

# Mar

Nº 489  
Enero 2010

TACs y cuotas 2010

## Estabilidad en las posibilidades de pesca

Apertura cautelara  
del caladero de la anchoa

Aumentan las capturas  
para la merluza

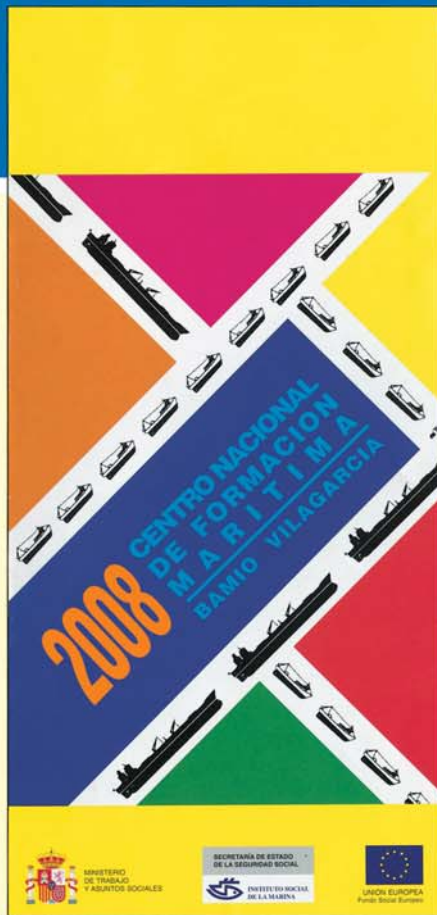
Subieron  
las pensiones

España asumió  
la presidencia de la UE

# Centro Nacional de Formación Marítima de **BAMIO**

**Cerca de 30.000  
alumnos han pasado  
por las aulas de este  
Centro de Formación  
dependiente del  
Instituto Social de la  
Marina en sus quince  
años de existencia.**

**El 75 por ciento de  
los participantes en  
cursos han  
encontrado empleo**



**Centro de Formación  
Marítima de Bamio**  
El Salgueiral, s/n.  
Vilagarcía de Arousa  
(Pontevedra)  
Tel.: 986 51 02 55  
Fax: 986 50 61 11

*También puede encontrar  
información del Centro en  
cualquiera de las Direcciones  
Provinciales del ISM*

## LA GRAN ESCUELA DEL MAR



## Pesca y planes de recuperación

**F**rente a lo que sucedía en el pasado, donde las negociaciones para la asignación de TACs y cuotas constituían una batalla entre políticos, Estados miembros, científicos, sector de la pesca y los responsables de la Comisión, este año el acuerdo para asignar las posibilidades de pesca apenas ha sido objeto de debate, con acuerdos sin sorpresas, salvo la reapertura cautelar del caladero de la anchoa en el Golfo de Vizcaya.

Este nuevo escenario de las negociaciones de fin de año, no es sin embargo, algo casual, que se haya producido de la noche a la mañana, sino el resultado de un nuevo marco en el desarrollo de la política de pesca que se ha ido gestionando en los últimos años.

En primer lugar, hay que señalar que Bruselas hace públicas sus primeras propuestas sobre TACs y cuotas con varios meses de adelanto sobre las negociaciones de fin de año y en las mismas plantea igualmente su filosofía a la hora de adoptar acuerdos. Ello significa la posibilidad de que, en los meses previos, se hayan desarrollado debates y que los acuerdos ya se hallen prácticamente cerrados.

En segundo término, un dato fundamental es que muchos aspectos de la política de pesca no se discuten en un consejo maratoniano, como sucedía antaño, sino que se trata de una serie de medidas que se acuerdan y se desarrollan a lo largo de todo el año y que incluso vienen ya determinadas en la estrategia de pesca diseñada para cada especie o caladero.

En este nuevo escenario de la política de pesca en la Unión Europea, ocupa un lugar destacado la estrategia de Bruselas de poner en marcha diferentes planes de recuperación en algunas de las especies más importantes para los intereses del sector desde la perspectiva del volumen de capturas, las flotas afectadas y el interés económico de las mismas. En esa situación se hallan los planes de la merluza, de la cigala, la anchoa o el bacalao, donde se contemplan las condiciones y posibilidades de capturas durante la aplicación de los mismos.

De acuerdo con los resultados de esos planes, en la asignación de los TACs y cuotas de este año, se ha tenido en cuenta la recuperación estimada de esos caladeros, lo que se ha traducido en un aumento de las posibilidades de capturas en especies tan importantes como la merluza, en un menor recorte de las cuotas en cigala o, como ya se decidió en su día en aguas de NAFO, para aumentar las cuotas de bacalao.

Aunque es un dato incontestable que los planes de recuperación, cuando se aplican de verdad, ofrecen unos resultados positivos a la hora de recuperar las posibilidades de pesca en un caladero, la realidad es que es igualmente importante actuar con la máxima prudencia a la hora de aumentar cuotas. Los informes científicos son cada día más completos, pero en todo caso, existe siempre un margen para los interrogantes. Y, ante los riesgos de volver a los problemas del pasado, parece importante actuar siempre con prudencia a la hora de valorar la recuperación de un caladero pensando en el propio sector y de fijar las posibilidades de capturas. ■



## LOS VAGABUNDOS DE LAS PROFUNDIDADES

**Autor:** Guillermo Rancés. **Edita:** Noray

**T**ras referir que los hechos históricos son los que ocurrieron realmente y la historia es lo que nos “cuentan” de ellos, el autor, por boca del narrador de su novela, precisa al comienzo de “su” historia: “Creo que está claro que me traen sin cuidado los hechos históricos y me gustan las “historias”, en especial las fantásticas; siempre que las pueda imaginar como lógicas y lo suficientemente posibles para que estimulen mi imaginación, despierten mi curiosidad y hagan que me parezca creíble lo increíble”.

Con la premisa citada, el lector puede abordar sin equívocos esta entretenida novela que lleva por título

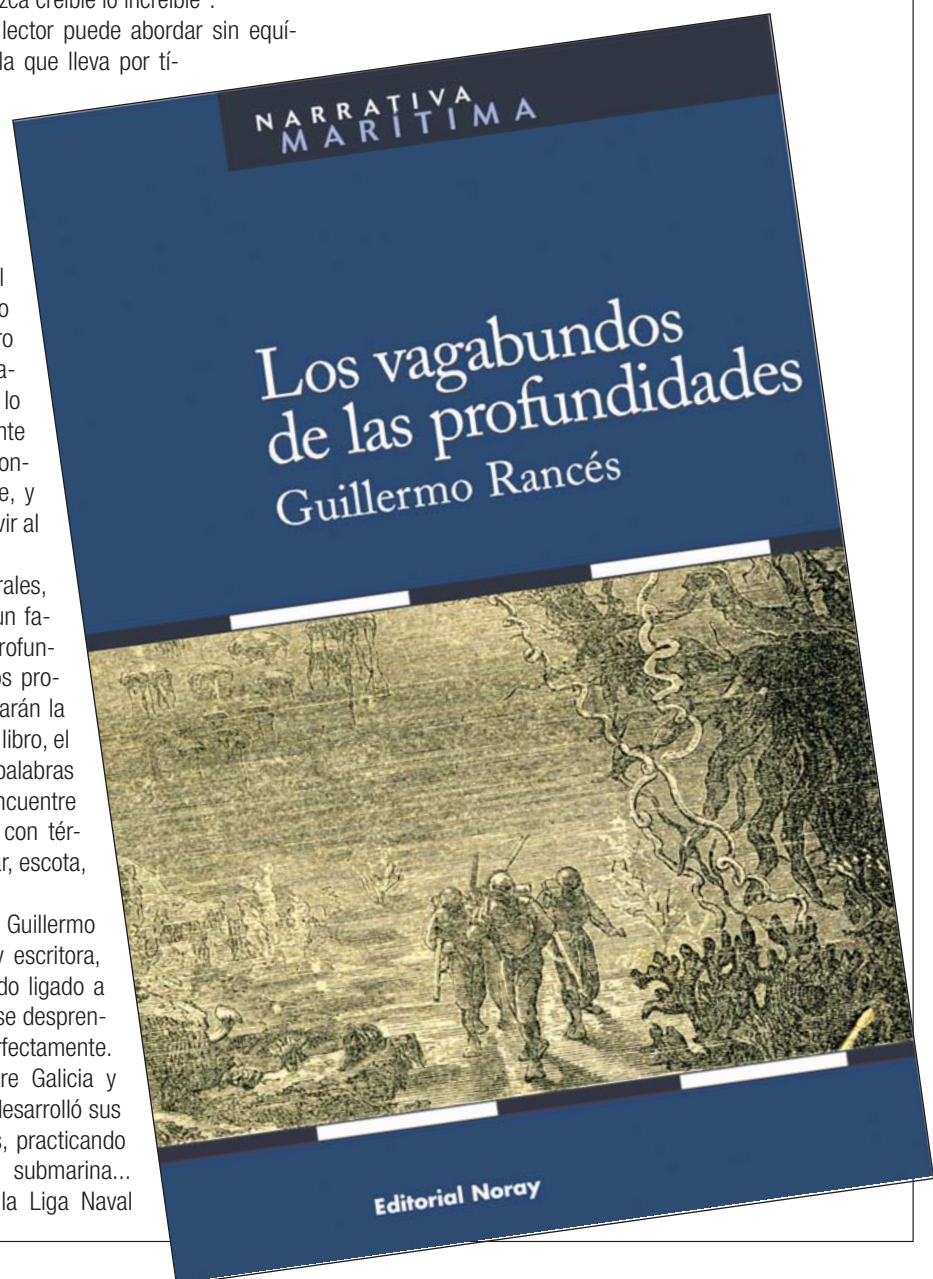
“Los vagabundos de las profundidades”. En ella pretende encontrar “puertas de escape” a nuestra monótona realidad. “Lo que se relata en esta historia es imaginado... pero no del todo” o “Lo que sucede a lo largo de ella es fantasía... pero hasta cierto punto”, va desgarrando el autor. En definitiva, lo verdaderamente importante, es que lo que contamos sea divertido y creíble, y que se sea capaz de hacer vivir al lector una aventura.

Mitos, creencias ancestrales, barcos legendarios... hasta un fabuloso escenario como las profundidades oceánicas, donde los protagonistas del relato encontrarán la anhelada libertad. Al final del libro, el autor incluye un glosario de palabras muy útil para el que no se encuentre excesivamente familiarizado con términos como batiscafo, cacear, escota, obenque, pantoque, sofión...

El autor de esta novela, Guillermo Rancés, es hijo de marino y escritora, con lo que siempre ha estado ligado a estos dos oficios que, como se desprende de esta obra, conjuga perfectamente. Su juventud transcurrió entre Galicia y Santander, en cuyas costas desarrolló sus aficiones marinas y náuticas, practicando vela, escafandrismo, pesca submarina... Fue miembro fundador de la Liga Naval

Española y es poseedor de varios premios, como guionista y director, de diversos programas de TVE y Radio Nacional relacionados con el mar.

El libro “Los vagabundos de las profundidades” de Guillermo Rancés está editado por Noray, en su colección Narrativa Marítima, tiene 328 páginas y puede adquirirse al precio de 19 euros en librerías o a través de la página web de la propia editorial [www.noray.es](http://www.noray.es). ■



# e n este número

Nº 489 - enero 2010



## Directora general:

Pilar López-Riboo Ansorena.

## Director:

Vidal Maté.

## Redacción:

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

## Fotos:

Jesús Navarro y J.M. González Valleccillo.

## Secretaría:

Concha Serrano.

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

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

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

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

**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/Churruca, 2. Tel. 91 591 99 00.

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

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

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

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

**Tarragona:** Casa del Mar. C/Francisco Bastos, 19. Tel. 977 24 03 87.

**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 Begaña, 32. Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 412 61 00.

## Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

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

Fax: 91 591 99 19.

revista.mar@ism.seg-social.es

## Diseño:

www.editorialmic.com

Imprime: Roderic S.A.

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-10-001-1

**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.



# 6

## TACs Y CUOTAS

**PARA 2010.** Bruselas dio luz verde a las posibilidades de pesca para 2010 donde destaca la reapertura cautelar del caladero de la anchoa en el Golfo de Vizcaya



# 32

## APROBADAS LAS

**PENSIONES.** El gobierno aprobó la subida de las pensiones donde las más bajas ganan poder adquisitivo



# 42

## ESPAÑA ASUMIÓ LA PRESIDENCIA

**COMUNITARIA.** España inició la presidencia comunitaria con importantes prioridades en materia de Trabajo y Pesca

- 6 Aprobados los TACs y cuotas para 2010
- 16 Apertura del caladero de la anchoa
- 18 Cuotas NAFO
- 22 Diario electrónico a bordo
- 24 La pesquería del atún rojo
- 28 Jornada europea de acuicultura
- 30 Asamblea de Aetinape
- 32 La subida de las pensiones
- 38 Las cotizaciones en el REM
- 42 Prioridades de España en la presidencia de la UE
- 46 Plan de Formación
- 50 Justicia gratuita
- 51 Ayudas para acudir a tribunales médicos
- 52 Más cobertura en Salvamento Marítimo
- 54 Las comunicaciones en el mar
- 62 Los accidentes marítimos
- 68 De costa a costa
- 72 Página médica
- 74 Noticias breves

Aprobados los TACs y Cuotas para 2010

# ESPAÑA

## consolida sus posibilidades de pesca



Los ministros comunitarios de pesca dieron luz verde a las propuestas sobre Total Admisible de Capturas, TACs y cuotas para 2010. Frente a lo que ha sucedido tradicionalmente, unas largas y en ocasiones duras negociaciones para lograr un compromiso, en este caso, la decisión fue rápida. Para España, los resultados han sido calificados como favorables por el sector y desde la Administración. En la parte más positiva se halla el incremento en las posibilidades de pesca de la merluza, tanto en aguas al norte como en el sur, junto a unos recortes en algunas de las especies más importantes que han sido inferiores a los planteados inicialmente por la Comisión.



## Comparación TAC y cuotas UE (2009/2010)

### AGUAS COMUNITARIAS

<b>ABADEJO</b>		<i>Pollachius Pollachius</i>			
<b>Vb, VI, XII, XIV</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	6	6	0	0,00	
Unión Europea	450	450	0	0,00	
TAC	450	450	0	0,00	
<b>VII</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	29	26	-3	-10,34	
Unión Europea	15.300	13.770	-1.530	-10,00	
TAC	15.300	13.770	-1.530	-10,00	
<b>VIII,a,b,d,e</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	286	257	-29	-10,14	
Unión Europea	1.680	1.512	-168	-10,00	
TAC	1.680	1.512	-168	-10,00	
<b>VIIIc</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	236	212	-24	-10,17	
Unión Europea	262	236	-26	-9,92	
TAC	262	236	-26	-9,92	
<b>IX,X,COPACE 34.1.1.</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	278	278	0	0,00	
Unión Europea	288	288	0	0,00	
TAC	288	288	0	0,00	

<b>ATÚN BLANCO (Bonito del Norte)</b>		<i>Thunnus alalunga</i>			
<b>Atlantic ocean, north of latitude 5° N</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	20.082	14.660	-5.422	-27,00	
Unión Europea	38.193	27.917	-10.276	-26,91	
TAC	30.200	28.000	-2.200	-7,28	
<b>Atlantic ocean, south of latitude 5° N</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	944	944	0	0,00	
Unión Europea	1.915	1.915	0	0,00	
TAC	29.900	29.900	0	0,00	

<b>ATÚN COMÚN (Cimarrón)</b>		<i>Thunnus thynnus</i>			
<b>Atlantic ocean, east of longitude 45° W</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	4.117	2.526	-1.590	-38,63	
Unión Europea	11.907	7.113	-4.793	-40,26	
TAC	22.000	13.500	-8.500	-38,64	

La principal sorpresa, acogida favorablemente por el sector, fue la reapertura cautelar del caladero de la anchoa en el Golfo de Vizcaya, según los responsables de la Administración española, con un TAC de 7.000 toneladas " a la vista de la información científica de evaluación de juveniles realizada el pasado mes de septiembre que puso de manifiesto un buen reclutamiento en un área que supera notablemente

**AGUAS COMUNITARIAS**

<b>BACALADILLA</b>		<i>Micromesistius poutasous</i>			
<b>I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XII, XIV</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	9.586	6.231	-	Provisional	
Unión Europea	74.058	48.138	-	pendiente acuerdo	
TAC	590.000	540.000	-	con Noruega	
<b>VIII, IX, X, COPACE 34.1.1.</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	12.124	7.881	-	Provisional	
Unión Europea	15.155	9.851	-	pendiente acuerdo	
TAC	590.000	540.000	-	con Noruega	

<b>BOQUERÓN</b>		<i>Engraulis encrasicolus</i>			
<b>VIII</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	0	6.300	6.300	-	
Unión Europea	0	7.000	7.000	-	
TAC	0	7.000	7.000	-	
<b>IX, X, COPACE 34.1.1.</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	3.826	3.826	0	0,00	
Unión Europea	8.000	8.000	0	0,00	
TAC	8.000	8.000	0	0,00	

<b>BROSMIO</b>		<i>Brosme brosme</i>			
<b>V, VI, VII</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	21	14	-	Provisional	
Unión Europea	435	283	-	pendiente acuerdo	
TAC	3.785	3.217	-	con Noruega	

<b>CABALLA DEL ATLÁNTICO</b>		<i>Scomber scombrus</i>			
<b>VIII, IX, X, COPACE 34.1.1.</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	29.529	26.577	-	Provisional	
Unión Europea	35.829	32.246	-	pendiente acuerdo	
TAC	35.829	no establecido	-	con Noruega	
<b>II, Vb, VI, VII, VIII, b, d, e, XII, XIV</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	20	13	-	Provisional	
Unión Europea	311.531	202.495	-	pendiente acuerdo	
TAC	511.287	no establecido	-	con Noruega	



la zona de presencia de la anchoa de años anteriores". Ante esa situación "España solicitó la reaperturas de forma cautelar a la espera de conocer el resultado de la evaluación científica de la próxima primavera". El caladero seguirá cerrado los meses de enero y febrero y en los meses de abril y mayo operará solamente la flota de cerco.

Las negociaciones para la aprobación de los TACs y cuotas de pesca para el conjunto de las especies sometidas a este tipo de regulación, han perdido parte de la dureza que tenían en el pasado por diferentes razones. En primer lugar, hay que señalar que, en algunas de las especies más importantes, ante el deterioro sufrido en esos caladeros, hay en marcha una serie de planes o programas de recuperación donde ya están fijadas las reglas de juego y no es posible romper las mismas. Únicamente se tienen en cuenta los informes científicos para establecer algunas modificaciones sobre la marcha, pero sin entrar en el fondo de la estrategia. Igualmente hay que considerar que, frente a lo que sucedía en el pasado, en la actualidad, las propuestas sobre TACs y cuotas se hacen con varios meses de antelación, lo





## Bruselas rebajó sus propuestas de recorte en otras especies importantes como cigala, rape o gallo

que supone la posibilidad de llegar a la última reunión del año con las posiciones más cercanas. Finalmente hay que considerar que, tras la entrada en vigor del Tratado de Lisboa por el que algunas competencias en materia de Pesca han pasado al Parlamento, hay una serie de reglamentos y medidas técnicas cuya aprobación de debe llevar a cabo con posterioridad.

Las propuestas comunitarias para las últimas negociaciones sobre TACs y cuotas se enmarcaban en unos planteamientos de prudencia a la vista de la situación de deterioro sufrido por los caladeros y a la evolución positiva registrada en algunas especies consecuencia de los diferentes planes de recuperación desde 2005. En ese año, 32 de cada 34 poblaciones de peces evaluadas tenían un problema de sobrepesca.

### AGUAS COMUNITARIAS

<b>CIGALA</b>		<i>Nephrops norvegicus</i>			
<b>Vb,VI</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	38	33	-5	-13,16	
Unión Europea	18.891	16.057	-2.834	-15,00	
TAC	18.891	16.057	-2.834	-15,00	
<b>VII</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.479	1.346	-133	-8,99	
Unión Europea	24.650	22.432	-2.218	-9,00	
TAC	24.650	22.432	-2.218	-9,00	
<b>VIII,a,b,d,e</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	246	234	-12	-4,88	
Unión Europea	4.104	3.899	-205	-5,00	
TAC	4.104	3.899	-205	-5,00	
<b>VIIIc</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	108	97	-11	-10,19	
Unión Europea	112	101	-11	-9,82	
TAC	112	101	-11	-9,82	
<b>IX,X,COPACE 34.1.1.</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	94	84	-10	-10,64	
Unión Europea	374	337	-37	-9,89	
TAC	374	337	-37	-9,89	

<b>FLETÁN NEGRO</b>		<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>			
<b>II,IV,VI</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	4	3	-	Provisional	
Unión Europea	720	244	-	pendiente acuerdo	
TAC	-	612	-	con Noruega	

<b>GALLINETA DEL ATLÁNTICO</b>		<i>Sebastes spp</i>			
<b>II,IV,VI</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	749	749	0	0,00	
Unión Europea	6.992	6.992	0	0,00	
TAC	46.000	46.000	0	0,00	



## La Comisión se reservó una parte de la cuota de caballa, jurel y bacaladilla para las negociaciones con Noruega

### AGUAS COMUNITARIAS

GALLOS		<i>Lepidorhobus spp.</i>			
Vb, VI, XII, XIV		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	318	350	32	10,06	
Unión Europea	2.799	3.079	280	10,00	
TAC	2.799	3.079	280	10,00	
VII		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	5.490	5.490	0	0,00	
Unión Europea	18.300	18.300	0	0,00	
TAC	18.300	18.300	0	0,00	
VIII,a,b,d,e		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	1.176	1.176	0	0,00	
Unión Europea	2.125	2.125	0	0,00	
TAC	2.125	2.125	0	0,00	
IX,X,COPACE 34.1.1.		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	1.320	1.188	-132	-10,00	
Unión Europea	1.430	1.287	-143	-10,00	
TAC	1.430	1.287	-143	-10,00	

JURELES		<i>Trachurus spp.</i>			
IVb,IVc,VIIId		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	-	266	-	-	
Unión Europea	-	30.144	-	-	
TAC	-	47.454	-	-	
IIa,IVa,Vb,VIIa-c,VIIe-k,VIIIa,b,d,e,XII,XIV		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	-	10.468	-	-	
Unión Europea	-	98.968	-	-	
TAC	-	159.881	-	-	
VIIIc		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	-	22.676	-	-	
Unión Europea	-	25.310	-	-	
TAC	-	25.310	-	-	
IX		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	-	8.057	-	-	
Unión Europea	-	31.142	-	-	
TAC	-	31.142	-	-	
COPACE 34.1.13 bajo soberanía/jurisdicción (Canarias)		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	1.280	1.229	0	-3,98	
Unión Europea	1.280	1.229	0	-3,98	
TAC	1.280	1.229	0	-3,98	

En la actualidad, esa situación afecta a 30 de cada 35 poblaciones. En la misma dirección, hace cuatro años, los informes de los científicos aconsejaban el cierre de 24 pesquerías. En la actualidad, los mismos informes señalan el problema para 17 pesquerías. Todo ello, desde unos planteamientos de máxima prudencia en cuanto se reconoce igualmente que no dispone de informes con datos muy fiables sobre más de medio centenar de poblaciones, por lo que es indispensable actuar con cautela en lugar de hacerlo con alegrías ante la aparición de algunos síntomas de recuperación.

La propuesta comunitaria responde igualmente a la necesidad de mantener un equilibrio entre los intereses de las propias flotas con la recuperación de los caladeros. En esa dirección, se mantiene el criterio de que las mejoras en las posibilidades de pesca o los recortes, se mantengan en la mayor parte de los



## Aprobado un aumento en las cuotas para la pesquería de merluza en el norte y en el sur

casos, salvo situaciones muy excepcionales, en un 15% al alza o a la baja.

Finalmente, Bruselas insiste en la necesidad de que los acuerdos sobre posibilidades de pesca se ajusten a los datos manejados por los científicos frente a los criterios de los políticos.

Junto al establecimiento de estas posibilidades de pesca para 2010, para los responsables comunitarios es muy importante el desarrollo de las medidas técnicas para la sostenibilidad de los recursos, además de establecer y controlar los TACs y las cuotas. De acuerdo con



### AGUAS COMUNITARIAS

LENGUADO		<i>Solea vulgaris</i>			
Villa, b		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	10	11	1	10,00	
Unión Europea	4.390	4.829	439	10,00	
TAC	4.390	4.829	439	10,00	
VIII, de, IX, X, COPACE 34.1.1.		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	458	415	-43	-9,39	
Unión Europea	1.216	1.094	-122	-10,03	
TAC	1.216	1.094	-122	-10,03	

MARRAJO SARDINERO		<i>Lamna nasus</i>			
I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII y XIV		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	131	0	-131	-100,00	
Unión Europea	436	0	-436	-100,00	
TAC	-	-	-	-	

MARUCA		<i>Molva molva</i>			
I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII y XIV		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	2.524	1.930	-	Provisional	
Unión Europea	9.160	7.003	-	pendiente acuerdo	
TAC	16.664	14.164	-	con Noruega	

MARUCA AZUL		<i>Molva dyptergia</i>			
VII, VII		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	67	67	-	Provisional	
Unión Europea	2.009	2.032	-	pendiente acuerdo	
TAC	2.309	1.732	-	con Noruega	

MERLAN		<i>Merlangius merlangus</i>			
VII, VII		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	1.440	1.296	-144	-10,00	
Unión Europea	3.600	3.240	-360	-10,00	
TAC	3.600	3.240	-360	-10,00	



## AGUAS COMUNITARIAS

<b>MERLUZA EUROPEA</b>		<i>Merlangius merlangus</i>			
<b>Vb,VI,VII,XII,XIV</b>		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	8.513	9.109	596	7,00	
Unión Europea	28.879	30.900	2.021	7,00	
TAC	28.879	30.900	2.021	7,00	
<b>VIIIa,b,d,e</b>		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	5.926	6.341	415	7,00	
Unión Europea	19.261	20.609	1.348	7,00	
TAC	19.261	20.609	1.348	7,00	
<b>VIIIc,d,e,IX,X,COPACE 34.1.1.</b>		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	5.186	5.952	766	14,77	
Unión Europea	8.104	9.300	1.196	14,76	
TAC	8.104	9.300	1.196	14,76	

<b>MIELGA O GALLUDO</b>		<i>Squalus acanthias</i>			
<b>I,V,VI,VII,VIII,XII,XIV</b>		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	38	0	-38	-100,00	
Unión Europea	1.002	0	-1.002	-100,00	
TAC	1.002	0	-1.002	-100,00	

<b>PATUDO</b>		<i>Thunnus obesus</i>			
<b>I,V,VI,VII,VIII,XII,XIV</b>		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	17.094	17.013	-81	-0,47	
Unión Europea	31.200	31.200	0	0,00	
TAC	90.000	85.000	-5.000	-5,56	

<b>PEZ ESPADA</b>		<i>Xiphias gladius</i>			
<b>Océano Atlántico, al norte de 5° N</b>		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	6.574	6.870	296	4,50	
Unión Europea	8.232	8.636	404	4,90	
TAC	14.000	13.700	-300	-2,14	
<b>Océano Atlántico, al sur de 5° N</b>		Diferencia			
	2009	2010	Tm	%	
España	5.385	6.300	915	16,99	
Unión Europea	5.717	6.638	921	16,12	
TAC	17.000	15.000	-2.000	-11,76	

esos planteamientos, Bruselas trabajará en el desarrollo de medidas técnicas en cuestiones como la batalla contra los descartes.

