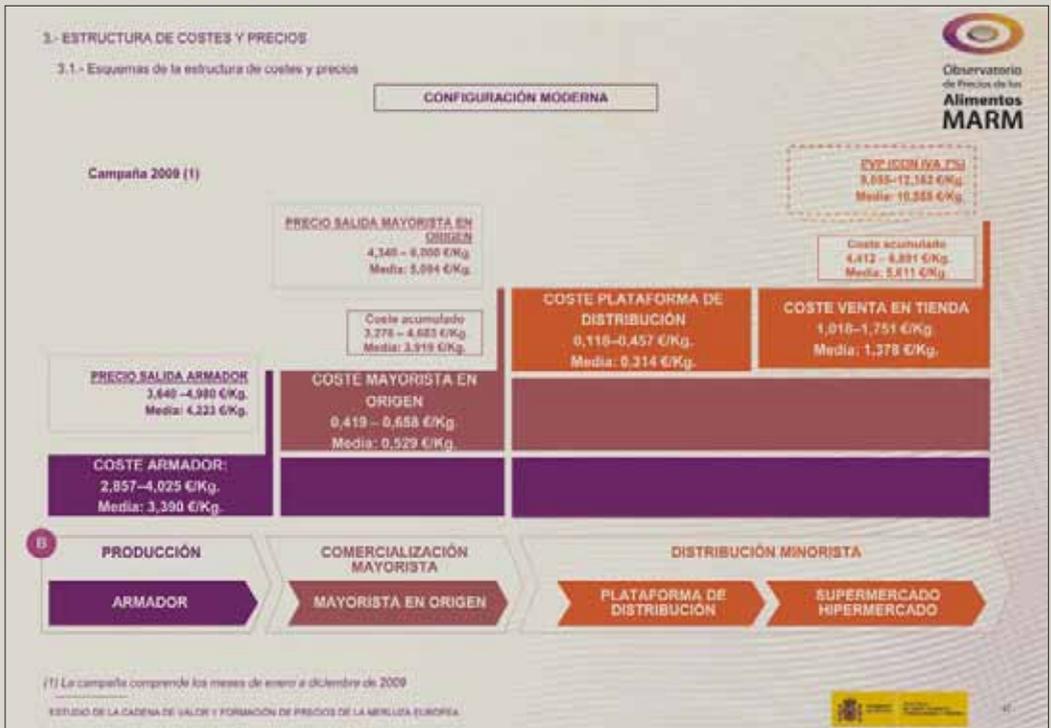
La variación de los precios en los puntos de venta es muy diferente en función de cada mercado

A partir de esa fase, cambian las cifras. El coste de la plataforma de distribución oscila entre 0,118 y 0,457 euros kilo con una cifra media de 0,314 euros kilo. Finalmente, el coste en la tienda minorista oscila entre 1,018 y 1,751 euros kilo, con una media de 1,378 euros kilo. En total, el coste acumulado en toda la cadena oscila entre 4,412 euros kilo y 6,891 euros kilo con una cifra media de 5,61 euros kilo.

Al final, el precio de venta al público, con el IVA del 7%, se situaría entre los 9,055 y los 12,162 euros kilo, con una cifra media de venta de 10,555 euros kilo.

En la estructura de costes de la distribución moderna el 43% corresponde a la fase de producción hasta el precio de salida del armador, un 9% a la comercialización mayorista, y el 48% restante a la distribución minorista. El beneficio del armador se sitúa en el 19,7%, el del mayorista en origen del 6,7% y el beneficio neto en la tienda del 31,2%.

Los precios más elevados de la merluza corresponden a las primeras y últimas se-





manas del año y los márgenes en conjunto de los mayoristas, entre los que operan en origen y en destino, se mueven entre el 15% y el 25%.

CONCLUSIONES

De acuerdo con los datos manejados para la elaboración de este estudio, en lo que afecta al sector de la pesca, se llega la conclusión que se trata de una especie que, para un producto con uno peso medio entre 2,5 y los cinco kilos, tiene una demanda bastante estable, aunque con una oferta volátil por los distintos orígenes de la pesca extractiva. Los precios de ventas son relativamente inestables, lo que afecta al equilibrio entre la oferta y la demanda, tanto por exceso como por falta de capturas. En lo que afecta a la comercialización, influye el gran tamaño de las unidades y la posibilidad de un deterioro del produc-



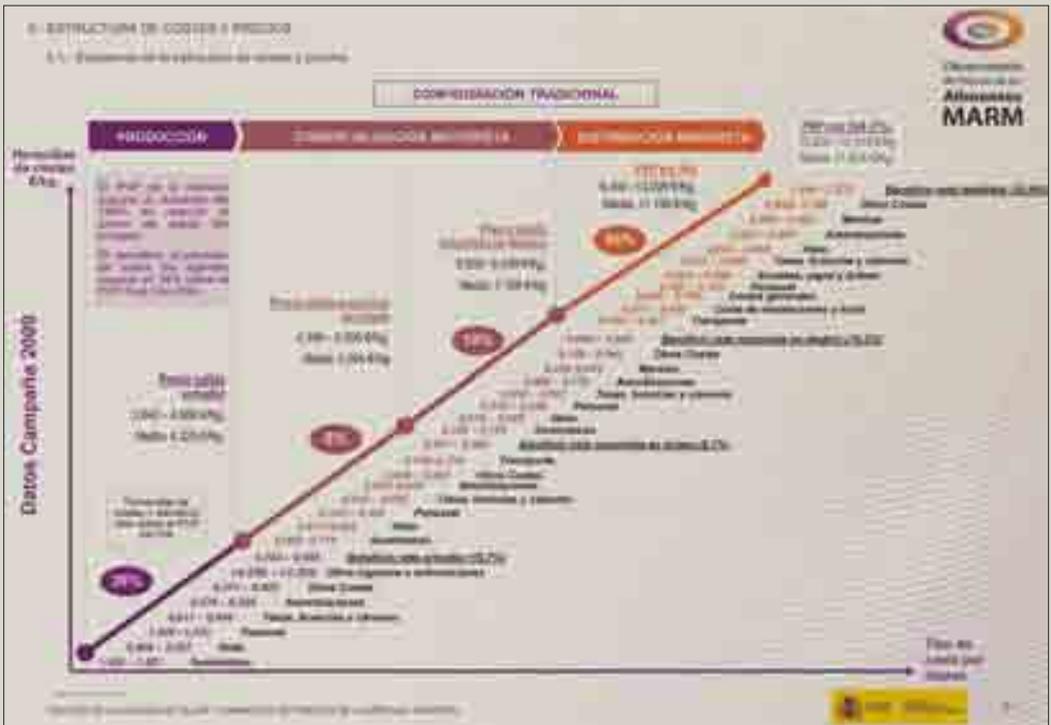
to. Por este motivo, el mercado se está transformando hacia otros formatos más pequeños de comercialización, como es la aparición del producto embarquetado. En lo que se refiere igualmente a la comercialización es importante destacar que en la actualidad no existen en el sector organizaciones interprofesionales para esta especie.

Un dato significativo en la merluza es el fuerte peso de los productos de importación desde terceros países, además con procedencias y especies muy diversas que van desde Sudáfrica a Chile o Argentina. Tomando como referencia los años de 2001 a 2008, la producción de merluza europea se ha incrementado en más del 54%, mientras la demanda no ha tenido el mismo aumento. Se podría decir que la cadena de valor tiene características muy diferenciadas respecto a otros productos. La existencia de mayoristas en origen constituye una necesidad en cuanto es importante su presencia física en lonja para

Pierden peso los establecimientos detallistas y ganan cuota de mercado los grandes grupos de distribución.

ver la calidad del producto, algo que sólo lo puede hacer un experto. Por otra parte, pierde fuerza la presencia del detallista en la cadena al ganar peso el desarrollo de las plataformas y de las grandes cadenas en la medida que no existe relevo generacional en los negocios familiares. La mejora del etiquetado de los productos constituye una necesidad inaplazable para lograr una mayor transparencia en el sector.

En lo que afecta al proceso de formación de los precios y costes, el estudio concluye que, en el caso de una merluza de entre 2,5 y cinco kilos, la fase de captura supone alrededor de la mitad de los costes generados a lo largo de toda la cadena de valor. Los gastos en suministros significan el 38% y el 41% los de personal. En los últimos tiempos, los gastos de combustible han registrado igualmente un fuerte incremento, aunque los costes guardan una gran relación con el tipo de pesca utilizados para las capturas. El estudio señala que, con un precio en origen para este tipo





de producto de entre 3,6 y 4,98 euros kilo, el armador tiene un beneficio, aunque el mismo es menor cuando se trata de unidades con peso inferior.

La participación de los costes de comercialización mayorista es variable en función

de la cadena, aunque los mismos no superan el 20%. De ese coste, el transporte supone el 28% y los gastos de personal el 27%. La partida de personal para el mayorista en destino significa el 37%

En el comercio tradicional, el coste de venta en la tienda supone el 29% de los costes totales de la cadena, tanto por el mayor peso del pescado, el 43%, como por las pérdidas por eviscerado, secado o, simplemente, por la no venta del producto en tiempo y forma. En la distribución moderna, la venta final significa el 28% de todos los costes totales, jugando también un peso importante los gastos de personal y las mermas por deterioro de la mercancía. Al tratarse de un producto con un precio elevado en comparación con otros productos de la pesca, ello permite la posibilidad de unos mayores márgenes por kilo comercializado.

GRANDES PRODUCTORES Y CONSUMIDORES

La Unión Europea es la cuarta productora mundial de merluza (*merluccius spp*) con el 8% del total. España tiene una producción de merluza de unas 50.000 toneladas



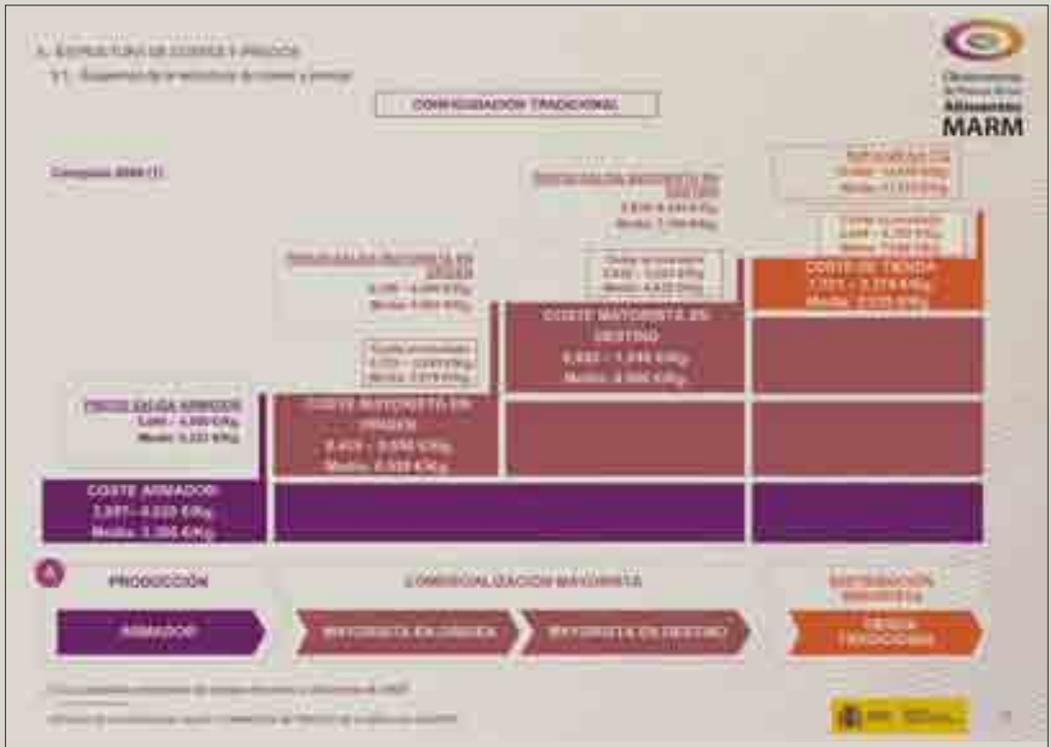
lo que le coloca en el séptimo país mundial productor y ocupa el primer lugar en el marco comunitario, aunque se trata de una variante que a nivel mundial sólo supone el 5% del total de las capturas. La producción de merluza en España ha tenido importantes oscilaciones en la última década consecuencia de la evolución de los recursos, recortes de capturas y posteriores aumentos, gracias a los planes de recuperación de la especie. En este tipo de merluza, Galicia ocupa el primer lugar como productor con el 70%, seguida del País Vasco con el 9%, Asturias, Cataluña y la Comunidad Valenciana con el 6% cada una y el 3% en Andalucía. La merluza, junto a la pescadilla fresca, suponen el 24% del total de consumo de pescado fresco de España, con una cifra que oscila entre los 2,20 y los 2,9 kilo por habitante y año.

Aunque en los últimos años se ha producido un recorte en la demanda del pescado fresco, especialmente por la subida

de los precios, en el caso de la merluza se ha registrado un incremento cercano al 9% pasando de 124.000 toneladas en 2006 a más de 135.000 toneladas en 2009. En la actualidad, se trata del pescado fresco más consumido en España seguido del boquerón. La demanda tiene sus cifras más bajas en los meses de verano y, por el contrario, registra un fuerte aumento en invierno, especialmente en las fechas navideñas, con un incremento de entre el 25% y el 30%. La cuota de venta de las tiendas tradicionales se mantiene elevada con el 48,6%, pero se mantiene la línea ascendente de la gran distribución que ya supone el 49,7% de las compras llevadas a cabo en los hogares. Por zonas, Madrid es la primera consumidora de esta especie con el 20% de la demanda nacional seguida de Cataluña con el 19%, Andalucía con el 14% y Castilla y León con el 10%. ■

VIDAL MATÉ

El estudio se ha centrado en la merluza capturada en aguas de la costa atlántica, Cantábrica y Gran Sol con un peso entre 2,5 y cinco kilos



Jornada Técnica de Palamós

La cofradía reactiva el PLAN DE GESTIÓN DE LA GAMBA

Pescadores, científicos y técnicos se dieron cita en la Casa del Mar de Palamós para hacer balance de los proyectos y estudios sobre comercialización, estrategias de explotación y reestructuración de la flota. A su vez, la exposición del estado en que se encuentran los distintos proyectos realizado durante esta jornada, que es continuación de la realizada en 2007, tenía como objetivo la presentación del plan estratégico que consolide el futuro de esta pesquería tanto a la nueva responsable autonómica de Pesca como a los responsables de las cofradías que también capturan esta pesquería tan valorada.



Adolfo Ortigueira

El último descenso abrupto de las capturas del producto estrella de la cofradía de Palamós hace un lustro llevó a las 19 embarcaciones que componen la flota dedicada a esta pesquería a establecer un plan de gestión de la gamba. Los pescadores optaron por apoyarse en la comunidad científica y en las instituciones para poner en práctica una explotación que permitiera una pesquería sostenible.

Con este fin, se organizaron en 2007 una Jornada Técnica para la Sostenibilidad de la Gamba, en la que pescadores y personal

científico y técnico del Institut de Ciències del Mar-Centro Superior de Investigaciones Científicas (ICM-CSIC) y la Càtedra d'Estudis Marítims de la Universitat de Girona analizaron las distintas opciones para reducir la presión pesquera sobre esta especie en los caladeros colindantes. El resultado de aquella jornada fue la presentación de una propuesta del Plan de Gestión de la Gamba de Palamós ante la administración catalana. Ahora, pescadores y expertos hacen balance de las medidas adoptadas y de los proyectos en funcionamiento.

“MARCA DE GARANTÍA”

Tras la apertura de la jornada por el director territorial de Pesca, Jordi Aurich, la encargada de la lonja de Palamós, Cristina Mañas, expuso el proceso de puesta en marcha del certificado de calidad para la gamba (*Aristeus antennatus*). De acuerdo con Mañas, la “Marca de Garantía” es la mejor herramienta para distinguir en el mercado los productos o servicios a los que se aplica unos requisitos comunes relacionados con la calidad, componentes, origen geográfico, condiciones técnicas o modo de elaboración del producto o presentación.

Esta marca terminaría con el problema que supone que en Mercabarna u otros puntos de distribución se coloque bajo la marca “gamba de Palamós” cualquier gamba haciendo bajar el precio de la original y subiendo el precio de las gambas que no tienen la misma calidad. La implantación de la marca de garantía en la lonja ha supuesto una diferencia de 9 euros por kilo entre el precio medio de primera venta de la gamba en 2009 y el precio del producto vendido en 2010 con marca de garantía. Para formar parte de la marca los usuarios — lonja, pescaderías, distribuidores, restaurantes, etc. — tienen que certificarse.

Otro de los proyectos tratados ha sido la viabilidad de envasar la gamba de Palamós en atmósferas controladas y sin conservantes. Aplazar el ennegrecimiento de la gamba debido a la presencia de oxígeno alargando su período de conservación permitiría a los pescadores ampliar la distribución de su producto con el consiguiente incremento del valor al haber más demanda. En este terreno la cofradía está trabajando con la investigadora del Instituto Catalán de Investigaciones Agroalimentarias (IRTA), Elsa Lloret. Se ha comparado el método tradicional (gambas dispuestas en cubetas con hielo) frente a la utilización de un envase con agua de mar y hielo, y a una temperatura de -1 y 1° C. Posteriormente eran envasadas en atmósfera protectora sin oxígeno para observar la evolución de la gamba desde la misma barca hasta el consumidor. El nuevo sistema mantiene las características organolépticas el doble que en la actualidad, lo que permite abrir nuevas expectativas de comercialización y de presentación del producto.

Los profesores del CSIC, Francesc Sardà y Joan B. Company, presentaron investiga-

ciones enmarcadas en el ámbito europeo. El primero participa en una investigación en la que concurren trece equipos de trabajo. El equipo que dirige Sardà realiza estudios de la situación del stock de la gamba para establecer, a partir de la información de los trabajos de campo, la política pesquera común. Por su parte, Company habló a los asistentes de las nuevas estrategias europeas de gestión para las pesquerías del Mediterráneo occidental enmarcadas en el proyecto GAP2 que pretende reducir la distancia que separa a sector extractivo (pescadores) y Academia (científicos y técnicos) y conseguir de su colaboración mejores resultados. La colaboración entre pescadores y técnicos en Palamós servirá de ejemplo de estrategias de explotación. Cerró la jornada Montse Bargalló, licenciada en Ciencias del Mar y autora de la primera publicación de la Càtedra d'Estudis Marítims en la que se recopila información desde ámbitos biológicos, económicos y sociales para plantear un modelo de gestión y explotación de la gamba.

El balance de la jornada, como señala Juan Luis Allegret, profesor de antropología pesquera y director de la Càtedra d'Estudis Marítims de Palamós, *era hacer balance de los trabajos realizados hasta el presente y mostrar a las autoridades políticas autonómicas el interés de los pescadores por una gamba con futuro.*

J.M.S.

El objetivo de la jornada era mostrar el interés de los pescadores por una gamba con futuro. (Juan Luis Alegret)



Alfons Garrido

NUEVAS TECNOLOGÍAS

contra el fraude en la pesca



La lucha contra la pesca ilegal, no regulada ni reglamentada constituye uno de los retos más importantes en este momento de la Administración comunitaria, a la vista de la situación de los recursos en los diferentes mares, pero con unos mercados de consumo globalizados. Según los datos manejados por la Comisión de la Unión Europea y por diferentes organismos internacionales, el 70% de los recursos pesqueros en todo el mundo se hallan sobre explotados, y ese porcentaje aumenta hasta casi el 90% en aguas comunitarias. No hay cifras oficiales sobre el volumen económico que representa el negocio de las pesquerías ilegales, aunque según algunos estudios comunitarios, las mismas pueden suponer entre 10.000 y 20.000 millones de euros, de los que más de 1.000 millones significan las entradas de ese tipo de productos en los mercados de la Unión Europea.

