

# Mar

Nº 479  
Febrero 2009

**El sistema  
de cuotas  
pesqueras  
pide un  
cambio**

**Cepesca  
presenta  
un plan de  
adaptación  
de flota**

**Modificaciones en la Ley de Costas**

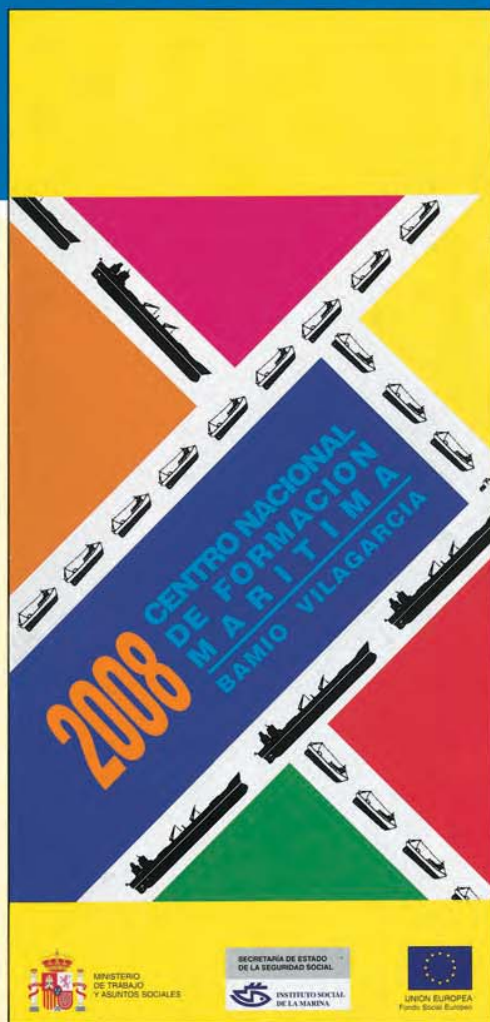
**Avanza el  
diálogo  
social**

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



## Superávit de la Seguridad Social, más garantías para las pensiones

**U**na cadena con fuertes y sólidos eslabones. El superávit de la Seguridad Social permite aportar fondos a la “hucha” de las pensiones para garantizarlas en el futuro.

El dinero que año tras año llega al Fondo de Reserva, merced a los buenos resultados de las cuentas de la

Seguridad Social, es fiel reflejo de la buena situación financiera del Sistema. De esta manera, según palabras del ministro Celestino Corbacho, “los datos demuestran que la Seguridad Social goza de muy buena salud y, por lo tanto, las pensiones en España están aseguradas”. Estas declaraciones constituyen un mensaje claro y rotundo para los más de ocho millones de pensionistas que hay en nuestro país

Las cifras hablan por sí solas. El año pasado la Seguridad Social arrojó un superávit que superó los 14.000 millones de euros. Este saldo positivo permitió aportar al Fondo de Reserva 9.400 millones de euros. En la actualidad, la “hucha” cuenta con más de 57.000 millones de euros, un colchón que permite asegurar las pensiones del futuro si en algún momento fuera necesario.

Hoy en día el ahorro depositado representa más del cinco por ciento de la riqueza que se crea España, es decir, de su Producto Interior Bruto.

Además, el horizonte y las previsiones con los que se trabaja para este año también son positivos. De nuevo las cuentas de la Seguridad Social reflejarán superávit, lo que permitirá realizar una nueva aportación, de 8.000 millones de euros. Los hechos demuestran que el comportamiento positivo de las cuentas del Sistema son ajenos a la actual situación

económica, lo que se traduce en motivo de tranquilidad para el sistema de protección social.

Desde el año 2000 hasta el ejercicio pasado los fondos de la “hucha” se han multiplicado por más de 80, lo que permitiría el pago de pensiones durante 9 meses. El horizonte con el que se trabaja para 2009 “también es de superávit, nunca de déficit” y la aportación previsible es de 8.000 millones, según Octavio Granado, Secretario de Estado de la Seguridad Social

Los ingresos de la Seguridad Social provienen de las cotizaciones sociales, recaudándose más de



96.000 millones de euros de los que 84.000 se destinaron al pago de las pensiones contributivas y, 2.000 millones a prestaciones por maternidad, paternidad y riesgo durante el embarazo. También hay que destacar que respecto al año 2007 el gasto en Incapacidad Temporal se redujo en más de 130 millones de euros, debido al mayor control en este tipo de prestación.

En definitiva, tiempos de crisis, pero con una correcta gestión del Sistema, que permitirá garantizar el futuro de las pensiones. ■

## AROMAS RIMADOS DE SIETE MARES

**Autor:** Manuel Maestro

**Edita:** Noray

Un crucero alrededor de la poesía del mar. Eso es "Aromas rimados de siete mares", en el que se recogen poemas de autores que han tenido al océano como fuente de inspiración literaria. En unas ocasiones es el propio océano el protagonista; en otras, son los barcos o los elementos y mecanismos que los permiten trasladarse de un confin a otro. Todo ello descrito, como señala Manuel Maestro, responsable de este libro, *por la pluma del rapsoda que, frecuentemente, se enrolla en las naves para contarnos pormenores de la vida de los marinos, de las grandezas y miserias de su dura existencia.*

El autor ha dividido el libro según el tema de las poesías seleccionadas. En total, Manuel Maestro ha dividido este trabajo en doce apartados, cada uno de los cuales va precedido de una breve introducción. Así pasamos "de la mar y del mar", con poemas de Quevedo y Rubén Darío, entre otros muchos; al "de los marinos y marineros", con Góngora y León Felipe; al "de la pesca y los pescadores", con muestras de la poesía de Gabriela Mistral y José María Pemán; pasando por el "de los piratas", donde no podía faltar José de Espronceda y su "Canción del pirata"...

Jorge Manrique, Rafael Alberti, Rubén Darío, Cervantes, Berceo, Pedro Salinas, Jorge Guillén y otros muchos forman parte del homenaje que ha querido rendir este autor a cuantos dedicaron su poesía al mar, divulgando la cultura marítima y acercando a los ciudadanos el mar y su entorno. Unos poetas que, en no pocas ocasiones, nos cuentan los pormenores de la vida de los marinos desde su propia experiencia en el mar.

Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar, es periodista y escritor. Además de su producción periodística, con numerosos trabajos publicados a lo largo de su dilatada vida profesional en distintos medios de comunicación, como en la Revis-



ta General de Marina, Marina Civil y Proa a la Mar, entre otras, es el autor de una veintena de libros como "El mar en bandeja de plata" o "De los riesgos y seguros de la Carrera de Indias". En la actualidad, desde su puesto en la mencionada Fundación, su principal actividad se centra en la divulgación de entorno literario y artístico que rodea al mar.

El presente libro tiene 328 páginas y puede adquirirse en librerías o a través de la página web de la propia editorial, [www.noray.es](http://www.noray.es), al precio de 12 euros. ■

Editor:



# e n este número

Nº 479 - febrero 2009

**Directora general:**

Pilar López-Rioboo Ansorena.

**Director:**

Vidal Maté.

**Redacción:**

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

**Fotos:**

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo.

**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, 8. Santander - Tel. 942 21 46 00.

**Cartagena:** Casa del Mar. C/ Pez, 1. Cartagena (Murcia) - Tel. 968 50 20 50.

**Castellón:** Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. Grao de Castellón - Tel. 964 28 30 72.

**Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 956 50 02 40.

**Gijón (Asturias):** Casa del Mar. Avda. Príncipe de Asturias, 76. - Tel. 98 532 71 00.

**Guipúzcoa:** Casa del Mar. C/ Marinos, 1. Pasaia (Guipúzcoa) - Tel. 943 40 40 00.

**Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9. - Tel. 959 25 74 11.

**A Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 1 - Tel. 981 28 70 00.

**Las Palmas:** Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322 - Tel. 928 49 46 45.

**Lugo:** Oficina Administrativa. Carril dos Loureiros, 17. - Tel. 982 22 50 10.

**Madrid:** Oficina Administrativa. C/ Churruga, 2 - Tel. 91 591 99 00.

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

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

**Redacción y Administración:**

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07

y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

revista.mar@ism.seg-social.es

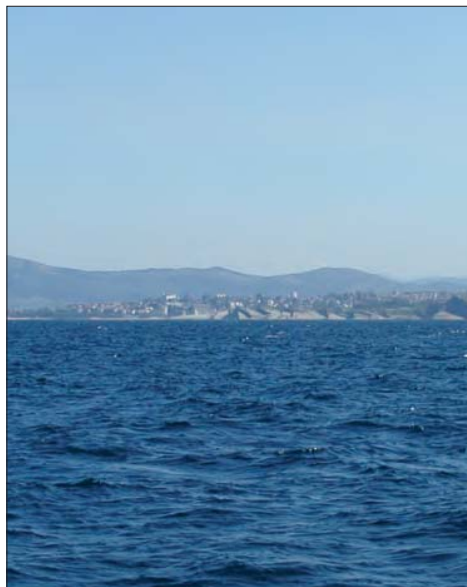
**Imprime:** GRAFFOFFSET, S.L.