El resultado de las negociaciones sobre TACs y cuotas para 2010 ha sido valorado positivamente en primer lugar desde la Administración, pero también por el conjunto del sector, no solamente por la bajura que opera en el golfo de Vizcaya ligada directamente a la anchoa, sino desde Cepesca como la organización más representativa del sector. En líneas generales se puede señalar que los resultados de las negociaciones responden en gran medi-

da a las peticiones de esta organización, tanto en los incrementos de las cuotas como para que Bruselas no aplicara los recortes que tenía planteados inicialmente,

En el conjunto de las posibilidades de pesca, hay especies que por el volumen de sus capturas y sobre todo, por el valor de las mismas, centran el interés del sector. Este es por ejemplo el caso de la merluza tanto en aguas del norte como en las de la península. El secretario general de Cepesca, Javier Garat, había puesto en manos de las Administraciones comunitaria y española, los informes científicos según los cuales, la biomasa de merluza esperada en el norte para 2010 era de 161.000 toneladas, un 15% por encima de la considera como biomasa de precaución, lo que permitía un sensible aumento de las posibilidades de pesca en un caladero que lleva sometido a un plan de recuperación desde 2004 y que ha supuesto un sacrificio para la flota española. Este plan sigue vigente, con la posibilidad de poner en marcha en 2010 otro plan a largo plazo. España procederá además desde 2009 al desguace de nueve arrastreros y cinco palangreros sobre los 162 barcos que conforman actualmente la flota, lo que supone una menor presión sobre las aguas de ese caladero.



Los acuerdos comunitarios contemplan, para el caso de la merluza en aguas de los mares del norte, un incremento de las posibilidades de pesca del 7% hasta las 55.000 toneladas de acuerdo con las recomendaciones del Consejo internacional de Exploración del Mar, CIEM así como del Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca, CCTEP, organismos que son los asesores científicos en la materia de la Comisión Europea.

En el caso de la merluza en aguas del sur, Bruselas mantuvo su propuesta de incremento del 15% hasta las 9.300 toneladas.

La merluza es el caso positivo más significativo para la flota española. En la parte negativa se hallan el conjunto de los recortes acordados por los ministros de pesca, aunque en la totalidad de los casos, los mismos han sido inferiores a los propuestos inicialmente desde la Comisión. En ese caso de halla, por ejemplo el boquerón en el Golfo de Cádiz, el abadejo o el merlán, donde las posibilidades de pesca se mantienen en unos niveles similares a los de la campaña anterior. La cuota para la cigala se ha reducido un 10% frente a una propuesta inicial comunitaria del 30%. En el caso del rape, Bruselas planteaba en un principio reducir las posibilidades de capturas en un 25% que final-



## AGUAS COMUNITARIAS

RAPES		<i>Lophiidae</i>			
<b>Vb,VI,XII,XIV</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	214	214	0	0,00	
Unión Europea	5.567	5.567	0	0,00	
TAC	5.567	5.567	0	0,00	
<b>VII</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.031	1.186	155	15,03	
Unión Europea	28.080	32.292	4.212	15,00	
TAC	28.080	32.292	4.212	15,00	
<b>VIIIa,b,d,e</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.206	1.387	181	15,01	
Unión Europea	7.920	9.108	1.188	15,00	
TAC	7.920	9.108	1.188	15,00	
<b>VIIIc,IX,X,COPACE 34.1.13</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.467	1.247	-220	-15,00	
Unión Europea	1.760	1.496	-264	-15,00	
TAC	1.760	1.496	-264	-15,00	

RAYAS		<i>Rajidae</i>			
<b>Via,Vlb,VIIa-c,VIIe-k</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.718	1.460	-258	-15,02	
Unión Europea	15.748	13.387	-2.361	-14,99	
TAC	15.748	13.387	-2.361	-14,99	
<b>VIII, IX</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.986	1.688	-298	-15,01	
Unión Europea	6.423	5.459	-964	-15,01	
TAC	6.423	5.459	-964	-15,01	

SOLLA EUROPEA		<i>Pleuronectes platessa</i>			
<b>VII,VIII,IX,X,34.1.1.</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	75	67	-8	-10,67	
Unión Europea	448	403	-45	-10,04	
TAC	448	403	-45	-10,04	

**Los informes de los científicos han ganado protagonismo frente a los planteamientos de los políticos**

mente se quedó en un 15%, de acuerdo con la filosofía general de Bruselas de que las oscilaciones tuvieran ese porcentaje como tope al alza o a la baja. En la pesquería del jurel y el gallo, Bruselas planteaba unas reducciones inicialmente del 1% y del 10% y las mismas han quedado finalmente en el 5%. En el caso de Canarias, la Comisión propuso recortar las posibilidades de pesca del jurel en un 15% y al final se aprobó un ajuste a la baja del 4%.

Las posibilidades de pesca, tanto para aguas de NAFO donde destaca la pesquerías del bacalao como en aguas de ICCAT para el atún ya se habían negociado en los respectivos organismos en los últimos meses. En el caso del

NAFO				
<b>BACALAO</b> <i>Gadus morhua</i>				
NAFO área 3M				
	2009	2010	Diferencia	
			Tm	%
España	-	796	-	Provisional
Unión Europea	-	3.136	-	pendiente acuerdo
TAC	-	5.500	-	con Noruega
<b>FLETAN NEGRO</b> <i>Reinhardtius hippoglossoides</i>				
NAFO área 3LMNO				
	2009	2010	Diferencia	
			Tm	%
España	4.397	4.397	0	0,00
Unión Europea	6.951	6.951	0	0,00
TAC	11.856	11.856	0	0,00
<b>GALLINETAS DEL ATLÁNTICO</b> <i>Sebastes spp.</i>				
NAFO área 3M				
	2009	2010	Diferencia	
			Tm	%
España	233	233	0	0,00
Unión Europea	7.813	7.813	0	0,00
TAC	5.000	5.000	0	0,00
NAFO área 30				
	2009	2010	Diferencia	
			Tm	%
España	1.771	1.771	0	0,00
Unión Europea	7.000	7.000	0	0,00
TAC	20.000	20.000	0	0,00
<b>CAMARÓN NÓRDICO</b> <i>Pandalus borealis</i>				
NAFO área 3M				
	2009	2010	Diferencia	
			Tm	%
España	257	128	-129	-50,19
Unión Europea	3.293	1.645	-1.648	-50,05
<b>RAYAS</b> <i>Rajidae</i>				
NAFO área 3LNO				
	2009	2010	Diferencia	
			Tm	%
España	6.561	5.833	-728	-11,10
Unión Europea	8.500	7.556	-944	-11,11
TAC	13.500	12.000	-1.500	-11,11
<b>LOCHA BLANCA</b> <i>Urophycis tenuis</i>				
NAFO área 3LNO				
	2009	2010	Diferencia	
			Tm	%
España	2.165	1.528	-637	-29,42
Unión Europea	5.000	3.529	-1471	-29,42
TAC	8.500	6.000	-2.500	-29,41

bacalao con un resultado positivo al existir una recuperación del caladero tras los planes a que se ha visto sometido. En la parte contraria se halla el atún donde el recorte se eleva al 40% y donde el sector reclama medidas de apoyo para la flota afectada por esta pesquería.

Un dato a tener igualmente en cuenta en los acuerdos de este año sobre TACs y cuotas es la decisión comunitaria de no distribuir el 10% de la cuota de caballa, el 20% de jurel y el 35% de

bacaladilla ante la necesidad de llevar a cabo negociaciones del acuerdo con Noruega país con el que se producen intercambios en las posibilidades de pesca en algunas especies.

Al margen de los acuerdos sobre TACs y cuotas, el consejo de ministros no adoptó ninguna decisión ante la petición de la organización española Cepesca para la aplicación uniforme en todos los países de la Unión Europea de la normativa sobre el diario electrónico cuya instalación es obligatoria a partir del pasado uno de enero. España es uno de los pocos países que se halla preparado para su cumplimiento al disponer ya de la correspondiente normativa al respecto. Para la organización española, esta situación se puede traducir en una serie de desigualdades entre el conjunto de las flotas comunitarias ya que, mientras unas se hallan sometidas a los controles más rigurosos, otras campen a sus anchas.

#### PÉRDIDA DE LICENCIAS EN MAURITANIA

En relación con las posibilidades de pesca de la flota española, pero en otras aguas, el sector ha denunciado a la Comisión Europea de vulnerar el principio de estabilidad relativa en las posibilidades de pesca de la flota en Mauritania de haber dejado sin licencia tres barcos cefalopoderos españoles que se hallan



faenando en aquellas aguas. Los barcos tenían sus puertos base en Canarias y en Galicia.

El acuerdo con Mauritania está en vigor desde agosto de 2008 y redujo las posibilidades de pesca para barcos cefalopoderos de 43 a 32 y la reducción se debería haber hecho de formas proporcional. En ese contexto, España pasaría de 39 a 29 licencias, mientras solamente se concedieron 24. En el caso italiano no hubo reducción del 25%. Grecia se quedó con tres licencias y Portugal con una. Según señala Cepesca, desde aquel momento, España ha reclamado a Bruselas la concesión de cinco licencias más para compensar las pérdidas anteriores.

En los últimos periodos de pesca, tras la renuncia a faenar de los barcos griegos, las tres licencias concedidas a ese país, fueron utilizadas por tres barcos españoles que han estado faenando en este tiempo y pretendían hacerlo desde este mes de enero tras haber presentado las correspondientes peticiones en tiempo y forma tanto ante la Administración española como en Bruselas.

Frente a esas peticiones, las autoridades comunitarias han decidido conceder esas licencias a otros barcos comunitarios italianos. ■

VIDAL MATÉ.



## NORUEGA

BACALAO DEL ATLÁNTICO		<i>Gadus morhua</i>		
Zona de Noruega (al norte del 62° N) I,II a,b		Diferencia		
	2009	2010	Tm	%
España	2.605	-	-	Provisional
Unión Europea	19.324	-	-	pendiente acuerdo
TAC	507.000	-	-	con Noruega

GALLINETA DEL ATLÁNTICO		<i>Sebastes spp.</i>		
Zona de Noruega (al norte del 62° N) I,II a,b		Diferencia		
	2009	2010	Tm	%
España	95	-	-	Provisional
Unión Europea	1.500	-	-	pendiente acuerdo
TAC	-	-	-	con Noruega

## SVALBARD

BACALAO DEL ATLÁNTICO		<i>Gadus morhua</i>		
I,II b		Diferencia		
	2009	2010	Tm	%
España	8.984	10.154	1.170	13,02
Unión Europea	19.793	22.356	2.563	12,95
TAC	525.000	-	-	-

ARENQUE		<i>Clupea harengus</i>		
I,II b		Diferencia		
	2009	2010	Tm	%
España	121	109	-	Provisional
Unión Europea	106.959	96.543	-	pendiente acuerdo
TAC	1.643.000	1.483.000	-	con Noruega

## GROENLANDIA

CANGREJO DE LAS NIEVES		<i>Chionoectes spp.</i>		
NAFO 0,1 (aguas de Groenlandia)		Diferencia		
	2009	2010	Tm	%
España	437	437	0	0,00
Unión Europea	500	500	0	0,00
TAC	-	-	-	-



Contra pronóstico

# Se reabre la PESQUERÍA DE LA ANCHOA



*Por sorpresa, fruto de negociaciones de última hora, el Consejo de Ministros de Pesca de la Unión Europea acordó la reapertura de la pesca de la anchoa en el Cantábrico. A partir del 1 de enero, y tras los repartos convenidos entre España y Francia, se podrán pescar 7.000 toneladas en el Golfo de Vizcaya, tras cuatro años de cierre. La medida, como es natural, ha satisfecho a los pescadores, aunque algunos critiquen los acuerdos de cupos con Francia. Pero ha sido muy contestado por ecologistas y científicos.*







Isidoro Mora

**N**o todos los sectores relacionados con esta pesquería apostaban por la reapertura del caladero en estos momentos. Algunos creen, como Anfaco y un sector de los pescadores, que debería haberse otorgado más peso a los criterios científicos y así garantizar “la sostenibilidad de la especie”. Otros, en lo que discrepan es en el reparto de cuotas negociado entre Francia y España (5.400 toneladas para la flota española y 1.600 toneladas para los franceses). Francia acepta que la flota española capture cebo vivo en la franja de las 12 millas. También están los que piensan que 7.000 toneladas son muy pocas.

Continuando con los discrepantes, están los que piensan que no hay base científica para adoptar esta decisión, que califican de “prematura”. Científicos consultados por esta revista restan relevancia a los resultados de las campañas de otoño efectuadas por Azti y el IEO. Entre otros argumentos, señalan que estas campañas deben tomarse como “orientativas” ya que, debido a la falta de una serie histórica que haga que dichos datos puedan ser contrastados, conlleva a que las conclusiones carezcan de rigurosidad científica.

Tampoco hay que olvidar que la reproducción de la anchoa se produce entre diciembre y enero, y no es hasta la primavera cuando se puede establecer si los alevines han sobrevivido al invierno en volumen suficiente como para garantizar que la actividad extractiva no va a afectar en exceso a la especie.

En definitiva, que habría que esperar hasta la primavera para saber si los índices apuntados se consolidan y en qué volumen.

De hecho -y de ahí que se hable de una reapertura contra pronóstico-, dos días antes de que se tomara esta decisión, la Comisión Europea mantenía su postura de continuar con el cierre durante el primer semestre de 2010, y no tomar decisión alguna hasta después de la campaña de primavera que efectúan Ifremer, IEO y Azti. Los resultados de la misma son valo-

***Dos días antes de que se tomara esta decisión, la Comisión Europea mantenía su postura de mantener el cierre durante el primer semestre de 2010, y no tomar decisión alguna hasta después de la campaña de primavera que efectúan Ifremer, IEO y Azti***

rados por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), que emite un informe a la Comisión Europea. En este caso, ni siquiera ha sido consultado antes de decidir la reapertura del caladero tras cuatro años y medio de cierre.

En cuanto a los grupos ecologistas, Oceana señala que el problema de la sobre-explotación de los recursos no se solucionará hasta que “los gestores políticos dejen de entender como una victoria volver de estas negociaciones con las máximas cuotas posibles, al margen del estado de los recursos”. WWF destaca, al igual que Oceana, que aunque en algunas especies se ha notado un cierto cambio en las decisiones del Consejo de Pesca, y se han seguido las recomendaciones del ICES, en el caso de la anchoa considera prematura la decisión.

Fuentes del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, por el contrario, consideran que la “evaluación científica” de este otoño pasado ha puesto de manifiesto “un buen reclutamiento que permitirá, en consecuencia, reiniciar la actividad pesquera”.

#### **REVISIÓN EN PRIMAVERA**

La cuota pactada de 7.000 toneladas será revisada en primavera a la luz -esta vez sí- de la campaña y del informe del ICES. Revisión que podría modificar esta cuota.

La ministra Elena Espinosa, tras señalar que el sector “tendrá un año 2010 de normalidad”, califica las 7.000 toneladas aprobadas como “cantidad precautoria”. Esa cantidad es la que estipula el Plan de Gestión de la anchoa que, según los acuerdos adoptados, empezará a aplicarse cuando la biomasa supere las 24.000 toneladas (la biomasa de precaución la sitúan los científicos del ICES en las 33.000). De hecho, se aplicará como si esa biomasa se hubiera alcanzado, basándose los índices apuntados en la campaña de otoño.

Si se confirmara la recuperación, que todos desean, los esfuerzos de los pescadores durante estos años de cierre del caladero se verían compensados. Todos desean la buena salud de una pesquería de gran importancia para el sector. Por ello, a los pescadores más que a nadie les interesa cuidar su caladero. De ahí que, no pocos, piensan en que hubiera sido aconsejable unos meses más de espera y estar seguros de la esa recuperación y en qué cuantía. Cuando el Plan de gestión entre en vigor se evitará, precisamente, que sean los políticos los que decidan sobre estos aspectos, uno de los puntos más saludados por todos. ■

R.G.



Cuotas NAFO en 2010

# ESTABILIDAD

## en la pesquería del fletán y reapertura del bacalao

***El mantenimiento de las cuotas para la pesquería del fletán negro y la reapertura de la pesca del bacalao tras varios años de moratorias han constituido dos de las notas más importantes de la XXXI reunión celebrada en el seno de NAFO para las pesquerías en ese caladero. Estos datos objetivos sobre algunas de las especies más significativas que se capturan en esa zona, se enmarcarían en los planes llevados a cabo en los últimos años de acuerdo con las recomendaciones de Naciones Unidas. Igualmente, se decidió el cierre para la pesca con artes de fondo de once áreas con el fin de proteger ecosistemas marinos vulnerables con corales y esponjas.***

**P**ara la Administración española se trata en conjunto de unos resultados favorables para la flota que opera tradicionalmente en esas aguas. Por su parte, en el sector se considera que se podían haber logrado más posibilidades de pesca en especies como el fletán a la vista de la evolución de los stocks con datos avalados por informes científicos. Desde la Cooperativa de Vigo, los armadores se lamentan que la delegación comunitaria no planteara en esa reunión las principales peticiones del sector español.

### **CUOTAS EN POSITIVO**

El fletán ha sido durante la última década uno de los caballos de batalla de la flota española que operaba en aguas de NAFO tras los problemas habidos en ese caladero donde se temía



## ***España dispondrá de una cuota de 4.396,5 toneladas de fletán y 787 toneladas de bacalao***

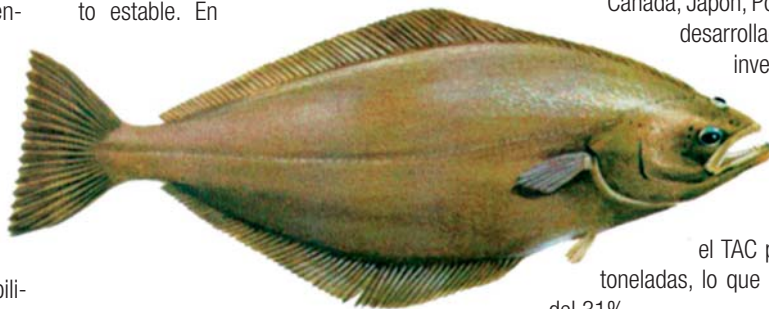
un agotamiento de los recursos. Consecuencia de esa situación, en 2003, en el seno de NAFO se puso en marcha un plan de reconstrucción a quince años del stock de fletán negro tanto en la sub zona DOS, como en las divisiones 3KLM-NO. Con este plan, el objetivo era lograr un nivel de biomasa de 140.000 toneladas para lograr a largo plazo un rendimiento estable. En dicho plan se contempla una reducción de los Total Admisible de Capturas, (TAC) desde 2004 hasta 2008 con un volumen de 16.000 toneladas en 2007 y la posibilidad de reajustar esas posibilidades de pesca en los años siguientes. Esa cuo-

ta se mantuvo en los años 2008 y 2009, sobre todo ante la no existencia de datos científicos muy fiables sobre la recuperación real de los caladeros. El propio Comité Científico señalaba la existencia de importantes deficiencias e incertidumbres en relación con los datos manejados y ya contemplaba la necesidad de llevar a cabo un estudio de Evaluación Estratégica de Gestión. En los dos últimos años, ese grupo ha desarrollado esos trabajos y está previsto que plantee sus conclusiones en la reunión de NAFO para el año 2010.

A la vista de esta situación, por parte de la Unión Europea y Canadá se propuso el establecimiento de un grupo de trabajo de la comisión de pesca presidido por una persona del Comité Científico con presencia en el mismo de todo el sector para lograr una mayor y mejor información sobre los recursos de fletán. Los nuevos trabajos se desarrollarán entre otoño de este año y julio de 2010 en el marco de un nuevo modelo sobre Estrategias de Gestión de cara a la adopción de las decisiones sobre cuotas a partir de 2011.

En la reunión celebrada este año, la falta de información suficiente sobre la evolución de los caladeros y los datos fiables sobre las posibilidades de capturas, fue nuevamente uno de los ejes de los debates. Frente a los datos manejados por el Consejo Científico Asesor de NAFO en 2009 a iniciativa de una serie de industrias de

Canadá, Japón, Portugal y España, se han desarrollado varios trabajos de investigación dirigidos por el profesor sudafricano Dough Batterworth, según los cuales, era posible y se recomendaba aumentar el TAC para el fletán a 21.000 toneladas, lo que suponía un incremento del 31%.





Sin embargo, estos trabajos no encontraron eco suficiente en el seno de la organización donde, desde el sector pesquero español se acusa a la delegación comunitaria de no haber defendido ese estudio. En base a la inconsistencia de los informes científicos de la organización, las delegaciones de Japón y Rusia plantearon no reducir el TAC.

El acuerdo final contempla para 2010 el mantenimiento de las posibilidades de capturas siguiendo la hoja de ruta planteada en 2003 en plan de recuperación para un periodo de 15 años. De esa cifra, el TAC en el área de regulación será de 11.856 toneladas. Para el conjunto de la Unión Europea, la cuota asignada es de 6.951 toneladas, de las que 4.395,5 serán para España.

Una segunda decisión positiva para la flota española fue la reapertura de la pesquería del bacalao en la zona. España ha sido tradicionalmente, junto con Portugal, uno de los países pioneros en la captura de bacalao en aguas de Terranova. Sin embargo, el progresivo deterioro de las posibilidades de pesca, dió lugar a recortes en las cuotas hasta acabar hace una década, en 1999, con el cierre del caladero. Los datos científicos señalan la recuperación del caladero por lo cual se ha decidido la reapertura del mismo en la división 3M conocida como Flemish Cap para una cuota de 5.500 toneladas. De esa cifra, para toda la Unión Europea la

### ***Se crea un grupo de trabajo independiente para analizar la evaluación de los recursos del fletán negro ante la falta de datos fiables***

cuota será de 3.136 toneladas de las que 787 son para España. Para el sector de la pesca española, esa decisión supone un respiro para la industria.

Un tercer acuerdo positivo para el sector de la pesca fue igualmente la reapertura para la pesquería de la gallineta en la división 3LN por un volumen de 3.500 toneladas de las que 638 han sido asignadas a la Unión Europea. En esta división España no tiene asignadas posibilidades de pesca al no disponer de cuotas históricas. Sin embargo desde el sector se valora positivamente esa decisión por considerar es un dato más sobre la recuperación de los caladeros en la zona.

### **OTRAS CUOTAS**

Junto a estas tres especies y zonas, el acuerdo en el seno de NAFO contempla igualmente otras cuotas, entre las que podrían destacar a las siguientes

#### **Gallineta**

- En la zona 3M, la cuota distribuida ha sido de 20.000 toneladas, pero la pesquería se cerrará cuando se llegue a las 10.000 toneladas. En 2009, ese techo estuvo en 8.500 toneladas. De ese volumen, para la Unión Europea se asignaron 7.813 toneladas de las que 233 son la para España.
- En la zona 1F+2+3k se mantiene la cuota de 9.627 toneladas para la Unión Europea de las que 749 son para España



- En la zona 30 se mantiene la cuota de 7.000 toneladas para la Unión Europea de las que 1.771 son para España.

- En la zona 3LN se reabre la pesquería con 638 toneladas para la Unión Europea. España no tiene cuota en esa zona por carecer de capturas históricas.

#### **LIMANDA**

- TAC de 17.000 toneladas como en el año anterior

#### **LOCHA BLANCA**

- Se fija un TAC DE 6.000 toneladas frente a las 8.500 de este año. De esa cifra 3.529 son para la Unión Europea y 1.528 para España

#### **RAYA**

- En 3LNO, se fijó un TAC de 12.000 toneladas frente a las 13.500 en 2009. De ese volumen 7.556 son para la Unión Europea y 5.832 para España.

#### **POTA 3+4**

- Se ha fijado un TAC de 34.000 toneladas, cifra igual a la de 2008, de las que las posibilidades de capturas para la Unión Europea no podrán superar las 29.458 toneladas

#### **CAMARÓN**

- En la zona 3L, TAC de 30.000 toneladas, una cifra igual a la de este año de las que 1.670 son para la Unión Europea y 334 para España y Portugal

- En la zona 3M estaba pendiente de adoptar una decisión. En 2009 la Unión Europea dispuso de una cuota de 3.293 días de pesca para 33 buques y España de 257 días para 10 barcos.

En la parte más negativa de los acuerdos sobre posibilidades de pesca se halla el mantenimiento de las moratorias o prohibiciones de las pesquerías para el bacalao en las divisiones 3L y 3NO; para la platija en las divisiones 3LNO y 3M; para el mendo en las divisiones 3L y 3NO, para el capelán en la división 3NO y para el camarón en la división 3NO. Para el conjunto de estas especies, solamente se permite la pesca incidental del 5% sobre el volumen de otras capturas a bordo sin incurrir las capturas de camarón. Con una excepción, en la pesquería de la limanda, en la zona 3LNO se podrá pescar un 15% de platija.

### **PROTECCIÓN DE ECOSISTEMAS**

La reunión de NAFO acordó el cierre de once áreas marinas para la pesca de fondo durante los próximos dos años. Desde el sector pesquero se rechaza la decisión y se lamentan de que la misma hayan sido adoptada sin tener en cuenta las opiniones de los capitanes de los barcos que faenan en esas aguas ya que son unos grandes conocedores de los mismos en relación



### ***Implantación de once áreas cerradas a la pesca de fondo para proteger corales y esponjas***

con las zonas donde hay corales y esponjas. En las campañas para el estudio de esos fondos se halla el barco español "Miguel Oliver".