Bruselas elaboró un informe sobre el uso de sistemas moleculares para identificar correctamente cada especie que se consume

Esta situación de los caladeros en todo el mundo, donde también opera una parte muy importante de la flota comunitaria, sobre todo la española, ha impulsado una política comunitaria en diferentes foros internacionales para que las medidas aplicadas en el marco de los caladeros propios de la UE sobre pesquerías responsables, así como en el marco de los organismos regionales de pesca. Bruselas es además un firme defensor de que la pesca ilegal, ni declarada ni reglamentada, se acabaría si no hubiera mercados que absorben ese tipo de productos. La Administración española se halla trabajando en la misma dirección y, en esa línea se halla un reciente Memorando de Entendimiento suscrito entre la secretaria general del Mar Alicia Villauriz y la directora general de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, Julia Marton-Lefèvre en Ginebra. Ambas partes se comprometen a trabajar conjuntamente en el

campo de la investigación, especialmente en temas de biodiversidad, capturas incidentales, ecosistemas marinos vulnerables, así como en la lucha contra la pesca ilegal.

Para la comisaría de Pesca, María Damadaki, la pesca ilegal es una actividad delictiva que afecta negativamente a la economía mundial, perturba los ecosistemas marinos y perjudica especialmente a las comunidades pesqueras y a los consumidores y, si no se cumplen las normas en las aguas de la UE y fuera de ellas, no puede haber una pesca sostenible. "Hoy, dijo la comisaría en el acto de presentación del informe realizado por el Centro Común de Investigación de la Comisión bajo el título "Represión de las actividades ilegales en el sector de la pesca, se ha dado un paso en una nueva era y ahora nos toca transferir estos nuevos conocimientos científicos en la práctica cotidiana en toda Europa".

Junto a la ilegalidad que supone la actividad en la parte extractiva con el correspondiente agotamiento de los caladeros, el sector de la pesca es escenario de otra serie de irregularidades, en definitiva de fraudes desde la perspectiva de la trazabilidad, algo que afecta muy especialmente a los consumidores. Bruselas reconoce que existen graves prácticas ilegales en materias como el etiquetado correcto de los productos de la pesca, indicación de su procedencia e incluso en la venta de un producto por otro, como que nos puedan dar un filete barato de perro del Norte por un lenguado o un bacalao en ese mismo mar, pero originario del Báltico. El informe de Centro de Investigación Comunitario pone de manifiesto cómo las nuevas tecnologías moleculares basadas en la genética, ADN, la genómica, la química y la medicina legal pueden aportar respuestas claras para determinar a qué especie pertenece cualquier pescado

Etiquetado incorrecto en especies y origen, son de los fraudes más extendidos en el sector

donde se capturó y obviamente, si procede de granja o criado en libertad.

En opinión de la comisaría europea de Investigación, Innovación y Ciencia, Maire Geoghegan-Quinn, se trata de un informe crucial para los propios científicos de la Comisión en la medida que indica que un uso más amplio y coordinado de las tecnologías moleculares innovadoras puede contribuir a atajar el fraude en la pesca a cerciorarse que los consumidores reciben lo que han pagado y sabemos lo qué comen.

Bruselas reconoce que el etiquetado de pescado y los productos pesqueros con nombres y especies u orígenes geográficos falsos, son dos técnicas fraudulentas habituales en el sector. El informe aboga por un nuevo planteamiento encaminado a facilitar la aplicación de las nuevas tecnologías en cuestiones como ésta. Entre otras medidas, en un marco de diálogo, entre las diferentes partes interesadas, se propugnan varias medidas concretas.

Un punto de partida es intensificar la difusión de la información y facilitar a los laboratorios de análisis de cada país el acceso a los repertorios comunes de los datos de referencia que en la actualidad se hallan en el Centro de Investigación Comunitario. En esta misma línea se pretende el desarrollo de una red de laboratorios de ensayos y una mayor formación de equipos de inspectores y personal en el campo de la investigación. ■

V. M.



Urge modificar el modelo de gestión

Cuando el atún rojo es “CAPTURA ASOCIADA”



Greenpeace

Los despropósitos que se cometen en la pesca son de tal calibre que, en ocasiones, parece que nos encontramos en un mundo al revés. Cómo se entiende, si no, el que una de las especies más valoradas económicamente, y cuyo “stock” se encuentra en serias dificultades por el exceso de capturas, se convierta en captura “accesoria” y sean devueltas sin vida al mar. Los propios pescadores denuncian tamaño desatino reclamando un cambio en el modelo de gestión.

Hasta esta redacción llegaron las fotos sobre las que se asienta la queja de algunos pescadores ante el despropósito de esta forma de entender la pesca. Fotos realizadas por pescadores de buques arrastreros que capturaron, cuando faenaban en aguas de Castellón, ejemplares de atún rojo de entre 20 y

35 kilogramos que habían sido descartados por buques de palangre. En las imágenes se puede observar a alguno de estos ejemplares en estado de descomposición -lo que podría incluso afectar a las capturas realizadas por el arrastrero- y el anzuelo clavado en la boca.

Consultada esta situación con el biólogo José Manuel Martín de la Sierra, señaló que

estas imágenes son, seguramente, “la punta del iceberg de lo que se estará descartando y arrojando al mar”. Es un verdadero desperdicio que se tengan que descartar sin vida miles de kilos de esta especie tan preciada sometida, además, a un Plan de Recuperación”.

Al quedar atrapado en el palangre durante horas, la mayor parte de las capturas muere por agotamiento, subiendo ya muertas al barco. Probablemente, los palangreros responsables de estas capturas no disponían de cuotas de atún rojo, estando exclusivamente autorizados para la captura de pez espada. Ante el miedo de ser sancionados por estas capturas accidentales de atún, co-

Es necesario cambiar los modelos actuales de gestión de cuotas y la introducción de medidas técnicas encaminadas a la reducción de los descartes (José Manuel Martín).

si queremos lograr una gestión eficiente. Y añade que para el descarte de grandes atunes rojos por palangreros que no disponen de cuota y dirigen su captura al pez espada, ya se han inventado unos anzuelos “flexibles” que los grandes atunes rojos son capaces de doblar, pero no el pez espada. Desde el punto de vista biológico, resulta más interesante la protección de los grandes reproductores de atún rojo que de los ejemplares pequeños y medianos, debido a su mayor capacidad reproductora.

Otra posibilidad, como apunta el biólogo consultado por MAR, es el cerrar determinadas zonas donde se detecten concentraciones importantes de atunes rojos a los barcos



Ejemplares de atún rojo recapturados procedentes de descartes de buques de palangre. Alguno, en avanzado estado de descomposición, conserva aún el anzuelo.

menta José Manuel Martín, los pescadores no se atreven a llevarlos a puerto, como hacían anteriormente, y ante los decomisos por parte del Seprona e Inspectores de Pesca optan por arrojarlos al mar.

GESTIÓN EFICIENTE

Nuestro interlocutor señala que para acabar con estas capturas no deseadas es necesario cambiar los modelos actuales de gestión de cuotas y la introducción de medidas técnicas encaminadas a la reducción de los descartes.

En este sentido, José Manuel Martín destaca que los EE.UU. nos sacan mucha ventaja,



que no dispongan de las cuotas. Esta situación es fácil de controlar debido a que todos estos barcos disponen de cajas azules de seguimiento por satélite.

En el Golfo de México se podrá pescar atún de aleta amarilla, pez espada y otras especies con palangre que utilice el nuevo tipo de anzuelo llamado “gancho débil o anzuelo flexible”, que es el permitido desde el pasado mes de mayo. Este anzuelo fue estudiado por la Administración Nacional



Greenpeace



El anzuelo flexible, que se está utilizando en el Golfo de México, permite que un pez grande y poderoso como el atún rojo pueda liberarse.

Oceánica y Atmosférica (NOAA en sus siglas en inglés, una agencia científica del Departamento de Comercio de los EE.UU.), con la colaboración de los pescadores de la zona. Después de tres años de investigación se pudo comprobar que este nuevo anzuelo permitía a los pescadores capturar las especies antes mencionadas sin afectar al atún rojo, cuya pesca está prohibida en el Golfo desde 1980, el área de desove de la población occidental de esta especie.

Según las pruebas realizadas, el anzuelo flexible permite que un pez grande y poderoso como el atún rojo pueda liberarse de él, pero no así con el resto de especies que son

objetivo del palangre. En el Mediterráneo, y a la vista, entre otras, de las denuncias que están realizando los propios pescadores, parece que urge la introducción de medidas técnicas que reduzcan los descartes en general, y del atún rojo, en este caso.

Por ejemplo, para evitar la captura de otras especies accesorias o accidentales, como aves marinas, tortugas y tiburones en los palangres, en algunos países como Australia ya se han implementado medidas como los sistemas de "smart hooks" o "anzuelos inteligentes". Para el caso de los tiburones, existe un diseño de este tipo de anzuelos con distintos tipos de repelentes que evitan que estos animales muerdan el cebo, sin afectar a las capturas de las especies objetivo.

Existen otras fórmulas para la reducción de descartes como la posibilidad de implantar un sistema nacional de cuotas transferibles. Ello permitiría flexibilizar y agilizar el traspaso de cuotas entre buques cuando se produzca una cantidad inesperada de capturas accesorias y, en el caso de ejemplares ya muertos, evitar tener que descartarlos arrojándolos al mar. Otra medida interesante sería incentivar y promover los cambios de modalidad de arte cuando los barcos han terminado sus cuotas de atún rojo, a fin de evitar su captura accesorias en los palangreros de superficie que van al pez espada. Además, habría que priorizar determinados métodos tradicionales de captura como la línea de mano y la cacea-curricán que deberían fomentarse por la administración al tratarse de una pesca totalmente selectiva y que permite el descarte de los ejemplares vivos.

Lo ideal sería la combinación de varias de estas medidas, a fin de conseguir el objetivo de descartes cero que en estos momentos estudia la Comisión Europea cómo implementar en la nueva regulación pesquera comunitaria.

SIN DECISIONES EN LA CGPM

Sin embargo, y a menos de momento, parece que el Mediterráneo no va a disponer de nuevas medidas de gestión de pesquerías, como se desprende de la última reunión de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), clausurada a mediados del pasado mes de mayo. Y ello a pesar de recientes estudios científicos que señalan a

Existen diversas fórmulas para la reducción de descartes como la posibilidad de implantar un sistema nacional de cuotas transferibles y favorecer los cambios de modalidad pesquera.

22 de las 23 especies comerciales del Mediterráneo como sobreexplotadas. Entre estas especies se incluyen la gamba roja, la merluza y el salmonete. Según la propia Comisión Europea, el 82% de los stock del Mediterráneo se encuentran sobreexplotados por encima de los límites sostenibles.

La organización Oceana criticó en un comunicado la pasividad de los encargados de tomar medidas, *evitando poner en marcha incluso las medidas de gestión más básicas sobre las poblaciones sobreexplotadas*, denunciando que se siguen tomando las decisiones finales según criterios políticos y no a partir de las recomendaciones científicas. *Si se tienen en cuenta el proceso de reformas que se está realizando en la PPC, la Unión Europea tiene una tremenda responsabilidad a la hora de garantizar que se realicen cambios inmediatos en la región*, precisa Xavier Pastor, director Ejecutivo de Oceana en Europa.

Respecto a las poblaciones de peces y especies marinas explotadas en el Mediterráneo, Oceana destaca algunos datos de interés, como que de las 102 de las especies comerciales que se capturan en este mar, únicamente hay información suficiente para su valoración en 16 de ellas (de éstas, el 60% se valoró como fuera de los límites biológicos de seguridad); la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN en sus siglas en inglés, y que agrupa a más de diez mil expertos de 181 países) ha advertido que más de 40 especies de peces marinos que actualmente se encuentran en el Mediterráneo podrían desaparecer en los



La UICN tiene declaradas al 42% de las 30 especies de Condrictios evaluadas en el Mediterráneo como "amenazadas". Pedro Ventosinos

próximos años. Según la UICN se considera una zona de alto riesgo para los Condrictios (tiburones y rayas), con 30 especies (el 42% de las evaluadas) clasificadas como amenazadas.■

RAÚL GUTIÉRREZ

NUEVO PRINCIPIO DE CAUTELA

Ante la situación de agotamiento de los caladeros, la Comisión Europea propone una "reducción sistemática" de las capturas. Y es que, a pesar de los avances logrados por la Política Pesquera Común, se siguen echando en falta datos científicos sobre la mayoría de las poblaciones. La CE achaca esta carencia a la "falta a sus obligaciones" de los Estados miembros en materia de notificación.

La Comisión pretende establecer un nuevo principio de cautela a la hora de proponer las posibilidades de pesca. Se trata de que, cuando existan datos científicos sobre una población de peces, las propuestas de Totales Admisibles de Capturas (TAC) se basarán en dichos datos, y cuando no existan, se propondrá la reducción en un 25%. Con este planteamiento, en opinión de la Comisión Europea, "se podrá eliminar progresivamente la sobrepesca y se fomentará una recopilación y una notificación de datos más adecuadas por parte de los Estados miembros". La medida de presión se comprende mejor si se tiene en cuenta que los científicos no han podido pronunciarse sobre el riesgo de sobrepesca de unos dos tercios de las capturas de la flota comunitaria por falta de información, principalmente.

Se pretende que este criterio se adopte en la reunión del próximo mes de diciembre, cuando se establezcan las cuotas de pesca para la flota comunitaria en 2012. Asimismo, la CE recuerda que tiene la intención de basar todas sus propuestas en el dictamen del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, en sus siglas en inglés).

Según la Comisión Europea, el 82% de los stock del Mediterráneo se encuentra sobreexplotado por encima de los límites sostenibles. En estos momentos, estudia cómo implementar en la nueva regulación pesquera comunitaria el objetivo de descartes cero.

Prorrogadas las ayudas para SEGURIDAD A LA FLOTA ATUNERA

El gobierno dio luz verde a un Real Decreto por el que se prorrogan las ayudas de la Administración central para sufragar los gastos derivados de la contratación de personal de seguridad en los barcos atuneros bajo pabellón español que faena en el Indico. Esta decisión supone una continuidad en volumen y exigencias de las medidas adoptadas en 2010.



La aportación de la Administración central para este fin se eleva anualmente a 841.000 euros. Esta subvención está prevista para cubrir el 25% del coste de los servicios del personal contratado para la seguridad del barco, sin que en el mismo se incluyan conceptos como viajes, armamento, munición o la custodia de la misma. Junto a esta ayuda del gobierno central, se contempla la posibilidad de que los gobiernos autonómicos donde tienen su base los barcos atuneros, puedan aportar

El Estado corre con el 25% de los gastos por la contratación de los agentes

otro 25%, algo que está haciendo el gobierno vasco. En el caso de que hubiera algún barco cuya base radicara en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, la ayuda de la Administración central sería de hasta el 50%

En la actualidad operan en aguas del Indico un total de 17 barcos atuneros españoles que son los afectados por esta medida.

Para acceder a las ayudas públicas, la principal condición impuesta por la Administración es que esos barcos operen en el marco de la reglamentación comunitaria en materia de pes-

ca y que los mismos no se hallen relacionados con la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada. En caso contrario, los barcos deberían devolver la totalidad de las ayudas recibidas.

La presencia de fuerzas de seguridad privada a bordo de los atuneros no ha sido la solución definitiva para acabar con la piratería dirigida hacia los pesqueros españoles, pero sí ha supuesto en muchos casos en el último año una razón para que los atacantes, bien renunciaran a asaltar esos barcos o que, habiendo intentado el abordaje, hayan tenido que desistir de sus intentos al ser repelidos sus ataques. Las medidas de prevención en tierra para evitar la salida de los esquiifes a la mar son de una implantación compleja en un territorio muy amplio donde es casi imposible controlar todos los puntos desde donde operan. En un país, además, donde la fuerza del gobierno se diluye en medio de grupos tribales y, en el caso de la piratería, con bandas perfectamente organizadas en su actividad, las medidas de seguridad en la mar vienen a constituir la principal arma de defensa. A los cuerpos de seguridad en los barcos se suma la presencia de las fuerzas militares pertenecientes a la operación Atalanta de la Unión Europea donde España cuenta con una importante

Las comunidades autónomas a las que pertenezcan los barcos pueden aportar otro 25%

presencia con personal y material de Marina y del ejército del Aire

En relación con la situación de esta flota que opera en el Indico, desde la oposición se planteó al gobierno una moción en la que se contenía un decálogo de medidas relacionadas con la actividad de la pesca en España y en el marco comunitario. Los populares contemplaban medidas en una serie de lugares comunes como la necesidad de una adecuada reforma de la Política Pesquera Común, la urgencia de planes de gestión integrales para las pesquerías o la importancia de los acuerdos con terceros países para mantener la actividad de una parte de la flota. De cara a la flota atunera, el PP reclamaba el mantenimiento y la mejora del plan actual implantado conjuntamente con la Unión Europea en la lucha contra la piratería para evitar que se siga reduciendo el número de embarcaciones españolas que operan en esas aguas.

Desde el sector se reconoce en positivo la importancia de la presencia de las fuerzas de seguridad en los barcos y el papel de las unidades de la Operación Atalanta, aunque en algunas ocasiones se ha reclamado la necesidad de una mayor coordinación con las fuerzas que tienen en la zona otros países. ■

V. M.



III Asamblea General de la PTEPA

Innovar para SER COMPETITIVOS

Bajo el lema “Por un sector pesquero y acuícola basado en la innovación y el desarrollo tecnológico se desarrolló la III Asamblea General de la PTEPA a la que asistieron los miembros de la Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura: representantes de la industria, la Administración y la ciencia, con el objetivo de dar a conocer los trabajos realizados a lo largo del 2010. Para su presidente, José Manuel Vieites, el balance es “muy positivo” ya que la integración en la Plataforma Europea de la Pesca marcará las directrices futuras del sector y permitirá acceder a iniciativas de mayor envergadura. “Tras definir en el pasado las necesidades tecnológicas del sector, hay que avanzar ahora en proyectos concretos que generen resultados directos en el mercado”, dijo.



En sus tres años de vida, la Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura (PTEPA) se ha consolidado. Sus miembros han pasado de los 60 iniciales de mayo de 2008 (cuando se presentó en Vigo) a los 238 actuales y en la actualidad colaboran con ella más de 500 expertos entre los que se encuentran representantes de las empresas, de organismos públicos de investigación y de centros tecnológicos, cuya finalidad es abordar proyectos de innovación y desarrollo para el sector de la pesca y la acuicultura, tanto a nivel nacional como internacional.

En estos momentos, la Plataforma se encuentra en un punto de inflexión ya que, tras definir en el pasado los retos tecnológicos a los que se enfrentaba nuestra pesca y acuicultura para ser competitivas, ahora deberá centrar sus esfuerzos en promocionar y fomentar la implantación de proyectos de I+D+i en el sector, fruto de la colaboración entre sus miembros. "Hay que buscar resultados y retornos tanto por el conocimiento que tenemos en nuestro país como por las experiencias que podemos traer de fuera", señala el presidente de la PTEPA, José Manuel Vieites.