C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind. Los Ángeles, 28906. GETAFE (Madrid).

**Depósito Legal:** M. 16516/1963.

**NIPO:** 793-09-001-1

**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.



# 50

**LEY DE COSTAS.** El gobierno introdujo cambios en la ley de Costas

# 6

**SIGUE EL DIÁLOGO SOCIAL.** Gobierno y los agentes sociales prosiguen las negociaciones para lograr acuerdos en materia sociolaboral

# 20

**DEBATES SOBRE LAS CUOTAS.** Bruselas se plantea cambios en el sistema de cuotas para lograr una mayor eficiencia en el control de las pesquerías

- 6 Diálogo Social
- 10 Superávit de la Seguridad Social
- 12 Bases de cotización 2009
- 14 Regulación de los autónomos
- 16 Política de extranjería
- 18 Fondos de empleo para comunidades autónomas
- 20 Cuotas a debate
- 26 Planes de adaptación de flotas
- 30 La pesca en la OMC
- 32 Plan de Formación del ISM
- 36 Reunión de directores del ISM
- 38 La mujer en la marina mercante
- 44 Nuevas embarcaciones de salvamento marítimo
- 46 Botes salvavidas
- 48 Fraude en las titulaciones de barcos de recreo
- 50 Cambios en la Ley de Costas
- 54 Política de biodiversidad
- 60 El puerto de Algeciras
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves



# NUEVO IMPULSO al Diálogo Social

*“El gobierno no dejará a ninguna familia tirada en la cuneta”. De esta manera clara y rotunda el presidente del gobierno, José Luís Rodríguez Zapatero, garantizaba a los parados el cobro de la prestación por desempleo, y una vez agotada ésta, el subsidio correspondiente. Para cumplir este objetivo el gobierno decidió incrementar las dotaciones presupuestarias en la cuantía necesaria para*

*garantizar el derecho de los trabajadores desempleados el cobro de las prestaciones. Además el presidente el gobierno anunció un recorte del gasto público de 1.500 millones de euros para compensar el aumento de la partida destinada a pagar el paro. También se ha creado un Fondo de inversión local de 8.000 millones de euros para que los ayuntamientos puedan llevar a cabo diversas obras.*



Mesa de la Comisión de Seguimiento del Diálogo Social, presidida por el ministro.

## **Celestino Corbacho presidió la Comisión de Seguimiento del Diálogo Social en la que participaron sindicatos y empresarios.**

viudedad. Podrán beneficiarse de esta medida quienes hubiesen suscrito antes del 1 de septiembre de 2008 una hipoteca por menos de 170.000 euros y no sean morosos con las entidades financieras. El período de aplazamiento de 24 mensualidades comenzará a aplicarse a partir del 1 de marzo de 2009, en lugar del 1 de enero antes establecido.

### **COMISIÓN DE SEGUIMIENTO**

El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, presidió la Comisión de Seguimiento del Diálogo Social en la que sindicatos, empresarios y el propio gobierno pusieron de manifiesto la necesidad de impulsar este proceso.

### **AGENDA CONSENSUADA**

Tras la reunión todas las partes consensuaron hacer público un comunicado en el que fijaron la agenda de los temas a tratar en sucesivos encuentros. Literalmente, el documento decía lo siguiente:

“La Comisión de Seguimiento del Diálogo Social, ha celebrado hoy (el día 30 de enero) una sesión de trabajo que ha permitido poner de manifiesto la coincidencia entre todas las partes de la necesidad de impulsar el proceso de Diálogo Social.

El Gobierno y los interlocutores sociales reafirman su voluntad de que el Diálogo Social continúe constituyendo el espacio de debate y acuerdo en materia socio-laboral.

La Comisión de Seguimiento ha acordado establecer un protocolo de funcionamiento para el impulso y coordinación de los diversos ámbitos y mesas del Diálogo Social. Además la Comisión intensificará su calendario de trabajo y, para ello mantendrá una agenda abierta, que permita celebrar todas las sesiones de trabajo precisas.

Las prioridades que determinan los distintos ámbitos se centrarán en la necesidad de establecer respuestas consensuadas ante las actuales dificultades que atraviesa la actividad económica y el empleo.

Ya se han presentado 30.000 proyectos presentados por 8.107 ayuntamientos, que según las previsiones permitirán crear 280.000 empleos, según las previsiones avanzadas por los propios municipios. Además, el Consejo de Ministros aprobó una moratoria hipotecaria a favor de los parados, que les permite retrasar el 50 por ciento de los créditos, con un máximo de 500 euros mensuales, durante 24 meses a los trabajadores que vayan al paro antes del 1 de enero de 2010, a los autónomos que cesen su actividad antes de esa fecha, a quienes acrediten renta muy bajas, y a los pensionistas por

**“El Gobierno no dejará a ninguna familia tirada en la cuneta”  
(Rodríguez Zapatero)**



Ramón Gorri, en su intervención ante los medios de comunicación



Antonio Ferrer, Secretario de Acción Sindical de UGT.



Elías Aparicio, Secretario General de Cepyme.



José María Lacasa, Secretario General de CEOE.

La sesión de hoy de la Comisión de Seguimiento del Diálogo Social ha tratado un orden del día que ha recogido aspectos relevantes que se abordarán en los próximos meses:

- Mejora continua de los Servicios Públicos de Empleo. Asimilación a los estándares de los Servicios de Empleo europeos. Adecuación de las Políticas Activas de Empleo.
- Evaluación del impacto de las bonificaciones a la contratación indefinida introducida por el Acuerdo para la Mejora del Crecimiento y del Empleo de 2006.
- Análisis y propuesta sobre los Expedientes de Regulación de Empleo.
- Análisis de la situación actual de la protección por desempleo.
- Desarrollo del II Plan de Acción derivado de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo.

### **Gobierno y agentes sociales pactaron una agenda abierta de trabajo.**

- Análisis y revisión en materia de Formación para el Empleo.
- Seguridad Social.
- Desarrollo del Estatuto del Trabajo Autónomo.
- Información periódica de los resultados en materia de empleo sobre el Fondo de Inversión Pública en el ámbito local.
- Información periódica, de los resultados en materia de empleo sobre el Fondo destinado al sector de la automoción.
- Información periódica de otros Planes del Gobierno.”

En el encuentro, presidido por el ministro, también participaron representantes de organizaciones empresariales y sindicales. Concretamente por la patronal asistieron los secretarios generales de CEOE y Cepyme, José María Lacasa y Elías Aparicio, y los Secretarios de Ac-





De izquierda a derecha, Elías Aparicio y José María Lacasa, secretarios generales de Cepyme y CEOE, Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración y los secretarios de Acción Sindical de CC.OO y UGT, Ramón Gorri y Antonio Ferrer.

ción Sindical de CC.OO y UGT, Ramón Gorri y Antonio Ferrer, respectivamente.

### **REUNIÓN SATISFACTORIA**

Gobierno, sindicatos y empresarios coincidieron en definir la reunión como muy satisfactoria.

El ministro Celestino Corbacho indicó que la reunión permitió poner de manifiesto la coincidencia entre todas las partes, e insistió la necesidad de impulsar el Diálogo Social. Tras afirmar que se intensificará el calendario de trabajo, subrayó que todos los temas a tratar se centrarán en establecer respuestas consensuadas, ante las dificultades que atraviesan la actividad económica y el empleo. “Hemos hecho un repaso –dijo– de toda una serie de materias así como un orden del día que será la referencia para trabajar en próximas reuniones”.

El Secretario de Acción Sindical de CC.OO., Ramón Gorri, puso de relieve que la defensa del empleo se recoge en la agenda de trabajo establecida, así como la mejora de los Servicios Públicos de Empleo, la defensa del sistema de protección social, respecto a las prestaciones por desempleo, la contratación laboral, la Seguridad Social y los expedientes de regulación de empleo, todo lo que atañe a la seguridad y salud en el trabajo y otras cuestiones

**“Todos los temas a tratar se centrarán en establecer respuestas consensuadas” (Celestino Corbacho)**

como el desarrollo del Estatuto de Trabajadores Autónomos. Ramón Gorri hizo hincapié que tanto para CC.OO. como para UGT, “es muy importante que la comisión esté puntualmente informada sobre las obras y cómo se está desarrollando el Fondo de Inversión Local, que cuenta con una partida de 8.000 millones de euros”.