Esta medida para proteger los sistemas marinos más vulnerables responde a la decisión de Naciones Unidas en 2006 para el desarrollo de las pesquerías sostenibles por la que se solicitaba a las organizaciones regionales de pesca medidas para la conservación y gestión de este tipo de recursos. En la misma área NAFO ya se han adoptado con anterioridad medidas similares como son la veda de cuatro zonas de montañas marinas a la pesca comercial, el establecimiento de una zona de protección de corales o el cierre de las montañas marinas Fogo

En la misma reunión de NAFO se adoptaron una serie de mapas de "fotoprint" o huellas de arrastre en base a anteriores experiencias de pesca. Fuera de los límites de los mapas fotoprint sería imprescindible disponer de un permiso especial para ejercer la pesca. Igualmente se fijará un protocolo sobre hacer en caso de encontrar zonas de corales y esponjas. ■

**VIDAL MATÉ**

Desde el pasado uno de enero

# DIARIO ELECTRÓNICO a bordo

Por una orden del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, la Administración española ha regulado la implantación del registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad de los barcos pesqueros españoles. Se trata de un paso más en la política comunitaria de control para tener una correcta información prácticamente en tiempo real sobre las capturas de los pesqueros españoles, sea cual sea el caladero donde operen. Desde Cepesca se había recabado a los ministros comunitarios de Pesca que se aplazara seis meses esta medida con el fin de que el conjunto del resto de Estados miembros dispusieran de los medios técnicos para su aplicación. En el caso de España, donde ya se viene trabajando en este tipo de sistemas de control, se considera que la implantación se hará sin problemas.

En el marco de la política de control para el sector de la pesca, un primer Reglamento de 1993 ya contemplaba que los capitanes de los barcos pesqueros llevaran un diario a bordo en el que anotaran sus actividades y que, tras cada marea, en un plazo de 48 horas después del desembarque, presentaran una declaración de capturas, ellos mismos o sus representantes.

En esta misma línea, otro Reglamento de 2006 sobre este mismo asunto, establecía que los capitanes de los buques de pesca comunitarios deberían registrar por medios electrónicos la información relativa a las actividades de pesca que deben consignarse en ese diario, en una declaración de transbordo o de desembarque, así como su declaración por medios electrónicos y de forma automática a la autoridad competente del Estado de pabellón. Este Reglamento se complementó con otro de 2008 sobre el mismo asunto.

Según se contempla en esta orden, deberán tener instalado y operativo desde el pasado uno de enero el equipo mínimo necesario para el registro y la transmisión electrónicos de los datos sobre la actividad pesquera, los barcos españoles con una eslora superior a los 24 metros con independencia de las aguas donde desarrollen

***Es obligatorio para todos los barcos pesqueros españoles con eslora superior a los 24 metros***

su actividad o de los puertos donde descarguen sus capturas. De esta exigencia quedan excluidos los barcos españoles, que aún teniendo una eslora superior a los 24 metros hagan mareas que supongan una ausencia del puerto por un periodo inferior a las 24 horas y que su actividad se desarrolle únicamente en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción española y que desembarquen también únicamente en los puertos españoles. Los barcos que se dediquen sólo a la acuicultura no estarán sometidos a esta disposición. Las capturas de barcos pesqueros españoles que hagan uso del registro y transmisión electrónicos de los datos sobre la actividad pesquera cuando hagan los desembarcos en otros Estado miembros, no estarán obligados



de hacer una anotación de los mismos en los formularios en soporte papel.

La orden de la Administración española señala las condiciones que deben recibir los equipos técnicos para la recogida y la transmisión electrónica de esos datos, el lugar donde se deben ubicar los mismos, "una zona protegida para que no se vea dañada o perjudique otros equipos de navegación del buque", y los responsables del barco o la empresa armadora deberán cerciorarse de que su funcionamiento es correcto. El equipo debe estar operativo todo el tiempo desde que sale un barco de puerto hasta su regreso al mismo, durante la marea completa y solamente se podrá suspender cuando el pesquero se halle en puerto vacío de pesca y tras comunicar, con la respuesta correspondiente todos los datos a la Administración pesquera.

La Secretaría General de Pesca Marítima hizo entrega en la primera semana de enero, con carácter gratuito, a todos los barcos con eslora superior los 24 metros para su instalación en los mismos de una aplicación informática del Diario Electrónico de a Bordo, DEA. Igualmente, desde la Administración pesquera se ha dispuesto que todos los buques que deban instalar el equipa-

miento complementario necesario, dispondrán de hasta el 75% del gasto con un límite de 4.500 euros por barco.

La Secretaría General del Mar ha señalado que, para garantizar la seguridad jurídica de la flota española que faena en aguas comunitarias ha alcanzado acuerdos, previamente a la entrada en vigor de estas exigencias, con las Administraciones pesqueras de Irlanda, Francia, Reino Unido y Portugal que permitan mantener operativo el sistema tradicional en soporte de papel, al tiempo que se inician las transmisiones informáticas.

La orden vela para que el sistema funcione y que toda la información que se emita llega a sus destinatarios. En esta línea, antes de iniciar por primera vez las comunicaciones, el armador o su representante deberán enviar un "Mensaje de Alta" a la Administración pesquera de la que, a su vez, deberá recibir una comunicación de que todo ha sido correcto. Igualmente, al inicio de cada marea, y antes de la salida del barco del puerto, el capitán deberá comunicar el inicio de la marea y el barco solamente podrá salir a faenar cuando haya recibido la correspondiente respuesta con acuse de recibo. Durante el desarrollo de una marea, los capitanes están obligados a remitir los datos al menos una vez al día y antes de las 24 horas GMT. Esta comunicación se deberá hacer aún en el caso de que no se hayan llevado a cabo capturas. Finalmente se da la opción a los capitanes de los barcos o a sus armadores de rectificar los datos remitido cuando los resultados finales de una marea no se ajusten a los enviados con anterioridad.

Con todos estos instrumentos en la mano, el control final de la pesquería pasará por la existencia de medios para confirmar o no la veracidad de los datos comunicados electrónicamente. ■

V.M.

***Están excluidos los que, con esa eslora, hagan mareas con una duración no superior a 24 horas en aguas bajo soberanía o jurisdicción española***



Pedro A. Munar



Crisis, subvenciones, sanciones...



***Visto con una cierta perspectiva, la pesca del atún rojo en el Mediterráneo presenta un aspecto más bien caótico. Así, a modo de ejemplo, y a pesar tratarse de una pesquería sobre-explotada y sin controles efectivos sobre sus capturas reales, la UE dedica importantes subvenciones para la construcción y modernización de la flota que se dedica a su captura. Para muchos, incluidos la Comisión Europea y los propios científicos de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), la única salida a esta situación es la prohibición de su comercio. En marzo, en la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES), se decidirá si se opta por esta drástica salida.***

Quienes hayan seguido las informaciones que, sobre el atún rojo, se han publicado en esta revista, no se sorprenderán de la situación actual por la que atraviesa esta especie, producto de los múltiples y variados desmanes cometidos, unido a la falta de decisión política de acabar con ellos. Capturas muy por encima de lo sugerido por los científicos, incluso muy por encima de los generosos TACs acordados en la ICCAT; descargas no declaradas por los propios países comunitarios; utilización de artes prohibidas, como las redes de deriva; utilización

de todos los avances tecnológicos disponibles, legalmente o no, para localizar los cardúmenes, incluso con avionetas; granjas de engrase; pesca pirata... y todo ello, sin contar con que las capturas se realizan aprovechando las concentraciones de atún rojo en las épocas de puesta, además de que la talla mínima legal para capturar esta especie no le permite llegar a la madurez sexual.

De todo ello resulta el expolio al que se ha sometido a esta especie en el Mediterráneo (al igual que en otras partes del planeta, como el océano Índico), y que alcanzó su punto más alto en la



década de los 90, llegándose en 1996 a un volumen de capturas “declarado” de 50.000 toneladas (dado el volumen estimado de pesca ilegal y no declarada, se calcula que el volumen de capturas reales es incluso superior a las declaradas).

Y... de aquellos polvos, estos lodos.

Ante la más que preocupante situación actual y la opinión generalizada, incluida la de la Comisión Europea, en la última reunión de la ICCAT se acordó una importante reducción del TAC para el próximo año, dejándolo en 13.500 toneladas. Importante pero no suficiente, incluso para los científicos de este organismo que solicitaban una reducción hasta las 8.000 toneladas, para que el *stock* pueda recuperarse en un 50% en 2023. Los investigadores estiman que “la biomasa reproductora en la actualidad es menos de un 15% del estado original del *stock* en el que se encontraba la población antes de ser objetivo comercial”.

Ello significa, como señalan WWF y Greenpeace en un comunicado conjunto, que el atún rojo debe de ser incluido en el Apéndice I de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES). *Los científicos de la ICCAT han demostrado lo que las ONG llevamos denunciando décadas: El atún rojo se encuentra*

**Según destaca WWF, en 1994 la talla media de las capturas de atún rojo en aguas españolas era de 159 kilogramos, mientras que en 2009 apenas se ha llegado a los 77 kilos**

*en una situación gravísima y sólo mediante la toma de medidas drásticas se puede asegurar que esta especie en peligro logre recuperarse, señala Celia Ojeda, responsable de la campaña de Océanos de Greenpeace.*

Raúl García, responsable de pesca de WWF, comenta que *a estas alturas, teniendo en cuenta las evidencias científicas existentes, la única medida para evitar el colapso de la especie es la suspensión de la pesquería y de su comercio internacional.*

La sobreexplotación masiva de atún rojo ha acabado llevándolo al borde de la extinción. En el mes de marzo, en Qatar, se debatirá el futuro de esta especie en la reunión del CITES. Y, además de los ecologistas y científicos, la propia Comisión Europea ve motivos más que sobrados para que la especie sea incluida en el Apéndice I del Convenio. Hay que hacer una salvedad, respecto a la situación del *stock*, y es que algunos científicos españoles creen que hay algunos indicios que apuntan, dentro de la preocupante situación del caladero, a una ligera recuperación. Esta afirmación parte de trabajos científicos, no de opiniones, por lo que cabe confiar en que estos indicios puedan confirmarse. Por el momento, lo que sí existen son discrepancias al respecto.



Adolfo Ortigueira

La gestión de la ICCAT, especialmente durante los últimos años, se ha sometido a los intereses de la pesca industrial y de engorde, como denuncian los grupos ecologistas o el propio sector almadrabero. Un buen ejemplo es el elevado número de capturas de juveniles que siguen produciéndose, tal y como denuncian Greenpeace y WWF: Entre julio de 2008 y mayo de 2009, el 46% del atún rojo vendido en fresco en el mercado japonés, proveniente de las granjas españolas de engorde, corresponde a ejemplares juveniles en el momento de ser pescado, según investigación realizada por la consultora independiente ATRT, S.L.

### **ICCAT: UN FRACASO ANUNCIADO**

Juveniles son los que tienen menos de 30 kilogramos en el Mediterráneo, lo que significa que, al ser la talla de la primera madurez, esos ejemplares no tendrán la posibilidad de reproducirse. Si se incluyen los atunes que en el momento de la captura tienen hasta 40 kilogramos, el porcentaje de ejemplares capturados en la temporada de pesca de 2008 en el caladero de Baleares y engordados en granjas españolas se eleva hasta el 67%. Esta información analizada por la ATRT se corresponde con los datos aportados al Comité Científico de la ICCAT. Datos que vienen a confirmar los publicados por WWF relativos al alarmante descenso de un 50% de la talla media de los atunes capturados en aguas de Baleares. Como ejemplo de esta última afirmación, WWF señala que en 1994, la talla media de las capturas en aguas españolas era de 159 kilogramos, mientras que en 2009 apenas se ha llegado a los 77 kilos. Así, pues, la actual situación por la que atraviesa el stock se veía venir, como denuncia el sector de la almadraba, puesto que las políticas pesqueras han hecho caso omiso a las recomendaciones científicas.

Muchos esperaban, después de los datos aportados por diferentes organizaciones y el propio Comité Científico de la ICCAT, unas decisiones más drásticas en la pasada reunión de este organismo en Recife, Brasil. No dudaron en pronunciarse, incluso, el Comisario de Medio Ambiente, Stavros Dimas, ni el de Pesca, Joe Borg, demandando actuaciones acordes con la gravedad apuntada por los científicos.

Desgraciadamente, en las decisiones de la ICCAT, como viene siendo tradicional, suelen tener más peso la política que la ciencia. Y esta vez no iba a ser la excepción. No sólo ocurre con el atún rojo. A modo de ejemplo, Sergi Tudela, res-

ponsable de Pesca del Programa Mediterráneo de WWF, denunciaba que en la última reunión de este organismo se prorrogó durante otros dos años el uso de redes de deriva a Marruecos, para la captura del pez espada. *Unas redes que matan cada año a cuatro mil delfines y 25.000 tiburones en el Mediterráneo. La prohibición de las redes deriva, señala Sergi Tudela, se remonta a 1992 e incluye a la ONU, la ICCAT y la UE, que es el principal mercado de la pesca de Marruecos.*

En medio del caos en la pesquería del atún rojo nos encontramos con el de la propia Unión Europea. Un caos que no ayuda nada a poner orden, sino más bien a incrementar el desorden. Así, por ejemplo, la UE actúa contra la sobrepesca del atún rojo solicitando medidas acordes con la situación actual, como se acaba de recalcar, pero al mismo tiempo subvenciona la construcción y modernización de la flota que captura esta especie.

### **SUBVENCIONES DE LA UE**

Así lo denuncia la organización ecologista WWF: Entre 2000 y 2008 la UE ha dado 34,5



millones de euros a la industria del atún para construir o modernizar su flota. De este total, 23 millones se destinaron a ayudas a la construcción de nuevos barcos, incluyendo modernos cerqueros y buques de pesca dotados de alta tecnología. Otros 10,5 millones correspondieron a la modernización de los pesqueros ya existentes. Sólo un millón de euros se destinó al desguace de buques.

Las ayudas, según información facilitada por la propia Comisión Europea, a requerimiento del Eurodiputado de Iniciativa per Catalunya Verds Raúl Romeva, afectaron a un total de 611 pesqueros de Chipre, Francia, Grecia, Italia, Malta y España.

Siguiendo con la información facilitada por la Comisión, e incluida en un comunicado ofrecido por WWF, el número de barcos comunitarios con licencia para pescar atún rojo en 2009 fue de 859, lo que equivale a 52.553 de GT (tonelaje bruto). Es decir, una capacidad de pesca muy superior a la cuota de captura asignada a la UE para 2009 (12.400 toneladas). Raúl Romeva, tras señalar que *estoy impresionado ante la*

***Los subsidios que se le dan a la flota de atún rojo [...] demuestran claramente la hipocresía de la UE, que insiste en conservar las poblaciones pesqueras mientras fomenta la rápida expansión de una flota que ya es desmesurada (Raúl Romeva)***

*cantidad de subsidios que se le dan a la flota de atún rojo, denuncia que esto demuestra claramente la hipocresía de la UE, que insiste en conservar las poblaciones pesquera, mientras fomenta la rápida expansión de una flota que ya es desmesurada.*

Pero hay más subvenciones, como las de la UE a las flotas rederas italiana y francesa para su reconversión o desmantelamiento. Sólo en Italia, la UE y el gobierno italiano destinaron más de 120 millones de euros de los fondos comunitarios, entre 1997 y 2002, para la reconversión o desmantelamiento de una flota que contaba con unos 700 barcos. Esos fondos fueron a parar a manos de los armadores que se los embolsaron sin reconvertir, en la mayoría de los casos, sus barcos y continuaron pescando con las redes de deriva ilegales, según denuncia la organización ecologista Oceana. Esta organización documentó 92 embarcaciones italianas en 2008 con redes de deriva a bordo, de las que el 80% ya se habían contabilizado en años anteriores.

A pesar de las denuncias, y de las evidencias de estas actuaciones ilegales, no ha sido hasta el pasado año 2009 cuando se dictaron las sanciones impuestas por sendas sentencias del Tribunal Europeo de Justicia. En marzo, a Francia (por el uso de redes de enmalle a la deriva hasta 2007 denominadas thonaille, para la captura de atún rojo juvenil), y en octubre, a Italia, tras la denuncia presentada por la Comisión Europea en agosto de 2008. Según Oceana, tras varios años de procedimientos de infracción por, entre otras consideraciones, "insuficiencia tanto de controles en tierra, demasiado laxos, como en el mar, sólo ocasionales", según consta en la propia sentencia.

La salud del stock de atún rojo también se ve amenazada por otros países, como Turquía, que se opone a las cuotas que se le habían asignado. Este país dispone de la mayor flota de cerco del Mediterráneo, y una parte de ella, como presenciaron miembros de Oceana en el puerto de Alanya, se dedica a la pesca de atún con redes de deriva.

Como señala Xavier Pastor, director Ejecutivo de Oceana España, "los Estados que conforman la ICCAT han demostrado que son absolutamente incapaces de garantizar el cumplimiento de la legislación, especialmente la UE".

En medio del caos que rodea a la pesca del atún rojo, los únicos perdedores son los de siempre, los que pescan de forma respetuosa con el medio y con las poblaciones de esta especie, cuyo stock se encuentra en grave peligro. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**



*Inspeccionando a un palangrero.*

Durante dos días, Galicia fue centro de debate de la futura PPC

# Jornada Europea DE PESCA Y ACUICULTURA EN VIGO



Acto de inauguración de las jornadas en el que participaron (de izquierda a derecha) la conselleira do Mar, el presidente de la Xunta, el presidente del Comité de las Regiones y el Secretario General del Mar. Foto cedida por la Xunta de Galicia.

**Una vez más, Galicia reunió a responsables de la política y acuicultura europeos. Durante los pasados 12 y 13 de enero, la Comunidad Autónoma se convirtió en el lugar de encuentro donde expertos nacionales e internacionales reflexionaron sobre la situación y perspectivas de la acuicultura y la pesca en el seno de la UE. El Libro Verde de la Política Pesquera Común y el documento “Construir un futuro sostenible para la acuicultura”, sirvieron de base para el debate. Para la Xunta, las jornadas –que reflejan el compromiso que adquirió el presidente Núñez Feijóo con el presidente del Comité de las Regiones en su visita a Bruselas el pasado mes de octubre- han sido una oportunidad única para que Europa conozca de cerca las preocupaciones y propuestas de los profesionales de la pesca y la acuicultura gallegos.**

La Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) y la Asociación de Productores de Rodaballo (AROGA) coordinaron el evento en el que participaron el Comité de las Regiones, el Parlamento Europeo y el Comité Económico y Social Europeo, además del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, la Xunta de Galicia y la Fundación Galicia Europa. Según los organizadores, la acuicultura y la pesca europeas se encuentran en un “momento crucial de reflexión y toma de decisiones

**La acuicultura y la pesca en la UE se encuentran en un momento crucial de reflexión y toma de decisiones para el futuro**

regulatorias que marcarán su futuro inmediato”. El objetivo de este encuentro era ilustrar a las instituciones europeas sobre los problemas que afectan a la pesca y a la acuicultura en España y sobre su realidad social, económica y medioambiental.

Los documentos de la Comisión Europea “Construir un futuro sostenible para la acuicultura” y el “Libro Verde de la Política Pesquera Común” sirvieron de base al debate porque, según los organizadores, son los textos que están ahora sobre la mesa de las Administracio-

nes, los sectores productivos, los políticos y los agentes sociales.

### **VISITA A INSTALACIONES**

Como parte del desarrollo de las jornadas, una delegación del grupo de trabajo de la división de Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente del Comité Económico y Social Europeo visitó algunas de las principales instalaciones acuícolas gallegas.

Concretamente, se acercaron a la granja de rodaballos Stolt Sea Farm de Lira donde recibieron explicaciones sobre el proceso productivo de este pescado; las oficinas de la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca; las instalaciones de ANFACO y los polígonos de bateas situados en la Ría de Vigo.

### **NUMEROSA PRESENCIA INSTITUCIONAL**

Al día siguiente tuvieron lugar las sesiones de trabajo propiamente dichas. El acto inaugural contó con una gran presencia institucional, encabezada por el presidente del Comité de las Regiones, Luc Van den Brande; el secretario general del Mar, Juan Carlos Martín Fraguero; el presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijóo, la Conselleira do Mar, Rosa Quintana.

En la primera sesión, moderada por Jean Yves le Drian, presidente de Bretaña y miembro del Comité de las Regiones, se abordó "El desarrollo de la acuicultura en Europa". Participaron, entre otros, el vicepresidente de la Comisión de Medio Ambiente de la Federación Europea de Productores de Acuicultura, Fernando Otero, y el copresidente de Tinamenor y presidente de la Plataforma Tecnológica y de Innovación de la Acuicultura Europea, Gustavo Larrazábal.

Durante su intervención, Gustavo Larrazábal explicó que el mayor problema al que se enfrenta la acuicultura en Europa son las estrictas condiciones que impone Bruselas para proteger al consumidor, al medio ambiente, a las condiciones laborales y al bienestar animal pero que no son las mismas para los productos que vienen de fuera.

Larrazábal considera que habría que mejorar la información de los consumidores a través de campañas de promoción de los productos procedentes de la acuicultura; al tiempo que crear certificados de calidad que avalen los productos europeos frente a los de sus competidores.

"La futura Política Pesquera Común europea"(PPC) se debatió en una segunda sesión, moderada por Carmen Fraga Estévez, presidenta de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo y en la que participaron el director general

## ***Europa debe potenciar el concepto de clúster entre las diferentes actividades relacionadas con la pesca y la acuicultura***

## ***La Secretaría General del Mar plantea una PPC en la que esté plenamente integrada la acuicultura***

de Ganadería y Pesca de la Región de Murcia, Adolfo Falagán; el gerente de la Cooperativa de armadores de Vigo, José Antonio Suárez Llanos; y el secretario general de ANFACO, Juan Manuel Vieites, quien reclamó que la Reforma de la Política Pesquera Común se articule de manera integrada, como un todo, en el que se integre de manera vertical al sector extractivo, la industria transformadora, la comercializadora y la acuicultura.

La Secretaría General del Mar ha planteado que, en la reforma de la PPC, se integre plenamente la acuicultura. De esta manera, se asegurará un desarrollo equilibrado del sector. En este sentido, la Administración española apuesta por una acuicultura planificada, responsable, sostenible, respetuosa con el medio ambiente, y capaz de garantizar unos productos de calidad.

España plantea una mejora en la gestión de la pesca en la UE; avanzar en un nuevo modelo de gestión, basado en el esfuerzo pesquero; proponer un fondo de ayuda al sector, que vaya más allá del 2012, condicionado al "cumplimiento de objetivos claros y concretos".

Por último, se quiere además que las ayudas públicas se extiendan a colectivos que en la actualidad quedan fuera de ellas como son mariscadoras, almadraberos y rederos. ■

FOTOS Y TEXTO ANA DÍAZ



Asamblea General de AETINAPE

# La regulación de las titulaciones profesionales, UN LOGRO HISTÓRICO



**Los titulados náutico-pesqueros valoraron durante su Asamblea General los avances que han obtenido para dignificar su profesión durante su más de cuarto de siglo de existencia. Entre los logros destacaron, de forma especial, la normalización de las atribuciones de los titulados marítimo pesquero reguladas por el Real Decreto aprobado el pasado 12 de junio. Otro logro de este colectivo es la nueva tarjeta profesional marítima que, tanto en su forma como contenido, se adapta a la normas marítimas internacionales. También se analizó durante el encuentro la difícil situación vivida por los tripulantes de los barcos secuestrados por los piratas del Índico y otros aspectos relativos a la seguridad.**

**D**urante la Asamblea, los miembros de la entidad profesional reunidos en San Sebastián hicieron balance de los asuntos más relevantes para este colectivo. En esta ocasión como en anteriores asambleas el colectivo volvió a plantear temas pendientes como mejoras sociales, formación de las tripulaciones o el establecimiento de una manera única para las flotas pesqueras europeas; a parte de las reivindicaciones, los asistentes mostraron su acuerdo por la aprobación del Real Decreto 973/2009, de 12



de junio por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

En su discurso de apertura, el presidente de la asociación, José Manuel Muñiz, realizó una valoración muy positiva de las conquistas que recoge el decreto que, según sus palabras, *normalizan la situación de los titulados náutico-pesqueros*. El texto fue calificado de histórico para estos profesionales. Y aunque sus aspiraciones no estén totalmente satisfechas, desde esta asociación se considera el avance más importante de los últimos años para el colectivo

marítimo-pequero. Además, como informó Muñiz a las personas presentes, *existe el compromiso de mejorar aspectos relacionados con las titulaciones de puente*. Para ello desde AETINAPE ya se ha remitido un informe a la Dirección General de la Marina Mercante con sus sugerencias.

Otro tema tratado en la reunión fue el de la nueva tarjeta profesional marítima para la pesca. La valoración en este caso también fue positiva ya que el documento establece criterios de homogeneidad en el texto y formato, especificando las características técnicas y ampliando su contenido mínimo, armonizando sus datos y su forma. Todas estas nuevas características de la tarjeta mejoran este documento de cara a las relaciones internacionales de los responsables de los barcos. El documento incluye un texto en inglés facilitando su empleo en buques de pabellón extranjero y su verificación por autoridades de otros países. De esta forma, la tarjeta cumple con el convenio STWV-F de la Organización Marítima Internacional (OMI).

### **INSEGURIDAD**

Durante el encuentro también se repasaron temas como el de la seguridad a bordo. En este sentido se señaló que ahora, a las duras condiciones de vida y trabajo a bordo y el prolongado aislamiento de las tripulaciones, hay que añadir el problema de la inseguridad que sufren los atuneros que faenan en el Índico. El caso de los tripulantes del atunero "Alakrana" secuestrados durante 47 días ha puesto de relieve la inseguridad en la que realizan su trabajo esta flota de atuneros en esta zona marítima. Desde la asociación se valora positivamente las medidas tomadas por el Gobierno para proteger a los tripulantes en el marco de la Operación Atalanta. La situación de los tripulantes de la flota atunera comunitaria que faena en aquellas aguas sigue siendo peligrosa a pesar de llevar a bordo seguridad privada y continuará siéndolo hasta que no se produzca una implicación de los países occidentales en la zona conocida como cuerno de África que vaya más allá de explotar sus recursos naturales o a contratar a unos pocos trabajadores de la zona.

Terminó Muñiz su intervención explicando el informe que desde esta asociación se ha presentado a los representantes de la Comisión Europea que en Bruselas están redefiniendo la política común pesquera y analizando aspectos relativos al mercado laboral y en este ámbito recalcó la necesidad de controlar el despacho de buques españoles que faenan en caladeros internacionales. ■

J.M.S.



### **HOMENAJE A JOSÉ IGNACIO ESPEL**



Los miembros de AETINAPE presentes durante la Asamblea General aprovecharon la cita en San Sebastián para homenajear la trayectoria profesional de José Ignacio Espel dedicada, durante cerca de 50 años, a trabajos relacionados con el mar. Al tributo se unieron antiguos compañeros de la Escuela Náutico-Pesquera de Pasaia, del Puerto de esta localidad, armadores, representantes de las cofradías, de ayuntamientos y de las administraciones pesqueras tanto vasca como central entre los que se encontraban el viceconsejero de Desarrollo Agrario y Pesquero Jon Azcue, el director general de Pesca Jokin Díaz Arsuaga, y la secretaria general del FROM María Isabel Hernández Encinas. Espel señaló su satisfacción por las sucesivas conquistas que ha logrado AETINAPE respecto a la dignificación profesional y de forma especial el decreto que normaliza las atribuciones de los titulados publicado en junio de 2009.