Vieites defendió la consolidación de la Plataforma como "una interfaz entre el mundo científico y el empresarial para buscar el crecimiento del sector pesquero y acuícola a través de la innovación". Por ello, desde su creación la PTEPA ha recibido el apoyo de

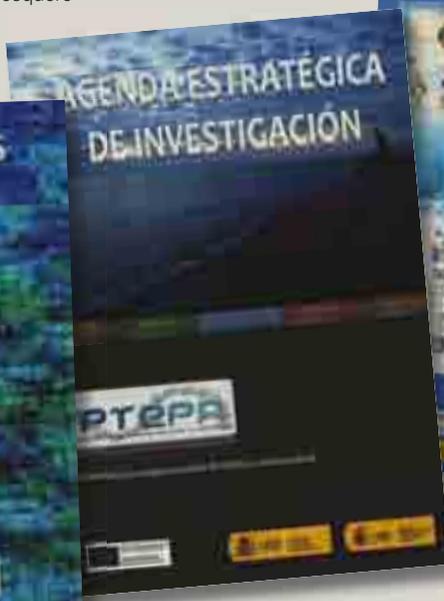
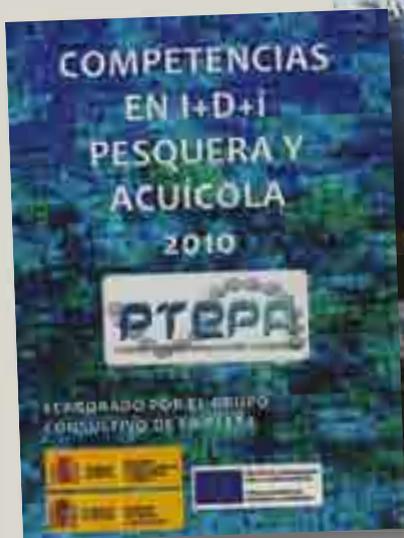
la Secretaría del Mar y de la Administración.

Cecilia Hernández, jefa del Departamento de Biotecnología, Salud y Agroalimentación de la Dirección de Mercados Innovadores Globales del CDTI, afirmó al comienzo de la III Asamblea que la Plataforma es un "agente fundamental a la hora de ordenar la política estatal científica y tecnológica, ayudando a la Administración a reconocer las necesidades del sector para atraer los mejores proyectos y a posicionarnos como país".

El balance del camino recorrido por la Plataforma en este tiempo ha sido "muy positivo", ya que se han producido avances muy importantes para los próximos años que permitirán "optar a proyectos con altos fundamentos innovadores y tecnológicos", aseguran sus dirigentes.

Sin embargo, el trabajo debe ser ahora más pragmático para generar resultados concretos. "En 2011 debemos centrarnos en la búsqueda, implementación y promoción de proyectos, acciones concretas que tengan una eficacia directa en el mercado", afirma José M. Vieites.

Avanzar en proyectos concretos e implicar a las empresas en el crecimiento del sector son los objetivos para este año





El presidente de la Plataforma aboga por un trabajo más pragmático con resultados directos en el mercado



Fernando Torrent, de la ETSI de Montes de la U. Politécnica de Madrid.

La clave de este salto ha sido la integración en la Plataforma Europea de la Pesca EATIP, órgano que marcará las directrices de futuro del sector y permitirá acceder a iniciativas de gran envergadura.

DOBLE EVENTO

Durante dos días, los miembros de la PTEPA debatieron sobre innovación. El 14 de junio tuvo lugar en las instalaciones del CDTI la III Asamblea General de la organización que sirvió para analizar los trabajos realizados por la Plataforma en su último ejercicio.

Los estudios presentados fueron la "Agenda Estratégica de Investigación", un amplio informe que presenta los retos tecnológicos en el campo de la pesca y la acuicultura así como las posibilidades de implantación de actuaciones de I+D+i en el sector. La Agenda es el resultado de la colaboración de 230 entidades participantes y cerca de 300 expertos. En ella se incluyen las recomendaciones tecnológicas identificadas como estratégicas así como los mecanismos de ayudas a disposición del sector y el grado de conocimiento y el uso que se hace de las mismas.

Además se dieron a conocer otros documentos: el "Catálogo Tecnológico de la I+D+i del sector pesquero y acuícola", donde se describen las actuaciones tecnológicas de los miembros de la PTEPA, impulsores de la innovación del sector; y las "Competencias de la I+D+i en el Sector de la Pesca y la Acuicultura", un estudio a nivel nacional y autonómico de las herramientas de apoyo al desarrollo en el sector pesquero y acuícola.

Son tres trabajos que dotan a nuestra pesca y acuicultura de un sinfín de herramientas que llevan al sector investigación, desarrollo e innovación en todos sus ámbitos desde la pesca extractiva, los recursos vivos marinos y la acuicultura, la transformación y la comercialización de productos.

La evolución positiva de la Plataforma, una de las más valoradas por la Administración y el CDTI, se debe en parte a la base de datos de la organización y de su página web (www.ptepa.org) en la que se pone en contacto a los miembros de la Plataforma en tiempo real así como se facilita la búsqueda de proyectos e infraestructuras.

En el último ejercicio la PTEPA ha participado en la constitución de la Plataforma Tecnológica Europea de la Pesca, en varios

proyectos europeos, y ha solicitado una interempresas internacional para intensificar acciones en el Programa Marco de la UE.

En la Asamblea participaron entre otros José Luis González Serrano, subdirector general de Gestión de Fondos Estructurales y Acuicultura del MARM quien analizó los últimos resultados de las oficinas de la red PescaPlus, gestionadas por Innovamar; Pedro Prado, jefe del Área de Sostenibilidad del Ministerio de Industria, que aseguró que el sector tiene capacidad para alcanzar mayor presencia y participación en los fondos públicos de I+D+i a los que en la actualidad sólo representa un 4 por ciento y el profesor de la ETSI de Montes de la Universidad Politécnica de Madrid que explicó los retos a los que se enfrentará la acuicultura en el futuro, entre los que resaltó la mejoría y el abaratamiento de la alimentación y la evolución de las tecnologías de producción.

Ignacio Gandarías, director general de Ordenación Pesquera del MARM clausuró la Asamblea apelando a la responsabilidad de los miembros de la PTEPA para que ésta crezca. La Administración –dijo- está “totalmente satisfecha” por los resultados de la Plataforma, que seguirá recibiendo el apoyo de la Secretaría General del Mar.

Según Gandarías, “el sector pesquero no puede quedar, en materia de desarrollo e innovación, por detrás de otros sectores producti-



La organización ha experimentado un crecimiento continuo desde su creación en 2008

vos” y aseguró que los retos tecnológicos a los que se enfrenta son muy importantes.

JORNADA EN MERCAMADRID

La jornada del 15 de junio estuvo precedida por una visita técnica al mercado de pescados de Mercamadrid, organizado por ANMA-PE. Posteriormente, las entidades participantes tuvieron la oportunidad de lanzar ofertas y demandas al sector, celebrando más de diez reuniones bilaterales y cinco mesas temáticas sobre los principales retos del sector en lo que se denominó “Jornada de Oferta y Demanda Tecnológica en Pesca y Acuicultura”.

Expertos procedentes de la empresa y los grupos de investigación debatieron temas de actualidad en desarrollo e innovación pesquera y acuicultura como la “Sostenibilidad de la actividad pesquera y acuícola” (ARVI-INNOVAPESCA, IEO y AROM BAIT S.L.); la “Mejora de la eficiencia energética en la cadena productiva” (CETPEC, CEPESCA y AZTI-TECNALIA); la “Posibilidad de aprovechamiento de coproductos y minimización de descartes” (ANFACO-CECOPESCA e ICTAN), “Nuevos ingredientes disponibles para piensos de acuicultura” (OPP-AQUAPISCIS, Universidad Politécnica de Valencia (Grupo de Acuicultura ay Biodiversidad) y ALGAENERGY) y, por último, el “Etiquetado y trazabilidad, realidad actual” (FEDEPESCA). ■



Ignacio Gandarías y Raúl Rodríguez clausuraron la Asamblea de la PTEPA.

TEXTO ANA DÍAZ
FOTOS JULIO PALOMAR

EL TRABAJO EN EL MAR

¿una profesión en crisis?

Durante décadas, nuestro país ha sido un referente en el mercado de los profesionales del mar. Sin embargo, en las condiciones actuales no parece que haya tantos marinos dispuestos a hacerse a la mar. La patronal naviera, tanto a nivel nacional como internacional, está preocupada por la falta de profesionales y exige cambios que hagan compatible la creación de empleo con la competitividad. Por su parte, los marinos más cualificados cada vez encuentran menos aliados para embarcar, mientras que muchos otros ven en el sector una salida ante la situación de crisis que atraviesa la economía. ¿Por qué cada vez hay menos jóvenes dispuestos a embarcarse? ¿Qué está pasando para que las empresas navieras se quejen de que faltan marinos mientras que los sindicatos afirman que hay parados en el sector? A estas y otras preguntas, así como a hacer un pequeño análisis de los niveles de actividad en este subsector, intentaremos dar respuesta en el siguiente reportaje.



Este trimestre 12 empresas han contratado trabajadores a través del Catálogo de Puestos de Difícil Ocupación

Al igual que sucede en otros países de nuestro entorno, los jóvenes españoles están cada vez menos dispuestos a dedicarse a la profesión marítima. Una aventura que exige sacrificios, duras jornadas de trabajo y largos períodos fuera de casa, así como asumir riesgos sin que estén siempre bien compensados económicamente.

La dureza de la vida a bordo, la complejidad

creciente de la carrera profesional, la posibilidad de trabajar en tierra con un título de náutica unido al acortamiento de las carreras profesionales, gracias a los coeficientes reductores, está derivando, a pesar de nuestra conocida tradición marinera, en una considerable escasez de marinos titulados dispuestos a trabajar a bordo y, por tanto, poniendo en dificultades a las navieras.

También parece que el trabajo de marino es ahora incluso más duro que antes: los puertos se encuentran lejos de los centros urbanos y están mal comunicados; la estancia del buque en puerto se ha acortado y las auditorias e inspecciones que se realizan han duplicado también la carga de trabajo de estos profesionales... Y es aquí donde entran en juego las compensaciones económicas que se reciben por un trabajo de estas características, para muchos el origen de la escasez de titulados a bordo.

Para José Traba Díaz, presidente del Colegio Oficial de Marineros Mercantes (COMME) todo esto obedece también a que, actualmente, en el sector español *el acceso a la actividad profesional se está dificultando sobre manera y los incentivos están incluso por debajo de años precedentes. No existe vocación de desarrollo profesional del marino en las empresas y se está descuidando la fidelización de los trabajadores a las mismas.* En su opinión, esta situación también está provocando un empeoramiento de las condiciones de seguridad ya que, aunque los profesionales están mejor formados, *cada vez se exige el desarrollo de más competencias y trabajos en diferentes áreas, mientras que las tripulaciones no crecen.* Por tanto, según el presidente del COMME no es que no haya marineros sino que *no se dan las condiciones atractivas para que estos profesionales desarrollen su actividad profesional a bordo y, por tanto, se inclinan por buscar una alternativa en tierra o fuera de nuestras fronteras.*

En el mercado laboral marítimo español, la práctica generalizada es la búsqueda de titulados a través del "boca a boca": los titulados de máquinas desaparecen del mercado laboral antes de iniciar una carrera profesional marítima y no se encuentran fácilmente primeros y segundos oficiales, un hecho que se está extendiendo hasta los titulados de formación profesional, algo que antes no ocurría, según Asociación de Navieros Españoles (ANAVE). Así, las navieras demandan capitanes, jefes de máquinas, primeros oficiales de puente y máquinas con experiencia que, en su opinión, son muy difíciles de contactar dentro del mercado laboral.

Requieren cubrir puestos tanto a bordo como en tierra (inspectores o superintendentes, directores de flota, etc). También, en la Administración marítima, tanto central como periférica, se necesitan inspectores experimentados y son

El acceso a la actividad profesional se está dificultando sobre manera y los incentivos están incluso por debajo de años precedentes. (COMME)



Disponer de mejores condiciones socio laborales a bordo podría incrementar las vocaciones marítimas.

necesarios en otros sectores del Clúster marítimo como el de la construcción y la reparación naval, la industria marítima auxiliar, los puertos (prácticos, remolcadores, otros servicios), los servicios marítimos (consignatarios, financieros, jurídicos, sociedades de clasificación, liquidadores averías, ...) y, por supuesto, en centros de enseñanza marítima a nivel universitario y profesional.

Entre las posibles medidas para frenar esta falta de vocaciones se apunta el mejorar las perspectivas de la carrera profesional, ofreciendo más oportunidades de formación a distancia y promoción en el empleo; coordinar programas académicos y establecer pasarelas que faciliten el acceso a formación complementaria que permita acceder a otros subsectores; realizar rotaciones de personal más frecuentes del personal embarcado y poner a disposición de las dotaciones el uso de tecnologías modernas de comunicaciones que faciliten un contacto más estrecho de las tripulaciones con su entorno social y familiar, así como reforzar los beneficios fiscales y laborales de los marineros dentro de los límites que permite la Unión Europea.

¿CÓMO ESTÁN LAS NAVIERAS ESPAÑOLAS?

Tras superar una larga y profunda crisis, entre 1980 y 1995, las navieras españolas experimentaron una estimable recuperación en cierta

forma favorecida por medidas legales, entre las que sobresale la creación del Registro Especial de Canarias (REC) que supuso un acercamiento del marco fiscal y laboral español al de registros europeos más competitivos.

El REC, creado por la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, introdujo ventajas fiscales, como las bonificaciones del 90% en el Impuesto de Sociedades, y otras de ayuda a la contratación, referidas a las cuotas patronales de Seguridad Social y descuentos del 50% en el IRPF.

En el plano estrictamente laboral, el REC abrió la puerta a la contratación de marinos extracomunitarios y permitió que un 50% de la tripulación proviniera de fuera de la UE, a la vez que obliga a que el Capitán y el Primer Oficial sean nacionales comunitarios.

Las modificaciones, aún en vigencia, trajeron 10 años de notable recuperación, con un

crecimiento del 10% anual acumulado pero, de cinco años a esta parte, el sector dice estar experimentando un cierto estancamiento. Afectado como todos los sectores por la crisis económica y por, según se afirma desde ANAVE, la pérdida de competitividad del REC, los buques bajo pabellón español están cambiando el color de sus banderas, algunas de ellas segundos registros de países comunitarios, como es el caso de Madeira, y de otros como el de Chipre y Malta, donde las condiciones en materia fiscal y laboral les resultan más atractivas y por tanto, les proporcionan mayor competitividad.

Costes como los salariales, los de capital, mantenimiento, combustible, etc. son iguales en todas las banderas. Por tanto, los costes salariales, que sí dependen mucho de la bandera, son una componente decisiva para la competitividad. Esto es la razón de que actualmente cerca del 60% de la flota mundial opere bajo registros abiertos (Panamá, Liberia, Bahamas,...) comenta Manuel Carlier, director general de ANAVE.

LOS BUQUES PARTEN A OTROS REGISTROS

Prueba de cómo la flota mercante bajo bandera española está mermando se observa en los datos facilitados por ANAVE, en los que se muestra que, de los 231 buques propiedad de empresas navieras españolas a 1 de enero de 2011, 139 (el 60% de las unidades) operaban bajo pabellón español, concretamente en el REC, 11 unidades menos que el año anterior, aunque su tonelaje general aumentó un 10,1%. El resto de los buques propiedad de navieras españolas (92) se encontraban bajo pabellón extranjero y, aunque en menor número, también registraron un descenso en 5 unidades, respecto a 2010.

El sector naviero, como ya hemos indicado, atribuye esta situación a la mejora en las condiciones de otros registros europeos y a la consiguiente pérdida de competitividad del español. Para la patronal, el Reglamento de la Ley de Extranjería de 2004, al modificar los trámites administrativos para el enrole de marinos extranjeros en el REC, perjudicó "no sólo a la flota nacional y a las empresas navieras españolas, sino también al empleo de los marinos españoles". En este sentido, ANAVE viene reclamando la vuelta al sistema anterior y apunta ésta como una posible solución a los problemas de personal por las que atraviesa el sector.



Las navieras demandan capitanes, jefes de máquinas y primeros oficiales de puente y máquinas con experiencia



Las navieras europeas emplean 470.000 profesionales, de los que 165.000 son ciudadanos comunitarios y, el resto, marinos de fuera de la UE

La modificación que introdujo el Reglamento condicionó la posibilidad de enrolar a tripulantes no comunitarios a la situación nacional de empleo, que posteriormente se matizó con la incorporaciones de una serie de ocupaciones al Catálogo de Puestos de Difícil Cobertura, y con la asimilación del enrole al permiso de trabajo.

Para revertir la situación, el presidente de la patronal naviera, Adolfo Utor, además de haber solicitado a través del Ministerio de Fomento la vuelta a la regulación anterior, se inclina por mejorar la competitividad con “cambios en muchos aspectos: revisión del sistema de negociación colectiva que comporte un nuevo modelo de relaciones laborales, un marco retributivo flexible adaptado a los resultados o una mayor flexibilidad en la contratación de ciertos porcentajes de tripulantes comunitarios, lo que no supondría una amenaza para el empleo de comunitarios, sino todo lo contrario, ya que la competitividad de las empresas es la única garantía de estabilidad en el empleo”. (Entrevista concedida al Clúster Marítimo Español).

Para hacer compatible el mantenimiento del atractivo de la profesión de marino para los nacionales españoles con la competitividad de la flota de bandera española, según Manuel Carlier, la solución aplicada en otros registros europeos es que las tripulaciones estén constituidas por un núcleo de marinos nacionales (principalmente oficiales) de alta calidad, complementado con marinos no comunitarios, cu-

Los beneficios que se buscaban con la firma del acuerdo sobre el Catálogo de Puestos de Difícil Cobertura se han tornado en efectos no deseados (Jesús Dávila CCOO)

yo salarios se fijan con referencia al coste de la vida de sus países de residencia. Esto permite, comenta Carlier, que los salarios de los tripulantes españoles, que ocupan los puestos de mayor cualificación y responsabilidad, se puedan mantener en niveles significativamente más elevados, para que puedan ser atractivos a los marinos europeos.

Algo a lo que se oponen contundentemente desde las organizaciones sindicales, la nacionalidad no puede ser motivo de discriminación salarial o de otro tipo, comenta Jesús Dávila, responsable de Marina Mercante de Comisiones Obreras (CCOO).

Es evidente que algo está fallando cuando los últimos datos de la patronal naviera europea (ECSA) apuntan también que las navieras de la Unión Europea y Noruega, que concentran el 41% de la flota mercante mundial, mantienen un total de 470.000 puestos de trabajo, de los que 165.000 están ocupados por marinos de la UE y el resto, un 65%, por marinos extracomunitarios.

Según esta entidad, la pérdida de competitividad se debe a la creciente dificultad para reclutar marinos europeos, provocada por la necesidad de compatibilizar retribuciones atractivas con unos costes competitivos para las navieras

En el caso español, según comenta ANA-VE, los puestos ocupados por trabajadores extranjeros en navieras bajo pabellón espa-



Los sueldos varían en función del convenio de cada compañía y del registro o bandera del buque

ñol no superan el 10%, y así lo constatan los últimos datos de afiliación al Régimen Especial del Mar (Régimen Ordinario). La estadística recoge que, en este momento, hay 10.015 trabajadores en alta en la actividad "marina mercante y otros", de los que 9.443 son españoles, 261 de la UE y 311 de países extracomunitarios. Trabajando en buques inscritos en el REC, donde está registrada el 100% de la flota naviera española, hay 5.153 trabajadores y trabajadoras; de los que 4.903 son de nacionalidad española, 64 de países de la UE y 186 extracomunitarios.