Antonio Ferrer, Secretario de Acción Sindical de UGT, señaló que las propuestas tienen que ser posibles y consensuadas ante la situación de crisis y la situación de destrucción de empleo, recalando que ninguna de ellas supongan recortes para los trabajadores y para las empresas con mayores cargas. También destacó la necesidad de reordenar el actual proceso al que calificó de joven.

El Secretario General de Cepyme, Elías Aparicio, insistió que “la Comisión de Seguimiento ha puesto de manifiesto poner en valor el Diálogo Social, que sigue siendo una herramienta útil para contribuir a resolver los graves problemas que tiene nuestra economía y el empleo”.

Por último, José María Lacasa, Secretario General de CEOE, recordó que la herramienta de entendimiento a través del Diálogo Social “sigue viva y tenemos deseos de materializarla en resultados concretos”. ■

# La Seguridad Social tuvo un **SUPERÁVIT DE 14.000 millones de euros**

*El sistema de Seguridad Social cerró el año 2008 con un superávit de 14.428,21 millones de euros que representan el 1,31 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB).*



Este superávit se refleja en la diferencia entre unos ingresos no financieros de 111.852,55 millones de euros y unos gastos no financieros de 97.495,46 millones de euros, cuyo resultado anota un superávit de 14.357,09 millones de euros a los que hay que sumar 71,12 millones correspondientes al resultado de las operaciones no financieras de las Mutuas. En total, el superávit asciende a 14.428,21 millones de euros.

Durante el año 2008 los ingresos y gastos no financieros de la Seguridad Social supusieron un aumento porcentual muy similar al registrado en el año 2007. Los ingresos crecieron un 6,41 por ciento y, los gastos, un 6,57 por ciento.

## **COTIZACIONES SOCIALES**

Los derechos reconocidos por cotizaciones sociales ascendieron a 96.283,27 millones de

**El superávit representa el 1,31 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB)**

**El gasto en Incapacidad temporal se redujo un 3,35 por ciento en relación con el año 2007**

euros, que representan 2.822,37 millones más sobre lo presupuestado, con un aumento respecto al año 2007 del 4,52 por ciento. En el apartado de transferencias corrientes, 10.456,13 millones de euros con un incremento sobre el ejercicio anterior del 12,06 por ciento. Destacan las transferencias del Estado a la Seguridad Social por importe de 6.577,55 millones de euros, un 15,45 por ciento más para financiar los complementos a mínimos y las pensiones asistenciales.

En las obligaciones reconocidas, el gasto en pensiones contributivas creció un 6,18 por ciento hasta alcanzar un total de 84.738,86 millones de euros. Merced al

mayor control, destaca la reducción del gasto en Incapacidad Temporal por un total de 3.335,57 millones de euros, lo que representa un 3,35 por ciento menos que en 2007.

Las prestaciones por maternidad, paternidad y riesgo durante el embarazo, ascendieron a 2.031,18 millones de euros lo que supone un aumento del 16,48 por ciento respecto al año anterior. El aumento de los fondos destinados a este capítulo se debe a las nuevas prestaciones establecidas en la Ley de Igualdad, que entró en vigor en el mes de marzo de 2007.

## **PENSIONES DE JUBILACIÓN**

La nómina mensual de pensiones contributivas de la Seguridad Social ascendió el pasado 1 de enero a 6.332,1 millones de euros, un 6,4 por ciento más que en el mismo mes de 2007.

# CIERRE PROVISIONAL DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS. EJERCICIO 2008

(Millones de euros)

DETALLE ECONÓMICO	Presupuesto Inicial	Derechos Reconocidos netos	Desviaciones		% Incremento sobre Ejercicio 2007
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	%	
<b>OPERACIONES CORRIENTES</b>					
<b>1. Cotizaciones sociales:</b>	<b>93.460,90</b>	<b>96.283,27</b>	<b>2.822,37</b>	<b>103,02</b>	<b>4,52</b>
- De ocupados	85.878,55	87.786,86	1.908,31	102,22	3,45
- De desempleados y bonif.para fomento del empleo:	7.582,35	8.496,41	914,06	112,06	17,07
. A cargo del I.N.E.M.	7.072,35	7.836,78	764,43	110,81	16,03
Bonificaciones para el fomento del empleo	3.200,00	2.899,04	-300,96	90,60	-9,58
Resto a cargo del INEM	3.872,35	4.937,74	1.065,39	127,51	39,18
. A cargo de desempleados	510,00	659,63	149,63	129,34	31,03
<b>3. Tasas y otros ingresos:</b>	<b>490,79</b>	<b>820,97</b>	<b>330,18</b>	<b>167,28</b>	<b>4,26</b>
- Recargos y multas	478,77	724,28	245,51	151,28	4,71
- De asistencia sanitaria prestada por el INGESA	-	-	-	-	-
- De asistencia sanitaria prestada por el ISM	0,19	-	-0,19	-	-
- De servicios sociales . IMSERSO e ISM	3,81	2,87	-0,94	75,33	2,50
- Otros ingresos	8,02	93,82	85,80	1.169,83	1,08
<b>4. Transferencias corrientes:</b>	<b>10.334,63</b>	<b>10.456,13</b>	<b>121,50</b>	<b>101,18</b>	<b>12,06</b>
- Del Estado:	6.739,31	6.862,91	123,60	101,83	15,27
Del Ministerio de Trabajo e Inmigración	6.485,69	6.577,55	91,86	101,42	15,45
. Para financ. compl. a mínimos de pensión	2.106,35	2.106,35	0,00	100,00	16,61
. Para financ. pensiones no contributivas	2.137,58	2.193,82	56,24	102,63	3,83
. Para financ. prestc. famil.no contrib. por hijo cargo	1.004,64	1.056,20	51,56	105,13	4,55
. Para financiar prestaciones LISMI	65,81	65,81	0,00	100,00	-13,00
. Prestaciones del síndrome tóxico	18,25	18,25	0,00	100,00	4,23
. Jubilaciones anticipadas	144,54	119,00	-25,54	82,33	-5,38
. Para financiar servicios sociales del IMSERSO	931,27	941,14	9,87	101,06	101,95
. Para financiar servicios sociales del ISM	25,09	23,23	-1,86	92,59	-5,76
. Otras	52,16	53,75	1,59	103,05	-7,85
De otros departamentos Ministeriales	253,62	285,36	31,74	112,51	11,31
. Para financ. asist. sanit. prest.por INGESA	200,41	233,98	33,57	116,75	13,80
. Para financ. asist. sanit. prest.por ISM	53,21	51,38	-1,83	96,56	1,24
. Otras	0,00	0,00	0,00	-	-
- De la Seguridad Social:	3.538,52	3.542,18	3,66	100,10	6,51
. Aportación sostenimiento de servicios comunes	1.014,79	1.075,68	60,89	106,00	5,62
. Capitales Renta	1.510,24	1.451,13	-59,11	96,09	14,63
. Cuotas de Reaseguro de A.T.	1.009,77	1.013,43	3,66	100,36	-2,35
. Otras transferencias recibidas de Entidades del Sistema	3,72	1,94	-1,78	52,15	-45,51
- Del exterior (Fondo social europeo)	10,00	8,95	-1,05	89,50	18,07
- Otras	46,80	42,09	-4,71	0,00	-3,57
<b>5. Ingresos patrimoniales</b>	<b>1.834,65</b>	<b>2.624,46</b>	<b>789,81</b>	<b>143,05</b>	<b>29,91</b>
- Intereses de títulos valores afectos al fondo de reserva	1.596,00	2.093,97	497,97	131,20	35,84
- Intereses de depósitos afectos al fondo de reserva	21,00	94,07	73,07	447,95	143,96
- Otros ingresos patrimoniales	217,65	436,42	218,77	200,51	-0,85
<b>SUMA OPERACIONES CORRIENTES</b>	<b>106.120,97</b>	<b>110.184,83</b>	<b>4.063,86</b>	<b>103,83</b>	<b>5,69</b>
<b>OPERACIONES DE CAPITAL</b>					
<b>6. Enajenación de inversiones reales</b>	<b>0,36</b>	<b>0,98</b>	<b>0,62</b>	<b>272,22</b>	<b>-95,40</b>
<b>7. Tranferencias de capital</b>	<b>826,51</b>	<b>1.666,74</b>	<b>840,23</b>	<b>287,23</b>	<b>99,51</b>
Para financiación del INGESA	31,09	31,12	0,03	100,10	42,04
Para financiación del ISM	3,16	2,78	-0,38	87,97	-37,95
Para financiación del IMSERSO	84,84	84,84	0,00	100,00	-10,87
De la Seguridad Social	693,21	1.533,91	840,70	221,28	115,29
Del fondo europeo de desarrollo regional	14,21	14,09	-0,12	99,16	951,49
<b>SUMA OPERACIONES DE CAPITAL</b>	<b>826,87</b>	<b>1.667,72</b>	<b>840,85</b>	<b>201,69</b>	<b>94,67</b>
<b>TOTAL NO FINANCIERO</b>	<b>106.947,84</b>	<b>111.852,55</b>	<b>4.904,71</b>	<b>104,59</b>	<b>6,41</b>
<b>8. Activos financieros</b>	<b>34,18</b>	<b>56,10</b>	<b>21,92</b>	<b>164,13</b>	<b>753,88</b>
<b>9. Pasivos financieros</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>106.982,02</b>	<b>111.908,65</b>	<b>4.926,63</b>	<b>104,61</b>	<b>6,46</b>

NOTA: En los Derechos Reconocidos se han deducido los Derechos Cancelados.