Revalorización pensiones 2010

## Las Mínimas

# SUBIRÁN ENTRE UN 2 Y UN 5,5 por ciento



**El Gobierno, a propuesta del ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, ha aprobado una norma sobre la revalorización de las pensiones del Sistema de la Seguridad Social y otras prestaciones públicas para el ejercicio 2010, que supone una subida con carácter general para el conjunto de los más de ocho millones de pensiones contributivas del 1 por ciento**

### **PENSIONES MÍNIMAS**

Este año los dos millones setecientos mil pensionistas de mínimos verán incrementada su pensión una media del 4 por ciento, al establecerse subidas entre el 2 y el 4,87 por ciento, según los tipos de pensión.

El mayor aumento de revalorización se dirige a las pensiones mínimas que perciben las personas que viven solas y con bajos ingresos. El incremento se ha fijado entre el 4,67 por ciento y el 4,87 por ciento. Este colectivo asciende a un millón de jubilados viudos con pensiones mínimas, y la cuantía se sitúa en 587,80 euros mensuales (mayores de 65 años) y 549,80 euros al mes (menores 65 años); las de viudedad suben entre un 4,31 por ciento para las viudas con cargas familiares, que percibirán 679,70 euros al mes. El mayor incremento, un 5,57 por ciento, es para las viudas menores de 60 años, que percibirán 444,90 euros.

***Las pensiones mínimas de viudas y jubilados, que viven solos y con bajos ingresos, subirán un 4,6 por ciento***

Las pensiones mínimas de jubilación con cónyuge a cargo subirán este año entre el 4,17 y el 4,31 por ciento al mes, que suponen 752,20 euros (a partir de 65 años) y 679,70 euros (menos de 65 años). Las pensiones del Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI, a extinguir) subirán un 2 por ciento.

El límite de la pensión máxima pública se sitúa en 2.466,20 euros mensuales.

### **LAS PENSIONES SUBIERON MÁS QUE LOS PRECIOS**

El Sistema de Seguridad Social español establece el abono de las pensiones en 14 pagas al año y prevé una compensación en caso de que se supere la inflación con la que se revalorizan las pensiones.

En este sentido la inflación registrada entre el mes de noviembre de 2008 y noviembre de 2009 fue del 0,3 por ciento, 1,7 décimas menos que la subida del 2 por ciento con carac-



ter general para las prestaciones de 2009. Por este motivo no ha sido necesario compensar a los pensionistas debido a que la inflación no ha superado la subida y al ser más baja los pensionistas han experimentado una ganancia de 1,7 puntos y, en el caso de las mínimas de hasta 6 puntos debido a que sus prestaciones subieron entre un 3 y un 7,26 por ciento.

De esta manera los pensionistas españoles han tenido una ganancia de aproximadamente 1.280 millones de euros ya que, según estimaciones de la Seguridad Social, cada décima de inflación supone un desembolso de unos 80 millones de euros.

Esta situación pone de manifiesto la eficacia del sistema público de pensiones en el marco de una grave crisis económica como la actual, para erradicar la pobreza de las personas mayores y mejorar su poder adquisitivo. Tal y como ya se indicaba en la Encuesta de Condiciones de Vida del Instituto Nacional de Estadística del mes de octubre (publicada en el pasado mes de diciembre en la revista MAR), por primera vez en la historia los pensionistas son el único

**Las contributivas se incrementan el 1 por ciento con carácter general**

colectivo que ha mejorado su situación en relación con el umbral de la pobreza frente a otros duramente afectados por la crisis.

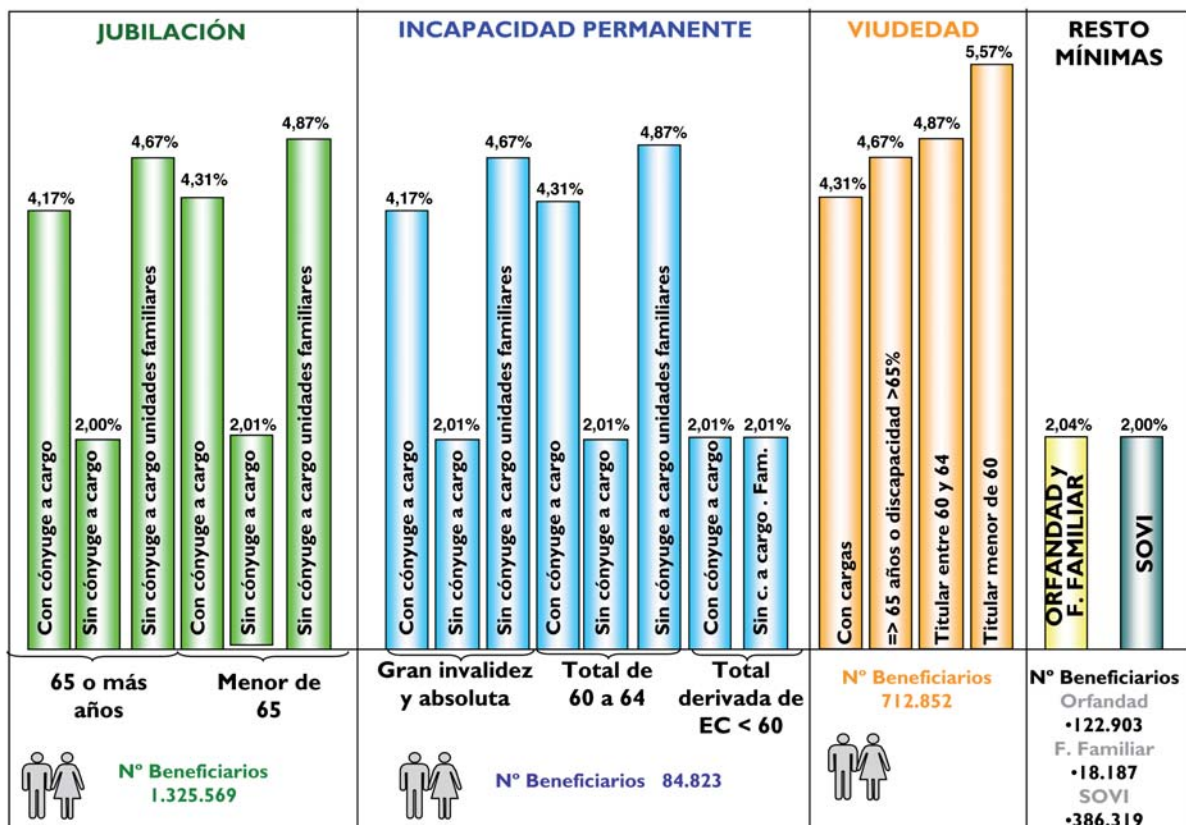
### PENSIÓN MEDIA

La nómina mensual de pensiones contributivas de la Seguridad Social, ascendió el pasado 1 de diciembre a 6.537 millones de euros, un 6,5 por ciento más que en el mismo mes del año 2008.

La pensión media de jubilación alcanzó en 2009 la cuantía de 861,49 euros mensuales, lo que supone un 4,9 por ciento de incremento respecto al mismo mes de de 2008. En cuanto a la pensión media (jubilación, incapacidad permanente, viudedad, orfandad y a favor de familiares), se situó en 759,86 euros al mes, lo que significa un incremento del 4,8 por ciento.

En diciembre de 2009, el número de pensiones contributivas de la Seguridad Social alcanzó la cifra de 8.604.119 pensiones, lo que representa un crecimiento interanual del 1,7 por ciento. Más de la mitad de las pensiones

## INCREMENTO DE LAS PENSIONES MÍNIMAS EN 2010



**BENEFICIARIOS Y CUANTIAS DE PENSIONES MÍNIMAS 2010**  
(Incrementos 2009-2010)

CLASE DE PRESTACIÓN	Número de pensionistas en cuantías mínimas Diciembre 2009	IMPORTE 2009 euros mes	IMPORTE 2010 euros mes, (con IPC previsto del 1%)	SUBIDA 2010 (%)
<b>JUBILACIÓN</b>				
<b>Titular con 65 o más años</b>				
Con cónyuge a cargo	285.389	696,19 €	725,20 €	4,17%
Con cónyuge no a cargo	662.746	546,55 €	557,50 €	2,00%
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	315.627	561,55 €	587,80 €	4,67%
<b>Titular menor de 65</b>				
Con cónyuge a cargo	11.315	651,63 €	679,70 €	4,31%
Con cónyuge no a cargo	39.611	509,28 €	519,50 €	2,01%
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	10.881	524,28 €	549,80 €	4,87%
<b>INCAPACIDAD PERMANENTE</b>				
<b>Gran invalidez (contiene a los mayores de 65 años)</b>				
Con cónyuge a cargo	1.777	1.044,29 €	1.087,80 €	4,17%
Con cónyuge no a cargo	2.446	819,83 €	836,30 €	2,01%
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	1.658	842,33 €	881,70 €	4,67%
<b>Absoluta</b>				
Con cónyuge a cargo	7.436	696,19 €	725,20 €	4,17%
Con cónyuge no a cargo	14.252	546,55 €	557,50 €	2,00%
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	10.931	561,55 €	587,80 €	4,67%
<b>Total de 60 a 64 años</b>				
Con cónyuge a cargo	8.207	651,63 €	679,70 €	4,31%
Con cónyuge no a cargo	24.735	509,28 €	519,50 €	2,01%
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	7.262	524,28 €	549,80 €	4,87%
<b>Total derivada de EC menor de 60 años</b>				
Con cónyuge a cargo	1.071	358,20 €	365,40 €	2,01%
Con cónyuge no a cargo	1.847	343,20 €	(*)	
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	3.201	358,20 €	365,40 €	2,01%
<b>VIUEDAD</b>				
Titular con cargas familiares	13.570	651,63 €	679,70 €	4,31%
Titular => 65 años o discapacidad >65%	631.289	561,55 €	587,80 €	4,67%
Titular entre 60 y 64	38.787	524,28 €	549,80 €	4,87%
Titular menor de 60	29.206	421,41 €	444,90 €	5,57%
<b>ORFANDAD</b>	122.903	175,82 €	179,40 €	2,04%
<b>FAVOR FAMILIAR</b>	18.187	175,82 €	179,40 €	2,04%
<b>SOVI (pensiones revalorizables)</b>	386.319	368,33 €	375,70 €	2,00%
<b>TOTAL</b>	<b>2.650.653</b>			

(\*) 55% de la Base mínima de cotización del Régimen General.

son por jubilación, concretamente 5.087.586; 2.281.270 son por viudedad; 930.881 por incapacidad permanente; 266.546 por orfandad y 37.836 a favor de familiares.

**JUBILACIÓN ANTICIPADA PARA DISCAPACITADOS**

Por otra parte el Gobierno aprobó una nueva norma que permite a los trabajadores afectados de parálisis o daño cerebral, anomalías genéticas o congénitas, y determinadas enfermedades mentales y neurológicas, jubilarse a los 58 años. La condición para acogerse a esta jubila-

**En el año 2009 los pensionistas ganaron entre 1,7 y 6 puntos de poder adquisitivo**

ción anticipada es que los trabajadores tengan un grado de discapacidad igual o superior al 45 por ciento, cuando se trate de discapacidades determinadas reglamentariamente en las que se evidencien una reducción en la esperanza de vida.

Las discapacidades previstas en la legislación se refieren a la concretamente a la discapacidad intelectual, parálisis cerebral, anomalías genéticas, tipo Síndrome de Down, acondroplasia o fibrosis quística, trastornos del espectro autista, anomalías congénitas secundarias a Talidomida, síndrome postpolio, daño



cerebral adquirido, enfermedades mentales como esquizofrenia o trastorno bipolar, enfermedades neurológicas tales como Esclerosis Lateral Amiotrófica, Esclerosis múltiple, Leucodistrofias, Síndrome de Tourette y lesión medular traumática. Esta medida es de aplicación a todos los Regímenes que integran el sistema de Seguridad Social. Para acceder a esta jubilación es condición indispensable hallarse en alta o situación asimilada a la de alta.

La Seguridad Social ya estableció en el año 2006 coeficientes reductores de la edad de jubilación para trabajadores con discapacidad igual o superior al 65 por ciento. Por debajo de este límite quedaban otros muchos trabajadores con discapacidad, cuya situación de hecho justificaba la posibilidad legal de acceder a la jubilación anticipada.

La Reforma de la Seguridad Social de 2007, que ahora se desarrolla reglamentariamente, abre esta opción a trabajadores cuya discapacidad lleva aparejada una menor esperanza de vida y, por tanto, menos carrera de cotización y menos oportunidades de llegar a la edad legal de jubilación, fijada en todos los trabajadores en función de la esperanza media de vida.

### **Los trabajadores con discapacidad podrán jubilarse a los 58 años**

## **NOVEDADES LEGISLATIVAS**

Los principales cambios, recogidos en la Ley de Presupuestos Generales del Estado son, entre otros, los siguientes:

- En cuanto a la **revalorización de pensiones** a efectos de cómputo de ingresos que determinan el límite de rentas para ser beneficiario del complemento a mínimos, no se recoge los denominados "rendimientos que puedan deducirse del montante económico del patrimonio". Cuando para el reconocimiento de una pensión del extinguido Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI), se hayan totalizado periodos de seguro o de residencia cumplidos en otros países vinculados a España por norma internacional que prevea dicha totalización, el importe de la pensión prorrateada a cargo de España no podrá ser inferior al 50% de la cuantía de la pensión del SOVI que en cada momento corresponda.
- **Incapacidad Temporal (IT)**: la duración de esta prestación se establece en días en lugar de en meses. También se incluye una nueva modalidad de alta a emitir por el Instituto Nacional de la Seguridad Social, una vez agotado el plazo de 365 días, en caso de incomparecencia injustificada a los reconocimientos médicos convocados por la entidad.
- **Maternidad**: Se volverá a calcular la prestación reconocida mediante resolución provisional cuando la base de cotización del mes inmediatamente anterior al inicio del descanso fuese diferente a la utilizada en la resolución provisional.
- **Base reguladora de prestaciones**: para calcular la base reguladora de la pensión por incapacidad permanente derivada de contingencias comunes, de las jubilaciones, así como del resto de las prestaciones derivadas de contingencias comunes, el periodo de bases de cotización a computar se cuenta a partir del mes anterior al mes previo del hecho causante en lugar del mes inmediatamente anterior a aquel en que se produzca el hecho causante.
- **Viudedad**: en casos de separación o divorcio la cuantía de la pensión no puede ser superior a la pensión compensatoria. En los supuestos en que quede acreditada la existencia de violencia de género, el derecho a este tipo de pensión no queda condicionado a que la mujer haya sido acreedora de pensión compensatoria.
- **Orfandad**: amplía los supuestos de compatibilidad de estas pensiones con las de incapacidad permanente y jubilación. El reconocimiento de los complementos inferiores a la mínima e importe de dichas pensiones en el año 2010, mantiene el importe del límite de ingresos del 2009.

La anticipación de la jubilación a los 58 años tiene en cuenta no sólo el mayor esfuerzo y penosidad que el desarrollo de una actividad profesional comporta para un trabajador con discapacidad, sino también la concurrencia de una reducción de su esperanza de vida.

Le medida aprobada por el Gobierno recoge las peticiones de las asociaciones de la discapacidad representadas en el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), que venían solicitando la adaptación de la jubilación a la realidad de este tipo de trabajadores, con el criterio de que al ser una realidad diferente de la del resto de trabajadores, precisa también de un tratamiento diferente, que tenga en cuenta sus peculiaridades.

Esta norma legislativa supone un nuevo avance social que acerca el Sistema de la Seguridad Social a la realidad de las personas con discapacidad, que representan el 9 por ciento de la población, y que precisan de políticas públicas que erradiquen la exclusión estructural que aún padecen.

### **18 MILLONES DE AFILIADOS**

La Seguridad Social cierra el ejercicio 2009 con una afiliación media que se sitúa en 18.020.470 de ocupados. En el mes de diciem-

## **La Seguridad Social cierra el 2009 con 18 millones de afiliados medios**

bre el Sistema ha registrado 17.803.839 afiliados lo que supone un descenso de 727.473, lo que supone una reducción de 3,99 puntos respecto al mismo mes de 2008, en el que el sistema perdió 841.465 ocupados y la tasa de afiliación decreció un 4,34 por ciento.

La pérdida de afiliación afecta de forma más moderada a casi todos los sectores y, principalmente a la construcción, Industria Manufacturera, Actividades Administrativas y Comercio, con caídas del 18,63, 10,05, 6,98 y 5,32 por ciento, respectivamente. No obstante las Actividades Sanitarias y Servicios Sociales y la Acuicultura y Pesca y la Administración Pública aumentaron el número medio de afiliados en relación con 2008 en un 8,33, 7,55, y un 3,38 por ciento, respectivamente.

Según el Secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granada, "estas cifras han hecho posible el sostenimiento de más de ocho millones y medio de pensiones, 139.777 más que en el año 2008, cuya pensión media ha pasado de 725,23 euros en 2008 a 759,86 euros mensuales en 2009, sin que haya supuesto merma para las finanzas del sistema que volverán a cerrar el ejercicio con superávit". Octavio Granada, añadió que "en los últimos tres trimestres la pérdida de afiliados se



ha ralentizado notablemente” e hizo hincapié en que “la cifra de ocupados es una situación que esperamos se corrija a partir del segundo semestre del año 2010.

### **SALARIO MÍNIMO**

La cuantía del Salario Mínimo Interprofesional para el año 2010 se ha fijado en 633,30 euros mensuales, lo que significa un incremento del 1,5 por ciento respecto a la establecida en el año 2009.

Con carácter general el SMI queda fijado en 21,11 euros al día, o 633,30 euros al mes y en cómputo anual en ningún caso inferior a 8.866,20 euros. Para los trabajadores eventuales y temporeros cuyos servicios a una misma empresa no excedan de 120 días, el salario no podrá ser inferior a 30 euros por jornada. Por último, para los empleados de hogar la cuantía establecida es de 4,96 euros por hora trabajada.

### **CIRCUNSTANCIAS ECONÓMICAS**

Las nuevas cuantías se han fijado teniendo en cuenta el difícil contexto económico. La economía española continúa viéndose afectada por la crisis económica iniciada en el año 2008, que ha determinado una fuerte contracción de la actividad económica y destrucción de empleo en 2009.

La actual situación exige tener en cuenta, a la hora de adoptar cualquier decisión en este ámbito, todos los factores que puedan tener un impacto en la creación de empleo. En este sentido, el comportamiento de la variación del Índice de Precios al Consumo del último año ha quedado

muy por debajo de las cifras de los años precedentes, lo que se puede tomar como un factor propicio para la continuación de una política de moderación salarial que contribuya a la recuperación económica y a la creación de empleo.

El incremento aplicado a este año determina continuar con la política iniciada en 2004 con el objetivo de incrementar el SMI hasta alcanzar los 800 euros, de acuerdo con el compromiso adquirido por el Gobierno. En esta línea, el incremento fijado permite continuar en la senda de la recuperación del poder adquisitivo de los trabajadores.

### **AFILIADOS ACTIVOS AL REM**

El número de afiliados activos al Régimen Especial del Mar (REM) registrados en el pasado mes de diciembre asciende a 62.267, lo que supone una disminución de 1.707 trabajadores. Si comparamos los cinco últimos años la tendencia también es a la baja, ya que en el último mes del año 2005 había 69.050 afiliados y en 2009, los afiliados eran 62.267.

Galicia es, en la actualidad, la comunidad autónoma con más trabajadores activos afiliados (24.176). La siguen Andalucía (8.872), Cataluña (5.591), Canarias (5.301) y la Comunidad Valenciana (5.106), mientras que en la Ciudad Autónoma de Melilla sólo hay registrados 87 trabajadores.

Analizando los últimos cinco años (2005-2009), el número de afiliados se ha incrementado en la Comunidad Valenciana, (267 personas) y, en la Ciudad Autónoma de Melilla se aprecia un aumento de 15 afiliados. ■

*El Gobierno  
fija el Salario  
Mínimo  
Interprofesional  
en 633,30 euros*

<b>AFILIADOS ACTIVOS AL REM</b>					
<b>COMUNIDAD AUTÓNOMA</b>	<b>DICIEMBRE-05</b>	<b>DICIEMBRE-06</b>	<b>DICIEMBRE-07</b>	<b>DICIEMBRE-08</b>	<b>DICIEMBRE-09</b>
ANDALUCIA	9.932	9.617	9.396	8.921	8.872
ASTURIAS	2.129	2.036	1.790	1.784	1.634
C.MADRID	4.341	4.593	4.633	4.552	4.178
C.VALENCIANA	4.839	5.148	5.641	5.018	5.106
CANARIAS	5.911	6.075	6.025	5.734	5.301
CANTABRIA	1.211	1.189	1.114	1.010	971
CATALUÑA	5.756	5.735	5.908	5.677	5.591
CEUTA	328	287	269	254	228
GALICIA	27.595	26.685	25.502	24.795	24.176
ILLES BALEARS	1.832	1.711	1.706	1.672	1.641
MELILLA	72	70	83	73	87
MURCIA	1.114	1.074	992	893	872
PAIS VASCO	3.990	3.797	3.573	3.591	3.610
<b>TOTAL</b>	<b>69.050</b>	<b>68.017</b>	<b>66.632</b>	<b>63.974</b>	<b>62.267</b>

# EL ISM marca una subida media del 2% en las bases **DEL REM**

**Nuevo año y nuevo ejercicio económico con bases de cotización renovadas para todas las situaciones contempladas en el Régimen Especial del Mar. El Instituto Social de la Marina, encargado de su gestión, se ha marcado como objetivo una subida media cercana al 2%, por encima de las bases del Régimen General. Ello se debe al interés de acercar, de manera progresiva, las bases de cotización de los trabajadores pertenecientes a los grupos 2º y 3º a las de otros colectivos y otros sectores de actividad, con la repercusión que dichos incrementos tendrán en las futuras prestaciones de los trabajadores.**

Las propuestas para incrementar las bases de cotización son resultado del consenso y la negociación que debe haber entre las Direcciones Provinciales del Instituto Social de la Marina, las organizaciones sindicales y empresariales, las cofradías de pescadores y las organizaciones de productores pesqueros más representativos del sector. Además, deben tener en cuenta los valores medios de remuneración percibida en el año precedente por los trabajadores de cada provincia; algo no siempre fácil de valorar al tratarse de una actividad sometida a multitud de variables.

## **GRUPOS 2 A Y 2 B**

De las provincias incluidas en la zona Norte y por lo que respecta a las embarcaciones entre 50,01 y 150 TRB comprendidas en el denominado Grupo 2º A, Vizcaya ha sido la que ha experimentado un mayor incremento (el 4,68%) en relación con la subida media experimentada para esta zona, que se ha situado en el 1,89%. La razón de este incremento se debe a la necesidad de unificar progresivamente dichas bases a las de Guipúzcoa.

Las provincias de la zona Este incluidas en el mismo Grupo 2ºA han experimentado un incremento fijo del 1,65% , excepto Girona -donde ha sido algo menor (1,32%) para aproximar la cuantía de sus bases a las del resto de las provincias de la zona-. Con este mismo objetivo, se han suprimido las diferentes modalidades de pesca existentes en Tarragona, incluyendo a esta provincia en el grupo de Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona y Murcia.

**Vizcaya y Ceuta experimentaron los incrementos medios totales más elevados por Grupos**

**El porcentaje de incremento medio a nivel nacional de las bases para el ejercicio 2010 se cifra en un 1,97%**



En la zona Sur hay que destacar la desaparición, en el caso de Tenerife, de la diferenciación entre la modalidad de pesca local y la no local, con el objetivo de adecuar la normativa a la situación de hecho existente hasta la fecha y evitar agravios comparativos con Las Palmas. Además, Granada ha experimentado el mayor incremento en la zona Sur (4,38%)

El País Vasco ha sido la Comunidad Autónoma que ha sufrido una mayor subida en el grupo 2ºA, cifrándose ésta en el 2,74%. Por otra parte, se aprecia que todos los agentes implicados en la determinación de los salarios que han de soportar las bases de cotización para el próximo ejercicio muestran un interés creciente porque las bases de cotización se adecuen a las retribuciones realmente percibidas, situándose la media nacional para este grupo en un 1,77%.

En cuanto a las bases del Grupo 2º B -en el que se incluyen embarcaciones entre 10,01



**BASES GRUPO 2ªA (embarcaciones entre 50,01 Y 150 TRB). Año 2010**

MODALIDAD DE PESCA		CATEGORIAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN		
		1 a 7	8	9 a 11
ZONA NORTE				
A CORUÑA LUGO VIGO VILAGARCIA ASTURIAS	ARRASTRE, PALANGRE DE FONDO Y VOLANTAS EN CALADEROS INTENAC (EXCEPTO AFRIC)	2.283,00	1.626,00	1.491,00
	ARRASTRE EN CALADERO NACIONAL Y COSTA DE PORTUGAL. PALANGRE DE FONDO Y VOLANTAS EN COSTA DE AFRICA. PALANGRE DE SUPERFICIE	2.103,00	1.431,00	1.314,00
	PALANGRE DE FONDO CERCO Y OTRAS ARTES EN CALADEROS NACIONALES	1.659,00	1.329,00	1.215,00
CANTABRIA	ARRASTRE	2.283,00	1.626,00	1.491,00
	PALANGRE	1.677,00	1.341,00	1.329,00
	CERCO	1.428,00	1.215,00	1.215,00
GUIPUZCOA	CERCO Y PALANGRE	1.770,00	1.431,00	1.431,00
	ARRASTRE	2.775,00	1.833,00	1.596,00
	OTRAS ARTES	2.523,00	1.710,00	1.551,00
VIZCAYA	ARTES FIJAS	2.370,00	1.557,00	1.488,00
	ARRASTRE	2.775,00	1.833,00	1.596,00
	CERCO Y ANZUELO	1.644,00	1.386,90	1.386,00
ZONA ESTE				
ALICANTE CASTELLÓN VALENCIA ILLES BALEARS BARCELONA MURCIA TARRAGONA	-----	1.683,00	1.395,00	1.395,00
GIRONA	-----	1.734,00	1.395,00	1.395,00
ZONA SUR				
ALMERIA	-----	1.569,00	1.395,00	1.395,00
CADIZ	CERCO	1.473,00	1.143,00	1.143,00
	ARRATRE Y PALANGRE	1.569,00	1.236,00	1.236,00
HUELVA	CONGELADO	2.319,00	1.614,00	1.440,00
	FRESCO	1.911,00	1.335,00	1.236,00
MALAGA MELILLA GRANADA	-----	1.398,00	1.290,00	1.290,00
LAS PALMAS TENERIFE	-----	2.319,00	1.491,00	1.410,00
CEUTA	-----	2.073,00	1.461,00	1.461,00

y 50 TRB- cabe decir que en la zona Norte, las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa han incrementado su porcentaje de incremento del 6,03% y del 3,53% respectivamente. Además, se han establecido dos modalidades de pesca para Lugo y Asturias y desaparece la modalidad de "otras artes" para Guipúzcoa.