Otra cosa es el perfil del personal contratado por las navieras españolas en buques bajo pabellón de otros países, de los que no disponemos de datos, ya que estas tripulaciones no están sujetas a la legislación socio laboral española. Respecto a los profesionales españoles del mar que trabajan para banderas de conveniencia (con navieras que pueden ser o no españolas), el único dato que nos puede aproximar a esta cifra es el número de conve-

La solución aplicada en otros registros es que las tripulaciones estén constituidas por un núcleo de marinos nacionales (principalmente oficiales), con marinos no comunitarios, cuyos salarios se fijan con referencia al coste de la vida de sus países de residencia. (Manuel Carlier)

nios especiales que estos profesionales suscriben con la Seguridad Social. A riesgo de no ser muy exactos, ya que los convenios especiales de marinos emigrantes recogen también otros suscriptores a parte de los profesionales que navegan bajo bandera de conveniencia, actualmente tienen registrado este tipo de convenio en torno a 400 profesionales.

LISTA DE PUESTOS DE DIFÍCIL COBERTURA

Fueron las dificultades para encontrar marinos demandantes de empleo en determinadas categorías las que motivaron la firma, en 2006, de un acuerdo entre ANAVE y las organizaciones sindicales mayoritarias, para incluir ciertas ocupaciones en el Catálogo de Puestos de Dificil Cobertura. Su aprobación permitió la puesta en marcha de un procedimiento más ágil a la hora de contratar tripulantes extra comunitarios a la vez que perseguía evitar que las navieras abandonaran el REC, con la consiguiente pérdida de puestos de trabajo que esto podía suponer.

El acuerdo, del que en este trimestre se están beneficiando 12 navieras inscritas en el Régimen canario, autoriza a contratar 400 trabajadores extra comunitarios simultáneamente y obliga a las navieras a aplicar uniformemente a todos los trabajadores las mismas condiciones sociolaborales.

Como resultado, se amplió el Catálogo con las siguientes ocupaciones referidas al sector marítimo: oficial radioeléctrico de la Marina Mercante; jefe de máquinas de buque mercante; maquinista naval; frigorista naval; mecánico naval; mecánico de litoral (motorista naval); piloto de buque mercante; sobrecargo de buques; cocinero de barco; azafata o auxiliar de buque de pasaje; camarero de barco y mayordomo de buque.

Pero la situación económica actual y, según Jesús Dávila (CCOO), *el reiterado incumplimiento, tanto en la letra como en el espíritu, del acuerdo* han llevado a las centrales sindicales a plantearse romperlo. *Los beneficios para el sector que se buscaban con la firma del mismo se han tomado en efectos no deseados.* Y es que se está produciendo un goteo de empresas navieras españolas hacia otras banderas y, en su opinión, actualmente existen demandantes de empleo, en gran parte, de estas categorías.

Para Manuel Carlier, si las centrales sindicales se opusieran a mantener las categorías

del Catálogo, podrían bloquear totalmente la contratación de marinos no comunitarios en todo el sector. Esto somete a las empresas a una clara inseguridad jurídica, que viene repercutiendo en la transferencia de flota por empresas navieras españolas a otros registros. Las empresas navieras no pueden tener seguridad de si dentro de un tiempo van a poder mantener extranjeros en sus tripulaciones. Ello es, en realidad, claramente negativo para las oportunidades de empleo de los marinos nacionales.

Concretamente, los últimos datos referidos a desempleo en el sector del transporte marítimo a que ha tenido acceso esta revista indican que, en mayo de 2011, el Servicio Público de Empleo contabilizó 569 demandantes de empleo en el citado sector. De ellos, 38 se ofrecían como auxiliares de buques de pasaje; 20 como camareros de barco; 39 de cocineros de barco; 21 jefes de máquinas de buque mercante; 42 maquinistas navales; 63 pilotos de buques mercantes y 3 como oficiales radioelectrónicos de la marina mercante.

Por otra parte, según denuncia CCOO, la fuga de las navieras a otros registros posibilita la contratación de trabajadores de cualquier nacionalidad y, por tanto, pactar en el propio contrato de trabajo las condiciones laborales de forma independiente, aparte de lo que establece la legislación laboral española, siempre que se cumplan los mínimos de la Organización Internacional de Trabajo, con lo que ven drásticamente reducidos sus costes de explotación. Esta práctica supone, en opinión de Dávila, una manifiesta situación de competencia desleal con respecto a los barcos de otras compañías que, realizando el mismo tráfico, pagan salarios adecuados.

Los sueldos a bordo varían en función del convenio de cada compañía y del registro o bandera del buque, por lo que no existe una tabla única de retribuciones. Para los trabajadores acogidos a los convenios que firman las navieras con la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), es decir que trabajan para buques con bandera de conveniencia, los salarios van desde los 1.000 euros de un camarero a los más de 3.700 de un capitán.

Con todo esto, más lo que se desprende del estudio realizado por BIMCO/ISF en co-

laboración con la Universidad de Warwick (Reino Unido), y conscientes de la situación de falta de atractivo de la profesión de marino que hay ahora mismo y, por tanto, de la tendencia decreciente hacia estas profesiones, la Comisión Europea puso en marcha una Comisión de Expertos para emitir un dictamen, que se comprometió a tener listo sobre estas fechas, que plantee ideas que permitan mejorar la competitividad y el empleo dentro del sector.

Veremos en que acaba todo, de momento en el sector no parece haber mucho consenso en el origen y la solución del problema pero lo que no cabe duda es que se cierne un cierto peligro sobre una profesión que ha dado en nuestro país grandes y reputados profesionales. ■

TEXTO Y FOTOS: A. MUNGUÍA



El Catálogo de Puestos de Dificil Cobertura recoge 18 ocupaciones del sector marítimo

Informe quinquenal sobre mano de obra en la mercante

LOS ASIÁTICOS, los que más se embarcan



A. Munguía

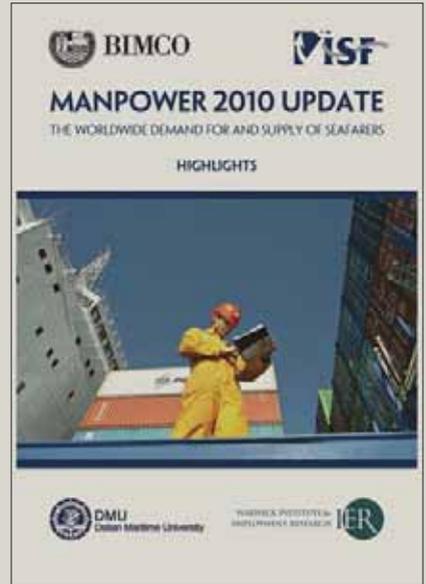
El desplazamiento del “granero” de mano de obra en la mercante de los países industrializados hacia países asiáticos y del Este de Europa, y la consiguiente escasez de profesionales de alta cualificación a bordo, son algunas de las conclusiones del informe promovido por la International Shipping Federation (ISF) y BIMCO, que ha elaborado el Instituto de Investigación del Empleo de la Universidad de Warwick (Reino Unido) y que se ha presentado recientemente. El apoyo a la formación, la mejora de la promoción profesional y la búsqueda de fórmulas que atenúen el abandono del sector, son parte de las conclusiones que extraen los autores del estudio.

A pesar de la tan traída y llevada des-aceleración económica y su consi-guientes consecuencias en el co-mercio marítimo mundial, la oferta y la demanda de puestos de trabajo a bordo se encuentra estabilizada en términos generales, según se desprende del estudio elaborado por la International Shipping Federation (ISF) en colaboración con BIMCO y el Instituto de Investigaciones sobre Empleo de la Universidad de Warwick (Reino Unido). Este análisis está considerado la evaluación más completa sobre la oferta y la deman-da de marinos mercantes a nivel mundial, ya que se confecciona a partir de cuestionarios enviados a Gobiernos, compañías navieras, tripulaciones, expertos y administraciones marítimas de los principales países de pro-cedencia de los marinos así como de infor-maciones provenientes de otros estudios.

El citado informe, que se publica cada cinco años desde 1990, persigue describir la relación entre el número de marinos que demandan empleo y la oferta de puestos que existen, así como predecir cómo evo-lucionará este mercado en los próximos años y, de esta forma, ayudar a la industria a tomar las decisiones pertinentes de cara al futuro.

Así, la oferta mundial de marinos en 2010, en base a la cantidad de certificados de formación (STCW) en vigencia era de 624.000 oficiales y 747.000 subalternos. Según el informe los países desarrollados, miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) entre los que se encuentran Estados Unidos, Eu-ropa occidental, Japón, etc., son los que más oficiales aportan al mercado de trabajo aunque en los últimos años se observa un

En 2010, según los certificados de formación (STCW) en vigencia, la oferta mundial de marinos en 2010, era de 624.000 oficiales y 747.000 subalternos.



mayor número de marinos de alta cualifica-ción procedentes de los países de Europa del Este.

En lo que se refiere a subalternos, pre-dominan los profesionales procedentes de Asia y el subcontinente indio, aunque tam-bién entre los marinos se está produciendo un cambio de tendencia, y cada vez se in-corporan más oficiales procedentes China, India y Filipinas.

En cuanto a la demanda, el estudio ana-lizó la evolución de la flota en lo que se refiere a tamaño y tipo de buques. Así, se estima que actualmente hay 70.000 bu-ques, entre los que se incluyen buques de suministro, de inspección y otros tipos

DEMANDA 2005		DEMANDA 2010		CRECIMIENTO 05-10		% VARIACION	
OFICIALES	MARINEROS	OFICIALES	MARINEROS	OFICIALES	MARINEROS	OFICIALES	MARINEROS
168.000	218.000	229.000	288.000	61.000	70.000	36,0%	32,3%
30.000	29.000	32.000	36.000	2.000	7.000	7,5%	22,5%
144.000	166.000	177.000	185.000	33.000	19.000	23,0%	11,3%
117.000	149.000	155.000	186.000	38.000	37.000	32,8%	25,0%
18.000	23.000	43.000	52.000	25.000	29.000	140,1%	127,7%
476.000	586.000	637.000	747.000	161.000	161.000	33,7%	27,5%

Fuente: Bimco/ISF

de buques especializados. Partiendo de esta cifra, la investigación concluye que para atender estas unidades se precisan 637.000 oficiales y 747.000 subalternos por lo que mientras que se da una oferta suficiente de personal subalterno, en lo que se refiere a las dotaciones de oficiales detecta un déficit del 2%.

Para llegar a esta conclusión el estudio ha consultado también la base de datos del Centro de Investigación Internacional de Marinos (SIRC), con base en la Universidad de Cardiff (Reino Unido), para conocer los niveles de dotación a través de las listas de tripulantes que posee el citado Centro, para compararlas con los datos reales que le han aportado unas 100 compañías navieras.

Este desequilibrio es significativo, según señala el estudio, en sectores como el de los petroleros y los buques de apoyo logístico *off shore*. Por otra parte, señala que en zonas como el subcontinente indio (India, Pakistán, Bangladesh, Nepal, Bután, Sri Lanka y Maldivas) y el extremo oriente (Asia Oriental, Sudeste de Asia y Siberia oriental), la falta de oficiales de gran experiencia, sobre todo del departamento de máquinas es también reseñable.

La mayor demanda de oficiales se da en sectores como el de los petroleros y los buques de apoyo logístico off shore.

¿QUIÉNES SON LOS PROMOTORES DEL ESTUDIO?

ISF (International Shipping Federation) es una organización internacional de empleadores dedicados a cuestiones marítimas relacionadas con la mano de obra. Entre sus tareas está proporcionar asesoramiento y orientación a sus miembros, así como representarles en todos los foros donde se traten cuestiones de personal.

BIMCO (Organización Marítima Internacional y del Báltico) es la organización internacional más grande del mundo de envío (más de 1.000 miembros), que incluye armadores, gestores, corredores, agentes y otros profesionales del sector del transporte marítimo. Además, posee estatuto de observador en órganos de Naciones Unidas.

PREVISIONES DE FUTURO

El informe presenta varios escenarios para la próxima década en cuanto a oferta y demanda de profesionales en buques mercantes. Apunta como situación de refe-



A. Munguía

Oferta de marinos por grupos de países (en miles)

Zona geográfica	Oficiales	Subalternos
Países de la OCDE	184	143
Europa del Este	122	109
África/América latina	50	112
Lejano Oriente	184	275
Subcontinente indio	80	108
Total	624	747

Fuente ANAVE

rencia un aumento anual de un 2,3% de la flota mundial, en consonancia con la tasa de crecimiento de la última década, lo que de cumplirse incrementará el déficit de dotaciones, a menos de que se tomen medidas preventivas, especialmente en el área de formación de oficiales. Además, aunque el estudio asume niveles de reclutamiento similares a los actuales, prevé que los abandonos aumentarán alrededor de un 1% anual, con un agravamiento mayor del problema.

Con todo ello y de cara a poder atender la futura demanda, el informe incide en la necesidad de mejorar la formación y los niveles de contratación en algunos países y afrontar así con éxito los retos

que impondrán las nuevas tecnologías y los avances en la ingeniería y la construcción naval.

A nivel general, los programas de reclutamiento y formación se están incrementando aunque, según el informe, debe de seguir intensificándose. En cuanto a los abandonos urge a tomar medidas para evitar que los alumnos en prácticas de los países más desarrollados dejen el sector. Uno de cada diez no finaliza el programa de formación. Por otra parte, indica que es necesario mejorar las técnicas de selección y orientación hacia la profesión náutica empleadas hasta

el momento, y propone acercarse más a las circunstancias que están provocando los abandonos del sector. Una de las medidas que plantea el informe es el análisis de los mecanismos y técnicas que se están empleando en algunos países para el ascenso del personal subalterno a la categoría de oficial.

Sobre la media de edad de los oficiales a bordo, el estudio recoge un incremento importante en la media de edad de los oficiales, mientras que, en lo que se refiere a la incorporación de tripulación joven, la tendencia se mantiene parecida a estudios realizados con anterioridad.



Como consecuencia, el estudio confirma como la contratación de marinos se ha desplazado y parece que seguirá haciéndolo, a no ser que cambien las cosas, desde los países industrializados de gran tradición marítima hacia países asiáticos y del este de Europa. Concretamente, China está aportando un gran número de tripulantes aunque en su mayor parte se queda en navieras de su país, entre otras cosas debido a sus dificultades con idiomas como el inglés.■

A. MUNGUÍA

Campaña de verano

Las nuevas tecnologías se incorporan a la seguridad de LA NÁUTICA DE RECREO



Como en años anteriores, Salvamento Marítimo (SASEMAR) presentó la Campaña de Seguridad dirigida a los tripulantes de embarcaciones de recreo y a los aficionados a los deportes y actividades náuticas. En esta edición, Salvamento se sirve de las nuevas tecnologías para ampliar la difusión de los consejos y normas de seguridad a tener en cuenta antes de realizar estas actividades.

La seguridad en el mar comienza con la prevención. Así se expresó el secretario de Estado de Transportes, Isaias Táboas durante la presentación de la Campaña de Seguridad en la Náutica de Recreo-verano 2011, que este año se ha querido acercar más a los amantes de los deportes náuticos, independientemente de donde se encuentren, a través del uso de nuevas tecnologías.

Entre las novedades de la campaña se encuentra la creación de una microsite (www.seguridadnautica.es), donde se pueden realizar consultas de forma sencilla y rápida y una aplicación, especialmente diseñada para teléfonos móviles del tipo *iphone* y *android*, donde comprobar en el momento que acciones se deben realizar antes de zarpar.

La Campaña, dirigida principalmente a los tripulantes de embarcaciones de recreo, se compone también de dos Guías en papel: "Consejos prácticos de seguridad en las actividades náuticas" y "Guía para la náutica de recreo".

En la primera, se profundiza en la prevención de accidentes, donde se diferencia entre cómo proceder y que precauciones tomar si se trata de embarcaciones de recreo o si se va a practicar submarinismo, surf, windsurf, esquí acuático, pesca costera, motos de agua, kitesurf e incluso si va a tomar un baño.

En cuanto a la "Guía para la náutica de recreo", la publicación se centra en recoger las

normas básicas que se deben seguir en la navegación y en el desarrollo de actividades náuticas, así como las medidas a tener en cuenta para proteger el medio marino.

A este material se añade un autoadhesivo plastificado con la "Lista de Comprobación" o "Check List", que se está distribuyendo a través de revistas especializadas, y que, pegado en la embarcación, permite tener a mano todos los aspectos que hay que revisar y tener en cuenta antes de zarpar.

Con todo ello, la administración marítima pretende frenar el alto índice de accidentes que se producen relacionados con actividades náutico-deportivas en los meses de verano y dar cumplimiento así a uno de los objetivos del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2010-2018.

Sin ir más lejos, el 51% de los 3.552 buques asistidos por SASEMAR el año pasado fueron embarcaciones de recreo, un dato que se incrementó considerablemente en los meses de verano. Por todo ello, se hace imprescindible seguir insistiendo en los objetivos de este tipo de Campañas con las que se pretende aumentar la seguridad en los deportes náuticos, asegurar el regreso sin incidentes de los que salen a la mar, lograr que el bañista y el entorno sean respetados y disfrutar del ocio a la vez que se cuida el medio ambiente marino. ■

A. MUNGUÍA

Se establecen también nuevos indicativos de matriculas

CAMBIOS EN LOS LÍMITES TERRITORIALES de las Capitanías de Sevilla y Cádiz

Como en años anteriores, Salvamento Marítimo (SASEMAR) presentó la Campaña de Seguridad dirigida a los tripulantes de embarcaciones de recreo y a los aficionados a los deportes y actividades náuticas. En esta edición, Salvamento se sirve de las nuevas tecnologías para ampliar la difusión de los consejos y normas de seguridad a tener en cuenta antes de realizar estas actividades.

El Real Decreto 638/2007 modificó la estructura periférica de la Administración marítima acorde con las nuevas tecnologías y las condiciones en las que se prestan los servicios de tráfico y transporte marítimo. El tiempo transcurrido desde su aprobación aconseja, en lo que se refiere a la Capitanía Marítima de Sevilla, delimitar el Distrito Marítimo de Sanlúcar de Barrameda: desde la Torre del Faro de la Higuera hasta el Caño del Yeso y, desde éste, al Puntazo. Mientras que, al Distrito Marítimo de Sevilla queda delimitado desde el Caño del Yeso hasta Alcalá del Río.

La modificación se extiende también a los Distritos de El Puerto de Santa María, Cádiz y Barbate, todos ellos pertenecientes a la Capitanía Marítima de Cádiz. De este forma, los límites territoriales del Puerto se establecen entre el Puntazo hasta el caño de la Carraca; los de Cádiz, desde el caño de la Carraca hasta la Torre del Puerto y, desde aquí hasta el Puente del Río Zahara, al Distrito Marítimo de Barbate.

Igualmente, la Orden establece que se supriman los indicativos de matrícula de los Distritos Marítimos que desaparecieron con el Real Decreto 638/2007, aunque permite a los buques y embarcaciones conservar los indicativos que portan hasta la baja de los mismos, si así lo consideran oportuno u optar por cambiar al que les corresponda.

Los indicativos de matrícula que se suprimen son: de la Capitanía de Pasaia, San Sebastián SS-2; de la de Gijón: Avilés GI-3, San Esteban de Pravia: GI-8 y Luarca GI-9; de la Capitanía de Ferrol: Ribadeo FE-1; Vivei-



Capitanía Marítima de Cádiz.

ro FE-2 y S.M. de Ortigueira FE-3. Lo mismo sucede con los indicativos de Palamós BA-5, Roses BA-6 y San Feliu de Guixols BA-4, todas ellas de la Capitanía de Barcelona.

En Las Palmas desaparece el indicativo de Arguineguin GC-4; en Almería, el de Motril AM-3 y en la Capitanía de Cartagena, el de Garrucha CT-1.