NOTA.:Se incluye la estimación de las recaudaciones de cuotas correspondientes a noviembre y diciembre, así como la de los aplazamientos

La pensión media de jubilación alcanzó en enero una cuantía de 845,42 euros mensuales, lo que significa un 4,8 por ciento de aumento respecto al mismo mes de 2007. En cuanto a la pensión media del Sistema de la Seguridad Social, que comprende a distintas clases de pensiones, como son las de jubilación, incapacidad permanente, viudedad, orfandad y a favor de familiares, se situó en 747,25 euros mensuales, lo que significa un incremento interanual del 4,7 por ciento.

## CRECE EL NÚMERO DE PENSIONES

En el último mes de diciembre las pensiones contributivas alcanzaron la cifra de 8.473.927 pensiones, lo que supone un crecimiento interanual del 1,6 por ciento. Más de la mitad de las pensiones son por jubilación, concretamente 4.995.691. Las pensiones de viudedad ascienden a 2.263.259, de viudedad, 916.291 por incapacidad permanente, 281.012 por orfandad y, el resto, 37.674 son pensiones a favor de familiares. ■

# Publicadas las BASES DE COTIZACIÓN de los trabajadores del mar

El Boletín Oficial del Estado del pasado 29 de enero publicó la Orden del Ministerio de Trabajo e Inmigración que establece las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar, incluidos en los grupos segundo y tercero, para el año 2009. Las bases están en vigor desde el 30 de enero, con efectos desde principios de año.

## BASES GRUPO 2º A (Embarcaciones entre 50,01 y 150 TRB) Año 2009

Provincia	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
<b>ZONA NORTE</b>				
A Coruña, Lugo, Pontevedra, Villagarcía, Asturias	Arrastre, Palangre de Fondo y Volantas en Caladeros Internacionales (excepto África)	2.259,00	1.626,00	1.476,00
	Arraste en Caladero nacional y Costa de Portugal. Palangre de fondo y volantas en Costa de África. Palangre en superficie	2.082,00	1.431,00	1.299,00
	Palangre de Fondo, cerco y otras artes en Caladeros Nacionales	1.659,00	1.329,00	1.191,00
Cantabria	Arrastre	2.259,00	1.626,00	1.476,00
	Palangre	1.659,00	1.329,00	1.317,00
	Cerco	1.359,00	1.212,00	1.191,00
Guipúzcoa	Cerco y Palangre	1.752,00	1.416,00	1.416,00
	Arrastre en Aguas Comunitarias	2.748,00	1.833,00	1.581,00
	Otras Artes	2.496,00	1.710,00	1.536,00
Vizcaya	Artes Fijas	2.214,00	1.416,00	1.416,00
	Arrastre	2.748,00	1.833,00	1.581,00
	Cerco y Anzuelo	1.521,00	1.320,00	1.320,00
<b>ZONA ESTE</b>				
Alicante, Castellón, Valencia, Baleares, Barcelona Murcia		1.650,00	1.368,00	1.368,00
Girona		1.734,00	1.368,00	1.368,00
Tarragona	Atuneros	2.310,00	1.680,00	1.680,00
	Otras artes	1.650,00	1.368,00	1.368,00
<b>ZONA SUR</b>				
Almería		1.494,00	1.389,00	1.389,00
Cádiz	Cerco	1.446,00	1.128,00	1.128,00
	Arrastre y palangre	1.554,00	1.218,00	1.218,00
Granada		1.359,00	1.227,00	1.227,00
Huelva	Congelado	2.295,00	1.614,00	1.410,00
	Fresco	1.911,00	1.335,00	1.200,00
Málaga, Melilla		1.383,00	1.275,00	1.275,00
Las Palmas		2.295,00	1.491,00	1.368,00
Tenerife	Pesca local	1.554,00	1.338,00	1.338,00
	Pesca no local	2.295,00	1.491,00	1.368,00
Ceuta		1.974,00	1.461,00	1.461,00



La Ley 2/2008, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado prevé que la cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero se efectúe sobre las remuneraciones que se determinen mediante Orden Ministerial, a propuesta del Instituto Social de la Marina y habiendo consultado a las organizaciones representativas del sector.



ANA DIAZ

Las cotizaciones se establecen por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales, sobre la base de los valores medios de remuneración percibida en el año 2008.

Las diferencias que se hayan podido producir respecto a las bases de cotización establecidas en esta Orden respecto a las que se hubieran efectuado a partir del 1 de enero del 2009, podrán ser ingresadas sin recargo hasta el 31 de marzo. ■ ANA DIAZ

### BASES GRUPO 2º B (Embarcaciones entre 10,01 y 50 TRB) Año 2009

Provincia	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización		
		1 a 7	8	9 a 11
<b>ZONA NORTE</b>				
A Coruña, Villagarcía, Vigo	Palangre de fondo y volantas en Costa de Africa	2.085,00	1.431,00	1.299,00
	Palangre, cerco y otras artes menores	1.569,00	1.125,00	1.125,00
Lugo, Asturias		1.569,00	1.125,00	1.125,00
Cantabria	Arrastre	2.238,00	1.446,00	1.446,00
	Palangre	1.569,00	1.191,00	1.191,00
	Cerco	1.359,00	1.191,00	1.191,00
Guipúzcoa	Cerco, palangre, anzuelo y artes fijas	1.464,00	1.272,00	1.272,00
	Arrastre	2.748,00	1.833,00	1.581,00
	Otras artes	2.496,00	1.710,00	1.536,00
Vizcaya	Cerco y Anzuelo	1.521,00	1.320,00	1.320,00
<b>ZONA ESTE</b>				
Alicante, Castellón, Valencia, Baleares, Barcelona, Girona, Tarragona, Murcia		1.650,00	1.368,00	1.368,00
<b>ZONA SUR</b>				
Almería		1.494,00	1.389,00	1.389,00
Cádiz	Cerco y arrastre	1.446,00	1.128,00	1.128,00
	Palangre	1.497,00	1.191,00	1.191,00
	Artes menores	1.434,00	1.110,00	1.110,00
Granada		1.359,00	1.179,00	1.179,00
Huelva	Altura-congelador	2.046,00	1.395,00	1.251,00
	Arrastre, cerco, palangre	1.422,00	1.179,00	1.140,00
	Otras modalidades	1.275,00	1.149,00	1.113,00
Málaga		1.383,00	1.179,00	1.179,00
Las Palmas, Tenerife	Pesca local	1.329,00	1.128,00	1.128,00
	Pesca no local	2.028,00	1.395,00	1.200,00
Ceuta		1.329,00	1.128,00	1.128,00

### BASES GRUPO 3º. Año 2009

Provincia	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización	
	3 y 4	8 a 11
<b>ZONA NORTE</b>		
A Coruña, Lugo, Villagarcía, Vigo, Asturias, Cantabria	1.203,00	1.116,00
Guipúzcoa	1.335,00	1.170,00
Vizcaya		1.230,00 1.050 *
<b>ZONA ESTE</b>		
Alicante, Castellón, Valencia, Baleares, Barcelona, Girona, Tarragona, Murcia	1.431,00	1.191,00
<b>ZONA SUR</b>		
Almería	1.365,00	1.1251,00
Cádiz, Huelva Ceuta	1.212,00	1.110,00
Granada, Málaga, Sevilla, Melilla, Las Palmas, Tenerife	1.263,00	1.149,00

\* Grupo 10 de cotización: Neskatillas, Empacadoras, Mariscador a pie



Celestino Corbacho, Ministro de Trabajo e Inmigración, durante la reunión con representantes de asociaciones de autónomos.