En cuanto a la zona Este, hay que recordar que en el año 2009 se equipararon en este grupo las

bases de cotización de todas las provincias pertenecientes a la zona, por lo que en 2010 se ha establecido un incremento único del 1,98%.

En la zona Sur, los porcentajes de incremento más destacados corresponden a Ceuta y Canarias, con un 5,46% y un 3,84% respectivamente. Desaparece la modalidad de pesca de "artes menores" para Cádiz y se unifican las bases para Málaga, Granada y Ceuta, lo que justifica



## BASES GRUPO 2ºB (embarcaciones entre 10,01 Y 50 TRB). Año 2010

Zona Norte	Modalidad De Pesca	Categorías Profesionales Encuadradas Dentro De Los Grupos De Cotización		
		1 A 7	8	9 A 11
A Coruña Lugo Vigo Vilagarcía Asturias	Palangre De Fondo Y Volantas En Costa De Africa	2.103,00	1.431,00	1.314,00
	Palangre Cerco Y Otras Artes Menores	1.569,00	1.191,00	1.191,00
Cantabria	Arrastre	2.238,00	1.446,00	1.446,00
	Palangre	1.569,00	1.191,00	1.191,00
	Cerco	1.428,00	1.191,00	1.191,00
Guipúzcoa	Cerco, Palangre, Anzuelo Y Artes Fijas	1.566,00	1.350,00	1.350,00
	Arrastre	2.775,00	1.833,00	1.596,00
Vizcaya	Cerco Y Anzuelo	1.644,00	1.386,00	1.386,00
<b>Zona Este</b>				
Alicante Castellón Valencia Illes Balears Barcelona Girona Tarragona Murcia	-----	1.683,00	1.395,00	1.395,00
<b>Zona Sur</b>				
Almería	-----	1.497,00	1.395,00	1.395,00
Cádiz	Cerco, Arrastre, Artes Menores	1.446,00	1.131,00	1.131,00
	Palangre	1.497,00	1.191,00	1.191,00
Huelva	Altura-Congelador	2.067,00	1.395,00	1.257,00
	Arrastre, Cerco, Palangre	1.497,00	1.191,00	1.191,00
	Otras Modalidades	1.302,00	1.149,00	1.131,00
Málaga Granada Ceuta	-----	1.398,00	1.191,00	1.191,00
Las Palmas Tenerife	Pesca Local	1.398,00	1.191,00	1.191,00
	Pesca No Local	2.067,00	1.395,00	1.257,00



el fuerte incremento experimentado en la ciudad autónoma.

En términos generales conviene destacar que, a nivel nacional el porcentaje de incremento medio experimentado por este grupo es de un 2,45% y Ceuta experimenta la mayor subida con un 5,46%

### GRUPO 3º

Si nos fijamos en las bases de cotización para las categorías profesionales encuadradas en el Grupo 3º, observamos que en la zona Norte todas las provincias (excepto las vascas) tienen un incremento uniforme del 4,01%. En la zona Este, el incremento del 1,62% es para todas las provincias y en la zona Sur, Ceuta es el lugar donde más suben (2,38%) porque se ha incluido en el grupo de Granada, Málaga, Sevilla, Melilla, Las Palmas y Tenerife.

Asturias, Cantabria y Galicia son las Comunidades Autónomas con mayor subida (4,01%) en este Grupo 3º ya que a nivel nacional, el porcentaje de incremento medio experimentado es del 1,70%. ■

ANA DÍAZ

### BASES GRUPO 3º. Año 2010

CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN		
ZONA NORTE	3º y 4º	8 a 11
A CORUÑA LUGO VILAGARCIA VIGO ASTURIAS CANTABRIA	1.251,00	1.161,00
GUIPUZCOA VIZCAYA	1.350,00	1.242,00
		1.065,00 (*)
<b>ZONA ESTE</b>		
ALICANTE CASTELLÓN VALENCIA ILLES BALEARS BARCELONA GIRONA TARRAGONA MURCIA	1.452,00	1.212,00
<b>ZONA SUR</b>		
ALMERÍA	1.380,00	1.263,00
CADIZ HUELVA	1.236,00	1.131,00
GRANADA MALAGA SEVILLA MELILLA LAS PALMAS TENERIFE CEUTA	1.269,00	1.155,00



José Luis Rodríguez Zapatero junto a Herman Van Rompuy, presidente del Consejo Europeo y con el presidente de la Comisión Europea, José Manuel Durao Barroso. Foto Agencia Efe.

# EMPLEO DE CALIDAD y mejora de la cohesión social

**Potenciar la construcción de un espacio con más empleo y empleo de calidad, y mejorar la cohesión social, son los principales objetivos de la Presidencia española en el ámbito de las competencias del Ministerio de Trabajo e Inmigración. Además, el gobierno español quiere aportar iniciativas innovadoras al debate europeo y proyectar el principio de igualdad en todas sus actividades.**

## EMPLEO

En el ámbito del Consejo de Empleo, Política Social, Sanidad y Consumidores (EPSCO), los objetivos de la Presidencia española en relación con las competencias del Ministerio de Trabajo e Inmigración serán, entre otros, los siguientes: consolidar y continuar avanzando en la dimensión social europea, potenciando la construcción de

un espacio con más empleo, y empleo de calidad para todos y más cohesionado socialmente, proyectando el principio de igualdad en todas sus actividades y aportando nuevas iniciativas innovadoras al debate europeo.

Este será el compromiso español que va a requerir de un esfuerzo coordinado y conjunto por parte de todos los Estados miembros y de las



***“Ante una crisis de estas características, ninguna economía puede actuar de manera aislada e independiente”.***  
***(Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)***

instituciones europeas, y de la implicación de todas las partes interesadas, especialmente de los interlocutores sociales, a través del diálogo social, y de las organizaciones de la sociedad civil.

### **ESTRATEGIA POST LISBOA 2010**

En el mes de marzo del año 2000 los Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Europea pusieron en marcha una estrategia denominada “de Lisboa” con el fin de hacer de la UE la economía más competitiva del mundo y alcanzar el pleno empleo en 2010. La imprevisible crisis económica, ha traído como consecuencia que los países miembros se planteen una nueva estrategia denominada “post Lisboa 2010”. Y ahora, durante la presidencia española, en el ámbito de materia de empleo y política social, se va a impulsar una nueva línea de actuación que permita visualizar el compromiso por el Europa Social y por la creación de empleo, así como la dimensión de la protección y la inclusión social.

De esta manera, la mencionada estrategia en materia de empleo tendrá que seguir fijándose, como objetivos concretos, el mantenimiento y la creación de nuevos empleos; la promoción de la movilidad; la elevación de las cualificaciones

profesionales, y su ajuste a las necesidades del mercado de trabajo; la promoción y el desarrollo de los empleos “verdes”; facilitar la aplicación práctica de los principios comunes de flexibilidad, con especial atención a las transiciones en el empleo y la movilidad, tanto funcional como geográfica, a asegurar redes de seguridad para estimular la participación en el mercado de trabajo, a desarrollar el enfoque del ciclo vital de empleo para lograr un mayor equilibrio entre vida social, privada y profesional y a hacer que trabajar merezca la pena; el fomento de la participación en el mercado de trabajo de los jóvenes y las personas que accedan a él por primera vez, de las personas mayores, o con discapacidad y de todos los colectivos vulnerables, luchando contra su segmentación; la promoción de la integración en el mundo del trabajo de los grupos y regiones desfavorecidos y afectados por la crisis; hacer frente al trabajo no declarado, el trabajo ilegal y la economía sumergida e incentivar el empleo autónomo y potenciar el papel del sector de la economía social y, desde el punto de vista instrumental, el fortalecimiento del método abierto de coordinación y de fijación de objetivos cuantificados, a nivel de la Unión y de los Estados miembros.

### **PROTECCIÓN SOCIAL**

En relación con el planteamiento de la situación de la protección social y el modo de incorporación de ésta, el objetivo de la Presidencia española es el de apoyar su integración y coherencia, lo más estrecha posible, entre los objetivos de ésta en los ámbitos económico, medioambiental y de empleo con los de cohesión social. De esta manera, la relación de los objetivos y las prioridades concretas de la Estrategia Post Lisboa 2010 en materia de empleo deberán completarse con los referidos a la consideración conjunta de los aspectos de adecuación y sostenibilidad en el medio y largo plazo de los sistemas de protección social, las políticas de inclusión y la transversalidad de la perspectiva de igualdad de género, como elementos clave de reforzamiento de la cohesión social.

Por otra parte la Presidencia española prestará especial atención al desarrollo de la iniciativa “Nuevas Capacidades para Nuevos Empleos”, que considera uno de los pilares fundamentales de la nueva estrategia en el ámbito del empleo y para hacer frente a la crisis, como respuesta a la petición formulada por el Consejo Europeo para evaluar las necesidades de cualificaciones en la UE para el futuro. Para ello se celebrará una Con-

***En el mes de abril se celebrará una Conferencia Ministerial sobre pensiones mínimas***

ferencia ministerial sobre nuevas competencias y nuevos empleos para una Europa más competitiva, con cuyos resultados se pretende elaborar unas Conclusiones del Consejo. Por otra parte se pondrán en marcha tres iniciativas, para lo que se convocarán otras tantas conferencias. Una dedicada al trabajo autónomo, el emprendimiento y la calidad del empleo. Otra sobre la Economía Social en Europa, los retos a los que se enfrentan y sus oportunidades en un mundo globalizado y, la última, relativa a la Institucionalización de la responsabilidad social de las empresas.

Sobre las acciones previstas en el ámbito de la legislación laboral comunitaria en materia de relaciones laborales y condiciones de trabajo se dirigen a un objetivo de carácter social, profundizando en la materia de la igualdad en el trabajo. Dentro del conjunto de medidas legislativas, en relación con las responsabilidades profesionales y familiares en cuanto a su incidencia en las condiciones de trabajo, se incluirá la tramitación y modificación de la Directiva sobre protección de la trabajadora embarazada, que haya dado a luz o en periodo de lactancia.

En torno a la seguridad y salud en el trabajo la Presidencia Española se enmarca en la continuidad y desarrollo de los compromisos derivados de la Estrategia comunitaria de seguridad y salud en el trabajo (2007-2012), de modo que se produzca un impulso sustancial para que Europa siga ofreciendo soluciones ante los nuevos riesgos laborales, desarrollando al máximo la protección inte-

### ***Impulsar un espacio con más y mejor empleo e impulsar la cohesión social, objetivos prioritarios***

gral del trabajador. También se llevará a cabo una propuesta de directiva relativa a la prevención de las lesiones causadas por instrumentos cortantes y punzantes en el sector hospitalario y sanitario.

#### **SEGURIDAD SOCIAL**

En el ámbito de la Seguridad Social, el objetivo de la Presidencia española es progresar en la cohesión social, a través de la lucha contra la exclusión social y la pobreza. Entre las iniciativas que se pondrán en marcha destaca la Conferencia Ministerial sobre Pensiones Mínimas, maduración de los sistemas de seguridad Social y su contribución a la inclusión social. Esta Conferencia se celebrará en Burgos en el próximo mes de abril, cuyo objetivo es elaborar propuestas sobre el papel de las pensiones mínimas como contribución a la inclusión social en el marco de las reformas de los sistemas europeos de pensiones. En el mes de mayo tendrá lugar en Alcalá de Henares (Madrid) la Cumbre Unión Europea-América Latina y Caribe, en la que participarán los ministros y máximos responsables con el objetivo de continuar el intercambio de experiencias sobre cuestiones de interés común en materia de coordinación de instrumentos de protección social.

El ministro de Trabajo e Inmigración Celestino Corbacho, en su comparecencia ante la comisión mixta para la Unión Europea a la que informó sobre el programa y las prioridades de la Presidencia española de la UE, manifestó que "ante una crisis de estas características, ninguna economía puede actuar de manera aislada e independiente".

El ministro apostó por el desarrollo sostenible de Europa, basado en un crecimiento económico equilibrado y en una economía social de mercado altamente competitiva, tendente al pleno empleo y progresión social, a la obtención de un nivel elevado de protección y mejora del medio ambiente, la consolidación de la protección social, la lucha contra la exclusión social y la discriminación así como profundizar en la igualdad entre hombres y mujeres y la solidaridad entre generaciones. También subrayó que durante la Presidencia Española se va a prestar especial atención a ese impulso de la dimensión laboral y social en la futura Estrategia UE-2020. Celestino Corbacho hizo hincapié en que el diálogo social es clave de cara a esta estrategia y, sobre la integración de los inmigrantes. En este sentido aseveró que "durante la Presidencia española tendrá lugar el primer debate de evaluación del Pacto Europeo de Inmigración y Asilo, del que España es impulsora junto con Francia y Alemania". ■



*El ministro de Trabajo, Celestino Corbacho, pide unión a los países europeos ante la crisis.*

# PRIORIDADES EN PESCA

## Reforma de la PPC, de la Organización Común de Mercado y desarrollo de nuevos planes plurianuales



**E**n materia de pesca, la Administración española se ha fijado fundamentalmente tres actuaciones prioritarias para el mandato de la presidencia en el primer semestre de este año.

Un primer objetivo de España es el desarrollo de los debates sobre lo que deberá ser la futura Política Pesquera Común que se aplicará desde 2012. En los últimos tiempos se han venido desarrollando debates sobre el Libro Verde. Durante el mandato de la presidencia española se pretende ampliar esos debates a un análisis sobre el desarrollo del conjunto de la política de pesca, desde los éxitos hasta los fracasos, para poner en marcha una propuesta que suponga el desarrollo de una actividad basada en la recuperación y conservación de los recursos desde su integración en la política medioambiental y marítima.

España tiene un especial interés en el desarrollo de estos trabajos, no sólo por la importancia de su flota, sino por la posible revisión del principio de estabilidad relativa y de la política actual de gestión basada en los TACs y cuotas.

Un segundo punto para el debate que es objetivo de la presidencia española es la reforma de la Organización Común de Mercado de los productos de la pesca y de la acuicultura, tras la conclusión de los trabajos sobre el tema que se han desarrollado en el pasado.

Finalmente, la Administración española tiene

interés en el estudio y la aprobación de nuevos planes plurianuales para la gestión de los stocks. Los programas puestos en marcha en los últimos años para algunas de las especies más importantes por su interés económico para las flotas, han dado unos buenos resultados con la recuperación progresiva de los caladeros. España considera que se debe proseguir en esa dirección desde unos planteamientos de los rendimientos máximos disponibles en cada caladero. En ese contexto se hallan los datos sobre variaciones de mortalidad por la actividad de la pesca, adaptación de TACs y el desarrollo de medidas técnicas para evitar, sobre todo, el alto porcentaje actual de descartes.

Entre las diferentes actividades que se tiene previsto desarrollar en España con motivo de la presidencia se halla la celebración de una reunión de directores generales de Pesca y una Conferencia sobre la reforma de la Política Pesquera Común los días dos y tres del próximo mes de mayo en Galicia, la celebración del Día Marítimo Europeo el 20 de mayo en Gijón y la reunión de los ministros de Pesca los días cuatro y cinco de mayo en Vigo. ■

### Los tres pilares del Ministerio de Fomento

#### SEGURIDAD, SOSTENIBILIDAD E INNOVACIÓN

En lo que se refiere al sector del transporte, la presidencia española basa su programa de trabajo en tres pilares: seguridad, sostenibilidad e innovación. Concretamente, en lo que se refiere al transporte marítimo, desde el Ministerio de Fomento se han comprometido a impulsar una Directiva que facilite los trámites que han de realizar los buques en los puertos comunitarios, fomentando el uso de medios electrónicos y la simplificación de datos. El responsable de Fomento, José Blanco, ha anunciado que se promoverá la aprobación del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los derechos de los pasajeros que viajan por mar o por vías navegables.

El ejecutivo español, aprovechando la presidencia de la Unión Europea, pretende dotar a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) de un nuevo reglamento que refuerce su papel así como alcanzar acuerdos globales sobre emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte marítimo y aéreo.

A. MUNGUÍA

# Publicado el PLAN DE FORMACIÓN para este año

***Desde hace unas pocas semanas está colgado en Internet, en la página web de la Seguridad Social, el Plan de Formación que el Instituto Social de la Marina ha programado para 2010 y que, como en años anteriores, tiene en cuenta las necesidades de formación planteadas, tanto a nivel nacional como provincial, por los agentes sociales y los propios trabajadores. Los cursos, que se imparten en los centros de formación ubicados en las Direcciones Provinciales del ISM; en los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio e Isla Cristina, en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Las Palmas y en el Centro de Formación Náutica de Bermeo, están cofinanciados por el Fondo Social Europeo en el marco del Programa Operativo Plurirregional "Adaptabilidad y Empleo" (2007-2013) en el que participa el ISM.***

Como es tradicional, con el comienzo del año, el Instituto Social de la Marina ha dado a conocer el Plan de Formación que ofrecerá a lo largo de este 2010. Un programa formativo que cuenta con el respaldo de los agentes sociales y de los propios alumnos, interesados en mejorar su nivel de cualificación profesional, y que puede consultarse a través de Internet.

Los cursos están cofinanciados por el Fondo Social Europeo dentro del Plan Operativo Plurirregional "Adaptabilidad y Empleo" en el que participa el Instituto Social de la Marina durante el período 2007-2013. Por otra parte, siendo la política de calidad uno de los objetivos de actuación que persigue el Instituto, sus acciones formativas están avaladas por un Sistema de Gestión de la Calidad.

Respecto al año pasado, el nuevo Plan de Formación incorpora modificaciones tanto cuantitativas como cualitativas ya que, con la intención de llegar a más gente y facilitar el acceso al empleo, se ha incrementado el número de cursos, especialmente en las acciones formativas más demandadas. Por otra parte, se diversifica la oferta, especialmente en el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio. Además, tiene en cuenta las competencias del Instituto Social de la Marina que, en materia de políticas activas de empleo, se han transferido a las Comunidades Autónomas y los colectivos a las que afectan las



mismas; así como los posibles beneficiarios de la formación marítima y sanitaria del ISM.

Para implementar adecuadamente el Plan de Formación se tienen en cuenta tres zonas geográficas: la Zona 1 (que incluye las Direcciones Provinciales de Vizcaya, Guipúzcoa, Cantabria, Gijón, Lugo, A Coruña, Vigo y Villagarcía); la Zona 2 (integrada por las Direcciones Provinciales de Madrid, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Cartagena e Illes Balears, más las provincias no costeras que se gestionan desde la Dirección Provincial de Madrid) y la Zona 3 (formada por las Direcciones Provinciales de Almería, Málaga, Cádiz, Huelva, Sevilla, Ceuta, Melilla, Las Palmas y Tenerife)

### MATERIAS Y CENTROS DE FORMACIÓN

Las materias que se ofrecen este año responden –al igual que ha venido sucediendo anteriormente– a las necesidades formativas planteadas por el sector y por los propios participantes, a través del análisis de las solicitudes de asistencia. En este sentido, los cursos se refieren a la seguridad en la vida en el mar; a la salud laboral en el ámbito marítimo; la seguridad ocupacional del buque; la prevención y la lucha contra la contaminación y la protección



del medioambiente marino; las tecnologías del buque; el frío y la climatización; la electricidad y la electrónica; el mantenimiento de la máquina y las tecnologías de la información.

El Plan de Formación 2010 ha programado un total de 612 cursos de los que 206 se impartirán en la Zona 1; 164 en la Zona 2 y 242, en la Zona 3. Las áreas más demandadas serán el módulo de primeros auxilios en formación bási-

## LUGARES DONDE SE IMPARTEN CURSOS

DIRECCIÓN PROVINCIAL	DIRECCIÓN	TÉLFONO	ZONA
ALICANTE	Casa del Mar. Muelle de Poniente s/n	965126523	2
ALMERIA	Casa del Mar. Muelle, 39	950620147	3
ISLAS BALEARES	Casa del Mar. Muelle Viejo, 15	971725606	2
BARCELONA	Casa del Mar. C/ Albareda, 1	934439600	2
CÁDIZ	Casa del Mar. Avda. De Vigo s/n	956251703	3
CANTABRIA	Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n	942214600	1
CARTAGENA	Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n	968502050	2
CASTELLÓN	Casa del Mar. Pza. Miguel Peris y Segarra, s/n	964283848	2
CEUTA	Casa del Mar. Muelle Cañonero Dato, 20	956500240	3
GIJÓN	Casa del Mar. C/Eduardo Castro, s/n	985327300	1
GUIPÚZCOA	Casa del Mar. Marinos, 1 Pasai San Pedro	943404000	1
HUELVA	Casa del Mar. C/Hispano América, 9	959258221	3
A CORUÑA	Casa del Mar. C/ Ramón y Cajal s/n	981173435	1
LAS PALMAS	Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322	928494645	3
	Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera (FNP)	928263183	
LUGO	Casa del Mar. Carril dos Loureiros, 17	98225010	1
MADRID	Dirección Provincial. C/Churruca, 2	915919900	2
MÁLAGA	Casa del Mar. Puente del Carmen, s/n	952359361	3
MELILLA	Casa del Mar. Avda. Marina Española, s/n	952678800	3
SANTA CRUZ DE TENERIFE	Casa del Mar. Avda. de Anaga s/n	922596231	3
SEVILLA	Dirección Provincial. C/ 1Fernando IV, 1	954286028	3
TARRAGONA	Casa del Mar. Francisco Bastos, 19	977191000	2
VALENCIA	Dirección Provincial. Avda del Puerto, 300	963359900	2
VIGO	Casa del Mar. Avda. Orillamar, 51	986216100	1
VILLAGARCÍA	Casa del Mar. Avda. De la Marina, 23	986501781	1
VIZCAYA	Casa del Mar. C/ Virgen de Begoña, 32	944739000	1
	Escuela FNP Bermeo	946881862	

**ZONA 1** Incluye las Direcciones Provinciales de Vizcaya, Guipúzcoa, Cantabria, Gijón, Lugo, A Coruña, Vigo y Villagarcía

**ZONA 2** Incluye las Direcciones Provinciales de Madrid, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Cartagena e Illes Balears

**ZONA 3** Incluye las Direcciones Provinciales de Almería, Málaga, Cádiz, Huelva, Sevilla, Ceuta, Melilla, Las Palmas y Tenerife

Las provincias no costeras son gestionadas desde la Dirección provincial de Madrid

ca (donde se han programado 91 cursos repartidos del siguiente modo: 31 en la zona 1, 25 en la zona 2 y 35, en la zona 3); los tres módulos de Formación Básica (que se ofertan en 79 cursos: 20 en la zona 1, 25 en la zona 2 y 34 en la zona 3), el curso de Buques de Transporte Rodado (Ro-Ro) de Pasajes y Buques de Pasaje distintos de Buques Ro-Ro, que se impartirá 77 veces a lo largo del año (23 de las cuales en la zona 1, 29 en la zona 2 y 25 en la zona 3); la formación sanitaria básica que se enseñará en 74 cursos: 15 en la zona 1; 31 en la zona 2 y 28 en la zona 3 y los conocimientos generales del medio marino, que se dará en 67 cursos (13 en la zona 1, 22 en la zona 2 y 32 en la zona 3)

El desarrollo del Plan Anual de Formación Profesional Marítima y Sanitaria 2010 se llevará a cabo mayoritariamente en los centros de formación ubicados en las Direcciones Provinciales y Locales del organismo. Sin embargo, dada la elevada especialización de alguno de los cursos, es necesario ofrecerlos en Centros dotados de una infraestructura técnica y humana adecuada a los fines perseguidos como son los dos Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio (Pontevedra) e Isla Cristina (Huelva), en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Las Palmas y en el Centro de Formación Náutico-Pesquera de Bermeo (Vizcaya) donde, gracias a sus instalaciones y a la tecnología punta de la que disponen, pueden ofrecer una formación especializada, muy demandada por el sector marítimo.

### **SOLICITUDES**

Como viene sucediendo en los últimos años, toda persona que desee ser admitida en alguno de los cursos deberá solicitarlo previamente a través del impreso oficial, que puede obtenerse bien directamente en las Direcciones Provinciales y Locales del ISM o bien descargándose a través de la página web de la Seguridad Social [www.seg-social.es](http://www.seg-social.es) siguiendo los enlaces trabajadores, trabajadores del mar, formación, solicitud de admisión a cursos del ISM. En esta página, además, se pueden informar con detalle de todo el Plan de Formación programado para este año.

Se deberá presentar una única solicitud por cada tipo de curso. Esta solicitud será válida durante doce meses, desde el momento de su presentación. Si transcurrido ese tiempo, el solicitante no ha recibido notificación alguna de que ha sido admitido en el curso, se entenderá que la solicitud ha caducado por lo que tendrá que presentar una nueva.

Las solicitudes deben dirigirse al Director Provincial del ISM y deberán presentarse en los locales de las Direcciones Provinciales o Locales



**Los cursos  
están  
cofinanciados  
por el Programa  
Operativo  
Plurirregional  
“Adaptabilidad  
y Empleo” del  
Fondo Social  
Europeo**

del organismo o en cualquiera de los lugares establecidos en el art.38 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Será responsabilidad del Director o Directora Provincial decidir si el solicitante puede o no participar en las acciones formativas del Instituto y si reúne los requisitos exigidos para acceder al tipo de formación solicitada. Por ello, puede pedir la fotocopia compulsada del DNI, el pasaporte o la tarjeta de identificación de extranjeros; la fotocopia compulsada del certificado de empadronamiento que acredite el lugar de residencia; el título o certificado profesional que acredite la titulación exigida para el curso solicitado; acreditación de formación académica complementaria o experiencia profesional previa; declaración del interesado de no padecer enfermedad o impedimento físico o psíquico para realizar el curso; compromiso por parte del





empresario de contratar al alumno al término del módulo formativo.

El Instituto Social de la Marina pone a disposición de los trabajadores del mar una red de oficinas de atención al público donde se les asesorará para presentar la documentación adecuada y, en su caso, informarles de que pueden participar en las acciones formativas del organismo.

La selección de asistentes se hace en función de las plazas disponibles; por lo que las personas seleccionadas deberán comunicar la intención de asistir al curso lo antes posible para que la plaza no quede vacante o se anule el curso por falta de alumnos.

Cada curso contará con una lista de seleccionados cuyo número será igual al de las plazas disponibles, más una lista de candidatos en reserva que serán admitidos en caso de que alguno de los seleccionados inicialmente decidiera no acudir.