Por el contrario, se establecen los nuevos indicativos para las matriculas referidas a los Distritos Marítimos creados al amparo del Real Decreto 638/2007. Entre ellos, en la Capitanía de Pasaia: Getaria SS-3 y Hondarribia SS-4; en la de Avilés: Avilés AV-1, San Esteban de Pravia AV-2 y Luarca AV-3; en la de Ferrol: Cedeira FE-5 y Cariño FE-6; en Palamós: Blanes GIR-1, Palamós GIR-2 y Roses GIR-3 y, por último, en la Capitanía de Almería, Carboneras AM-4 y Garrucha AM-5. ■

A. MUNGUÍA

EL “JUAN DE LA COSA” ASISTE YA A LOS BONITEROS



El buque hospital del ISM “Juan de la Cosa” ya está en aguas del Atlántico asistiendo a los pescadores que participan este año en la Costera del Bonito. La campaña se desarrolla durante los meses de verano y en ella participan barcos de toda la cornisa cantábrica. Con base en el puerto de Santander, el “Juan de la Cosa” partió para la costera el pasado 5 de junio y vuelve a la capital cántabra cada 25 días aproximadamente descansando, entre marea y marea, unos cuatro o cinco días. A finales de julio atracará en Avilés para participar en los actos conmemorativos del 50º aniversario de la galerna de 1961.

Durante los meses de verano el buque hospital del Instituto Social de la Marina “Juan de la Cosa” participa en la Costera del Bonito atendiendo las necesidades de la flota pesquera. En lo que va de campaña y hasta el cierre de este número de la revista MAR ya había evacuado al puerto de A Coruña a dos pescadores, uno de ellos en helicóptero acompañado por el personal sanitario del barco.

Una de las funciones que tiene encomendadas el Instituto Social de la Marina es la de prestar atención médica a nuestros pescadores. Esta atención se realiza a través del Centro Radio Médico español, situado en los servicios centrales del ISM en Madrid, y gracias a los barcos hospital con los que cuenta el organismo: el “Esperanza del Mar”, que atiende a la flota que faena en el archipiélago canario y el “Juan de la Cosa”, que asiste a los españoles que pescan en aguas del Atlántico, entre la Islas Azores y el Golfo de Vizcaya, entre otros medios.

Los buques-hospital del ISM proporcionan gran seguridad al colectivo de pescadores que saben que, en caso de necesitar cualquier asistencia médica, estarán bien atendidos mientras permanecen lejos de sus casas. También proporcionan asistencia técnica si los barcos la precisan.

El “Juan de la Cosa” participará en los actos del 50º aniversario de la galerna de 1961



El “Juan de la Cosa” cuenta con el mejor equipamiento sanitario y los últimos avances técnicos. La zona hospitalaria está dotada de quirófano, laboratorio, sala de curas, sala de cuidados intensivos, sala de aislamiento para el tratamiento de quemados, infecciosos y psiquiátricos. Además dispone del material médico que puede encontrarse en cualquier centro hospitalario en tierra. En caso de necesidad, los facultativos del “Juan de la Cosa” están asistidos, a través de servicios de telemedicina, por especialistas del Hospital General de la Defensa de Madrid; del Marqués de Valdecilla, en Santander, y los médicos de guardia del Centro Radiomédico español.

PARTE DIARIO

Cada día, y durante los cuatro meses que dura la Costera del Bonito, el “Juan de la Cosa” elabora un informe que remite a los Servicios Centrales del ISM en Madrid y en el que hace constar la posición en la que se encuentra el barco a las 12 horas (por eso se llama “informe de mediodía”); las asistencias que han llevado a cabo; los movimientos que han hecho como consecuencia de dichas asistencias; la situación de la flota y las actuaciones previstas para ese día. También lo hacen los barcos que apoyan en su labor las tareas del “Juan de la Cosa” y que dependen de otros Ministerios o de otras administraciones.

La Costera del Bonito se desarrolla durante los meses de verano



Puente de mando del “Juan de la Cosa”

Este año, la crisis ha llegado a la Costera. A diferencia de campañas anteriores, el barco del ISM estará asistido este verano por un sólo patrullero de la Armada: el “Chilreu” que el 12 de julio saldrá del puerto de Ferrol y permanecerá en el mar hasta el 22 de agosto.

Los patrulleros de la Armada asisten a los pescadores en función de la lejanía a la que se encuentren, del número de barcos que participen en la Costera y la previsión de incidentes con otras flotas que operan al mismo tiempo en la zona. Ejercen labores de coordinación entre los distintos medios de apoyo para maximizar la eficacia de los recursos empleados. En el “Chilreu” viajará un médico y un inspector de pesca, que informarán a diario a la Secretaría General del Mar.

ATRAQUE EN AVILÉS

Santander es el puerto base del “Juan de la Cosa”, allí atraca y pone rumbo a la costera entre marea y marea. A finales de julio permanecerá unos días en Avilés donde se celebrará unas jornadas conmemorativas de la galerna de 1961. Las personas que lo deseen podrán visitar el barco del ISM mientras permanezca en la ciudad asturiana.

A lo largo de la Campaña del Bonito del año pasado, el “Juan de la Cosa” atendió a un total de 69 trabajadores y respondió a 177 consultas. La mayor parte de éstas se realizaron durante los meses de julio y agosto, coincidiendo con el momento en el que más barcos participan en la costera. ■

“JUAN DE LA COSA”

Distintivo llamada ECJE
Frecuencia radio 6224 Khz
Frecuencia espaderos 12356 Khz
Canal emergencia 16 UHF / Fonia
2182 Khz
Satélite Inmarsat 00870764618162
Fax 00870764618167

ANA DÍAZ

Regulada la convivencia en los CENTROS DE FORMACIÓN

Desde hace poco más de un mes, la convivencia en los centros nacionales de formación dependientes del Instituto Social de la Marina está regulada por una Resolución, publicada en el BOE del pasado 26 de mayo. Esta norma establece los derechos y obligaciones de los alumnos, las faltas y sanciones que pueden imponerse cuando falten al respeto de alguno de sus compañeros, profesores o trabajadores del centro así como cuando produzcan daños en las instalaciones. Para el director del Centro Nacional de Formación de Isla Cristina, José Carlos Macías, “se confiere a los centros y a sus responsables un instrumento legal para actuar cuando se produzca algún incidente”.



Centro Nacional de Formación del ISM en Isla Cristina (Huelva).

Los alumnos que asistan a los cursos de formación que se imparten en los Centros Nacionales que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio e Isla Cristina cuentan, desde finales de mayo, con normas que regulan la convivencia mientras estudian y residen en ellos.

Los responsables de los centros: Alfonso Prado (Bamio) y José Carlos Macías (Isla Cristina) se sienten satisfechos por la aprobación de esta resolución, en la que venían trabajando desde hace más de un año, y que les permite actuar legalmente cuando suceda algún incidente.

Según José Carlos Macías, “veníamos reivindicando esta reglamentación desde hacía

diez años y hemos trabajado en ella en los últimos 18 meses”.

Pese a que lo normal es que no haya ninguna incidencia, a veces el roce entre compañeros se ha hecho patente y han surgido problemas. Hasta el momento, los directores de los centros no podían hacer nada al respecto. A partir de ahora podrán tomar decisiones contra quienes incumplan las normas de convivencia.

Una comisión de convivencia velará en los Centros de Formación por el respeto mutuo y la tolerancia

DERECHOS Y DEBERES DE LOS ALUMNOS

Quando un alumno asiste a cualquiera de los cursos de formación marítima que imparte el Instituto Social de la Marina tiene una serie de *derechos*:

- El respeto a su integridad, a su identidad, a su intimidad y dignidad
- La igualdad de oportunidades y la no discriminación por razones de sexo, religión o creencia
- La valoración objetiva del rendimiento formativo
- Tener una información adecuada y suficiente sobre la organización, el desarrollo del curso, el sistema de evaluación; así como de las normas de convivencia y funcionamiento del centro nacional de formación marítima.
- Participar en las acciones formativas programadas para el curso en el que fueron admitidos.
- Hacer uso de los medios técnicos e instalaciones del centro con las características y limitaciones que las normas de funcionamiento establecen para el conjunto de los alumnos.
- Utilizar los servicios de alojamiento y manutención, cuando estén incluidos en la oferta de cursos para los que fueron seleccionados.
- Recibir información sobre la formación profesional marítima y su proyección profesional.

Y también tienen una serie de **obligaciones y deberes**, entre los que se incluyen:

- Asistir y seguir con aprovechamiento los cursos de formación, entendiéndose que es causa de baja incurrir en faltas de asistencia que sean superiores al 10% de la duración del curso.
- Ser puntuales en la asistencia a las clases y demás actividades programadas.
- Hacer un buen uso del edificio y de las instalaciones del centro.
- Respetar los horarios establecidos para el estudio y el descanso.
- Incorporarse, cuando se tenga derecho, a la residencia del centro el día especificado en la



Alumnos en una de las aulas de Bamio.

“Desde hace algo más de un año hemos trabajado en este documento”.
José Macías, director del Centro de Isla Cristina



Prácticas del curso de lucha contra incendios.

notificación de concesión del curso y permanecer en la misma hasta el último día señalado en dicho documento.

- Comunicar por escrito la renuncia, ocasional o total, al alojamiento y/o manutención cuando se tenga reconocido el derecho a utilizar los referidos servicios.
- Respetar las normas de convivencia y las normas de funcionamiento de los servicios establecidos por la dirección del centro.

FALTAS Y SANCIONES

El incumplimiento de los derechos y deberes va a dar lugar, a partir de ahora, a una serie de faltas –clasificadas según su gravedad en leves, graves y muy graves- y a toda una serie de sanciones. El establecimiento de estas faltas y sanciones tiene como fin garantizar un marco de convivencia basado en el respeto a la integridad, la identidad, la intimidad y la dignidad personal del alumnado, los profesores y el personal administrativo y de servicios de los centros.

La clasificación de las faltas se realizará dependiendo de la intencionalidad apreciada y el perjuicio ocasionado. Así, son *faltas leves*:

- La incorrección en el trato con los demás miembros de la comunidad del centro.
- El descuido en la conservación de enseres y demás pertenencias en las dependencias del centro.
- Infringir las normas sobre limpieza e higiene de las zonas comunes y de las habitaciones.
- Utilizar las zonas comunes e instalaciones fuera del horario establecido.

- La perturbación del silencio nocturno, el estudio y el descanso de los alumnos.
- Retrasarse reiteradamente en relación a los horarios establecidos.
- Permanecer en las zonas comunes con personas ajenas al centro, contraviniendo las normas del mismo.
- Falta de aprovechamiento, interés y/o colaboración manifiestos en el desarrollo de las clases.
- No comunicar la renuncia expresa por escrito al alojamiento y/o manutención.

Este tipo de faltas se sancionarán con una amonestación verbal y apercibimiento por escrito.

Se consideran *faltas graves*:

- Reincidir en conductas constitutivas de faltas leves.
- Mantener en la habitación utensilios pertenecientes a las zonas y servicios comunes.
- Permanecer en las habitaciones con personas ajenas a la residencia.
- Organizar cualquier actividad colectiva dentro del centro sin conocimiento ni permiso expreso de la dirección
- La realización de juegos de azar que conlleven algún tipo de apuestas económicas dentro del centro.
- Cambiar de habitación sin la debida autorización.
- Negarse a participar en los simulacros del plan de evacuación del centro.



Prácticas en Cambados.

- Utilizar incorrecta y abusivamente las instalaciones y dependencias comunes.
- El uso indebido o abusivo de los medios electrónicos e informáticos puestos al servicio de los alumnos, tales como el acaparamiento de recursos, incluido el ancho de banda, el envío masivo de mensajes electrónicos, la descarga no autorizada de software, música o películas. Estas faltas serán sancionadas con la pérdida de uno a tres días del uso de alguno o varios de los servicios de formación, residencia, manutención y de los medios técnicos e instalaciones que ofrezca el centro nacional.

Finalmente, se consideran como *faltas muy graves*:

- La reincidencia en faltas graves.
- El deterioro intencionado de muebles o enseres del centro.
- Ceder el uso de la habitación total o parcialmente a personas ajenas al centro y/o entregar la llave de acceso a la misma.
- La comisión, a través de medios electrónicos e informáticos, de hechos contrarios a las normas de funcionamiento del centro, a la ley y al orden público.
- Cualquier acto que pueda poner en peligro su propia integridad o la de otras personas que se encuentren en el centro o sus inmediaciones.
- La comisión de actos constitutivos de delito o falta tipificados por la ley.
- Realizar o consentir cualquier acción que atente contra la dignidad o intimidad de las personas.
- El acceso a una habitación ajena sin permiso del alumno residente titular de la misma.
- El incumplimiento de las decisiones sancionadoras adoptadas por la dirección del



centro y de las normas que rigen la convivencia.

- El acoso físico.
- No respetar la propiedad privada de los miembros de la comunidad.
- La posesión, empleo, almacenaje y fabricación de todo tipo de utensilios que puedan ser utilizados para atentar contra la integridad física de las personas.
- Los insultos, amenazas o agresiones a compañeros o al personal que presta sus servicios en el centro e incitación a la comisión de los mismos.
- La tenencia, consumo o tráfico de cualquier tipo de drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.
- No observar durante el desarrollo de las prácticas, las normas de seguridad establecidas por los profesores en cada una de ellas.

Cuando se cometan estas faltas, el autor de las mismas podrá ser sancionado con la pérdida durante cuatro o diez días del uso de alguno o varios de los servicios de formación, residencia, manutención y de los medios técnicos e instalaciones que ofrezca el centro nacional; así como la expulsión y la pérdida de la condición de beneficiario de la formación marítima que imparte el Instituto Social de la Marina en sus centros nacionales o en sus direcciones provinciales, por un período entre un mes y un año.

Los directores de los centros, al tener conocimiento de una falta deberán iniciar cuanto antes el procedimiento sancionador, que se hará por escrito. Esto es importante “especialmente para los cursos de corta duración”, asegura Alfonso Prado. En cualquier caso, la audiencia del alumno con los responsables del centro y con el jefe de estudios será obligatoria “antes de tomar cualquier decisión y de abrir expediente sancionador, el alumno será escuchado e incluso se intentará siempre llegar a un acuerdo”, dice José Carlos Macías.

Las faltas leves prescribirán a los 15 días; las graves a los 30 y las muy graves a los 60. Las sanciones se anotarán en el expediente personal del sancionado y en el registro que corresponda. La Subdirección General de Acción Social Marítima del ISM tendrá conocimiento de las faltas más graves.

Tanto en Bamio como en Isla Cristina los alumnos tendrán información precisa de la existencia de este Resolución que estará a su disposición bien en la guía de bienvenida, en

las habitaciones donde residan o en las bibliotecas de los centros.

ABIERTOS EN AGOSTO

El Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio no cerrará este año en agosto. Como se contemplaba en el Programa de Formación para 2011, este verano habrá actividades lectivas en el centro pontevedrés. Según nos explicó su director, Alfonso Prado, “se celebrarán un total de 11 cursos, que son los más demandados”. Esto responde en parte a que el curso comenzó este año dos semanas más tarde de lo previsto y para dar respuesta a las peticiones de los usuarios.

Hasta el 13 de junio se habían realizado ya en Bamio 70 cursos, un 30 por ciento del total de 233 cursos programados para todo el año, dice Alfonso Prado.

Las enseñanzas más demandadas serán las que se ofrecen en agosto. En concreto, habrá cursos de cartas electrónicas; Sistema de información de Cartas Náuticas Electrónicas (ECDIS); formación sanitaria específica avanzada; radar de punteo automático (ARPA); embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos); buques gaseros y buques tanque y operador general del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), entre otros. ■

ANA DÍAZ

Se dará máxima publicidad a la Resolución para que los alumnos la conozcan

Este verano se desarrollarán 11 cursos de formación en Bamio en el mes de agosto



Centro Nacional de Formación en Bamio.

Una vez aprobada por el Gobierno

LA REFORMA DE LOS CONVENIOS entra en el Parlamento



El vicepresidente primero, ministro de Interior y portavoz del Gobierno, Alfredo Pérez Rubalcaba y, el ministro de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, se dirigen a la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros.

La reforma de la negociación colectiva insiste en que cuando un convenio deja de tener vigencia, los trabajadores afectados no pierden derechos”, manifestó Valeriano Gómez, ministro de Trabajo e Inmigración durante la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros, que aprobó un Real Decreto Ley de medidas para la reforma de la negociación colectiva, cuyo principal objetivo es otorgar mayor flexibilidad a las empresas para crear empleo y evitar despidos y, a la vez, ofrecer más seguridad a los trabajadores.

Durante más de cuatro meses y medio, los interlocutores sociales mantuvieron abierta la

“Cuando un convenio deja de estar vigente los trabajadores afectados no pierden sus derechos”. (Valeriano Gómez, ministro de Trabajo e Inmigración).

mesa de negociación para llegar a un acuerdo. Esta era una de las acciones aprobadas en la reforma del mercado de trabajo. No hubo pacto entre empresarios y sindicatos y, el Gobierno aprobó un Real Decreto Ley que remitió al Parlamento para su convalidación. Ahora, durante su paso por el Congreso de los Diputados las fuerzas políticas tendrán la oportunidad de presentar enmiendas para su discusión y, una vez aprobada la norma adquirirá el rango de Ley.

DESARROLLO DE LA REFORMA LABORAL

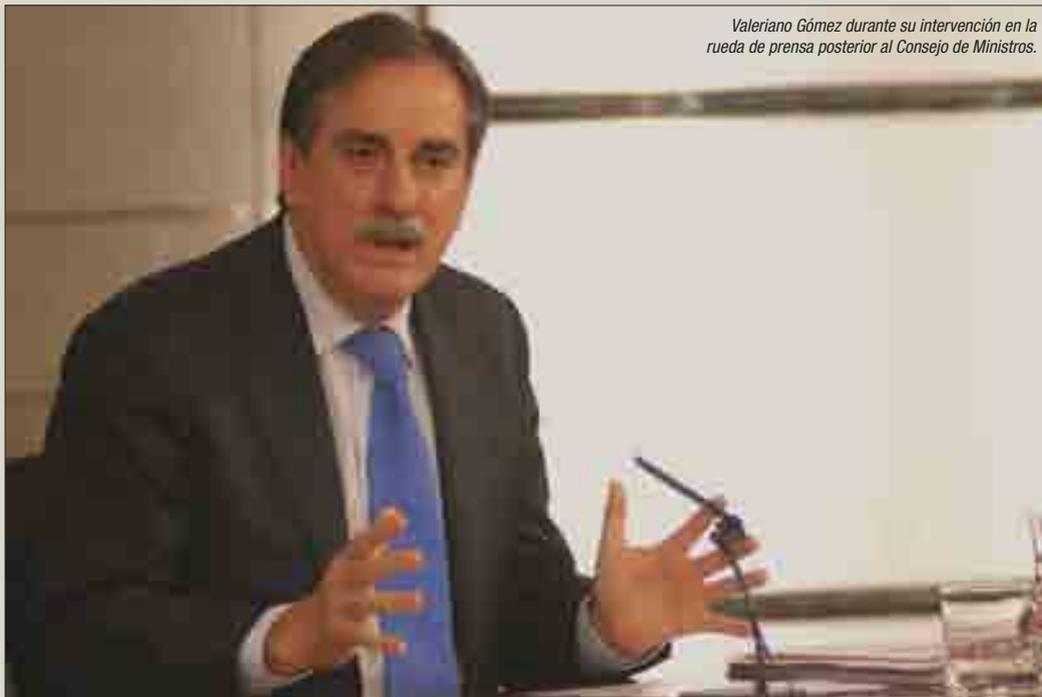
En su comparecencia ante los medios, Valeriano Gómez hizo un repaso de las acciones

emprendidas por el Gobierno para el desarrollo de la Reforma Laboral, que fue aprobada por el Parlamento español en el mes de septiembre del año pasado.