# PRESTACIONES PARA AUTÓNOMOS por cese de actividad

El estudio consta de dos partes. En la primera se aborda la propuesta del sistema de protección por cese de actividad y, la segunda, un texto articulado que lo regule. Una vez recibido este informe, y tras analizarlo, se escuchará la opinión que sobre el mismo tengan las asociaciones de autónomos, las organizaciones empresariales y sindicales y los gobiernos de las Comunidades Autónomas, y a continuación se elaborará un anteproyecto de Ley que regulará un sistema de protección por cese de actividad involuntario de los autónomos.

## REQUISITOS

Tendrán derecho a la protección por cese de actividad aquellos trabajadores autónomos que

***El Ministerio de Trabajo e Inmigración ha recibido ya el informe sobre "prestación por cese de actividad de trabajadores autónomos" elaborado por un grupo de expertos a petición del propio ministerio.***

estén afiliados al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos y en situación de alta y además, tener cubierto un mínimo de 12 meses ininterrumpidos de cotización antes del cese de actividad. También deben encontrarse en situación legal de cese de actividad y acreditar su disposición a la reincorporación al mercado de trabajo a través de la suscripción del compromiso de promoción de la actividad emprendedora. El último requisito consiste en no haber cumplido la edad ordinaria para causar derecho a la jubilación, salvo que no tuviera acreditado el período de cotización requerido para ello.

## CESE DE ACTIVIDAD

Los autónomos se encontrarán en situación legal de cese de actividad si se producen las si-

guientes causas: por motivos económicos, productivos u organizativos determinantes de la inviabilidad de proseguir la actividad económica o profesional; por fuerza mayor determinante del cese o de la interrupción de la actividad; por pérdida de la licencia administrativa; y por decisión de la trabajadora autónoma que se vea obligada a interrumpir su trabajo como consecuencia de ser víctima de violencia de género.

### **ACCIÓN PROTECTORA**

El sistema de protección comprende las siguientes prestaciones: la prestación económica por cese total, temporal o definitivo de la actividad; el abono de cotización a la Seguridad Social. En este caso la entidad gestora se hará cargo de la cuota que corresponda, en cada momento, a la base reguladora del beneficiario, que no podrá ser inferior a la base mínima de cotización así como las medidas de promoción de la actividad emprendedora.

### **DURACIÓN DE LA PROTECCIÓN**

La duración de la protección estará en función de los meses cotizados dentro de los 36 anteriores a la situación legal de cese de actividad de los que, al menos, doce meses deben ser continuados e inmediatamente anteriores a dicha situación de cese con arreglo a la siguiente escala:

Período de cotización (meses)	Meses de protección
* De 12 a 17	2
* De 18 a 23	3
* De 24 a 29	4
* De 30 a 35	5
* De 36 o más	6

El trabajador al que se le hubiera reconocido y disfrutado el derecho a la prestación económica podrá volver a solicitar un nuevo reconocimiento, siempre que se den los requisitos legales y hubieran transcurrido 24 meses desde la extinción del derecho anterior.

### **CUANTÍA DE LA PRESTACIÓN**

La base reguladora de la prestación económica será el promedio de las bases por las que hubiera cotizado durante los 12 meses continuados e inmediatamente anteriores a la situación legal de cese.

La cuantía del subsidio mensual, se determinará aplicando el 70 por ciento de la base reguladora. En el caso de cotizar por la base mínima, que es de 833,40 euros mensuales para este año, el trabajador percibiría 583,38 euros al



## ***El informe aborda el sistema de protección y la propuesta de un texto articulado que lo regule***

mes. En este caso concreto la cotización del trabajador sería de 26,25 3euros al mes.

El trabajador por cuenta propia con discapacidad o cuya actividad tenga naturaleza tóxica, peligrosa o penosa, y esté cercano a la edad de jubilación establecida legalmente, podrá acceder la prestación económica por cese de actividad, garantizándose que el nivel de protección dispensado sea el mismo, en supuestos equivalentes de carrera de cotización, esfuerzo contributivo y causalidad, que el de los trabajadores por cuenta ajena. ■



Consuelo Rumí, secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, durante su intervención

## “La inmigración irregular se instala EN LA ECONOMÍA SUMERGIDA”

**“El Gobierno persigue la economía sumergida, nicho que siempre llama a más inmigración irregular”, manifestó Consuelo Rumí, Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, en una conferencia pronunciada en el Foro de Nueva Economía.**

Sobre la reforma de la Ley de Extranjería afirmó que “la decisión del Gobierno ha sido no limitarse a la estricta obligación de la reforma, sino que quiere ampliar su alcance a otros ámbitos de la ley que habrán de dar soporte a la política migratoria que España va a necesitar durante los próximos años, modifi-

cando más de medio centenar de artículos”.

Para Consuelo Rumí esta reforma ha deslizado en el debate público dos equívocos. “El primero consiste –subrayó– en presentar esta reforma condicionada por la tan mal conocida Directiva del Retorno, de tal modo que pareciera que estamos ante un simple endurecimiento provocado por la legislación europea. Nada más lejos de la realidad porque la trasposición de la directiva no ha provocado ni un mínimo retroceso, ni el menor endurecimiento para los derechos de las personas en nuestra legislación”.

Consuelo Rumí puso de manifiesto que el se-



gundo equívoco se establece vinculando la actual reforma a la situación de la crisis económica nacional e incluso internacional. “Es más que evidente que con este alambicado, y falso, razonamiento se sugiere que el Gobierno utiliza la ley para frenar la llegada de inmigrantes a nuestro país, como una suerte de puerta que se cierra con rango de Ley Orgánica para la inmigración legal”.

Lo que sí es una realidad, según la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración es que “el diseño del sistema español de canalización de flujos migratorios, tiene como piedra angular que los accesos de los inmigrantes desde el exterior se llevarán a cabo en ausencia de candidatos en el mercado interior a las distintas ocupaciones. En coherencia, durante estos años se han diseñado y puesto en marcha aquellos instrumentos de gestión que detectan las demandas de los empleadores y la imposibilidad de ser cubiertas en el mercado nacional”.

## **POLÍTICAS DE INMIGRACIÓN**

También puso de relieve que en las crisis es donde se demuestra la grandeza de la sociedad y que la segregación nunca es la solución, a la vez que recalcó “la importancia que han tenido en los últimos años la llegada de trabajadores extranjeros en la evolución de nuestro país y la necesidad del reconocimiento de sus derechos en momentos de menos prosperidad”.

Además, recordó, la importancia de políticas de inmigración aplicadas en la anterior legislatura, afirmando que “en los últimos cuatro años hemos pasado de la política de extranjería a la política de inmigración. Hoy España cuenta ya con una política de Estado moderna, adecuada a nuestra condición de país receptor de flujos que está en sintonía con los esfuerzos que se vienen desplegando en Europa para avanzar hacia una política común que todavía no es una realidad pero cuya última expresión, el Pacto Europeo de Inmigración y Asilo, contribuye a



## **“Es una equivocación ligar el descenso en la contratación en origen a un imaginario fracaso de la política de inmigración”**

sentar las bases de una respuesta concertada desde los veintisiete países de la Unión Europea al reto de la integración”.

Por otra parte recalcó que el Gobierno “ha tejido una red de cooperación que es ya estratégica con los países de origen y de tránsito y persiguiendo la economía sumergida, nicho que siempre llama a más inmigración irregular”.

Sobre la integración de los inmigrantes afirmó que “representa uno de los grandes desafíos en los próximos años. En la pasada legislatura – recordó- el Gobierno ha invertido más de mil millones de euros dedicados a promover la integración, más de 700 de ellos transferidos a otras Administraciones, que antes no contaban con el apoyo desde la Administración General del Estado”.

Por último, en cuanto al descenso de la contratación de inmigrantes en sus países de origen indicó que “el Gobierno no contrata directamente ni establece cuotas por su cuenta, sino que cuantifica las necesidades que provienen del mercado a partir de las informaciones en forma de demandas de los empresarios y permite la posibilidad de contratación en aquellos sectores que no encuentren trabajadores en el país. Es por ello, falaz, ligar el descenso en la contratación en origen que se ha producido durante los últimos meses a un imaginario fracaso de la política de inmigración”. ■

# 3.150 MILLONES

## para fomentar el empleo, formación profesional e integración de inmigrantes

*Las Comunidades Autónomas y los ayuntamientos recibirán un total de 3.149 millones de euros para programas de empleo y formación, acogida e integración de inmigrantes y para financiar el Plan Extraordinario de orientación profesional e inserción laboral.*

El Consejo de Ministros, a propuesta del titular del departamento de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, aprobó transferir 2.836 millones de euros a las Comunidades Autónomas para programas de empleo y formación. Además hay que destacar que por primera vez el gobierno ha aprobado la transferencia de los fondos en el mes de enero para garantizar que las CC.AA. puedan iniciar la aplicación de sus políticas activas y, de esta manera, evitar que transcurran meses sin oferta de actividad para los desempleados. Se estima que las actuaciones de los gobiernos autonómicos, financiadas desde el Servicio de Empleo Estatal, beneficiarán a 1.700.000 personas, de las que un millón de las cuales recibirán formación, mientras que más de medio millón serán orientadas en el proceso de búsqueda de trabajo.