Tendrán prioridad para realizar un curso los alumnos que tengan un certificado de empresa,

garantizando que les contratarán cuando terminen la formación. Si, después de ello, aún existen vacantes en un curso determinado, se tendrá en cuenta la fecha de presentación de la solicitud.

El inicio de los cursos es flexible; por lo que los interesados deberán informarse de las fechas de comienzo en las Direcciones Provinciales y Locales del ISM. ■

ANA DÍAZ

## CURSOS PROGRAMADOS Y ZONAS

TIPO DE CURSO	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3
Avanzado en Lucha contra Incendios	11	7	6
Básico de Buques de Pasaje	1	0	2
Botes de Rescate Rápido	8	2	5
Buques de Transporte Rodado (RO-RO) de Pasaje y Buques de Pasaje distintos de Buques Ro-Ro	23	29	25
Búsqueda y Salvamento – Código Internacional de Búsqueda y Salvamento Aero-Marítimo (IAMSAR)		1	
Cartas Electrónica- Sistema de Información de Cartas Náuticas Electrónicas (ECDIS)			1
Código Internacional Safety Management			2
Conocimientos Generales del medio Marino	13	22	32
Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (no rápidos)	5	7	7
Familiarización de Buques Tanque	1		3
Formación Básica – Módulo Primeros Auxilios	31	25	35
Formación Básica – Módulo Lucha contra incendios	11		
Formación Básica – Módulo Seguridad en el Trabajo	11		1
Formación Básica – Módulo de Supervivencia	11		
Formación básica (tres módulos)	20	25	34
Formación Sanitaria Básica			1
Formación Sanitaria Específica Avanzada	8	6	5
Formación Sanitaria Específica Inicial	15	31	28
Gestión Integrada de Puente			1
Marinero de Máquinas de Marina Mercante	2		4
Marinero de Puente de Marina Mercante	2		4
Marinero Pescador	6	4	10
MARPOL 73/78	1	1	3
Oficial de Protección de Buque	8	3	5
Operador General del sistema Internacional de Seguridad y Socorro Marítimo (SMSSM)	3		2
Operador Restringido del SMSSM	4		1
Patrón Costero Polivalente			1
Patrón Local de Pesca			2
Patrón Portuario		1	4
Prácticas en lucha contra incendios	3		4
Prevención de Riesgos Laborales – Nivel Básico	6		7
Radar de Punteo Automático (ARPA)	2		5
Transporte de Mercancías Peligrosas en Bulto Código Internacional sobre transporte marítimo de Mercancías peligrosas (IMGD)			2
<b>TOTAL</b>	<b>206</b>	<b>164</b>	<b>242</b>

El INSS, el ISM y el Consejo General de la Abogacía firman un convenio de colaboración

# JUSTICIA gratuita más ágil

**Con el fin de mejorar el servicio que se ofrece a los ciudadanos, disminuir los costes de gestión y agilizar la concesión del beneficio de justicia gratuita, el Instituto Nacional de la Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina y el Consejo General de la Abogacía Española han firmado un convenio de colaboración por el que podrán intercambiarse, por vía telemática, los datos de quienes solicitan este tipo de asistencia. El convenio tiene una vigencia de un año, prorrogable si lo quieren las partes firmantes.**

La Constitución de 1978 establece como derecho fundamental que los ciudadanos podamos obtener la tutela de Jueces y Tribunales en condiciones de igualdad y sin discriminación alguna por falta de medios económicos. En este sentido, la Ley 1/96, de 10 de enero regula un sistema de justicia gratuita, aplicable en todos los procesos judiciales, incluidos los recursos de amparo constitucional.

Para acceder a dicha justicia gratuita, se debe probar que los recursos e ingresos económicos (computados anualmente por todos los conceptos y por unidad familiar) son insuficientes y presentar una serie de documentos al Colegio de Abogados de la localidad donde se ubique el Tribunal o Juzgado que lleve el caso. Entre los documentos exigidos está el Certificado de pensión del solicitante, expedido por el Instituto Nacional de Seguridad Social (INSS) o el Instituto Social de la Marina (ISM).

Con el objetivo de crear un sistema estable de intercambio de información -en el marco de una nueva cultura administrativa donde el papel está siendo sustituido por la informática- y de agilizar

**El uso indebido de los datos podrá dar lugar a responsabilidades administrativas y penales**

el procedimiento, se ha firmado este Convenio de colaboración entre el INSS, el ISM y Consejo General de la Abogacía Española (CGAE).

## **AUTORIZACIÓN DEL SOLICITANTE**

A partir de ahora, los Colegios de Abogados remitirán al Consejo General de la Abogacía Española (CGAE) -órgano que representa a todos los Colegios de Abogados de nuestro país- las solicitudes al derecho a justicia gratuita que tengan y, una vez estén en su poder, será el CGAE quien pida, tanto al INSS como al ISM, la información que precise por vía telemática.

Posteriormente, y también por vía telemática, el CGAE obtendrá la información que le envíen las entidades gestoras, quedando encargado de enviarlo a su vez a los Colegios de Abogados peticionarios.

El CGAE y los Colegios de Abogados se comprometen a utilizar la información según establece la Ley de Protección de Datos de Carácter Personal pudiendo caer en responsabilidades administrativas o penales si se usan de manera irregular.

ANA DÍAZ



# LA SEGURIDAD SOCIAL abona el transporte por razones médicas

**La Secretaría de Estado de la Seguridad Social ha dictado instrucciones para compensar a los trabajadores por los gastos de transporte que tengan que abonar por el traslado a un centro sanitario para recibir asistencia médica -tras un accidente de trabajo o enfermedad profesional- o para llevar a cabo un reconocimiento en los procesos derivados por contingencias comunes o profesionales.**

Esta medida afecta a quienes reciban asistencia sanitaria tras un accidente o enfermedad profesional; a quienes pagan el desplazamiento a un centro para obtener el informe médico exigido por el Equipo de Valoración de Incapacidades; a quienes comparecen ante los órganos del INSS o ante los servicios médicos de las Mutuas para pedir una valoración de incapacidad o para realizarse el reconocimiento médico al agotarse la incapacidad temporal y corresponderá al INSS, al ISM o a las mutuas de accidentes y enfermedades profesionales abonar los gastos de transporte generados al paciente.

Si el desplazamiento se lleva a cabo en la misma localidad donde se realiza la asistencia sanitaria, se abonarán los gastos derivados del uso de transporte colectivo, cuando el facultativo lo considere necesario y no haya ningún medio de transporte que se ajuste a la fecha y hora de la cita.

Cuando los enfermos residan en una localidad distinta a donde se les atiende, se abonarán los gastos de desplazamiento en autobús, ferrocarril o taxi y en avión o en barco cuando el traslado se haga entre islas o fuera de la Península. Los pacientes tendrán también derecho a cobrar el gasto si se trasladan en vehículo particular.

## **CANTIDADES ABONADAS**

Cuando se utilicen medios de transporte colectivo, la compensación será el importe total de la tarifa más económica en ferrocarril; a un billete de segunda clase en autobús de línea regular y a un billete de clase turista en barco o en avión. El abono de dichos gastos se justificará con la presentación de los billetes o la factura del conductor de un taxi, cuando éste haya sido el medio utilizado.



Si el paciente se traslada en coche particular, no se necesitará justificante pero sí que el facultativo acredite la asistencia del paciente. El valor del gasto en estos supuestos vendrá determinado por la relación de 0,19 euros por kilómetro.

Cuando el enfermo necesite que otra persona lo acompañe y, siempre que lo considere así un facultativo o la correspondiente mutua, la Seguridad Social también abonará los gastos de transporte de dicho acompañante. Y si, por motivos de salud no puede acudir a la cita, el facultativo decidirá si se traslada él al domicilio del paciente o envía una ambulancia para recogerlo. En estos casos, el beneficiario deberá presentar un certificado del médico o del centro donde sea atendido para justificar el uso de este medio de transporte. Si no lo hace, los gastos ocasionados por el traslado correrán a su cargo.

El importe de la compensación será abonado al beneficiario o a la persona que le represente, previa solicitud y justificación de su identidad. Las solicitudes se presentarán ante la Dirección Provincial del INSS, del ISM o en la Delegación de la Mutua responsable de dicha compensación.

ANA DÍAZ

Novedades en las comunicaciones de emergencias

# MÁS COBERTURA

## en el servicio de comunicaciones de Salvamento Marítimo



**La Sociedad de Salvamento Marítimo de la Dirección General de la Marina Mercante ha presentado recientemente un nuevo sistema para atender llamadas de socorro que estará activo todos los días del año, las 24 horas. El servicio de comunicaciones de socorro, gestionado a partir de ahora por Abertis Telecom, incrementa la cobertura de la red existente con la instalación de nuevas estaciones de transmisión y receptoras, y mejora la cobertura de las zonas de navegación, así como la disposición de los Centros de Comunicaciones Radiomarítimas.**

Los trabajadores del mar disponen de un nuevo servicio comunicaciones para notificar emergencias durante las 24 horas, todos los días del año. Una red de comunicaciones "más moderna, fiable y robusta" que contribuirá a mejorar la seguridad en el mar, ya que garantiza y mejora la recepción de cualquier mensaje de socorro, esté donde esté el barco.

El sistema incluye comunicaciones de seguridad y emergencia para las distintas zonas de navegación marítima y el establecimiento y mantenimiento de la Red de Estaciones Costeras y de los Centros de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR). La nueva red cuenta con 6 CCR situados en: A Coruña, Bilbao, Valencia, Málaga, Tenerife y Las Palmas, desde los que se realizará la escucha permanente de los canales de socorro. Además, cuenta con 35 Estaciones Costeras, que operan en la banda VHF y cubren una franja de aguas costeras de cómo mínimo 35 millas náuticas, y con otras 9 estaciones costeras que se encargan de cubrir hasta 150 millas náuticas a través de la Onda Media. La red se completa con una Estación de Transmisión/Recepción en Onda Corta con mayor alcance, que cubre el litoral africano occidental, una zona habitual de navegación de la flota española.

Para el mejor funcionamiento del servicio de comunicaciones, la empresa adjudicataria, Abertis Telecom, ha puesto en marcha una nueva red de estaciones transmisoras y receptoras en emplazamientos estratégicos del litoral, ha mejorado la cobertura de las zonas de navegación marítima, y perfeccionado la disposición de los CCR.

A través de este sistema -en servicio desde mayo-, además de ofrecer cobertura permanente de emergencias a los navegantes, transfiere las llamadas de socorro al Servicio de Salvamento Marítimo (SASEMAR), responsable de la coordinación de las tareas de rescate. Para atender a estos servicios, Abertis ha contratado a 72 radio-operadores, que se encargarán de cubrir los tres turnos diarios de servicio desde cada uno de los seis CCR.

**A través de este servicio, los navegantes recibirán periódicamente mensajes de seguridad, de urgencia y boletines meteorológicos**



Un momento del simulacro realizado con motivo de la presentación del nuevo sistema de comunicaciones.

**El nuevo sistema de comunicaciones gestionado por Abertis ha mejorado 85 zonas que presentaban algún problema de cobertura**

Además de la escucha, la empresa contratada por SASEMAR también realizará una tarea activa, ya que transmitirá a los navegantes mensajes de seguridad, de urgencia, boletines meteorológicos y da cobertura tecnológica al servicio radiomédico.

#### **MEJORAS RESPECTO AL SERVICIO ANTERIOR**

Según Salvamento Marítimo, las mejoras que ofrece Retevisión, filial de Abertis Telecom, al servicio que se prestaba hasta ahora, se centran en la cobertura, la capacidad de la red y la interoperabilidad de los sistemas. Respecto al alcance del sistema se han mejorado 85 zonas que presentaban algún problema de cobertura.

La ampliación del número de estaciones costeras, todas ellas con equipos transmisores y receptores de reserva, aporta mayor robustez y capacidad al sistema. Además, la estructura de red en anillo permite que cualquier Centro de Comunicaciones Radiomarítimas tome el control sobre sus adyacentes. Esta arquitectura de comunicaciones aumenta la disponibilidad, en caso de avería de algunos de los elementos de red, un aspecto muy importante en sistemas como éste que requiere total continuidad del servicio.

Además, esta solución comunicativa integra en una sola plataforma tecnológica y en una sola consola todos los servicios de comunicación. Se trata de un sistema avanzado cuya alta fiabilidad ya ha sido contrastada en otros proyectos marítimos de seguridad y emergencia.

El aumento de los canales de radio para las comunicaciones entre las Unidades operativas de Salvamento Marítimo y la mejora de la aplicación de intercomunicación de mensajes son también cualidades añadidas del nuevo sistema. ■

A. MUNGUÍA

FOTOS CEDIDAS POR ABERTIS

Comunicaciones marítimas

# UNA GARANTÍA para el mundo de la pesca

*Desde que el hombre se hizo a la mar, una de sus principales preocupaciones ha sido la de poder comunicarse con otros barcos y con las personas que están en tierra. Razones no faltan para ello pero, entre todas, destaca la posibilidad de emitir un mensaje de socorro que garantice a la tripulación que su nave puede ser rescatada en caso de siniestro.*

**Pesca litoral**  
La que se practica dentro de la zona comprendida entre el litoral y la línea de 60 millas y entre los paralelos 52°N y 20°N.

VHF LSD/DSC, MF/HF LSD/DSC (o INMARSAT), RESAR, NAV/TEX, VHF portátil, radiobaliza 406 MHz, radiobaliza hombre al agua, GPS, radar y sonda.  
Si el barco faena exclusivamente en el Mediterráneo no necesita llevar MF/HF LSD/DSC ni estación INMARSAT.

**Pesca de altura**  
La que se lleva a efecto fuera de la línea de 60 millas y en la zona comprendida entre los paralelos 60°N y 36°S y los meridianos 62°E y 20°W.

VHF LSD/DSC, MF/HF LSD/DSC (o INMARSAT), RESAR, NAV/TEX, dos VHF portátil, radiobaliza 406 MHz, radiobaliza hombre al agua, GPS, radar y sonda.

**Pesca de gran altura**  
La que se ejerce sin limitación de mares ni distancias a la costa.

**NAVTEX**

Indica el tipo de mensaje  
Indica la estación costera  
Número de mensaje

2020 8-50816  
1224 UTC  
Tráfico a la deriva de 8 metros de longitud peligroso para la navegación a las posiciones 43°33' N, 002°10' W.  
NNNN

Tipo de mensaje  
Inicio de mensaje  
Cuerpo de mensaje  
Fin de mensaje

El NAVTEX es un sistema basado en el radiotelefonía por el cual se puede recibir a bordo los avisos a los navegantes y las predicciones meteorológicas de forma automática. Los mensajes se emiten en inglés en la frecuencia de 518 KHz y en 490 KHz en lengua local.

**Pesca local**  
La que se efectúa sin alejarse de la costa más de 10 millas.

A. Sin espacios habitables: radiobaliza manual o VHF portátil (a criterio del capitán marítimo).  
B. Con espacios habitables: VHF LSD/DSC, GPS, radiobaliza 406 MHz y radiobalizas hombre al agua.

**Cobertura Satélites Inmarsat**

Para cubrir el sector marítimo, Inmarsat creó una red de satélites geoestacionarios. Así, para que se establezca contacto con el buque se requiere en las líneas de latitud de la red, el satélite apropiado sea el IDR (latitud 64° E), cuyo peso es de 10 toneladas y el 1013, y el 1014 y el 1015.

**Envío de un mensaje LSD/DSC de peligro**

43° 20' N  
006° 50' W

OK

Flooding  
Collision  
Grounding  
Fire  
Abandoning

OK

**Propagación VHF**

La propagación VHF puede verse afectada por las condiciones meteorológicas. Existe un código que representa la calidad de señal con la que se escuchan al emisor y el receptor:

1. Mala
2. Regular
3. Normal
4. Buena
5. Excelente

**Palabras clave LSD/DSC**

<b>Naturaleza del peligro</b>	<b>Mensajes</b>
Abandoning: abandono	All ships: a todos los barcos
Adrift: a la deriva	Awaiting: esperando
Collision: abordaje	Call: llamada
Explosion: explosión	Call log: registro de llamadas
Fire: incendio	Distress: peligro
Flooding: inundación	Quit/cancel: cancelar
Grounding: varada	Routine: rutina
Listing: escora	Safety: seguridad
MOB: hombre al agua	Selective: selectiva
Piracy: piratería	Send: enviar
Sinking: hundimiento	Status: estado del equipo
Undeclared: sin precisar	Urgency: emergencia

Acknowledgement: acuse de recibo  
DSC: llamada selectiva digital (LSD)  
MMSI: número de identificación

## Las comunicaciones y el mundo de la pesca

El mar es un medio impredecible, puede incluso que caprichoso. Cambia tantas veces de vestido que, de un día a otro, la misma porción de agua se muestra irreconocible. Es precisamente esta inestabilidad la que, en ocasiones, le convierte en el peor enemigo del marino. Cualquier pescador puede dar fe de ello.

Garantizar la seguridad de los trabajadores del mar ha sido una obsesión para las autoridades marítimas. Así, en los últimos años se han introducido cambios en la normativa para mejorar la estabilidad y la estanqueidad de los buques pesqueros. A su vez, éstos cuentan

**El objetivo del SMSSM es que las alertas de socorro emitidas por los buques puedan ser recibidas automáticamente por los centros de salvamento**

con mejores medios de autoprotección como pueden ser chalecos, balsas o equipos contra incendios y se forma mejor a las tripulaciones para su manejo.

Otro hecho significativo es el número de centros de salvamento ubicados en la costa desde los que se coordina la actuación de aviones, helicópteros, remolcadores y lanchas de intervención rápida. Pero de poco serviría tanto esfuerzo si, al final, el pesquero en peligro no consigue informar de la eventualidad que amenaza su seguridad. Es, precisamente en este punto, cuando los equipos de comunicaciones deben intervenir de manera decisiva.

## Alcance entre embarcaciones



El alcance VHF entre dos embarcaciones depende fundamentalmente de la altura de sus antenas sobre el nivel del mar. A mayor altura, mayor alcance. Como pauta general podemos estar hablando de distancias que varían entre 5 y 15 millas. Cuando la embarcación contacta con una estación costera, lógicamente el alcance aumenta considerablemente, pudiendo llegar a las 30 millas, y más.

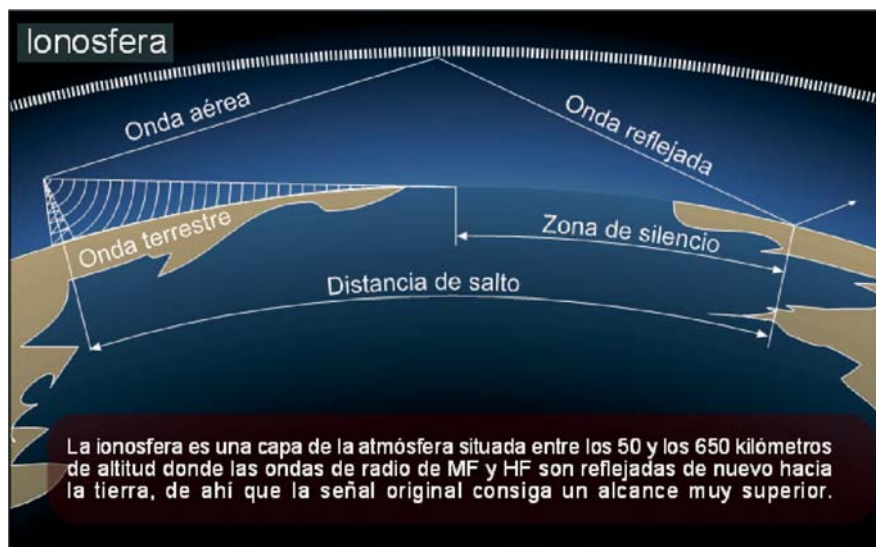
### EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD

Un equipo de comunicaciones asegura un vínculo fiable entre la nave en peligro y los servicios de búsqueda y salvamento. Si la tecnología ofreciera un dispositivo de tamaño y precio adecuado para poder ser instalado en cualquier embarcación; que fuera fácil de manejar; que, su uso libre estuviera abierto a cualquier navegante; y que, garantizase el contacto en cualquier punto del planeta, el problema de las comunicaciones en el mar se reduciría a un mínimo y estas páginas no serían necesarias.

Desgraciadamente esto no ocurre así. Dependiendo de la posición en la que se encuentra el barco, tendrá que recurrir al empleo de uno u otro dispositivo (el VHF para distancias cortas o los equipos MF/HF para distancias medias y largas). Todos los equipos que hacen posible las comunicaciones a bordo, junto al entramado necesario para su funcionamiento (antenas, satélites, centros de control), se integran en un Sistema Mundial de Socorro y Seguridad conocido por la abreviatura SMSSM o GMDSS (en inglés), que también se utiliza en la pesca, aunque con peculiaridades.

### Los mensajes LSD/DSC son mensajes semejantes a los de los móviles pero más rápidos y fiables

El objetivo del SMSSM es que cualquier buque que esté en peligro pueda realizar una llamada de socorro desde cualquier punto y que dicha llamada pueda recibirse automáticamente en los centros de salvamento. Otro de los principios sobre los que descansa el SMSSM es que los buques puedan emitir alertas de socorro, al menos desde dos dispositivos diferentes. Antes de seguir, convendría enumerar los equipos que introduce el SMSSM, describiendo sus características.



La ionosfera es una capa de la atmósfera situada entre los 50 y los 650 kilómetros de altitud donde las ondas de radio de MF y HF son reflejadas de nuevo hacia la tierra, de ahí que la señal original consiga un alcance muy superior.



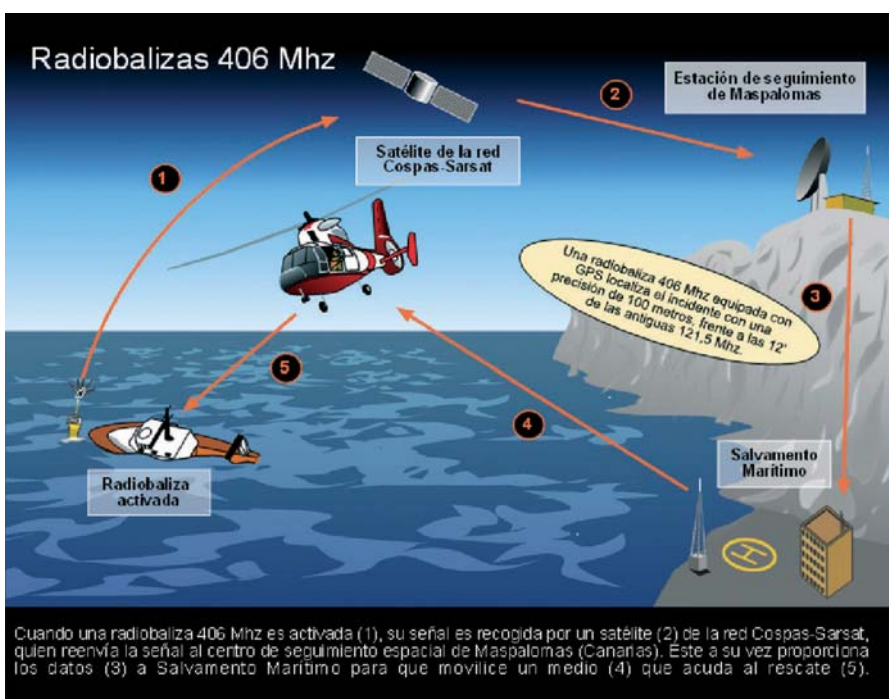
## Las radiobalizas que deben instalarse a bordo de los pesqueros son de 406 MHz con GPS asociado

### LLAMADA SELECTIVA DIGITAL

La llamada selectiva digital (LSD en castellano, DSC en inglés) permite emitir mensajes con el nombre del buque, su posición y, en el caso de estar en peligro, describirlo. Los mensajes DSC son parecidos a los que se envían a través de la telefonía móvil pero más rápidos y fiables. Una vez que se conoce el procedimiento, su uso es sencillo. Quizás, el mayor obstáculo es el hecho de que el equipo interactúe con el usuario en inglés, de ahí que incluyamos un gráfico con las palabras clave.

Además de alertar de un peligro, la llamada selectiva digital sirve para informar a otra nave (y sólo a ella, de ahí el calificativo de "selectiva") de que se quiere mantener una conversación en determinado canal. La tecnología LSD/DSC se ha acoplado a los equipos de VHF y MF/HF tradicionales, por lo que se empleará uno u otro en función de la distancia a cubrir.

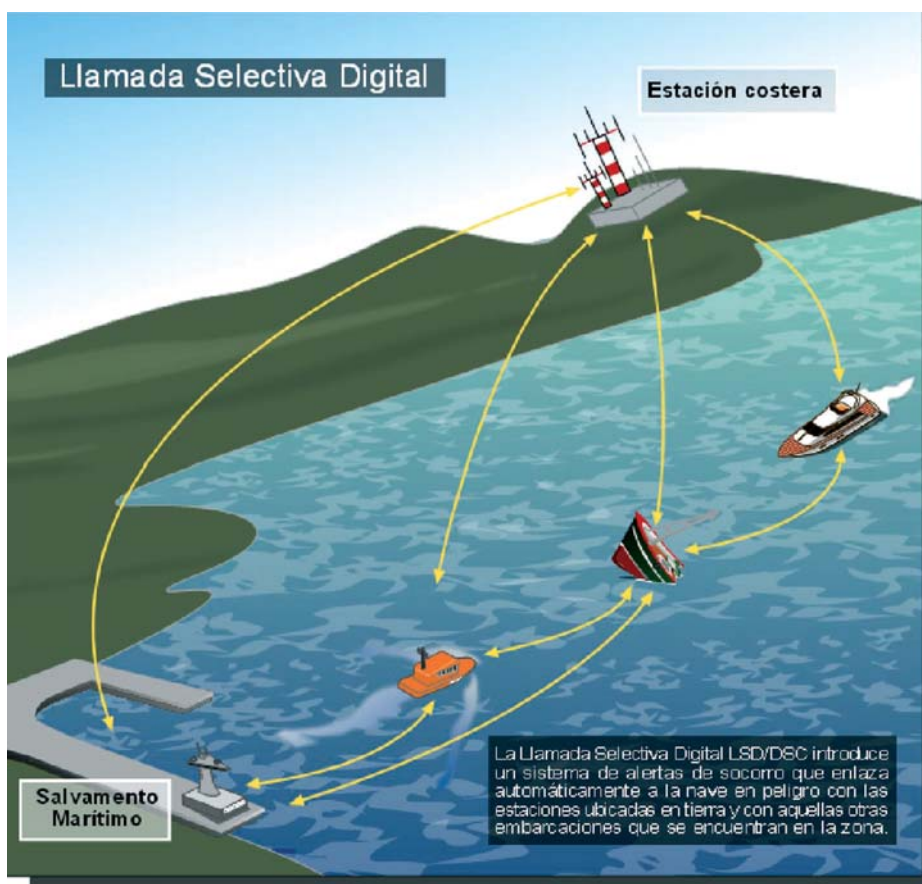
Es importante saber que para poder usar un equipo LSD/DSC es necesario disponer de un número de identificación conocido por la abreviatura MMSI. Éste identifica al buque y debe ser introducido en el equipo para que dicha identidad se transmita automáticamente. Sin MMSI no hay posibilidad de emitir alertas. El MMSI está formado por un grupo de nueve dígitos de los que, los tres primeros indican el país de abanderamiento. A España le corresponden las cifras 224 y 225. Las restan-



tes seis cifras las determina la Dirección General de la Marina Mercante.