En primer lugar se puso en marcha un decreto que regulaba las agencias privadas de colocación, y que fue aprobado en el mes de diciembre de 2010. Unos días antes – recordó el ministro- se llevó a cabo un programa de reforzamiento de los Servicios Públicos de Empleo con la contratación de 1.500 promotores de empleo. El 3 de febrero de este año y tras un acuerdo con los agentes sociales, un conjunto de medidas de reforma del sistema de pensiones, otro sobre políticas activas de empleo y también un plan de choque para el fomento del empleo parcial sobre todo dirigido a los jóvenes y a los parados de larga duración. Inmediatamente después se dio luz verde a un nuevo plan de afloramiento del empleo sumergido. Y, como uno de los pactos estrella citó el Acuerdo Social y Económico rubricado por el Gobierno, los sindicatos y los empresarios.

“La flexibilidad interna en las empresas es uno de los ejes de la reforma”. (Valeriano Gómez)

Valeriano Gómez puso de manifiesto que el Gobierno siempre ha insistido, durante este tiempo, que prefería, aún a costa de agotar y apurar el calendario previsto por la Ley, que la reforma de la negociación colectiva fuese pactada y, según sus propias palabras, “que son estas reformas las que tienen mayor capacidad real en el funcionamiento de nuestro mercado de trabajo, y muy especialmente en el ámbito de la negociación colectiva, por que son los empresarios y los sindicatos los que terminan aplicando las leyes en las empresas, en los sectores, en los grupos de empresas y en el conjunto de la economía de nuestro país”. Valeriano Gómez dijo que los principales objetivos son dar más flexibilidad a las empresas para adaptarse a los cambios y a los ciclos económicos sin que tengan la necesidad de acudir al despido como figura para poder superarlas, y la necesidad de que una economía sana tenga instituciones que estimulen mucho más esa capacidad de adaptación, por ejemplo, en los horarios, en los turnos, en el salario, en la jornada, en las clasificaciones profesionales, en la movilidad



Valeriano Gómez durante su intervención en la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros.



El Ministro de Trabajo e Inmigración asistió a un seminario sobre negociación colectiva.

funcional. En definitiva, en todos los aspectos que configuran la vida del trabajo y las empresas sin necesidad de apelar al despido.

El segundo gran eje de la reforma es lograr más flexibilidad interna en las empresas. "España es el país que tiene la mayor capacidad de adaptar el ciclo económico al despido. Tiene un despido muy sencillo y también caro. Es fácil despedir a los trabajadores y, en cambio, es muy difícil adaptarse a las nuevas circunstancias económicas en cada momento. La reforma –insistió– es la vía por la que tiene que caminar la economía española y nuestras instituciones laborales. Como principal hito establece que el convenio de empresa tenga prioridad, en su aplicación, sobre los convenios colectivos provinciales.

SIN ACUERDO

La decisión de llevar a cabo una reforma de los convenios colectivos se enmarca dentro del proceso de reformas estructurales que está abordando el Gobierno de España y pretende dar respuesta a la necesidad de mejorar y modernizar el sistema de negociación colectiva.

Han transcurrido más de 30 años desde la aprobación de la normativa vigente.

El Gobierno ha aprobado, mediante un Real Decreto Ley, que ha sido validado en el Parlamento, tras ampliar el tiempo de negociación entre las organizaciones sindicales y empresariales que marcaba la Reforma Laboral, con el convencimiento expresado de que hubiese sido una reforma pactada por los protagonistas de la negociación colectiva. Tras cuatro meses de reuniones a dos bandas y, pese al acercamiento de posturas en algunas materias. Ante la falta de acuerdo el Gobierno ha buscado una reforma profunda, avanzada y equilibrada, teniendo en cuenta las posturas expresadas por los protagonistas de la negociación colectiva.

Antes de ser aprobado el Real Decreto Ley por el Consejo de Ministros, Valeriano Gómez mantuvo reuniones por separado con sindicatos y empresarios para informarles sobre las líneas maestras de la reforma.

En definitiva, el Congreso de los Diputados dio luz verde a la convalidación del Real Decreto aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 10 de junio. La norma será tramitada como proyecto de Ley, según se aprobó también.

Tras su intervención en el Pleno, Valeriano Gómez recordó la importancia de que tras

treinta años con el mismo sistema de negociación colectiva, y tras muchos Gobiernos que han renunciado a reformarlo, se haya podido afrontar esta materia.

ASÍ ES LA REFORMA

El ministro de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, presentó un informe al Consejo de Ministros, una semana antes de aprobarse la reforma, como paso previo a la probación del texto legal.

El diagnóstico del Gobierno parte de la idea de que el sistema de relaciones laborales en España necesita mejorar, modernizarse y actualizarse, a fin de conseguir más y mejor negociación colectiva.

La reforma proyectada pretende crear un nuevo escenario que ofrezca soluciones a los problemas de nuestra realidad de la negociación de los convenios, en un contexto de crisis y desempleo.

En el informe se pone de manifiesto que se trata de homogeneizar y acercarse a los sistemas de relaciones laborales imperantes en Europa, y para adecuar nuestro sistema a los modelos productivos y a las nuevas realidades empresariales.

LAS CLAVES

- Se da prioridad a la aplicación del convenio de empresa en relación al sectorial en aspectos como el salario base y complementos salariales, retribución de horas extras y trabajo por turnos, horario y distribución del tiempo de trabajo, planificación de vacaciones, adaptación de la clasificación profesional, adaptación a las modalidades de contratación y medidas para la conciliación vida y trabajo. Estos cambios aumentan la capacidad de la negociación colectiva en la empresa para potenciar la flexibilidad interna y adaptar las condiciones laborales a las circunstancias específicas y concretas de las empresas. Por otro lado, la capacidad de ordenar la negociación colectiva se reserva a los convenios sectoriales estatales y de Comunidad Autónoma, dejándose de reconocer ese papel a los convenios provinciales.
- Otro elemento importante de modernización que introduce la reforma es reconocer por Ley la capacidad de negociación

colectiva en los grupos de empresas, permitiendo de esta manera dar cauce en esta materia a las nuevas realidades empresariales.

Con el objetivo de agilizar y dinamizar la negociación de los convenios, la norma desarrolla una nueva dinámica de negociación respecto a la vigencia de los mismos. De esta manera se tienen en cuenta los siguientes aspectos:

- Preaviso de denuncia de tres meses antes de finalizar la vigencia.
- Plazo de un mes para el inicio de negociación de un convenio desde la denuncia del anterior.
- Plazo de entre 8 y 14 meses para la negociación de un nuevo convenio. Concretamente, para los convenios con vigencia prevista para dos años, el plazo de negociación será de 8 meses, y si su vigencia es mayor de los dos años, el periodo de negociación será de 14 meses.
- Compromiso de sometimiento a mecanismos de mediación y arbitraje, si no hay

Más flexibilidad a las empresas para crear empleo y evitar despidos, así como ofrecer más seguridad a los trabajadores.



Valeriano Gómez durante una rueda de prensa, ofrecida en su departamento, para explicar el contenido de la reforma de la negociación colectiva.

acuerdo transcurrido ese plazo, con el fin de solucionar las discrepancias surgidas.

Por otra parte, la reforma de la negociación colectiva facilita la solución extrajudicial de los conflictos, favoreciendo de esta forma la paz

social y una aplicación más ágil y eficaz de las medidas.

También aumenta la capacidad de actuación de las Comisiones Paritarias, compuestas por la representación de los trabajadores y la empresa, que son los encargados de negociar los convenios y su correcta aplicación, con la finalidad de lograr una administración de los convenios más dinámica, de manera que alguna de sus materias puedan ser modificadas de forma consensuada y paritaria.

EXPEDIENTES DE REGULACIÓN DE EMPLEO

También el Consejo de Ministros del pasado 10 de junio, y a propuesta del titular de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, aprobó un Real Decreto que regula el Reglamento de los Expedientes de Regulación de Empleo (ERE), con el que se da cumplimiento a la Reforma Laboral.

Su contenido conjuga de manera equilibrada la flexibilidad y adaptabilidad requeridas por las empresas y la seguridad demandada

La nueva norma culmina las acciones emprendidas por el Gobierno para el desarrollo de la reforma del Mercado de Trabajo.

por los trabajadores al canalizar la extinción de contratos de trabajo por razones económicas, técnicas, organizativas o de producción hacia el procedimiento de regulación de empleo. También agiliza la tramitación administrativa para lograr más rapidez en la aplicación del mismo.

El Reglamento precisa la documentación que debe aportar la empresa para acreditar las causas del Expediente, sin entrar a regular la definición de las causas económicas, técnicas, organizativas o de producción que justifican los despidos colectivos. Además se detallan todas las cuentas de la empresa, auditadas cuando sea legalmente exigible, que deberán de presentarse de manera obligatoria cuando la causa alegada sea económica.

Otra novedad se refiere a que cuando la empresa que presente el ERE forme parte de un grupo de empresas, deberán aportarse las cuentas del mismo.

Conforme a lo estipulado en la Reforma Laboral, cuando la empresa alegue "las pérdidas

Mari Luz Rodríguez, Secretaria de Estado de Empleo, preside la reunión con el Consejo Rector del FOGASA.



FONDO DE CAPITALIZACIÓN



Valeriano Gómez, acompañado por la Secretaria de Estado de Empleo, Mari Luz Rodríguez, junto al grupo de expertos encargados de elaborar un informe sobre el Fondo de Capitalización.

El ministro de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, acompañado por la Secretaria de Estado de Empleo, Mari Luz Rodríguez, recibió el informe sobre el Fondo de Capitalización, el llamado “modelo austriaco”, elaborado por el grupo

de trabajo de expertos constituido con este fin, como señalaba el Acuerdo Social y Económico, suscrito por el Gobierno, sindicatos y empresarios, en desarrollo de la Reforma Laboral.

El objetivo de este Fondo, que será mantenido a lo largo de la vida laboral de los trabajadores, es contar con una cantidad equivalente a un número de días de salario por año de servicio a determinar, y que se hará efectivo en los supuestos de despido, movilidad geográfica, para desarrollar actividades de formación o en el momento de su jubilación.

El grupo de expertos está compuesto por dos miembros nombrados por el propio Gobierno, José Ignacio Pérez Infante y Esteban Rodríguez Vera; dos designados por las organizaciones sindicales, Juan López Gandía y Santos Miguel Ruesga Benito y, otros dos, por las organizaciones empresariales, Alberto Nadal Belda y Pilar González Frutos.

previstas” para extinguir los contratos de trabajo, se exigirá, además de la documentación general, un informe sobre los datos en que se basa la previsión de pérdidas y los criterios utilizados para su cuantificación. En línea con lo señalado por el Consejo de Estado, el empresario deberá acreditar “el volumen y el carácter permanente o transitorio de las pérdidas a efectos de justificar la razonabilidad de la decisión extintiva”.

Con este Reglamento el Gobierno refuerza la exigencia de acompañamiento social de los ERE que tienen obligación de presentar las empresas de más de 50 trabajadores y que debe ser objeto de negociación con los representantes de los trabajadores y se ofrece una amplia descripción de sus contenidos posibles.

También regula con mayor precisión y detalle los expedientes de suspensión de contratos de trabajo y reducción de jornada (modelo alemán), como fórmulas de flexibilidad interna en la empresa alternativas al despido.

Desde la aprobación de la Reforma Laboral, en junio de 2010, hasta marzo de este año, se ha producido una disminución del número de

trabajadores afectados por ERE de extinción (-5,85%), y un fuerte incremento de los trabajadores afectados por EREs de reducción de jornada (315%), respecto al periodo comprendido entre el mes de junio de 2009 a marzo de 2010.

FONDO DE GARANTÍA SALARIAL

También, y en el marco de la Reforma Laboral, el Consejo Rector del Fondo de Garantía Salarial (FOGASA), en una reunión presidida por la Secretaria de Estado de Empleo, Mari Luz Rodríguez, aprobó las instrucciones para que este organismo pueda resarcir a las empresas con una cantidad equivalente a 8 días de salario por año de servicio en la indemnización que corresponda a un trabajador cuando se extinga un contrato indefinido a partir del 18 de junio pasado, excluyendo los despidos disciplinarios, y siempre que el contrato haya estado vigente al menos un año. El propio presupuesto del FOGASA ya contempla una cantidad superior a los 100 millones de euros para cumplir este mandato. ■

Existe la posibilidad de que el convenio de empresa tenga prioridad sobre los provinciales.

Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social

Protección para 600 MILLONES DE PERSONAS



Octavio Granado, Secretario de Estado español de Seguridad Social, durante su intervención en el acto de clausura.

España es una nación volcada hacia el exterior y, a la vez, un país receptor de inmigrantes. Hoy en día más de seiscientos mil españoles viven en países de la comunidad iberoamericana y, en nuestro país, tenemos más de dos millones y medio de inmigrantes iberoamericanos, de los que setecientos mil están afiliados a la Seguridad Social”, manifestó Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social, en el acto de clausura de la presentación del Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social. Esta norma entró en vigor el pasado 1 de mayo y ya es de aplicación en España, Bolivia y Brasil.

Las instituciones convocantes para la presentación del convenio estaban representadas por la Secretaría General Iberoamericana, la Secretaría General de la Organización Ibe-

roamericana de Seguridad Social, y la Secretaría de Estado de Seguridad Social española, a cuyos frentes figuran Enrique V. Iglesias, Adolfo Jiménez y Octavio Granado, respectivamente.

El Convenio Multilateral entró en vigor el pasado 1 de mayo y el texto ha sido ratificado por Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, España, Portugal, Bolivia y Paraguay, y próximamente se unirán el resto de los países iberoamericanos firmantes. Este acuerdo abre un espacio de protección para más de 600 millones de personas.

VALORACIONES

En sus intervenciones, Enrique Iglesias, Secretario General Iberoamericano, afirmó que la entrada en vigor del Convenio, posibilitará que puedan beneficiarse 4 millones de migrantes aproximadamente. El ministro de Previsión Social de Brasil, Carlos Eduardo Gabas se refirió al texto presentado como la forma de globalizar la protección social.

En el acto también participó Adolfo Jiménez, Secretario General de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS), quien valoró la participación de los Estados, afirmando que “el convenio es fruto de la aportación de todos los países y, además, contiene un principio básico del derecho internacional, como es la igualdad de trato”. Por otra parte se refirió a la totalización de periodos cotizados a la Seguridad Social en el espacio del Convenio como si fuera un solo

**España, Bolivia y
Brasil ya pueden
aplicar el
convenio.**

Estado, aunque sin alterar la legislación de ningún país.

El acto finalizó con la intervención de Octavio Granado, Secretario de Estado español de Seguridad Social quien afirmó que el Convenio Multilateral “es el más importante de rango internacional” y recordó que el pasado año, en la reunión celebrada en la localidad madrileña de Alcalá de Henares, con motivo de la presidencia española de la Unión Europea, ya se planteó la posibilidad de abrir el texto al ámbito de la Seguridad Social de la UE e Iberoamérica.

PROTECCIÓN SOCIAL

El Convenio Multilateral sigue las recomendaciones de la Organización Internacional de Trabajo (OIT) de adoptar los medios para que la globalización económica no vaya en detrimento de la protección social y tiene en cuenta el fenómeno de las migraciones para evitar la desprotección de los trabajadores migrantes o desplazados por sus empresas. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, dará cobertura a una población de alrededor de 565 millones de habitantes del área.

El texto del Acuerdo se firmó en Chile en el año 2007 en la XVII Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno.

Además de los países citados, hay otros once que ya han firmado el Convenio y que en estos momentos se hallan tramitando su ratificación y aplicación, como son, Argentina, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela.

PRINCIPIOS

El Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social, garantiza la igualdad de trato y las futuras pensiones de los trabajadores que desarrollan su actividad en distintos países

***“Se trata del Convenio más importante de rango internacional”.
(Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social).***

iberoamericanos, conserva el derecho y pago de pensiones en el extranjero, garantiza la revalorización de las pensiones y establece la colaboración entre las administraciones de Seguridad Social de los Estados Iberoamericanos.

Las características del convenio son las siguientes:

- Respetar las legislaciones nacionales vigentes en materia de Seguridad Social.
- Se aplica a los trabajadores nacionales de la Comunidad Iberoamericana, a sus familiares y a los nacionales de terceros países en tanto presten servicio en algunos de los Estados parte del Convenio.
- Se limita a las prestaciones de carácter contributivo de invalidez, vejez, supervivencia y accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Se excluyen expresamente las prestaciones médicas y las de víctimas de la guerra.
- Se tendrán en cuenta (totalización) los periodos de cotización o empleo cumplidos en cada uno de los países donde se haya trabajado.
- El Convenio Multilateral convive con los Convenios Bilaterales ya vigentes, en la medida en que sean más favorables para los posibles beneficiarios. ■



Seguridad vial

MENOS ACCIDENTES, reducción de cuotas



Alfredo Pérez Rubalcaba y Valeriano Gómez suscriben el acuerdo para prevenir los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.

El vicepresidente primero del Gobierno y ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba y el ministro de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, han firmado un acuerdo de colaboración para prevenir accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, tanto los accidentes que tienen lugar al ir o al volver del trabajo, los llamados “accidentes in itinere”, como los que ocurren durante la jornada laboral, denominados “accidentes en misión”.

Al acto de la firma acudieron representantes de la CEOE, CEPYME, CCOO, UGT y los responsables de prevención de riesgos laborales de las Comunidades Autónomas.

La firma de este convenio se enmarca en una norma que establece un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que contribuyan a disminuir y prevenir la siniestralidad laboral. Es necesario, entre otros requisitos, que las empresas incluyan la puesta en marcha de un Plan de movilidad laboral, para cotizar menos a la Seguridad Social.

Con este acuerdo, el ministerio de Trabajo e Inmigración, se compromete a definir el contenido mínimo que debe incluir el Plan de Movilidad y Seguridad Vial. El ministerio de Interior pondrá a disposición del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), la guía para la elaboración de los planes de seguridad vial de empresas y, ambas partes, se comprometen a difundirlo y divulgarlo entre todos los agentes implicados en la seguridad vial laboral, así como colaborar en el diseño y la realización de la correspondiente campaña de información y comunicación.

PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD

Las empresas que deseen contribuir a la reducción de accidentes de tráfico en el ámbito laboral y, de esta manera beneficiarse de la reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social, deben desarrollar un Plan de movilidad y seguridad vial, que incluya, entre otros, los siguientes aspectos:

- Una evaluación de riesgos, tanto de la organización y gestión de los desplazamientos, como del factor humano (alcohol, uso del móvil, navegador, fatiga, uso del casco, etc), el vehículo, la infraestructura e incluso los riesgos ambientales.
- El compromiso de la empresa en reducir la siniestralidad laboral vial y el deber de suscribir la Carta Europea de Seguridad Vial. Para ello, la empresa deberá reconocer la importancia de la accidentalidad vial laboral y la voluntad

de minimizarlo mediante el desarrollo de un plan de actuación.

Rubalcaba y Valeriano Gómez firman un acuerdo para prevenir los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.

- La necesidad de que un departamento de la empresa sea el responsable del desarrollo del plan, así como los procedimientos de participación de los trabajadores.
- La recopilación de información sobre la movilidad de los trabajadores, así como una relación de las estadísticas e investigación de los accidentes sufridos.
- Puesta en marcha de medidas concretas de prevención, entre las que destaca la formación de los trabajadores.
- Evaluación y seguimiento del Plan. ■



Falta de **VOLUNTAD POLÍTICA**

Un año más, el pasado 8 de junio se conmemoró el Día Mundial de los Océanos. Una celebración que sirve, año tras año, para constatar lo poco que se ha hecho y lo mal que está todo. En definitiva, que siguen acumulándose los despropósitos, algunos de los cuales se han venido recogiendo en estas páginas, sin que las medidas para proteger las aguas marinas lleguen a concretarse.