Con la aprobación de estos fondos se formalizan los acuerdos fijados en el Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales en la que participan los consejeros de Empleo de las autonomías.

La distribución del dinero para políticas activas incluye las cantidades destinadas a subvencionar planes que combinan empleo y formación profesional, como la colaboración con entidades locales, las escuelas taller, casas de oficios y talleres de empleo. También se financia la promoción de la actividad económica, el empleo autónomo y el trabajo en cooperativas y sociedades laborales, además de programas para la inserción laboral de personas con discapacidad y a la formación profesional para desempleados y ocupados.

**Para fomentar el empleo y la formación profesional se transfieren 2.836 millones de euros**

**Las Comunidades Autónomas y los ayuntamientos reciben 200 millones de euros destinados a programas de acogida e integración de inmigrantes**

### **INTEGRACIÓN DE INMIGRANTES**

Un total de 200 millones de euros serán transferidos a las autonomías y a los ayuntamientos para el desarrollo del Fondo de Apoyo a la Acogida e Integración de inmigrantes y el refuerzo educativo. De esta partida, 107,8 millones se destinan a la partida de acogida e integración, 88,2 millones de euros a refuerzo educativo y 4 millones a la atención a menores extranjeros no acompañados desplazados desde Canarias.

Antes de aprobarse estos fondos el ministro de Trabajo e Inmigración presidió la Conferencia sectorial de Inmigración, en la que participan las comunidades autónomas y los ayuntamientos, y en la que se examinaron y fijaron los criterios para la gestión del Fondo de Apoyo a





la Acogida e Integración de Inmigrantes y el Refuerzo Educativo.

La prioridad del Gobierno en esta materia ha traído consigo el constante incremento de los fondos para este capítulo. En el año 2005 se aprobaron 120 millones de euros y el aumento es aún más significativo si se compara con los 7,5 millones de euros que se destinaron en el año 2004.

#### **FORMACIÓN E INSERCIÓN LABORAL**

También el Consejo de Ministros aprobó un acuerdo por el que se distribuyen territorialmente 113 millones de euros para gestión por las comunidades autónomas con competencias asumidas. Dicha cuantía financiará durante este año el Plan Extraordinario de Orientación Profesional e Inserción Laboral.

### **Las autonomías gestionarán 113 millones de euros para financiar el plan extraordinario de orientación profesional e inserción laboral**

Los criterios de distribución fueron acordados en el Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales y son los siguientes:

Para la contratación de orientadores se destinan 35.000 euros año, que gestionarán las autonomías para la contratación de dos orientadores por oficina de empleo.

Para cada oficina de empleo se financian 3.000 euros al año para la cualificación específica del personal.

Para las subvenciones de búsqueda de empleo, movilidad geográfica, promoción de empleo autónomo y formación profesional para el empleo, se aplica el promedio en cómputo anual (entre el 1 de junio de 2007 al 31 de mayo de 2008) del 50 por ciento de paro registrado y del otro 50 por ciento de demandantes no ocupados. ■

# Hacia la **REVISIÓN** del sistema de cuotas



*El Parlamento Europeo, por 557 votos a favor, 48 en contra y 12 abstenciones, dio luz verde a un documento por el que se reclama a la Comisión una revisión de los actuales mecanismos para la gestión de la política de pesca. Entre otros puntos, se solicitan cambios para el establecimiento del Total Admisible de Capturas, TACs, así como de las cuotas de pesca. No obstante la demanda de cambios en la aplicación de la política de pesca, los eurodiputados exhortan a la Comisión para que no proceda a un cambio de los mismos alterando los actuales instrumentos de gestión hasta no disponer de una alternativa clara que garantice una explotación adecuada de esos recursos en aguas comunitarias.*



Los parlamentarios sugieren igualmente la necesidad de llevar a cabo nuevos estudios científicos en algunos planes de recuperación actualmente en vigor para proceder a una reformulación de los mismos como sería el caso de la recuperación de los caladeros de la merluza y la cigala en aguas de la península ibérica. En esta misma línea se plantea como algo indispensable que se mantenga la excepción de acceso en las aguas territoriales hasta las doce millas como mínimo.

En la actualidad, los instrumentos para la gestión de la pesca en aguas comunitarias se concretan en los TACs y en las cuotas. El Parlamento entiende que, con esas armas en la mano, es sin embargo indispensable lograr la aplicación de las mismas con una mayor eficiencia. Desde el Parlamento se indica además la necesidad de que la medición del esfuerzo pesquero no se haga de forma uniforme para todo un sector, sino teniendo en cuenta la diversidad de las flotas y de los artes, las diferentes especies y caladeros.

En este contexto, los europarlamentarios señalan que una de las primeras tareas a llevar a cabo en relación con la gestión de la pesca es lograr una mejor evaluación de las flotas, la so-

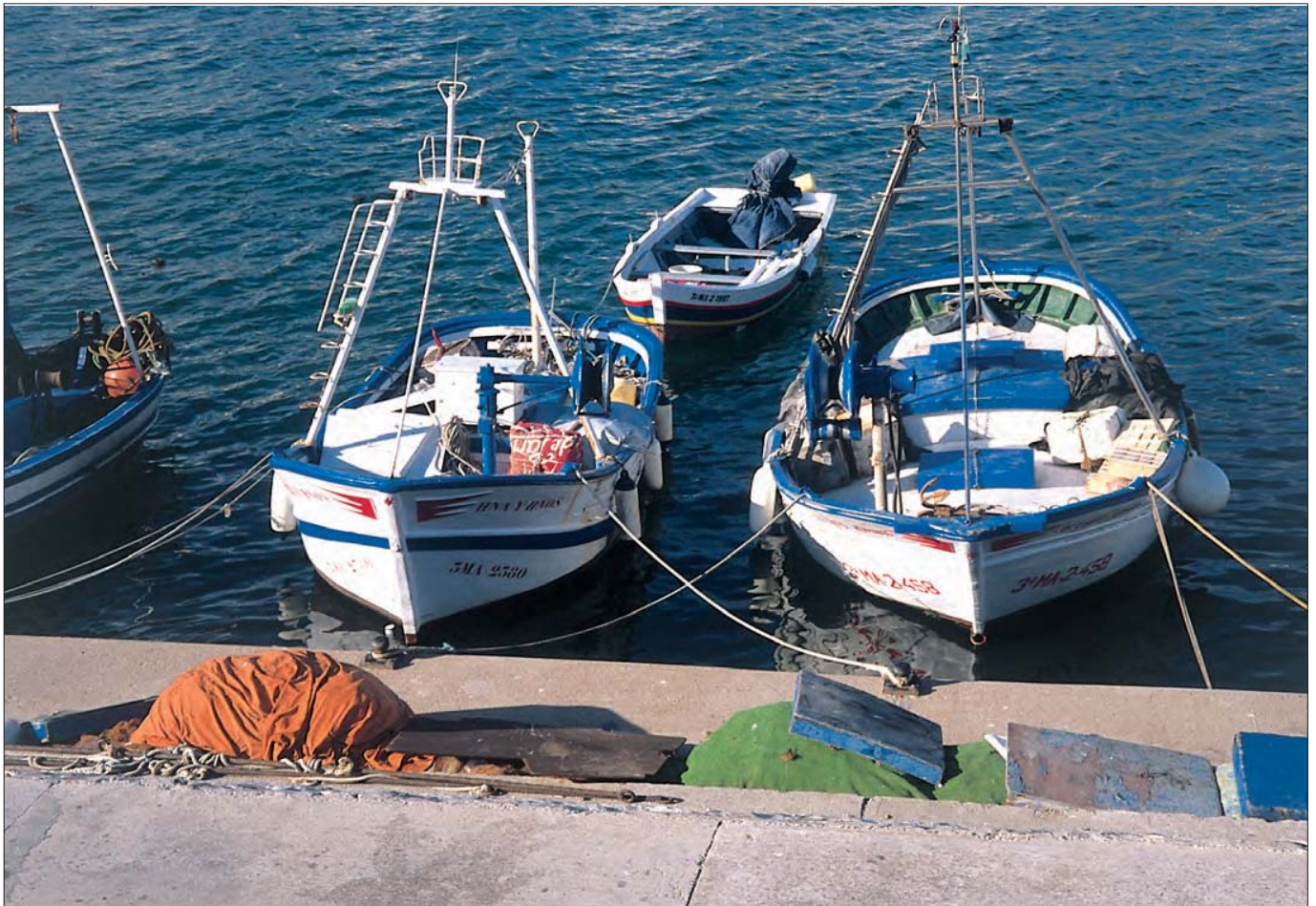
## **El Parlamento Europeo plantea a la Comisión un cambio en los instrumentos de gestión de la pesca**

bredimensión de las mismas y la sobreexplotación de los caladeros. Igualmente se plantean cambios técnicos para que las redes estén adaptadas a las posibilidades de capturas. Además de cambios en la política de capturas, también se propone un mayor control en la fiscalización de las mismas, en los desembarcos en general y sobre todo, para detectar las entradas ilegales en los mercados comunitarios desde terceros países a menor precio y que en muchos casos proceden de pesquerías ilegales en competencias con las flotas comunitarias sometidas a unas mayores exigencias en materia de controles o de política sociolaboral.