### RADIOBALIZAS

Las radiobalizas de localización de siniestros (RLS en castellano, EPIRB en inglés) son dispositivos en forma de boya que, en caso de hundimiento, se liberan automáticamente para emitir



fundir alertas relacionadas con la seguridad marítima. En los buques se instalan las denominadas ETB (Estación Terrena de Buque) término que, al hacer alusión al concepto "tierra", confunde a muchos marinos. Sin embargo, hace referencia a la ubicación de la estación en la superficie del planeta, entendiéndose por "terrena" tanto al mar como a la superficie.

No existe un único equipo INMARSAT, sino varios, diferenciándose por los servicios que ofrecen. Concretamente las clases son B, C, Fleet 77, M, Mini-C, Fleet 33 y Fleet 55. Sólo las tres primeras están homologadas para operar dentro del SMSSM. Anteriormente existía la clase A, pero desde finales del 2007 se dejó de proporcionar este servicio que, por ser analógico, ofrecía muchas menos prestaciones que los digitales.

-vía satélite- una alerta de socorro a los centros de salvamento. También pueden activarse manualmente cuando se presupone que los otros medios disponibles no son eficaces o están averiados.

Las radiobalizas que deben instalarse a bordo de los pesqueros son de 406 MHz con GPS asociado; lo que facilita la localización de los naufragos pues, además de la identidad de la nave en peligro, la radiobaliza emitirá la posición en la que se encuentra la nave. Es importante saber que ya no se deben instalar radiobalizas de 121,5 MHz. De hecho, desde el pasado 1 de febrero se ha dejado de realizar el seguimiento por satélite a este tipo de dispositivos ya que ofrecían una señal menos estable y exacta que las de 406 MHz, lo que daba lugar a infinidad de falsas alarmas.

### **INMARSAT**

Se trata de un sistema de comunicaciones que, gracias a cuatro satélites geoestacionarios (que siempre mantienen su posición relativa respecto a la Tierra) permiten las comunicaciones por voz y la trasferencias de datos (fax, télex, e-mail), además de servir de cauce para di-

**INMARSAT  
posibilita las  
comunicaciones  
por voz, la  
trasferencias  
de datos y  
la difusión  
de alertas**

**El NAVTEX  
permite recibir  
automáticamente  
avisos a los  
navegantes  
impresos  
en papel**

### **NAVTEX**

Es un servicio de telegrafía de impresión directa que permite la recepción automática de impresos en papel como pueden ser los avisos a navegantes o la información meteorológica. Los mensajes NAVTEX se emiten desde estaciones ubicadas en tierra (en España, el servicio lo proporciona Salvamento Marítimo). En el barco se recibe en un receptor que presenta la información en papel aunque algunos equipos también cuentan con un display alfanumérico.

El NAVTEX utiliza la frecuencia de 518 KHz para los mensajes en inglés y la de 490 KHz para los emitidos en castellano. Se recomienda encender el sistema cuatro horas antes de salir a la mar con objeto de disponer de los últimos avisos emitidos, y programarlo para recibir sólo los mensajes de la zona por la que se navega, y los que se quiere recibir. Los mensajes de avisos a los navegantes, de temporal, y los referidos a operaciones de búsqueda y salvamento no se pueden rechazar. En estos casos el equipo emite además una señal acústica para alertar al receptor de la importancia del mensaje.



***El RESAR está ideado para localizar embarcaciones de supervivencia***

***El SMSSM, además del equipo VHF fijo que lleve la nave, contempla un equipo VHF bidireccional portátil***



## **RESAR**

El RESAR (SART en inglés) es un dispositivo radioeléctrico ideado para localizar embarcaciones de supervivencia; si bien puede instalarse en algunas radiobalizas. Cuando detecta que en su rango de acción está funcionando un radar de banda X de otro buque o aeronave, emite una señal que aparece en el radar del buque como una sucesión de 12 puntos, alineados en dirección a la embarcación de supervivencia, lo que facilita enormemente su localización.

Cuando el buque que acude en auxilio se encuentra a menos de una milla del RESAR, ya no ve puntos, sino arcos que irán convirtiéndose en círculos concéntricos a medida que se acerque. Igualmente, el RESAR advierte, por medio de una alarma acústica y visual, a los naufragos. El equipo debe situarse en la parte más elevada de la embarcación para tener mayor alcance.

## **RADIOBALIZAS PERSONALES “HOMBRE AL AGUA”**

Se trata de una pequeña radiobaliza de 121,5 MHz incorporada al chaleco salvavidas. Cuando la persona cae al mar la radiobaliza se activa automáticamente al contacto con el agua, si bien tiene unos cinco segundos de retardo. También puede ser activada manualmente. En ese momento se recibe una señal de alarma en el barco, con una cadencia de sonido que depende de la distancia al naufrago.

Además de la alarma, el sistema dispone de un radiogoniómetro que facilita la demora con un margen de error de unos 10°. La radiobaliza tiene una potencia que alcanza aproximadamente una milla, aunque desde una aeronave puede ser percibida a 6 ó 7 millas. No es una radiobaliza por satélite sino un dispositivo de localización en las inmediaciones del naufrago.

## **RADIOTELÉFONO BIDIRECCIONAL PORTÁTIL**

Independientemente del equipo VHF fijo que lleve el buque, el SMSSM contempla un equipo VHF bidireccional portátil para que, en caso de abandono, pueda ser trasladado fácilmente a una embarcación de supervivencia. En previsión de esta eventualidad, se debe disponer de una batería primaria de color amarillo o naranja precintada, apta para ser usada sólo en caso de emergencia, y otra secundaria recargable, para uso diario. Los radioteléfonos bidireccionales portátiles deben ir ubicados



en el puente de gobierno, en lugar bien visible, sin que sea necesario el empleo de llaves para sacarlos de su cajón de estiba mientras se está navegando.

#### ZONAS SMSSM

No todos los buques están pensados para navegar a lo largo del mundo. Muchos de ellos suscriben sus actividades a un área concreta. Los hay que ni salen de las zonas portuarias. De ahí que resultara ilógico exigir el mismo equipamiento a todas las naves. La solución que propone el SMSSM consiste en dividir la franja marina en zonas, en función del alcance de los equipos de comunicaciones. Concretamente se establecen cuatro zonas:

***Una radiobaliza de 121,5 MHz, que se incorpora al chaleco salvavidas, se activa automáticamente al contacto con el agua***

- Zona A1: área que se encuentra dentro del alcance del VHF; es decir, entre 35 y 40 millas.
- Zona A2: área que se encuentra dentro del alcance de la onda media MF; es decir entre las 150 y las 200 millas, excluyendo la zona A1.
- Zona A3: área cubierta por los satélites geostacionarios del sistema INMARSAT; es decir, entre los 70° N y los 70° S, excluyendo las zonas A1 y A2.
- Zona A4: cualquiera de las zonas que quedan fuera de las zonas A1, A2, y A3; por ejemplo, las zonas polares.

Una vez delimitadas estas cuatro zonas, un buque deberá instalar los equipos de comunicaciones en función del área donde vaya a navegar. A mayor alejamiento, mayor exigencia.

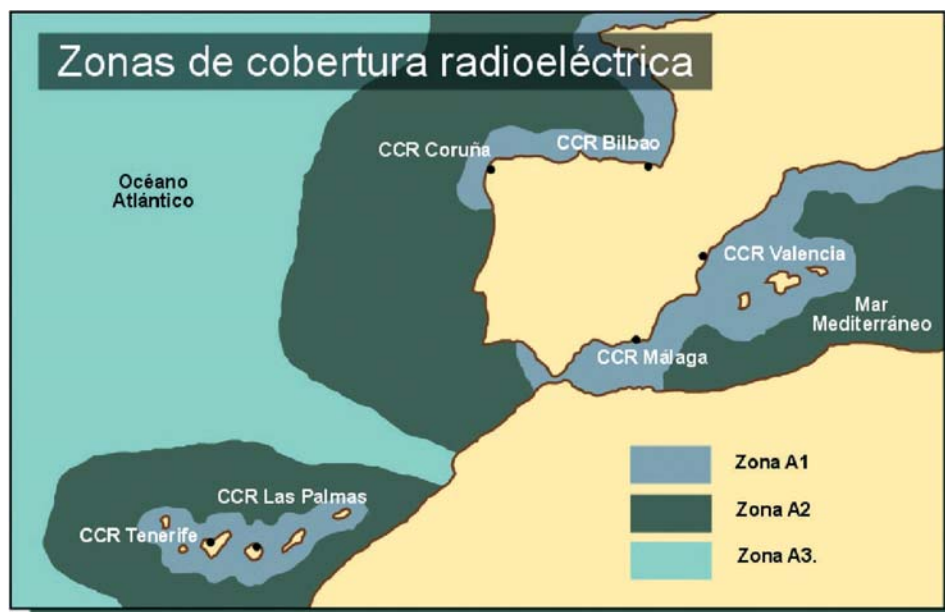


## EL SMSSM Y EL ÁMBITO PESQUERO

Cuando hablamos de comunicaciones marítimas en la pesca hay que hacer un inciso ya que no a todos los buques pesqueros se les aplica la misma reglamentación. Aunque hay excepciones, en general podemos decir que los pesqueros de más de 24 metros de eslora construidos después de 1999, y los pesqueros por entonces existentes de más de 45 metros, deben cumplir con el Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, que incorpora al ordenamiento jurídico español la normativa de la Unión Europea sobre seguridad de los buques pesqueros, normativa que nació en el deseo de las autoridades europeas de hacer obligatorias las prescripciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, instrumento de carácter internacional que aún no ha entrado en vigor.

Los buques de pesca que quedan fuera de los parámetros mencionados (y que estadísticamente hablando constituyen un número muy superior) deben cumplir con el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, que también tiene prescripciones aplicables al primer tipo de buques. Aunque ambas normas siguen las pautas del SMSSM, hay que resaltar que para determinar el equipo que deben instalar los pesqueros menores de 24 metros de eslora (y los ya existentes en 1999, menores de 45 metros), el Reglamento de radiocomunicaciones no habla de zonas A1, A2, A3 y A4, sino que clasifica la pesca en función del área geográfica donde se produce y, en base a ésta, se establecen los equipos a instalar. Esta es la solución escogida por las autoridades españolas para introducir el SMSSM en las embarcaciones pesqueras, sin que se haya visto mermada su efectividad.

CARLOS FERNÁNDEZ SALINAS.  
(SALVAMENTO MARÍTIMO)  
DIBUJOS: GONZALO PÉREZ.



## *El Reglamento de radiocomunicaciones clasifica la pesca en función del área geográfica donde se produce*

*La escucha en el canal 16 de VHF es obligatoria a bordo de todos los buques civiles españoles*

## RECOMENDACIONES BÁSICAS

- Mientras se encuentre navegando mantenga una escucha efectiva en el canal 16 de VHF: es obligatoria a bordo de todos los buques civiles españoles.
- Antes de utilizar un canal VHF asegúrese de que no está siendo utilizado por otros marinos.
- Tenga especial cuidado en no utilizar los canales asignados a una autoridad o a un servicio público, como Salvamento Marítimo, las estaciones costeras operadas por ABERTIS TELECOM o los prácticos de puerto.
- No se extienda en sus comunicaciones más de lo necesario, piense que el número de canales es limitado y que hay otros usuarios que también necesitan comunicarse.
- Hable despacio, especialmente en situaciones de emergencia.
- Para dar su posición evite referencias a nombres de playas o puntas que sólo se conocen con esa designación en esos lugares. Dé demora y distancia a accidentes geográficos prominentes y bien conocidos.
- No piense que los equipos de comunicaciones están en su barco por mero capricho. Preocúpese por conocer su manejo. Nunca será tiempo mal empleado. Quizás un día le puedan salvar la vida a usted y a su tripulación.

Desde diciembre están disponibles en [www.fomento.es](http://www.fomento.es)



*El hundimiento del "Prestige", cuyas consecuencias jurídicas siguen coleando, ha sido una de las catástrofes ecológicas de los últimos años*

# LUZ Y TAQUÍGRAFOS sobre los siniestros marítimos

***Desde el pasado mes de diciembre se puede consultar en la página web del Ministerio de Fomento, los informes sobre las causas de los accidentes marítimos ocurridos a buques bajo bandera española o a otros que navegaban en nuestras costas. 39 documentos, entre ellos algunos referidos a los siniestros más sonados de los últimos años, en los que además de analizar las causas técnicas que los provocaron se formulan recomendaciones para evitar que las circunstancias y errores que ocasionaron estos siniestros se repitan en el futuro.***

Los informes oficiales sobre los accidentes marítimos ocurridos en nuestras costas y los sufridos o provocados por buques bajo bandera española entre los años 2000 y 2008 se pueden consultar ya en la página web del Ministerio de Fomento: [www.fomento.es](http://www.fomento.es).

Los 39 documentos disponibles se refieren a accidentes cuya investigación era posible

llevar a cabo y, además, se consideraba interesante estudiar para mejorar la seguridad futura en el mar. En ellos se desgranar las causas de los siniestros ordenadas según criterios como el nombre del buque siniestrado, año en que se produjo el accidente y la causa que lo motivó. Al revisar la relación de casos investigados se puede encontrar accidentes tan "sonados" como el del "Prestige" o los trágicos



*Las sugerencias  
o dictámenes  
de la Comisión  
no condicionan,  
en ningún caso,  
la determinación  
que se pueda  
adoptar por  
vía judicial*

cos hundimientos de buques como el O'Bahia (2004); "Nuevo Pilín" (2004); "Siempre Casina" (2005); "Nuevo Pepita Aurora" (2007) o el del "Cordero" (2008).

#### **COMISIÓN DE EXPERTOS INDEPENDIENTE**

Desde que, en 2008, el Ministerio de Fomento pusiera en funcionamiento la nueva Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, la administración marítima española se comprometió a hacer públicas las investigaciones de los siniestros, hasta entonces secretas, dando respuesta así a una de las grandes demandas del sector ya que, al tener acceso a estas conclusiones, se facilita la adopción de medidas preventivas que sirvan para evitar un accidente similar en el futuro.

Este órgano colegiado asumió las funciones de la anterior Comisión aunque con competencias ampliadas. Concretamente, con este cambio se buscaba reforzar la labor que realizan los miembros que la componen e incrementar su especialización. Con la nueva fórmula, el personal que se hace cargo de las investigaciones tiene una dedicación a tiempo completo y en exclusiva a estas tareas, es decir, que ya no tienen que compatibilizarlas con otras de la Dirección



El "Siempre Casina" se hundió en el Mar Cantábrico con el resultado de 8 fallecidos

General de la Marina Mercante. Igualmente, los responsables de la Comisión cuentan con la colaboración de técnicos de gran experiencia dentro del sector marítimo.

La nueva organización ha supuesto por tanto que, aunque la Comisión siga adscrita al Ministerio de Fomento, disponga de independencia funcional de las autoridades marítimas, tanto de los puertos como de las costas o de cualquier otra, cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con las funciones y conclusiones de este órgano investigador.

Por tanto, la Comisión se ocupa, con criterio independiente, rapidez y eficacia de esclarecer la causa o causas de los siniestros en el mar ya se trate de un hundimiento, incendio, abordaje, fallo mecánico o de una varada, y, paralelamente, establece las recomendaciones que considere que pueden servir para mejorar la seguridad marítima en el futuro.

## NOMBRES DE LA COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

**presidente:** Eduardo Cruz Iturzaeta

**vicepresidente:** Isidoro Ruiz Girón

**secretaría:** Sonia Barbeira Gordon

**vocales permanentes:** Germán de Melo Rodríguez (Colegio Oficial de Marina Mercante Española); Fernando Illescas Ortiz (Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos); Francisco Javier Martínez Couto (Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros); José Manuel Sevilla López (Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo); M<sup>a</sup> Jesús Marín Soldevilla (Centro de Estudios y Experimentaciones de Obras Públicas "CEDEX"); Jerónimo Hernández Riesco (Secretaría General del Mar) y Manuel Patricio López Carmona (Agencia Estatal de Meteorología)

A estos miembros permanentes se unirá, de forma puntual, un vocal adicional, a propuesta de la Comunidad Autónoma en cuyo litoral se haya producido el accidente.

A. MUNGUÍA



El informe sobre el siniestro del "Nuevo Pepita Aurora" revela importantes y evitables irregularidades



## ¿CÓMO FUNCIONA LA COMISIÓN?

La primera tarea de la Comisión cuando se produce un siniestro consiste en realizar una primera valoración para determinar si se trata de un accidente muy grave, grave o de un incidente. En función de la clasificación que se les otorgue, se desplaza a los investigadores a la zona del siniestro, donde realizarán las primeras indagaciones con las que elaborar un informe, preliminar o definitivo, en función de la gravedad del siniestro, que posteriormente será debatido o aprobado por el Pleno.

Los informes están clasificados, como ya hemos mencionado, según la causa que originó los accidentes: abordajes, fallos mecánicos, hundimientos, incendios y varadas. En estos años, según recoge la citada página web, el mayor número de siniestros han sido los provocados por abordajes (17) y hundimientos (12), siendo estos últimos los que más víctimas mortales se han cobrado.



## INFORMES OFICIALES SOBRE ACCIDENTES MARÍTIMOS QUE SE PUEDEN CONSULTAR EN LA PÁGINA WEB: FOMENTO.ES (ENLACE MARINA MERCANTE)

NOMBRE	FECHA	CAUSA
Atlas-Avemar Dos	28/11/2006	Abordaje
Auriga E y Milenium	7/9/2000	Abordaje
Cape Júpiter	24/07/2003	Varada
Cariitos Dos-Moto náutica	6/9/2002	Abordaje
Ciudad de Ceuta-Ciudad de Tánger	16/07/2000	Abordaje
Cordero	15/01/2008	Hundimiento
Don Pedro	11/07/2007	Hundimiento
Enrique el Morico	3/08/2004	Hundimiento
Este-Ruth Borchard	9/08/2000	Abordaje
Euroferrys Pacifica	18/06/2001	Colisión
Indalo-Al Mansour	5/08/2001	Colisión
Indian Head-Moto náutica	20/08/2002	Abordaje
Iran Nesa-Fyodor Varaksin	29/10/2001	Abordaje
José el Francés	10/01/2006	Hundimiento
Josef Möbius	28/07/2005	Incendio
Lima y Aures	10/08/2000	Abordaje
Lydia	9/04/2003	Abordaje
Mar Rocío y SKS Trinity	16/08/2000	Abordaje
Milenium-Trimar	5/04/2001	Abordaje
Moto náutica en el Grove	5/08/2001	Colisión
Motos náuticas en Marbella	7/08/2001	Colisión
Nuevo Pepita Aurora	5/09/2007	Hundimiento
Nuevo Pilín	19/11/2004	Hundimiento
Nuria Tapias-Junior M.	2/05/2003	Abordaje
O'Bahía	2/06/2004	Hundimiento
Ocean Globe	24/01/2007	Varada
Pacific Acadian	10/08/2002	Varada
Portland	25/05/2006	Hundimiento
Prestige	13/11/2002	Hundimiento
Princesa Teguisse	10/02/2002	Fallo mecánico
Siempre Casina	22/02/2005	Hundimiento
Sierra Nava	28/01/2007	Varada
Silvia Celeste-Cervantes	9/12/2003	Abordaje
Sombriza	7/01/2008	Hundimiento
Spabunker Cuatro	21/01/2003	Hundimiento
Superfast Galicia-Azaña P.	22/01/2008	Abordaje
Tesi y Yesi-Ciudad de Salamanca	9/01/2002	Abordaje
Volcán de Tacande	30/01/2005	Varada

La información publicada por Fomento recoge también una relación detallada de los datos técnicos y de las causas del accidente, así como de las anomalías, deficiencias o circunstancias que, directa o indirectamente, pudieron influir en el siniestro. Tras analizar esta información, los autores de los estudios exponen una serie de recomendaciones que pueden considerarse, en si mismas, medidas preventivas. Hay que destacar que las sugerencias o dictámenes de la Comisión no condicionan, en ningún caso, la

determinación que se pueda adoptar por vía judicial, que es el lugar donde se dirimirán las responsabilidades y culpabilidades del accidente. Como ya hemos dicho su tarea es investigadora y, a través de sus recomendaciones preventiva, pero no sancionadora.

El contenido de las investigaciones se estructura en torno a una introducción; donde se analiza el buque, la enumeración de los antecedentes al siniestro, la descripción del accidente, lo acontecido posteriormente, así como los daños, tanto materiales como humanos, que se derivaron del mismo. En el mismo apartado, se examina la certificación y equipamiento del barco, las condiciones meteorológicas en que se produjo el accidente y se ofrece información sobre la tripulación.

### **ALGUNOS DE LOS ACCIDENTES MÁS SONADOS**

Entre los informes que recoge esta página web no podía faltar el que hace referencia al accidente del "Prestige". Este estudio incide en que la causa del accidente radicó en un fallo estructural de los tanques debido a la deformación de las planchas laterales, por lo que rechaza la posibilidad de que se produjera un impacto con un objeto flotante como en algún momento se comentó. Concretamente, el informe afirma que esta circunstancia "pudo producir una abertura de gran tamaño e incluso un desprendimiento".

El documento concluye también que la zona afectada por la avería estuvo "sujeta a una fatiga térmica y mecánica" y fue objeto de una "reparación parcial", aunque la renovación se realizó con planchas de inferior calidad y de menor espesor que las originales y que, además, estaban soldadas manualmente.

"Todo indica que inicialmente se produjo una abertura a la altura de los tanques laterales de lastre, vacíos en ese momento, que permitió la entrada masiva de agua del mar", concluye el informe.

Entre los trágicos accidentes de los últimos años, el informe sobre el siniestro del pesquero "Nuevo Pepita Aurora" resulta especialmente preocupante. En el mismo se indica que, en el momento del siniestro, contaba con ocho toneladas y media, cuando el libro de estabilidad del pesquero establecía un máximo de dos. Además, el documento revela también que las falucheras (aberturas dispuestas en cubierta para que salga el agua) estaban bloqueadas, circunstancias estas que, después de un golpe de mar, provocaron el vuelco y posterior hundimiento del pesquero.

El informe hace mención también al fallo de los botes salvavidas ya que los contenedores

que los albergan deberían de haber salido a superficie y haberse inflado automáticamente.

En el accidente de un gemelo de este buque, el O'Bahía, que se hundió frente a las Islas Sargas con el resultado fatal de seis fallecimientos y cuatro desaparecidos, la Comisión, tras analizar las pruebas disponibles, determinó que la causa del siniestro fue "la pérdida de estabilidad transversal". El informe señala una serie de condicionantes como causantes del accidente, entre ellas; la existencia y disposición de pesos a bordo que no figuraban en el Libro de estabilidad, o la existencia de tejas colocadas en las



falucheras, que dificultaron la rápida evacuación del agua de cubierta.

La Comisión en el accidente del "Cordero", que naufragó en 2008 y en el que se perdieron cinco vidas, apunta como causa más probable de la zozobra a la "pérdida de estabilidad seguida de la inundación progresiva de los espacios interiores" debida, según el informe, a que reprodujeron fallos o falta de capacidad de las bombas de achique. En el momento en que se detectó el problema parece que tampoco funcionaron correctamente los botes salvavidas y no se mantenía la escucha del canal 16 de VHF. Tampoco los tripulantes indonesios,

pese a intentarlo, lograron inflar correctamente sus chalecos salvavidas quizás debido a una falta de información.

Estos son algunos de los ejemplos de los barcos que han sido analizados por la Comisión para la Investigación de Siniestros Marítimos cuyas conclusiones puede ahora consultar cualquiera y que han de servir para adoptar las medidas necesarias, tanto por parte de los armadores como de las tripulaciones, para tratar de evitar que se vuelvan a producir accidentes marítimos en las mismas circunstancias. ■

A. MUNGUÍA



*Los hundimientos son los accidentes que más víctimas mortales se han cobrado.*

## Puerto de Algeciras recibe las primeras grúas semiautomáticas



Información Puerto de Algeciras

**La nueva terminal de contenedores Total Terminal Internacional Algeciras (TTIA), instalada en la zona de Isla Verde Exterior, ha recibido las primeras grúas de patio con las que la filial en España de la naviera surcoreana Hanjin comenzará a operar en el puerto de Algeciras el próximo mes de abril. Estas ocho grúas, de las treinta y dos que compondrán la primera fase de esta terminal—la primera semiautomática que operará en el Mediterráneo—, incrementarán la seguridad de las operaciones de estiba y desestiba y acortarán el tiempo empleado en estos trabajos reduciendo costes.**

Esta terminal utiliza conjuntamente tecnologías ya en funcionamiento por separado en otras terminales. El funcionamiento de estas tecnologías de forma conjunta permitirá a las grúas transtainer o de patio, que montan un sistema óptico de reconocimiento de caracteres, automatizar las operaciones que han sido previamente introducidas en el sistema que, a su vez, posibilita el rastreo y control de contenedores y grúas proporcio-

na la máxima eficacia y fiabilidad a las instalaciones.

El proceso se inicia con la introducción, por parte de los operarios de la terminal, de la información sobre los tráficos previstos en el sistema. Una vez que el barco portacontenedores atracó en el muelle la lectura y grabación automática del número de código ISO llevados a cabo por las grúas mediante los sistemas ópticos permiten al operario identificar la procedencia y el destino de la mercancía indicándole dónde debe de ir el contenedor. Una vez depositado el contenedor en uno de los vehículos de transporte en la terminal (Shuttle Carriers)

éste coloca la carga en la zona habilitada para ello en una de las 16 calles con que cuenta la zona de almacenamiento. En este punto el contenedor es llevado a su lugar por una de las grúas de patio. El sistema, por tanto, es capaz de controlar los mismos códigos al tiempo que lee las matriculas de los vehículos que transportan los contenedores permitiendo conocer la situación de la mercancía en cada momento.

El inicio de actividades de la terminal está previsto para la primavera de 2010. En ese momento las 8 grúas de muelle y las 32 grúas de patio con que contará esta terminal estarán totalmente operativas.