OCEANA Jesús Renedo

Basta remitirse a los problemas mil veces enumerados para resumir la situación de nuestros mares. Eso sí, agravados con los síntomas más que evidentes del cambio climático. La falta de la más mínima voluntad por dar una solución real y efectiva al asunto brilla aún más por las pocas excepciones que se han producido. La primera década del presente siglo ha servido para constatar los daños, algunos irreversibles, que se están produciendo en los océanos. El 99% de las especies marinas en peligro de extinción carece de planes de conservación, como denuncia la organización Oceana. Y el despilfarro de pescado, el que es arrojado por la borda (ya sea porque económicamente no interesa o porque no había licencia para su captura, sin que los gestores actúen de forma efectiva, como se destaca en este mismo número sobre el atún rojo como “pesca asociada”) en esta primera década supera los ¡70 millones de toneladas!

Al mismo tiempo, siguiendo con este recuento, se calcula que al menos se han destruido unas 110.000 hectáreas de fanerógamas marinas, que dan cobijo y sirven para la reproducción de miles de especies y organismos. Durante estos diez años del siglo XXI el Mediterráneo ha recibido más de 400.000 toneladas de vertidos (el 15% de las que se producen en el planeta).

En definitiva, mala gestión, ineficacia y sobrepesca siguen presentes. Poco o muy poco ha cambiado en la política marítima. Mientras el único atisbo de esperanza, en cuanto a Europa, se centra en la Política Pesquera Común, la situación no deja mucho margen para un nuevo fracaso: el 88% de los stock europeos están sobreexplotados. La reforma de la PPC deberá dar respuestas a problemas como sostenibilidad ecológica, la instauración de criterios científicos para establecer medidas de gestión, para acabar con el derroche de los descartes, que se aplique la normativa pesquera en su totalidad... según reclama

Oceana. Y es que se mantiene el expolio de los recursos pesqueros, a pesar de las denuncias al respecto, en beneficio de unos pocos mientras que los gobiernos no parece que estén dispuestos a poner freno a esa situación.

ESPAÑA: CAL Y ARENA

Los mares europeos no sólo no se escapan a estas situaciones sino que las empeoran. En este mismo número se hace referencia a la situación del Mediterráneo, considerado por los científicos como el mar más amenazado del planeta. El Estrecho de Gibraltar pasa por ser uno de los puntos más negros de los mares europeos, y el *bunkering* (trasvase de combustible en alta mar), una de las causas del desastre ecológico que se produce en esas aguas. Otro aspecto manifiestamente mejorable es el cumplimiento del convenio MARPOL (que regula la contaminación marina): Un 40% de buques con pabellón comunitario muestra deficiencias en su cumplimiento.

España no es una excepción dentro de Europa y presenta algunos lunares, también, en cuanto a la protección de sus aguas. Además de las denuncias recogidas por Greenpeace en su informe sobre la situación de nuestras costas y los vertidos de aguas sin depurar, nuestro país sigue presentando un importante déficit en la protección de las aguas marinas. Y ello, a pesar del notable esfuerzo que viene realizando tanto con la implantación de reservas marinas como en los trabajos para el establecimiento de áreas marinas protegidas, o como la reciente aprobación de la Ley de Protección del Medio Marino.

Desde la Fundación Biodiversidad, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, junto con la participación de un buen número de organismos y organizaciones, se está desarrollando, dentro del proyecto Life Indemares de la UE, el estudio de diez grandes áreas para su posible protección (en el pasado número de MAR dábamos cuenta de los trabajos realizados en su momento por Oceana en aguas canarias, precisamente donde en estos momentos está trabajando el IEO con el mismo propósito, recabar información). Estos trabajos cuentan con un presupuesto de 15,5 millones de euros.

Sin embargo, no solo se trata de investigar, que es una parte fundamental, sino tener una decidida voluntad para aplicar, lo antes

No basta con investigar o aprobar leyes para la protección de los mares y planificar una buena gestión de sus recursos. Todo ello es imprescindible, pero de nada sirve si no hay voluntad de que se aplique.

posible, las necesarias medidas para su protección. En este sentido, se muestra crítica la organización WWF, al denunciar que los mares españoles siguen sin la debida protección. Y es que, como denuncia en este Día Mundial de los Océanos, "España no cuenta con ningún Área Marina Protegida (AMP), ya que la declaración de El Cachucho, en Asturias, aún no ha sido aprobada" (por el momento sólo cuenta con un régimen de protección preventiva). WWF pide una mayor colaboración por parte de las administraciones con el sector pesquero de bajura "y propiciar marcos de colaboración y apoyo a la cogestión de los caladeros, con probados beneficios para todo el mundo".

Resulta perentorio que se adopten más medidas de protección para nuestros mares (la PPC debería dar respuesta a los graves problemas que aquejan a las aguas europeas, pero luego tiene que haber voluntad política para aplicarlas y resolver los graves problemas que nos aquejan.

Como señala Oceana, "podemos detener la tendencia destructiva si en el plano nacional y comunitario se dejan los intereses políticos aparte y se da prioridad a los océanos y a los millones de europeos que dependen de ellos". La UE parece dispuesta a adoptar nuevos instrumentos de control "y que los comportamientos irresponsables no tengan cabida y puedan ser erradicados". ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Posidonia oceanica. S.V. Jiménez Gutiérrez

Cambio climático y ecosistemas marinos

SE MANTIENE EL INCREMENTO de temperatura y salinidad



A pesar del negro panorama que dibujan los científicos, siguen sin adoptarse medidas y el último año se dispararon las emisiones de CO₂ según denuncia el propio Banco Mundial. Las consecuencias sobre el medio marino siguen acentuándose, como es el caso del incremento de la temperatura y la salinidad en el Atlántico Norte, tal y como destacaron los científicos participantes en el Simposio ICES/NAFO, organizado por el IEO en Santander. El mar Mediterráneo, por su parte, es considerado por los expertos como el más amenazado del planeta. Con estos datos no es de extrañar que algunos expertos empiecen a asumir el fracaso por contener el cambio climático.

Oceana/Concha Martínez

Europa es la única que se ha tomado el protocolo de Kioto mínimamente en serio. Esto lo dice Christiana Figueres, secretaria ejecutiva de la Comisión Marco de Naciones Unidas para el Cambio Climático. Y no es que el viejo continente ponga mucho ahínco en ello, habría que añadir, lo que ocurre es que los países más contaminantes -EE.UU., China, India y Brasil- siguen sin siquiera plantearse una reducción de sus emisiones, pese a lanzar cerca de la mitad del dióxido de carbono emitido a la atmósfera.

En 2010 se ha registrado un importante aumento de las emisiones de CO₂, lo que refleja que las empresas siguen contaminando al margen de los parámetros de Kioto y sin pagar por ello. "El protocolo está fallando: Este

es el camino para que el incremento de temperatura se dispare a unos tres o cuatro grados", denunció Andrew Steer, responsable del Banco Mundial para el cambio climático en Carbón Expo (una conferencia anual de la Asociación Internacional de Comercio de Emisiones). Ante esta situación, Steer añadió: No queremos ser catastrofistas, pero si no alzamos la voz el fracaso está asegurado.

La concentración de CO₂ y gases equivalentes alcanzó en 2010 las 430 ppm (partes por millón). Según la Agencia Internacional de la Energía, si no se quiere que la temperatura media anual supere dos grados con respecto a los niveles preindustriales, esta concentración no debería superar los 450 ppm. Estamos, pues, ante un margen de maniobra bastante escaso. Un dato que, en palabras de Teresa Ribera,

secretaría de Estado de Cambio Climático, “es extremadamente preocupante. Debería ser un revulsivo para la clase política”

El problema, como denuncia el responsable del Banco Mundial, es que se sigue actuando como si no pasara nada. Y está pasando, y nos afectará a todos. Nos está afectando, y de manera más que notable. Por lo que a los océanos se refiere, en un reciente Simposio ICES/NAFO celebrado en Santander, organizado por el Instituto Español de Oceanografía, con el apoyo del Ministerio de Ciencia e Innovación, más de 120 científicos de dieciocho países (de Europa, Estados Unidos y Canadá) analizaron los datos recogidos entre 2000 y 2009 para analizar los efectos del cambio climático en diferentes aspectos registrados en el Atlántico Norte.

CALENTAMIENTO DE LAS AGUAS

Una de las conclusiones es que persiste la tendencia a un incremento de la temperatura y de la salinidad, y que ello afectó, durante el período analizado, a la densidad del agua y a los patrones de circulación oceánica. Eduardo Balguerías, director del IEO, destacaba que “el calentamiento está teniendo efectos importantes, especialmente en la fracción planctónica de los ecosistemas marinos. Existen cambios significativos en la abundancia relativa de las distintas especies que componen el plancton y, en general, se puede constatar la creciente influencia de las aguas subtropicales en las aguas subpolares.

La primera década del presente siglo fue la más cálida de las registradas hasta el momento en el Atlántico Norte. Los años de mayor incremento se sitúan en la primera mitad de la década, disminuyendo el ritmo conforme nos aproximamos a la actualidad. En el Golfo de Vizcaya, el incremento durante este período de tiempo fue de 0,3° C en las aguas más superficiales y de 0,2° C hasta los mil metros de profundidad. Sin embargo, el calentamiento en las regiones más boreales llegó incluso a 1° C por década.

Los expertos hicieron notar la evidencia de cómo esta situación está afectando al plancton, primer eslabón de la cadena alimenticia, con lo cual se ven afectadas todo el resto de las especies, incluidas las de interés pesquero. En este sentido, en el Simposio se confirmó que se ha registrado un cambio en la migración de la caballa, que ha adelantado su

llegada al Cantábrico para reproducirse. Estos cambios están modificando los períodos de faena de los pescadores, en el mejor de los casos, dado que también están afectando al alejamiento de la costa de algunas especies, con lo que ello supone de incremento de tiempo y costes en su pesquería.

Otra consecuencia de la variación de la temperatura del agua detectada recientemente es la progresiva desaparición de los bosques de algas en aguas asturianas. Los más abundantes eran los de laminarias, que podían encontrarse a una profundidad de unos 35 metros y llegaban hasta las proximidades de Gijón, mientras que ahora no sobrepasan las aguas de la provincia de Lugo. Esta regresión fue detectada durante la filmación de una serie de documentales que se están preparando para TVE sobre la riqueza marina del Cantábrico. José Manuel Rico, director del Departamento de Biología de Organismos y Sistemas de la Universidad de Oviedo, señala que esto se debe a la circulación de las aguas en verano en el mar Cantábrico. Las más calientes están en el País Vasco y el sur de Francia, y las más frías están en Galicia. Al irse calentando las aguas marinas, se ha ido moviendo la frontera a lo largo del tiempo.

Según José Manuel Rico, en los bosques de laminaria crían la mayor parte de las especies marisqueras, por lo que la desaparición de estas algas están detrás del importante descenso de la pesca artesanal de marisco.

MEDITERRÁNEO, EL MÁS AMENAZADO

Desde que se inició el presente siglo, el Mediterráneo ha experimentado un incre-

“Se sigue actuando como si no pasara nada. No queremos ser catastrofistas, pero si no alzamos la voz el fracaso está asegurado”, señala Andrew Steer, responsable del Banco Mundial para el cambio climático en Carbón Expo.



Anémonas. Pedro Ventosinos

mento en el ritmo de crecimiento de su nivel. En cuanto a la temperatura, y según los datos publicados en el libro "Cambio Climático en el Mediterráneo español", editado por el IEO (ver MAR, número 502, marzo 2011), a lo largo del siglo XX la temperatura del agua subió a un ritmo similar a la del aire, entre 0,7° y 0,8°. "Vamos a un ritmo de casi un grado por siglo, pero no se puede extrapolar para el siglo XXI, porque depende de lo que hagan los humanos y no responde sólo a

las leyes de la naturaleza", comenta Vargas-Yáñez, uno de los autores del citado libro. Lo que se está haciendo, como se señala al comienzo de este reportaje, no parece invitar al optimismo. Y es que hay que tener en cuenta que el clima de la Tierra tiene una cierta inercia, y aunque descendamos mañana (que no será el caso) a los niveles de CO₂ de los años 90, los próximos 30 años se mantendría el incremento de las temperaturas y de la subida del nivel de las aguas del mar, señala Vargas-Yáñez. Y esta es, precisamente, una de las razones por la que los científicos insisten en la urgencia de que se adopten medidas efectivas desde ya.

No parece que los intereses económicos en juego vayan a permitir una reducción de sus beneficios. Así que, por qué no ser sinceros, la cosa no pinta bien. Y de una manera más inmediata, especialmente para el Mediterráneo, considerado ya por los expertos como el mar más amenazado del planeta. Aquí no nos privamos: Destrucción de hábitat marino; pesca sin control; contaminación (de todo tipo, incluida la biológica -hay más de 600 especies foráneas-, tan dañina como los destrozos causados por las *Caulerpa taxifolia* y *racemosa*). En el Mediterráneo, el número de especies invasoras supone un 4% del total; incremento de la temperatura y del nivel del mar...

Respecto a la temperatura destacar que si en 1980 las aguas superficiales oscilaban entre los 16,25° C en la parte occidental y los 22,75° C de la oriental, para 2050, de seguirse con el ritmo de incremento actual, en algunas de estas aguas se llegaría a los 24° C. De entrada, esto significaría un importante "problema" para los corales de aguas frías y profundas existentes en el Mediterráneo. De hecho, ya lo está significando. Los científicos hablan de que un 75% de las especies que viven en las profundidades de este mar puede desaparecer sin que siquiera hayamos sabido que existieron.

También apuntan los científicos a que el 80% de las amenazas que sufre el Mediterráneo provienen de tierra. Y es que, como se ha señalado en anteriores ocasiones desde estas mismas páginas, más de la mitad de los núcleos urbanos de más de 100.000 habitantes carece de tratamiento de aguas residuales. Y el 60% de este agua se vierte directamente al mar.



Oceana/Juan Carlos Calvin

No hace falta ser un gran experto para ver que la cosa no marcha muy bien; pero eso sí, en el futuro todo indica a que irá a peor, ya que todas las amenazas apuntadas ahora se incrementarán en el futuro, en especial las asociadas al cambio climático y a la degradación del hábitat, como destaca la investigadora del Centro Superior de Investigaciones Científicas, en el Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona, Marta Coll, y una de los coordinadores del estudio Censo de Vida Marina. Este Censo es un proyecto global de estudio de todos los mares del planeta que persigue caracterizar la biodiversidad de los océanos, así como su distribución y abundancia. Recientemente se publicaron los datos obtenidos por esta red de científicos después de 10 años de trabajo. Del mapa resultante es del que se constata, científicamente, que el Mediterráneo es el mar más amenazado, seguido por el golfo de México.

La situación es aún más grave si se tiene en cuenta que es precisamente uno de los mares con mayor biodiversidad marina, el cuarto

Según un estudio realizado durante diez años sobre el estado de los mares y océanos del planeta, el mar Mediterráneo es el que se encuentra más amenazado, seguido por las aguas del golfo de México.

del planeta, según los científicos. Se destacan como zonas de elevada concentración ecológica, en el citado Censo de Vida Marina, el Estrecho de Gibraltar, el mar de Alborán, el Mediterráneo español y la zona africana asociada. Los expertos estiman que el volumen de especies del Mediterráneo profundo aún no descritas es del 75%.

Los científicos siguen constatando cómo los efectos del cambio climático están pasando factura a nuestros mares. Y esta factura es aún mayor cuando afecta, en el caso de la pesca, a poblaciones de peces severamente reducidas por la presión pesquera (ver MAR, número 504, mayo 2011), según el estudio en el que participaron científicos del IEO de Baleares. Al eliminarse, por la pesca, los individuos de mayor talla y edad, la población depende de la incorporación anual de juveniles procedentes de la puesta, un proceso muy sensible a las variaciones del clima. En otras palabras, su recuperación se hace cada vez más difícil. Mientras, algunos siguen mirando para otro lado. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Oceana/Juan Cuetos

El precio del gasoil marca la costera del bonito

La costera del bonito da relevo a la de la anchoa en un año que a pesar del lastre que supone para la flota el precio del gasoil no está siendo malo, ya que la reducción de cuota de verde —la primera costera del año— se ha visto compensada por precios de venta sostenidos y la costera de la anchoa, tras la reducción de los topes de pesca diarios, ha mejorado su cotización y empieza a recuperar su espacio en el mercado. Además, los informes científicos de esta pesquería estiman un aumento de la biomasa que permitiría incrementar la cuota para 2012. Ahora, al inicio de la campaña, los representantes de las flotas que agrupan a los 471 pesqueros autorizados por el MARM, no pueden hacer previsiones sobre precios o capturas, pero no dudan de que el precio del gasoil influirá en la costera.



La flota del Cantábrico-Nonoeste ha iniciado la costera durante las primeras semanas de junio, aunque los más madrugadores partieron de los puertos en mayo para aprovechar el alto precio que alcanzan las primeras descargas.

Así, en el caso de la lonja de Avilés, la primera subasta de bonito se ha convertido en una herramienta publicitaria y no defraudó. Las tripulaciones de los primeros barcos—en este caso el “Esmeralda tercero” y el “Nuevo Chisu”—obtuvieron notoriedad momentánea

y un precio desorbitado por la pesca; y los compradores —una cadena de supermercados— consiguieron un impacto mediático-comercial que justifica el precio pagado en la subasta. Por ello, cada vez se adelanta en unos días la vuelta a puerto con los primeros bonitos, ya que si se tiene la suerte de “abrir la costera” las ganancias merecen la pena.

En esta ocasión se batió el récord del año pasado al superar los 56 euros por kilo. Pero tras el alborozo ha llegado la calma, y según han ido arribando los barcos a puerto los precios se han es-

tabilizado. Los ejemplares grandes (de más de 7 kilos) se vendieron por encima de 10 euros el kilo y los medianos (entre 4 y 7 kilos) se subastaron en torno a 8 euros. Por el contrario, la primera subasta de bonito en A Coruña no tuvo mayor repercusión, como mostró la subasta del pesquero “Gure Santana” con base en Bermeo que vendió el bonito a unos 8 euros de media. Los asentadores de esta lonja y los de la de Burela —que concentran las ventas de bonito en la comunidad— esperan una campaña larga y con los altibajos como de costumbre. ■

Protagonismo indiscutible de la vieira en Ferrol

Este emblemático bivalvo gallego ha protagonizado durante el mes de junio la información pesquera en la provincia de A Coruña. Un protagonismo que se ha dado tanto en el ámbito de la bajura, al permitirse su extracción por tercera vez tras trece años de veda por altos niveles de toxina en la ría, como en el ámbito judicial al ser acusados seis furtivos, un distribuidor de pescado, un vendedor minorista y catorce profesionales de la hostelería por delitos contra la salud pública por la presunta venta irregular de vieira en el marco de la “Operación capacho” realizada por la Guardia Civil en las que ha decomisado más de 1.400 ejemplares mayoritariamente portadores de toxina.

La vuelta de 27 tripulantes a bordo de las once embarcaciones que extrajeron vieira en la ría de Ferrol los últimos días de junio —una vez que las últimas analíticas llevadas a cabo por técnicos del Intecmar mostraron que los niveles de toxina ASP (amnésica) en el bivalvo eran inferiores a 20 microgramos de DA por gramo de producto— ha coincidido temporalmente con el arresto y toma de declaración de las últimas personas imputadas en la operación contra las redes que comercializan vieira tóxica iniciada el 2 de junio tras meses de investigación. Desde el pósito se espera que la presencia de mariscadores en la ría impida a los furtivos extraer producto impunemente y que el incremento de la coordinación policial entre los efectivos de la Guardia Civil, la Policía

Autonómica y la seguridad contratada por las cofradías permita terminar definitivamente con estas redes, ya que dos de los seis furtivos detenidos ahora también están imputados en la red de venta irregular descubierta en 2008 y conocida como “operación Cataluña”.