Para un mejor control de la actividad, finalmente la Eurocámara plantea que se imponga un límite máximo de días en los que puedan faenar los pescadores como el mejor instrumento para el desarrollo de una buena gestión de los caladeros.

### **UN LARGO CAMINO**

La necesidad de proceder a cambio en la aplicación de la política de la pesca en la UE, no es solamente una preocupación de los europarlamentarios, sino una constante en los últi-



mos tiempos de la propia Comisión, desde donde se aboga igualmente por una revisión radical del marco de control para toda la cadena, desde la actividad en la mar la comercialización, con el cumplimiento de los límites de capturas. La cuestión que hay sobre la mesa es dar con el instrumento que permita abrir nuevos sistemas de gestión para una aplicación progresiva sin romper de un día para otro los mecanismos actualmente en vigor. Y para ello, sobre las mesas de Bruselas se trabaja sobre diferentes propuestas, desde las salidas puntuales y coyunturales a un problema, hasta un enfoque integral del medio marino donde la pesca es sólo una parte.

Para los responsables comunitarios, el futuro de la pesca sostenible debería pasar por sustituir un régimen como el actual que se ha manifestado ineficaz, costoso y complejo por otro, que ofrezca resultados.

En este escenario se halla una reciente comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo donde se planteaba el debate sobre el papel de la política de pesca para la aplicación de un enfoque ecosistémico contemplando la ordenación de todo el medio ambiente marino. De acuerdo con el contenido del Tratado, es una obligación de la Unión Europea la integración de la protección del medio ambien-

## **Es indispensable mantener la excepción para el acceso a las aguas territoriales hasta las 12 millas**

te en las políticas comunitarias de pesca.

Desde FAO se indica que el objetivo de un enfoque ecosistémico del sector de la pesca es planificar, desarrollar y ordenar la pesca de modo que satisfaga las necesidades y deseos de las sociedades sin poner en riesgo la posibilidad de que las generaciones futuras se beneficien de toda la gama de bienes y servicios que pueden obtenerse de los ecosistemas marinos. De acuerdo con ese planteamiento, desde la Comisión se entiende que la aplicación de ese enfoque ecosistémico a la ordenación de la pesca consiste en asegurar a las generaciones presentes y futuras la provisión de bienes y servicios procedentes de los recursos acuáticos. Ello supone que un enfoque ecosistémico de la ordenación marina debe incluir a todos los sectores económicos que repercuten en el ecosistema marino.

La Comisión entiende que la Política Pesquera Común dispone de muchos instrumentos para regular esa actividad y a la vez lograr una serie de objetivos para la defensa de las zonas protegidas. Desde la perspectiva de un enfoque ecosistémico, los cometidos de la ordenación pesquera se podrían concretar en dos. Por un lado, limitar las repercusiones directas e indirectas de la actividad pesquera en los ecosistemas marinos para mantener los mismos en un



***Ambas instituciones coinciden en la necesidad de modificar el actual sistema y, sobre todo, en lograr una mayor eficacia en el control de las flotas***

buen estado y asegurar así la viabilidad de las poblaciones de peces. Por otra parte, asegurando que las medidas adoptadas en el sector de la pesca se ajustan, tanto a la Estrategia marina, como a la directiva sobre habitats. Con este enfoque, el sector de la pesca sería además uno de los más favorecidos

En relación con los ecosistemas marinos, el principal efecto de la pesca es la muerte de animales que son descartados o que mueren accidentalmente. Igualmente es importante el uso de los artes cuando los mismos entran en contacto con los fondos marinos produciendo daños en el sustrato, así como a los organismos que viven en esos fondos. En conjunto, el principal problema al que se enfrenta el sector es la sobreexplotación de los caladeros ya que en aguas comunitarias cuatro quintas partes de las poblaciones de peces tienen una presión excesiva muy lejos de la sostenibilidad. Consecuencia de todo ello, una primera medida a adoptar debería ser una reducción de la presión sobre esas aguas a todos los niveles con especial cuidado en la protección de los habitats y de las especies más vulnerables, todo ello con el empleo de unos mecanismos más rigurosos de control sobre la actividad de las flotas.

En una línea similar a la planteada desde el Parlamento, la propia Comisión ponía so-



bre la mesa en los últimos meses otra propuesta por la que se reclamaba una reestructuración del régimen de control para el conjunto de las actividades de la pesca en aguas comunitarias desde los procesos de capturas a los de comercialización minorista. Sin dejar a un lado la diversidad de las flotas, Bruselas insiste en la necesidad de desarrollar unos procedimientos armonizados en el conjunto de los países miembros, así como de unas normas más rigurosas que garanticen una ejecución un uniforme de la política pesquera en la Unión Europea. El propio comisario llegaba a reconocer que el actual sistema, además de costoso, se ha manifestado como ineficaz y complejo, con unos resultados negativos. Desde las instancias comunitarias, además de establecer unos mayores y más eficaces controles sobre la actividad de la pesca, se indica



también la obligación de todas las Administraciones para implantar una nueva cultura en relación con la actividad de la pesca donde en muchos casos, infringir si ser detectado se valora positivamente en los propios medios de la pesca.

De cara al futuro, Bruselas plantea que los países miembros inspeccionen todo el proceso, desde la captura a la comercialización y que además se aplique la tecnología más moderna para la localización de los barcos vía satélite y una información electrónica sobre los diarios de a bordo donde en muchos casos solo se recoge una parte de las capturas. Un mayor control de la pesca supondría igualmente la introducción de un sistema total de trazabilidad de los productos de la pesca para tener en todo momento la adecuada información sobre el conjunto de la cadena.

Con los mismos objetivos, desde Bruselas se aboga por aumentar las competencias de la inspección en cada país y que los inspectores comunitarios puedan hacer su trabajo sin comunicación previa a un Estado en todas las aguas. Además de todo ello, como arma disuasoria se contempla el aumento de las sanciones y que las mismas guarden relación con el valor de la pesca capturada ilegalmente. En esta línea, se aumentarían las sanciones para los armadores, pero también se endurecerían las sanciones para los capitanes de los barcos que





se podrían ver privados automáticamente de sus licencias a partir de un determinado número de infracciones.

### **MEDIDAS**

De cara a lograr una ordenación integrada de los mares con un enfoque ecosistémico, en función de la política pesquera ya se han adoptado en el pasado diferentes iniciativas entre las que se podían destacar las siguientes:

- Reducción de la presión pesquera global sobre los ecosistemas marinos para rebajar la sobreexplotación de los caladeros hasta niveles de Rendimiento Máximo Sostenible, RMS

- En esta línea, se ha puesto en marcha una política encaminada a la eliminación de los descartes con un análisis de pesquería por pesquería.