## Se repiten los accidentes en aguas del Estrecho

**Al igual que en 2008, el pasado año finalizó con accidentes en la zona del Estrecho. "Fedra", "Tawe", "New Flame", "Torm Gertrud", "Ropax 1"... son algunos ejemplos a los que ahora se unen dos buques-tanque: "Vemaoil XXI" y "Vemaoil IX". Dos nuevos ejemplos que ratifican los temores ante el intenso tráfico marítimo en la zona y las operaciones de bunkering (trasvase de combustible de un barco a otro).**



Foto cedida por Verdemar-Ecologistas en Acción

La historia se repite. Cada vez que hay temporal en la zona del Estrecho aumentan notablemente las probabilidades de accidente. En esta ocasión, a finales del pasado mes de diciembre, el temporal se cobró don nuevos incidentes que acabaron con el buque-tanque "Vemaoil XXI" varado frente al paseo marítimo y el "Vemaoil IX" a la deriva, finalmente rescatado por un remolcador con base en el puerto de Bahía de Algeciras, al igual que los dos barcos accidentados.

Antonio Muñoz, portavoz de Verdemar-Ecologistas en Acción, anunció que su grupo presentará nuevas denuncias ante la Comisión de Peticiones de la Unión Europea por estos nuevos accidentes. Y es que aunque no se produjo ningún vertido, al tener sus tanques vacíos, se han incumplido, una vez más, las propuestas aprobadas para regular las actividades de las "gasolineras flo-

tantes". Sara del Río, de Greenpeace, destacó el "manifiesto descontrol" por parte de las administraciones "que somete a la zona a un constante peligro que provoca que lo único que se desconozca ante cada temporal sea la envergadura del próximo accidente".

La Capitanía Marítima de Algeciras ha abierto expediente sancionador a ambos buques, por incumplimiento del Convenio Internacional de Formación, Titulaciones y Guardias de Mar, y les ha impuesto sendas sanciones de 200.000 euros.

Mientras, y a pesar de las voces que piden un mayor control a la situación que se vive en el Estrecho, las actuaciones de bunkering siguen experimentando un fuerte incremento. Las cifras de avituallamiento en esta zona son las más importantes de la red de Puertos del Estado, con 2,1 millones de toneladas de productos suministrados en 2009, un 8% más que el año anterior.

## BREVES

### • El Musel pierde un 25% de sus tráficos

El puerto asturiano del El Musel no ha alcanzado los 15 millones de toneladas cerrando el ejercicio de 2009 con un descendido 4,7 millones de toneladas respecto a 2008. Esta caída, que coloca a esta dársena en cifras que no se registraban desde 1997, es reflejo que la acusada crisis económica. El descenso se ha producido en todos los segmentos pero se nota de forma especial en los tráficos relacionados con la industria siderúrgica y las centrales térmicas. El comportamiento del tráficos de mercancía general también ha sido malo, cayendo más del 26 por ciento. El movimiento de materiales relacionados con la construcción, aunque ha descendido lo ha hecho por debajo de la media (18%). En este segmento, la única mercancía que ha resistido el parón económico ha sido el transporte de asfalto.

### • Fianza de 3.000 euros al "Mónica Lourdes"

Tras prestar declaración ante el tribunal de La Rochela, por las irregularidades en el diario de pesca que les imputaban las autoridades pesqueras francesas al patrón y el armador del pesquero asturiano "Mónica Lourdes Uno", Francia impuso al pesquero una fianza de tres mil euros. De nada sirvieron las alegaciones señalando que se trataba de equivocaciones a la hora de realizar las anotaciones en el diario de pesca, prevaleciendo el argumento de los agentes denunciantes de que el error había sido deliberado para pescar más de lo autorizado.

### • Robots con forma de peces

Científicos del Massachusetts Institute of Technology (MIT) han creado robots con forma de peces que permiten un alto grado de maniobrabilidad en el agua para acceder a estructuras sumergidas como barcos y gaseoductos, o analizar niveles de contaminación medioambiental en puertos, lagos o ríos.

Los robots están contruidos con polímeros blandos muy flexibles y centran la mayor parte de su movimiento en la parte posterior. Estas características posibilitan



## BREVES

...

que imiten el movimiento de los peces dotándoles de la ya mencionada maniobrabilidad y alta velocidad. Además, el diseño de estos artilugios permite transportar en su interior todos los componentes necesarios para llevar a cabo las investigaciones y protegerlos en el entorno marino.

- **Línea marítima entre Algeciras y Gibraltar**

El pasado diciembre entró en funcionamiento la línea de transporte marítimo entre Algeciras y Gibraltar después de cuatro décadas de interrupción. Esta línea marítima cuenta para su servicio con el buque "Punta Europa Segundo" de la empresa española Transcoma que dispone de 150 plazas. Se prevé que la línea, de servicio público y bajo coste, cuente con una capacidad total de medio millón de plazas.

La iniciativa comercial es fruto de los acuerdos del Foro de diálogo de Gibraltar, que promueven la cooperación en materia de comunicaciones y seguridad marítima favoreciendo el desarrollo económico y social de Gibraltar y del Campo de Gibraltar.

- **El Salón Náutico Madrid, aplazado**

La próxima edición del Salón Náutico no se celebrará finalmente este año. Los organizadores de la muestra, tras evaluar la situación del sector y consultar al mismo, acordó suspender la celebración de la XII edición prevista entre el 17 y el 21 de marzo en Madrid. Así pues, y a la espera de confirmar circunstancias más favorables para el sector, la convocatoria se aplaza hasta 2011.

- **Modificaciones en el uso de motos náuticas**

El Consejo de Ministros aprobó, el pasado diciembre, un Decreto por el que los monitores que formen parte de la dotación mínima obligatoria con que deben contar los negocios de alquiler de motos náuticas no deberán estar adscritos a la Federación de Motonáutica de la Comunidad Autónoma correspondiente, con lo que se suprime uno de los requisitos que regía esta actividad profesional desde 2002.

## Las almadrabas gaditanas, en peligro de extinción

**El sector pesquero artesanal gaditano ha creado una plataforma para defender el sector almadrabero reclamando un cambio en la distribución de la cuota de atún rojo asignada por los organismos internacionales a España. De no producirse una reasignación que suponga un incremento de cuota, se pondría en peligro la rentabilidad de esta actividad artesanal milenaria que emplea de forma directa cerca de 300 trabajadores en el sector pesquero gaditano. Aunque ya ha habido varias reuniones de los representantes de la plataforma con las distintas administraciones, la reasignación no parece fácil y se está a la espera de la reunión con el secretario general del Mar en Madrid.**



Puerto de Conil. Jesús Salamanca

Si los pescadores gaditanos se pusieron en lo peor cuando la pasada campaña se vieron obligados a dejar salir atunes del copo de la almadraba por primera vez en su larga historia, los acuerdos alcanzados en la reunión de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) que asignaron para nuestro país un total de 2.500 toneladas ha supuesto otra vuelta de tuerca más en el agónico proceso que vive el sector de la almadraba de Cádiz.

Durante la campaña pasada los almadraberos capturaron 1.209 toneladas. Inicialmente la cuota fue de 1.088 toneladas, pero ante las protestas por verse obligados a liberar tunidos que ya estaban en las redes, desde el Ministerio de Medio Marino se añadieron 123 toneladas adicionales procedentes del fondo de maniobra. Para la presente campaña la cuota asigna al sector está en torno a las 660 toneladas, que según los propietarios de

estas artes de pesca milenarias no permite sacar una rentabilidad económica. Ante esta situación el sector pesquero y los representantes públicos de las localidades de Barbate, Conil, Tarifa y Algeciras han creado la Plataforma en defensa del sector almadrabero.

Tras las reuniones habidas en Madrid, Sevilla y las localidades gaditanas entre los afectados y las distintas administraciones, la consejera andaluza de Pesca, Clara Aguilera, señaló que *es necesario obtener una mayor cuota*. La solución al problema pasa por la modificación de la Orden Ministerial que posibilite el traspaso de cuotas de unas pesquerías a otras. Aguilera, además, recalcó que *espera la responsabilidad de los empresarios de no querer aprovechar este momento y hacer una regulación de empleo*. La comunidad pesquera de estas localidades, como subrayó Manuel Peinado, patrón mayor de Tarifa, *lleva más de tres meses sin ningún tipo de actividad*.

## Cambios en la explotación del pulpo gallego

**La Consellería do Mar gallega ha publicado el Plan General de Explotación marisquera en el que se recoge los cambios en el sistema de gestión del pulpo. El plan, que recorta dos horas la jornada de trabajo de la flota y modifica el sistema de topes de capturas semanales a uno de capturas diarias, no ha sido acogido bien por las cofradías en las que esta especie tiene más importancia económica, aunque las modificaciones obedecen—según Rosa Quintana— a una estrategia de recuperación de la especie y hayan sido debatido con el sector.**



Isidoro Mora

Otro de los aspectos modificado por el nuevo marco, en vigor desde el primer día del año, es la rebaja a 30 kilos diario por embarcación y 30 kilos más por tripulante (hasta un máximo de 180 kilogramos) entre el período que va desde el 1 de mayo al 30 de octubre. Durante el resto de la campaña extractiva las cuotas máximas de capturas quedan establecidas en 50 kilos por embarcación a los que se añaden los 50 kilos por tripulante a bordo. En este período el tope máximo queda establecido en 300 kilos diarios.

Hasta su publicación en el Diario Oficial de Galicia del nuevo plan, la flota podía pescar 40 kilos por barco al día más otros cuarenta por tripulante entre el período comprendido entre mayo y agosto. El resto del año, la pesquería se regía por topes semanales de 200 kilos por barco de lunes a viernes y otros 200 kilos por cada tripulante.

Aunque desde Pesca se subraya el hecho de que durante las reuniones con el sector se especificó que los topes de cap-

turas pueden cambiar a partir de marzo en función de la evolución de la especie que se desprenda de estudios científicos. También puede haber variaciones en el caso de la veda ya que la nueva orden permitiría establecerla durante dos meses seguidos en el período comprendido entre abril y septiembre en el caso de que los estudios estimaran que se haga de esta forma.

El malestar de los pescadores se debe a que, a pesar de que se aumenta el tope de capturas en invierno, la norma, al tener techos diarios, no permite compensar los días que los pescadores no pueden salir a faenar debido al mal tiempo. Hasta ahora los topes semanales posibilitaban compensar los días de amarre por temporal capturando más pulpo. Desde el sector señalan que se estaría de acuerdo con los topes si se pudiera salir a pescar cinco días a la semana. Pero, según el sector, la meteorología ya se encarga en invierno de reducir los días de pesca. Así, desde algunas cofradías de la Costa da Morte se pide volver al anterior sistema de explotación.

## BREVES

### • Dos españoles esperan en Mauritania

El patrón y el armador del pesquero gallego "Bahía de Portosanto" se encuentran retenidos en Nuadibú (Mauritania) tras sufrir accidente, cinco meses atrás, a la altura de Cabo Blanco. Las autoridades mauritanas acusan al capitán del buque español de "imprudencia temeraria" tras chocar con un barco de capital chino y bandera mauritana y, como consecuencia, producir su hundimiento. Después de una larga batalla legal, en el momento de redactar esta información los dos marinos españoles están a la espera de que se resuelvan los trámites burocráticos que les exige el citado país africano para poder regresar a casa.

### • Regulada la pesca en aguas catalanas

El Parlamento catalán acaba de aprobar la ley reguladora de la pesca recreativa en los ríos, estanques, lagos, canales y embalses de dicha Comunidad. Entre otras cosas, promueve el aprovechamiento sostenible, la protección y conservación de los recursos, el mantenimiento de la biodiversidad y la educación de los pescadores. Además, establece un plan de ordenación, fomenta la pesca sin muerte y endurece las sanciones por infracción. La norma, presentada por el consejero de Medio Ambiente, Francesc Baltasar, ha contado con el apoyo de PSC, ERC e ICV-EUIA, la abstención del grupo mixto y el rechazo de CiU y PP.

### • Diputados españoles apoyan la acuicultura

En el marco de la Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Congreso, el diputado del Grupo Parlamentario Popular, Joaquín García Díez, ha instado al Gobierno para que, aprovechando la presidencia española de la UE, pida a la Comisión Europea más fondos para la acuicultura. Por su parte, la socialista, Marta Estrada, apuesta por la necesidad de apoyar al sector por la importancia que tiene en nuestra economía y en el aporte de productos pesqueros al mercado español así como para contrarrestar el déficit comercial pesquero. ■

## SANIDAD MARÍTIMA

**En el año 1992, la pesca fue declarada como sector laboral de alto riesgo debido a la frecuencia y gravedad de los accidentes que se producían en dicha actividad. La singularidad del medio donde se realiza el trabajo, caracterizado por sus duras condiciones (realización del trabajo en espacios reducidos; lejanía de los seres queridos, unido a la sensación de soledad; duras condiciones medio-ambientales; largas jornadas laborales...) influye en la aparición de riesgos.**

## UN TRABAJADOR BIEN PREPARADO SIEMPRE SERÁ UN TRABAJADOR MÁS SEGURO

Los pilares más importantes en materia de prevención de riesgos que pueden llevar a cabo las Administraciones Públicas son el desarrollo de una normativa eficaz y la ejecución de programas formativos en seguridad.

Los accidentes laborales se producen principalmente por descuido o negligencia, inexperiencia, fatiga y estrés, estado físico inadecuado o consumo excesivo de alcohol, tabaco y excitantes.

La prevención es, ante todo, una actitud de responsabilidad y prudencia por parte de los tripulantes y de los armadores y patrones que deben cumplir con todas las obligaciones legales: disponer a bordo y en perfectas condiciones de uso de todos los medios de seguridad laboral y marítimos reglamentarios.

### RIESGOS MÁS FRECUENTES EN LOS TRABAJOS DE PESCA

#### 1. En el acceso al barco:

En muchas ocasiones, las superficies de acceso a bordo están en diferentes niveles. Esta situación puede provocar, caídas al agua, golpes contra la cubierta del barco o aprisionamiento entre el barco y el muelle.

Para evitar estos riesgos, deben colocarse elementos de acceso entre las superficies (rampas o escalas) solidamente trincadas y debidamente iluminadas.

En el caso de que dos barcos estén abarloados, deberán instalarse planchas de trasbordo necesarias para pasar de una embarcación a otra.

#### 2. Deambulación y estancia a bordo:

A veces encontramos en algunas embarcaciones que la estiba de artes, aparejo, manguera, cubos, envases para las capturas están sobre la cubierta, fuera del lugar destinado a estos pertrechos. Esto se agrava cuando además en la cubierta de trabajo se dejan despojos de las capturas, o los imbornales no evacuan todo el agua embarcada.

En la cubierta también existen elementos sobresalientes, necesarios para el funcionamiento del barco y que, por tanto, son difíciles de eliminar, pero que sí pueden colocarse en zonas de menos tránsito.

En las áreas cercanas a los motores y máquinas, frecuentemente se acumulan residuos de grasa, lo que convierte a dichas zonas en superficies altamente deslizantes y peligrosas.

Otro factor a tener en cuenta es la inclinación de

las escalas de acceso entre cubiertas que, en la mayoría de los casos, están ubicadas en zonas sumamente estrechas, con una inclinación muy superior a la recomendable y, en ocasiones, sin apoyos laterales y sin tiras deslizantes en las escalas, lo que puede provocar caídas, choques y golpes.

Además, esto se agrava por el movimiento de la embarcación, especialmente cuando hace mal tiempo.

Para evitar este tipo de accidentes es fundamental mantener las superficies por las que se mueve la tripulación libres de obstáculos y perfectamente limpias; despejados los accesos a válvulas, aparatos eléctricos de maniobra, equipos de extinción de incendios, botiquines, salidas de emergencia; mantener estibas, respetos y demás objetos que puedan desplazarse, trincados convenientemente, al igual que las escalas móviles.

Las superficies se tratarán con pintura antideslizante y se utilizará, en todo momento, calzado adecuado, botas de agua de caña corta o media, impermeables, con suela antideslizante, puntera de seguridad; así como una protección general del pie hasta la parte superior del tobillo.

#### 3. Durante las faenas de pesca: Pesca de arrastre

La pesca de arrastre está considerada como una de las modalidades de pesca de mayor riesgo.

La posibilidad de accidentes se produce especialmente durante el engrilletado de los cables a las puertas y el detrincaje de las puertas de sus pescantes. Puede producirse el aprisionamiento con el arte y/o con las malletas contra la borda, entre puertas y pescantes y golpes con las puertas.

Para prevenir estos riesgos, es de vital importancia la visibilidad del patrón durante el desarrollo de las maniobras tanto en el puente como en la cubierta donde se realizan estas operaciones.

La transmisión de órdenes entre puente y cubierta suele ser oral y directa, lo que provoca que se agraven los riesgos debido a interferencias provocadas por el ruido ambiental.

Durante el arrastre, los riesgos más comunes son los golpes por rotura de los cables de arrastre o las malletas, el escape de los cables de las pastecas, las caídas a distinto nivel y el atrapamiento.

La tarea que durante el arrastre comporta mayor peligro es la maniobra de cambio de situación de las



pastecas en el pórtico de popa, que exige que un marinero se encarama sobre la borda con grave riesgo de atrapamiento de las manos y caída al agua.

Es necesario introducir como medida preventiva elemental, el tendido de un cabo quitamiedos, a una altura conveniente. Los marineros deberán utilizar cinturón de seguridad y llevar el chaleco salvavidas cuando realicen estas maniobras. Lo ideal sería que existiera un tornillo sinfín que, por medio de un sistema hidráulico, dirigiera las pastecas de los cables de arrastre sin intervención de ningún marinero. Además, se debe colocar un estrobo resistente entre el cuerpo de la pasteca y el elemento de fijación para protegerse de una posible rotura en un momento de sobretensión.

Es necesario revisar periódicamente los cables para comprobar que están en perfecto estado de conservación.

El virado de cables y malletas, el desengrillado de los cables y el trincaje de las puertas, dan lugar a los siguientes riesgos: golpes y aprisionamientos con las puertas, entre cable y pastecas, y entre cable y maquinilla.

Como medida preventiva todas estas maniobras deben realizarse con guantes para protegerse contra abrasiones, aplastamientos y cortes. Los guantes han de ser de la talla adecuada, no dificultar el trabajo y fáciles de conservar.

#### **Pesca de cerco**

El primer hecho a destacar en esta modalidad de pesca, es que la jornada laboral se realiza durante la noche, por lo que es muy importante contar con una buena iluminación de la cubierta del barco, pero que no interfiera en la efectividad de las luces de navegación.

Los riesgos más comunes son: caída al mar por el arrastre de la red en su salida y en el momento de acceso al bote auxiliar; atrapamientos y golpes durante la toma de remolque del bote auxiliar; quemaduras y heridas producidas en el manipulado de las ampollas de vidrio de las lámparas de incandescencia; golpes por rotura de la jareta; y atrapamientos de manos con el cabirón durante el virado de la jareta.

Durante las maniobras de izado y arriado de los botes auxiliares pueden producirse golpes contra los botes y aplastamientos entre bote y barco. Además, el bote de luz deberá tener comunicación por VHF con el barco y dispondrá de aro salvavidas con señalización luminosa. Los marineros deben llevar ropa de agua de color visible e irán provistos de chalecos salvavidas adecuados.

#### **Artes menores**

Las características propias de este tipo de pesca (embarcaciones pequeñas, tripulación de 1 a 3 marineros, jornadas de trabajo reducidas y flexibles, zonas de trabajo cercanas a la costa y métodos artesanales) hacen que en esta actividad haya pocos riesgos específicos. En el caso de la pesca con palangre el riesgo mayor es el de las heridas producidas por anzuelos al recoger el palangre. Para evitarlo, los rodillos deberían ser giratorios, y utilizar guantes adecuados.

#### **4. Durante la manipulación de las capturas**

En este apartado debemos considerar los siguientes pasos:

**a) Extracción** (sacar las capturas del arte). Los riesgos más comunes que se dan son los derivados de la realización manual del trabajo: heridas en las manos por los cables o por las capturas. Lo evitaremos usando guantes adecuados

**b) Clasificación/selección.** Estos trabajos se realizan en la cubierta, adoptando unas posturas que requieren un esfuerzo físico considerable al permanecer agachados, de rodillas o en cuclillas alrededor de las capturas, sumándose a esto el balanceo del barco, que provocara caídas o golpes. Lo evitaremos con protecciones para las rodillas, usando pantalones de agua y botas con suela antideslizante y resistente.

También pueden producirse lesiones en los ojos por las escamas, por lo que es imprescindible el uso de gafas protectoras.

**c) Envasado/lavado.** La utilización de envases de madera hace que se puedan producir heridas con astillas o clavos oxidados. Además, tienen un peso excesivo, por lo que sería conveniente su sustitución por envases de plástico.

**d) Estiba.** Se producen riesgos de accidentes como consecuencia de la manipulación de envases, del obstáculo que las estibas suponen cuando se realizan en la cubierta y de los movimientos de la misma cuando no están bien trincadas. Por ello, lo más adecuado sería ubicarlas en lugares concretos.

**e) Descarga de las capturas.** Se realiza manualmente, lo que obliga a un gran esfuerzo físico. En ocasiones, tienen que pasar de una embarcación a otra cuando están abarloadas. Además, hay un diferente nivel entre el muelle y la embarcación. La prevención de accidentes, en este caso, pasaría por la modernización de los muelles con cintas transportadoras.

**HELENA ESTOPÀ PUJOL. MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA BARCELONA**  
**JORGE ORDUÑA SALVADOR. SEMSA CATALUNYA**  
**M<sup>ª</sup>JOSÉ HERRERA CARRO. SANIDAD MARÍTIMA BARCELONA**



Helena Estopà

## NUEVOS CARGOS

### ALFONSO MORÓN, DIRECTOR DEL GABINETE PARA EL DIÁLOGO SOCIAL

Alfonso Morón ha sido nombrado director del Gabinete para el Diálogo Social, con rango de secretario general. Las funciones del cargo, de nueva creación, son asistir y apoyar al ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, en el desarrollo del Diálogo Social (que es uno de los principales ejes estratégicos de la acción del Gobierno), mediante el impulso, coordinación y seguimiento del mismo y la constante interlocución con empresarios y sindicatos.

Alfonso Morón nació en Albacete en 1952. Es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense e Inspector de Trabajo y Seguridad Social desde 1977. Ha sido subdirector general de Reestructuración de Empresas en la Dirección General de Empleo y consejero laboral en las Embajadas de España en París y Lisboa. También trabajó como asesor en el Gabinete del Ministro de Trabajo. Además, formó parte del equipo de negociación que alcanzó el Acuerdo para la mejora del crecimiento y del empleo, firmado por el Gobierno y los interlocutores sociales en el año 2006.

### NUEVA DIRECCION EN LA PTEPA

La Plataforma Tecnológica Española de Pesca y Acuicultura (PTEPA) eligió en su última reunión de 2009 a Juan Manuel Vieites, de ANFACO-CECOPECA, como nuevo presidente y a Raúl Rodríguez,

secretario general de la OPP-Aquapiscis, como vicepresidente. Esta nominación será efectiva para los próximos dos años.

### FEDERICO ESTEVE AL FRENTE DEL CLUSTER MARÍTIMO ESPAÑOL

Federico Esteve Jaquotot es el nuevo presidente del Clúster Marítimo Español. Sustituye en el cargo al anterior presidente electo, Miguel Pardo, fallecido el pasado mes de agosto.

Esteve es Doctor en Ingeniería Naval y vicepresidente del Instituto Marítimo Español. A lo largo de su vida profesional ha estado muy vinculado a actividades relacionadas con el mar, habiendo trabajado en el Departamento de Estructuras de Buques de Bureau Veritas, Empresa Nacional Elcano, Alfa-Laval, Compañía Trasatlántica española, Spanish Cruise Line y ANAVE, entre otras empresas.



"Alfonso Morón, director del Gabinete para el Diálogo Social, del MTIN."

## CURSO DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL EN ACUICULTURA

La Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT y la Fundación Biodiversidad han puesto en marcha un curso de formación a distancia específico para el sector de la acuicultura. El curso está agrupado dentro del programa "Transmite", cofinanciado por el Fondo Social Europeo a través del Programa Operativo de Adaptabilidad y Empleo 2007-2013, en el marco del programa Empleaverde.

En el curso, que en Andalucía llevará por título "Acuicultura en Aguas Marinas, con CNAE 5022", podrán participar los trabajadores en activo de pymes y profesionales autónomos.

La duración es de 50 horas (25 generales y otras específicas) y funciona a través del sistema de "matrícula abierta" que permite a los alumnos iniciarlo en cualquier momento.

Las personas que participen tendrán la oportunidad de conocer de cerca los conceptos básicos del Medio Ambiente, Desarrollo Sostenible y Eficacia Energética y obtendrán un diploma tras su finalización.

## PROHIBIDA LA CAPTURA DE NÉCORA Y OTRAS ESPECIES

El Plan General de Explotación Marisquera de Galicia, aprobado por la Orden de la Consejería del Mar del 22 de diciembre pasado, prohíbe la captura de nécoras durante los próximos seis meses, desde el 6 de enero hasta el 4 de julio. Con esta veda, la Xunta de Galicia pretende conseguir un rendimiento óptimo en la explotación de los recursos pesqueros y regular la actividad marisquera en los bancos de la Comunidad Autónoma.

La extracción de la nécora ha estado permitida durante seis meses, desde el 6 de julio hasta principios de enero. Durante este tiempo, se han capturado 117.238,55 kilos de este crustáceo en aguas gallegas con un importe total de 1.924.224,41 euros, alcanzando el kilo de nécoras en las lonjas un precio medio de 16,41 euros.

El Servicio de Guardacostas de Galicia interceptó un total de 725,3 kilos de nécoras, bien por no superar la talla mínima exigida de 5,5 centímetros o bien por capturarse en nasas y aparejos sin balizar o fuera del horario establecido.

Además de la nécora también están en período de veda el santiagoño (*Scyllarus arc-tus*) hasta el 1 de octubre; y el bogavante (*Homarus gammarus*) y la langosta (*Palinurus elephas*), ambas especies hasta el 1 de julio.

## CENSO DE BUQUES

El pasado 28 de diciembre, la Secretaría General del Mar publicó en el BOE el censo de buques autorizados a pescar con artes de arrastre en aguas de la subzona IX del Consejo Internacional de Exploración del Mar (CIEM), sometidas a la soberanía o jurisdicción de Portugal, durante el año 2009. En total son 27 pesqueros: 15 matriculados en Huelva (uno de ellos: el "País Andaluz" de baja en el CFPO por ser susceptible de baja por nueva construcción), 11 en Vizcaya y uno más en Málaga

# Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

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

Dirección Provincial de Huelva



Siempre  
hay alguien  
escuchándote  
al otro lado...



más de  
**25** años  
acercándote  
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español