El cupo establecido por la cofradía es de 2.500 kilos diarios ya que ésta es la cantidad que la empresa evisceradora, Ameixa de Carril, se ha comprometido a adquirir a un precio de 3,45 euros el kilo. El productor extraído durante los seis días de campaña será mayoritariamente congelado para ir abasteciendo la demanda durante los meses de verano. El tamaño del bivalvo es grande y de calidad debido al largo período que ha estado prohibida la extracción de vieira en la ría. ■

Puesta masiva de atún rojo en cautividad

Por tercer año consecutivo, los científicos del Instituto Español de Oceanografía en Murcia han logrado puestas viables de atún rojo en cautividad sin inducción hormonal. Este nuevo éxito viene a resaltar, en primer lugar, el alto grado de domesticación alcanzado con los ejemplares reproductores (cuyo mantenimiento corre a cargo del biólogo Antonio Belmonte), al obtenerse, por segundo año consecutivo, puestas masivas de forma espontánea. Fernando de la Gándara, investigador principal y coordinador del proyecto Selfdott, y el investigador Aurelio Ortega lograron, los dos años precedentes, 73 y 110 días de supervivencia, respectivamente, en puestas anteriores.

Todo un éxito al que hay que sumar el logrado, también por el equipo de investigación del IEO de Murcia, de una nueva puesta de huevos de bonito atlántico de tercera generación, prosiguiendo con el proceso de domesticación de esta especie. El ciclo biológico en cautividad de esta especie se cerró el pasado año, unas investigaciones que también están integradas en el proyecto Selfdott.

Revalorizar la pesca artesanal

Santiago de Compostela acoge el 11 de julio la 1ª Jornada de Valorización de la Pesca Artesanal para analizar la situación actual de la comercialización de los productos pesqueros artesanales. Entre los temas a tratar en el foro está el origen y la identificación de los productos pesqueros, el etiquetado, la trazabilidad, etc. Otro tema importante a tratar por su actualidad, debido al enfrentamiento entre productores y envasadores de mejillón, son las ventajas e inconvenientes de los instrumentos existentes para diferenciar los productos de calidad; ya que conviven instrumentos de ámbito público (DOP, IGP, ETG), de ámbito privado (marcas colectivas), certificaciones de productos y ecocertificaciones. El



BREVES

foro quiere ser un espacio de debate y de intercambio de experiencias dentro del eje Atlántico (Atlántico Francés, Cantábrico y noroeste peninsular, Continentalmente portugués e islas atlánticas).

Catálogo canario de especies protegidas

La Defensora del Pueblo admitió a trámite la queja presentada por Greenpeace y Ecologistas en Acción contra la aprobación, por parte del Gobierno canario, del Catálogo de Especies Protegidas. El Catálogo es el único de todo el Estado aprobado como Ley, y no como Decreto, lo que evita que sea recurrido por inconstitucionalidad por parte de la ciudadanía. Sólo lo pueden recurrir cincuenta parlamentarios, el Gobierno Central y la Defensora del Pueblo. Cuando todo parecía indicar que lo iba a recurrir el Gobierno Central, un pacto con Coalición Canaria para apoyar los presupuestos hizo que se retirara el recurso. Ahora, la Defensora del Pueblo no sólo admite el recurso, sino que ha presentado un escrito en el que se recogen múltiples irregularidades del Catálogo denunciadas por los ecologistas.

Importaciones ilegales de bonito

El Gobierno vasco ha decomisado dos toneladas de bonito que habían llegado desde Valencia, aunque el 93% lo hizo por Cataluña durante el pasado año, según datos de las Cámaras de Comercio. Esta cantidad se suma a los 300 kilos intervenidos en el mes de mayo. Oceana denuncia que España sigue importando desde Italia bonito capturado con redes de deriva ilegales. Tras felicitar al Gobierno vasco por el control de los productos de la pesca ilegal que están realizando, pide a los gobiernos de Cataluña y de la Comunidad valenciana para que actúen ante las repetidas importaciones de estas capturas ilegales, que además suponen una competencia desleal al sector pesquero español.

CANARIAS

El IEO explora las aguas submarinas canarias

Investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO), a bordo del buque oceanográfico "Miguel de Oliver", rastrean varias islas submarinas canarias candidatas a formar parte de las Áreas Marinas Protegidas de la Red Natura 2000. Científicos del IEO acaban de realizar, asimismo, una nueva campaña de investigación en el Cañón de Avilés.

Banco de la Concepción, al norte de Lanzarote, y los bancos de Amanay y El Banquete, situados entre Gran Canaria y Fuerteventura, son dos de las diez zonas incluidas entre las diez candidatas españolas a ser designadas nuevas Áreas Marinas Protegidas. En 2009 Oceana trabajó en esta misma zona, dentro del proyecto Indemares (ver MAR, número 504, mayo 2011), entre agosto y octubre de 2009, en la que se documentaron estos fondos marinos hasta los 700 metros de profundidad.

Ahora, los científicos del IEO de Canaria, dirigidos por Pablo Martín-Sosa, completarán la información biológica, ecológica, pesquera y física obtenida en campañas anteriores. Se cartografiarán los hábitat y se caracterizarán las comunidades que viven en los fondos, o asociados a éstos, en los bancos de éstas áreas.

Dentro de este mismo proyecto Indemares, acaba de finalizar la campaña que han realizado científicos del Oceanográfico

de Santander, coordinados por Francisco Sánchez, a bordo del "Vizconde de Eza" en el Cañón de Avilés, otra de las áreas marinas candidatas a integrar la Red Natura 2000. Es la tercera ocasión (las anteriores fueron en abril y julio del pasado año) en que el IEO estudia los ecosistemas profundos del cañón. Durante la presente campaña se completó la información sobre los fondos y se prosiguió con el estudio de las comunidades de organismos que habitan sus fondos.

El Cañón de Avilés, como los cañones submarinos en general, suelen ser zonas con una gran biodiversidad y con un alto rendimiento pesquero, y éste en concreto constituye uno de los ecosistemas más extraordinarios de la plataforma continental del Cantábrico, de gran importancia para la producción existente en áreas circundantes. En él se encuentran hábitats esenciales para los reproductores de importantes especies de interés pesquero, como la merluza y el rape. ■



B.O. Miguel Oliver

Consejos para el buceo en reservas marinas

El auge experimentado por el buceo recreativo, especialmente en espacios protegidos, ha motivado la puesta en marcha de un proyecto impulsado por el MARM, en colaboración con el Instituto de Ecología Litoral, sobre "monitorización de puntos de buceo en reservas marinas".



Roque Ventosinos

Los espacios marinos protegidos ejercen un especial atractivo para los que practican el buceo. Sin embargo, lo que no se suele tener en cuenta son los importantes impactos que esta actividad puede provocar, especialmente al considerar la acumulación de daños en lugares altamente frecuentados, lo que puede significar la destrucción localizada de organismos marinos sensibles, como especies bentónicas con construcciones rígidas que pueden verse afectadas por el repetido contacto con diversas partes del cuerpo o del equipo de los buceadores.

Para prevenir en lo posible estos y otros problemas similares, el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino ha puesto en marcha un proyecto de "monitorización de puntos de buceo en reservas marinas, cuya coordinación recae en el biólogo Santiago V. Jiménez Gutiérrez, del Instituto de Ecología Litoral. En él se estudia la influencia de la actividad de buceo en las reservas marinas de Tabarca (Alicante), Columbretes (Castellón) y Cabo de Palos-Islas Hormiga (Murcia).

Se analizan distintos aspectos referidos al comportamiento de los buceadores durante la inmersión, los impactos que originan y sus consecuencias, así como en transmitir información y valores ambientales a los usuarios.

Las burbujas de aire acumuladas en las cuevas, o el impacto de la turbidez producido por el aleteo de los buceadores, que puede provocar la muerte de organismos filtradores, alimentar a las especies, con lo que conlleva de cambio de comportamiento... pueden ser evitados.

La práctica del buceo debe de realizarse bajo la premisa de ocasionar el mínimo impacto. Para lograrlo basta con seguir las sencillas recomendaciones que se contemplan en las respectivas regulaciones del buceo en cada Reserva Marina. Recomendaciones como mantener una flotabilidad neutra; no tocar nada con aletas o manos; no recoger organismos, ni vivos ni muertos, ni siquiera minerales; limitarse a ser un buen observador o realizar fotografías; no remover el sedimento ni dejar residuos durante la inmersión. Todo ello nos conducirá a un buceo sostenible. ■

BREVES

Mejillón foráneo por gallego

El Consejo Regulador de Mejillón de Galicia continúa su estrategia de defensa del sector mejillonero gallego denunciando a empresas conserveras por fraude al consumidor al vender mejillón enlatado de fuera de Galicia como si fuera de las rías gallegas. Como ocurriera el pasado marzo, cuando se interpuso una querrela contra la empresa Conservera de Rianxo, ahora técnicos del órgano que vela por la Denominación de Origen Protegida (DOP) del Mejillón recogieron muestras alegatorias de un centro comercial de Vigo. Las muestras analizadas en sus laboratorios y en laboratorios externos (Universidad de A Coruña) muestran que en dos de las cinco latas de la marca Grandes Hoteles todos los ejemplares eran de un género distinto al mejillón gallego (*Mytilus gallo-provincialis*). Desde el Consejo también se insta a la Xunta a mejorar los procesos de etiquetado que permiten denominaciones ambiguas como "rías gallegas", "de las rías" o "sabor a Galicia" que son incompatibles con la DOP.

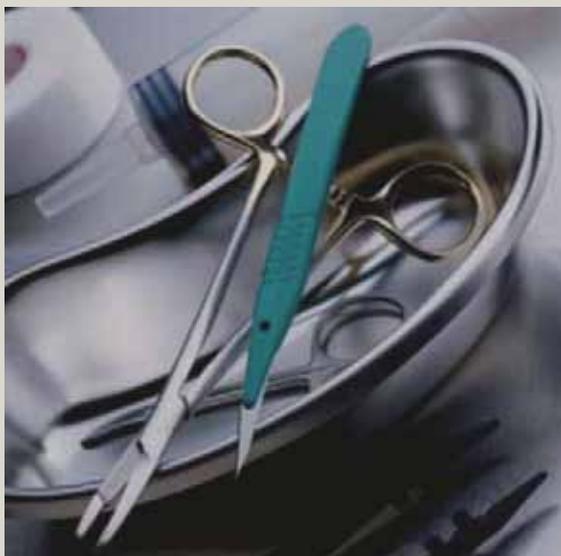
Nuevo sistema de arrastre

Científicos del Centro Oceanográfico de Baleares han probado, a bordo del arrastrero menorquín "Nueva Joven Josefina", un sistema de pesca equipado con unas puertas más ligeras -unos doscientos kilos menos que las actuales- y con un diseño aerodinámico que hace que se sitúen a unos 15 metros del fondo marino, reduciendo su impacto ambiental y logrando un sustancial ahorro de combustible. Los científicos están comparando los rendimientos pesqueros -tanto comerciales como descartadas, el número de individuos, peso y tallas-, pero el patrón de la embarcación ha mostrado su satisfacción con el nuevo método, dado el ahorro de combustible y unas capturas similares a las obtenidas con el sistema tradicional.

TRATAMIENTO FARMACOLÓGICO DEL TABAQUISMO

QUISTE SACRO

Más incómodo que peligroso, este pequeño bulto al final de la espalda aparece con mayor frecuencia en los hombres con más vello o con continuos microtraumatismos en esta zona.



es más frecuente en varones. Puesto que se forma a partir de restos embrionarios o de cabellos o sustancias mucoides, el quiste puede contener alguno de estos elementos, de ahí que contenga un líquido purulento, similar a un absceso.

La comunidad científica aún no ha determinado si ésta es una dolencia congénita o adquirida. Se ha observado que los peluqueros, por su trabajo continuado con el pelo, pueden desarrollarlo en las manos. También se ha constatado que se pueden formar en la cabeza, ombligo y axilas. Puede desarrollarse a cualquier edad y lo más habitual es que lo sufran quienes tienen mucho vello.

El quiste sacro también conocido como quiste pilonidal o fístula sacrocóxigea es un quiste próximo al pliegue interglúteo, entre las nalgas, que frecuentemente contiene piel y restos. No es un grano ni tampoco un tumor. Sin embargo, la fístula que nace al final de la columna, en el surco que separa ambos glúteos, invita a la confusión debido al dolor, las molestias y la supuración. Cualquier persona puede sufrirlo, con independencia de la edad o el sexo, aunque

Otros factores que predisponen el nacimiento de un quiste sacro son el sedentarismo y los pequeños golpes continuados en la rabadilla y el exceso de sudoración. Históricamente se conocía como la “enfermedad de los conductores de Jeeps”, debido a que muchos de los hospitalizados eran militares que pasaban largos trayectos en este tipo de vehículos, soportando botes (movimientos bruscos del vehículo) y un aumento de presión que se irradiaba al coxis.



SÍNTOMAS

Habitualmente suelen permanecer asintomáticos, descubriéndose casualmente la presencia de pequeños orificios en la línea media del sacro por los que emergen formaciones pilosas. Suelen producirse en la segunda/tercera parte de la vida cuando, debido a un proceso de infección, se produce la clínica típica de un absceso, con la aparición de un bulto muy doloroso al tacto, enrojecido y que a veces produce fiebre o malestar general.

A veces, el bulto se vacía (drena) espontáneamente pero otras se requiere una pequeña intervención, con anestesia local, para drenar la infección.

Así puede solucionarse definitivamente el problema. Sin embargo, la situación puede en ocasiones hacerse crónica cuando aparece un pequeño orificio en la misma zona, que puede ser doloroso o producir la salida de líquido intermitentemente.

TRATAMIENTO

El quiste sacro no se puede prevenir. Su eliminación sólo admite una técnica: la cirugía.

- Si el quiste no es muy profundo y no se ha extendido demasiado puede bastar con realizar una incisión (si ha supurado y el agujero es aceptable puede omitirse la incisión), realizar curas diarias y tratarse con antibióticos durante breve tiempo.

- Cuando el quiste necesita incisión, drenaje o escisión quirúrgica, el postoperatorio está condiciona-

do a la técnica utilizada (abierta o cerrada). Cuando la herida se cierra, el proceso de cicatrización finaliza entre una semana y quince días, pero el riesgo de infección es más elevado. En cambio, si la herida permanece abierta, la cicatrización no es tan rápida (cuatro o seis semanas). El paciente debe llevar unas gasas para evitar que se cierre demasiado rápido y someterse a unas curas, reduciéndose el riesgo de infecciones.

- En caso de quistes pilonidales complicados o recurrentes, los cirujanos pueden utilizar una técnica reconstructiva que precisa anestesia general y en la que se deja poco tejido cicatrizado, aplanándose la región entre las nalgas y reduciendo el riesgo de recurrencia.

En la mayoría de los casos la cirugía resuelve el problema. No obstante, en uno de cada diez casos no pasa de ser una solución temporal, ya que se reproduce, sobre todo en el primer año. La razón es que pueden registrarse distintos trayectos fistulares que no siempre son visibles durante la intervención.

CONSEJOS TRAS LA OPERACIÓN:

- Los pacientes con heridas abiertas deben realizarse las curas después de la ducha y de secarse bien.
- Las gasas deben cambiarse una o dos veces al día, sin apretar demasiado al introducirse en la herida.
- Se aconseja el uso de ropa interior de algodón
- Deben evitarse actividades o deportes (natación, ciclismo, abdominales) que dejen la herida expuesta, durante cuatro o cinco meses.

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA





Curso de verano de la Universidad Internacional del Mar

Con la colaboración de la Fundación OESA, la Universidad Internacional del Mar convoca el curso "Indicadores de sostenibilidad en la acuicultura mediterránea" que se desarrollará en Cartagena del 18 al 21 de julio. La demanda actual de alimentos de origen acuático está creciendo muy rápido y probablemente aumentará el doble en los próximos 30-50 años. ¿Hasta dónde podrá la acuicultura satisfacer esta necesidad sin comprometer las generaciones futuras y los recursos naturales disponibles hoy en día? En este contexto, los indicadores de sostenibilidad son una herramienta sencilla y de fácil aplicación que asegura este soporte de alimento de forma sostenible. El curso se estructura en tres partes: económico, social y ambiental, contemplando la gobernanza como aglutinadora de las tres dimensiones. El precio del curso es de 95 euros y la asistencia está limitada a 100 alumnos. Para realizar la matrícula hay que rellenar el boletín de inscripción disponible en la web www.um.es/unimar. El plazo termina el 11 de julio.

Ayudas a los tripulantes de buques de palangre

Atendiendo a informes científicos que confirman la situación preocupante en la que se encuentran las poblaciones de algunas especies pesqueras, el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino elaboró el Plan Integral de Gestión para la Conservación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo, vigente hasta finales de 2012. En virtud de dicho Plan, se prohíbe la pesca a los buques de palangre de superficie entre el 1 de octubre y el 30 de noviembre de cada año. Para subsanar la falta de ingresos, los pescadores pueden solicitar ayudas compensatorias. El BOE del pasado 17 de junio publicó la Orden de Presidencia del Gobierno en la que se recogen las bases para solicitar subvenciones. Los interesados tendrán que rellenar el impreso de solicitud que acompaña a la Orden y dirigirlo al Director Provincial del Instituto Social de la Marina del que dependen antes del 17 de julio, fecha en la que termina el plazo de solicitud de la subvención. Los afectados recibirán una ayuda máxima individual de 37,45 euros por día de parada obligatoria realizada entre el 1 de octubre y el 30 de noviembre de 2010, con un máximo de 61 días.

XIII Congreso Nacional de Acuicultura

Hasta el 25 de julio está abierto el plazo para presentar comunicaciones científicas al XIII Congreso Nacional de Acuicultura, que tendrá lugar entre el 21 y 24 de noviembre y cuyo lema será "En equilibrio con el medioambiente". Los trabajos pueden enviarse a través de la página web.

Como en ediciones anteriores, el Congreso pretende ser el punto de encuentro para debatir los últimos avances científicos que se han llevado a cabo en España en el ámbito de la acuicultura, analizar los retos a los que se enfrenta el sector e identificar las actuaciones que contribuyan a superarlos.

La sede elegida este año será la Escola Superior d'Agricultura de Barcelona, dependiente de la Universidad Politècnica de Catalunya, coincidiendo con la conmemoración de su centenario.



Nombramientos

José Antonio Fernández Fernández es, desde el pasado 1 de junio, el nuevo Director Provincial del I.S.M. en Almería. Nacido en Santander es Capitán de la Marina Mercante, funcionario del Cuerpo Superior de Técnicos de la Seguridad Social y Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales.

Su trayectoria ha estado ligada al Instituto Social de la Marina desde 1985, cuando ingresó en la Administración como Asesor Técnico Laboral Marítimo, habiendo trabajado en las Direcciones Provinciales de Bilbao, Santander y Almería y desarrollado programas de empleo, de formación y de seguridad marítima.

Al ser transferidas las competencias de empleo a la Junta de Andalucía, su puesto pasó a depender de la administración autonómica hasta ahora, que vuelve como Director Provincial. Su proyecto en el cargo es continuar cumpliendo los objetivos del ISM en la zona y mejorar la atención social del colectivo en materia sanitaria, laboral y formativa.

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:
Avda. Federico Siles Muñoz s/n
21412 Isla Cristina (Huelva)
Tel.: 958 225 340

Dirección Provincial de Huelva



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Aquí

siempre es
tu turno

www.sepe.es



Las prestaciones por desempleo en internet



Servicio Público de Empleo Estatal
Teléfono 902 98 98 98