- Con la política pesquera común en la mano se han adoptado diferentes iniciativas para proteger los habitats más vulnerables contra los efectos más dañinos de la pesca como la prohibición del uso de dragas y redes de arrastre a más de 1.000 metros de profundidad en el Mar Mediterráneo o medidas para evitar capturas de mamíferos marinos aplicado una nueva normativa por la que se exige el uso de emisores de ultrasonidos en las redes de enmalle o con la elaboración de planes para reducir las capturas

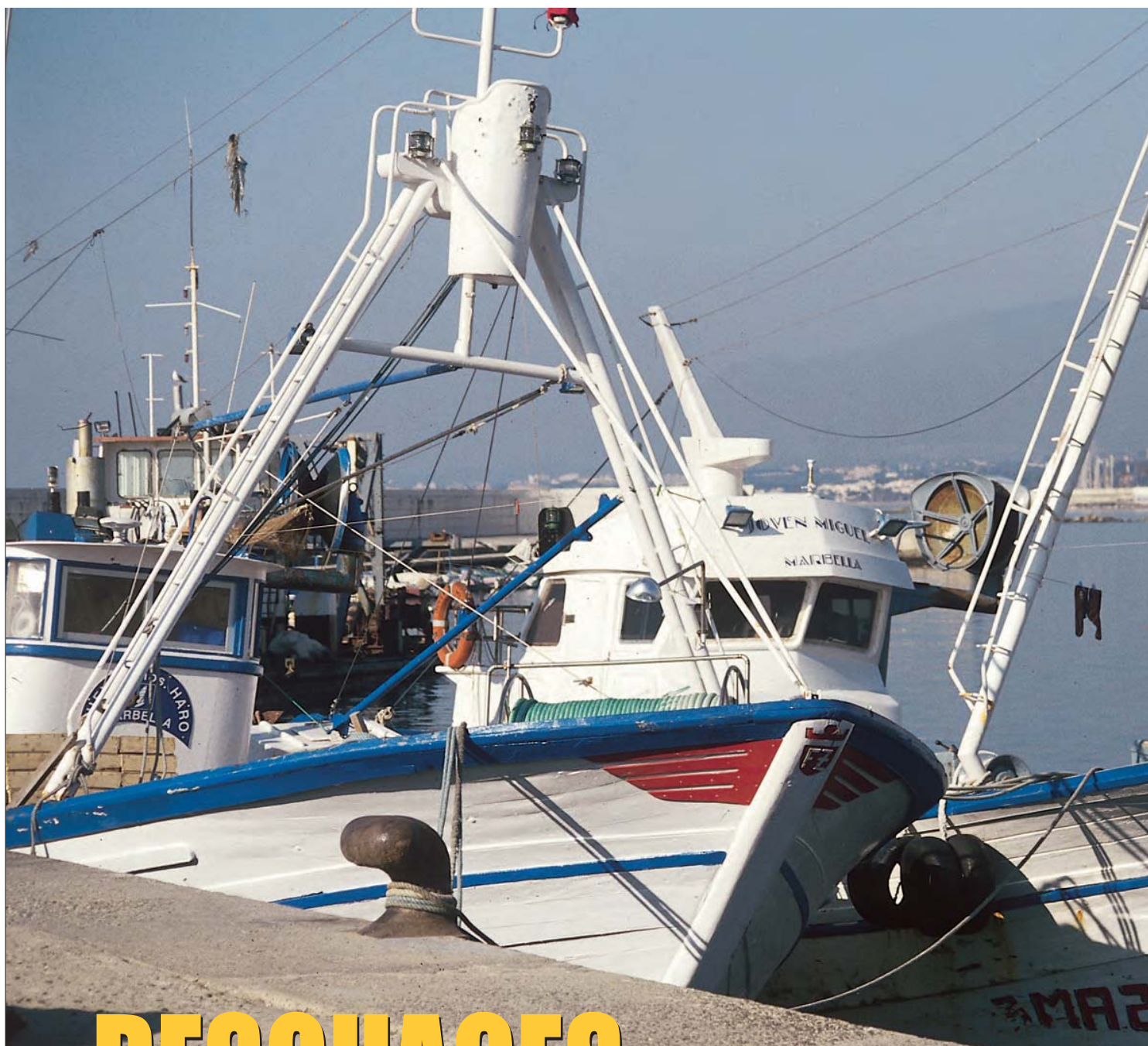
## ***La Comisión considera indispensable aplicar progresivamente a la gestión de la pesca un planteamiento integral basado en la defensa de los ecosistemas marinos donde la pesca es sólo una parte***

acesorias de aves marinas.

- Con el mismo objetivo de aplicar un enfoque ecosistémico en la ordenación marina, desde la Administración comunitaria se manejan una serie de medidas donde también tienen un papel activo cada uno de los países miembros

- A corto plazo se contempla la necesidad de seguir reduciendo la presión fundamentalmente con la aplicación de planes de gestión a largo plazo y en el marco de las propuestas anuales o plurianuales sobre limitaciones de capturas

Bruselas ya ha dado los primeros pasos y pretende seguir avanzando en la legislación para reducir las capturas accesorias con la política de descartes y se baraja la revisión de las medidas técnicas para evitar los problemas que ya se han causado al medio marino. Con el mismo objetivo se han elaborado planes de acción para especies o grupos especialmente vulnerables como los tiburones y las aves marinas. Los artes de pesca son uno de los ejes más importantes de la política de pesca para la protección de los caladeros, de los recursos de pesca y en conjunto del habitat marino. Bruselas pretende seguir avanzando para lograr unos artes más selectivos y disponer igualmente de unos estudios científicos más ajustado a la realidad para un mejor desarrollo de la política de pesca. ■ VIDAL MATÉ



# DESGUACES frente a la crisis

**La Confederación Española de Pesca, Cepesca, se ha dirigido al comisario de Pesca de la Unión Europea, Joe Borg, así como a la ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, para que apoyen los cuatro Planes de Adaptación de Flota, PAF, que se han presentado en las comunidades autónomas de Galicia, País Vasco, Cantabria, Andalucía y Canarias. La aplicación de tales planes supondría el desguace de un total de 65 barcos, así como medidas de acompañamiento para otras 117 embarcaciones. Hasta la fecha, según Cepesca, solamente habían decidido presentar ese tipo de planes las comunidades autónomas de Cantabria, País Vasco, y Baleares.**

La organización pesquera señala en su escrito al comisario de la UE que estudie con detenimiento los planes presentados por el sector español y reclama a su vez una respuesta por escrito si los mismos responden al contenido del reglamento 744/08 publicado el pasado mes de julio.

Con el 30 de junio de 2009 como fecha tope, los países miembros deberán comunicar a la Comisión los PAF adoptados.

En los programas presentados por Cepesca para el envío de barcos para el desguace, 46 corresponden a Galicia, nueve al País Vasco, cuatro a Canarias, tres a Cantabria y otros tres a Andalucía.

Por tipos de barcos, 16 corresponden a barcos de arrastre congeladores ubicados en caladeros exteriores, con una media de edad de 22 años. De esta cifra, siete son gallegos, dos vas-



cos, cuatro canarios y tres andaluces; 29 a los barcos que operan en aguas de NEAF- Gran Sol con una media de edad de 16 años de los que 21 son gallegos, un de Cantabria y siete vascos; 15 están dedicados a la pesca de palangre de superficie también en caladeros internacionales con una edad media de 21 años. Finalmente, cinco son de arrastre en el litoral cantábrico con una media de edad de 16 años de los que tres son gallegos y dos de Cantabria.

El desguace de estos 65 barcos se considera desde Cepesca que supone efectos directos para otras 117 embarcaciones llamadas de acompañamiento a los PAF.

Desde la organización pesquera se argumenta la necesidad y conveniencia de que esos programas se pongan en marcha cuanto antes. El secretario general de la organización, Javier Garat, considera que los programas cumplen

## **Cepesca presentó cuatro programas para eliminar 65 barcos en Galicia, País Vasco, Cantabria y Andalucía**

### **La medida se enmarca en la normativa comunitaria para ajustar las flotas tras la crisis provocada por la subida de los precios del combustible y el descenso de recursos en los caladeros**

escrupulosamente las normativa comunitaria y que se ajustan a algunas de las exigencias más importantes, como que los costes energéticos supongan como mínimo el 30% de los costes totales de explotación y la reducción de la capacidad de la flota en un 30%, “al tratarse además de grupos coherentes de buques que comparten propiedades comunes”

Desde Cepesca se reconoce que no es grato desguazar barcos en cuanto ello supone la destrucción de empresas y puestos de trabajo y que lo deseable sería que todas estuvieran en activo de forma rentable y competitiva. Pero se considera que la propuesta se enmarca en un ejercicio de responsabilidad consecuencia de las malas perspectivas de futuro. El objetivo es tratar de utilizar todos los mecanismos que tiene en vigor la Unión Europea para conseguir que, quienes se ven obligados a abandonar la actividad, lo hagan de la mejor forma posible y que quienes sigan en el sector, se hallen también en las mejores condiciones.

La petición de Cepesca se enmarca en las posibilidades que ofrece el Reglamento 744/2008 del pasado 24 de julio por el que se pone en marcha una acción específica para promover la reestructuración de las flotas pesquera afectadas por la crisis económica. La medida responde fundamentalmente a la necesidad de dar una respuesta los problemas provocados por la subida de los precios del combustible, (actualmente en tiempos de rebajas), así como en el recorte de las posibilidades de pesca en los caladeros, todo lo cual se traduce en menos rentabilidad para los barcos. Este reglamento contempla la aplicación de dos tipos de mediadas. Unas de carácter general y otras específicas para cada una de las actuaciones contempladas en el mismo.



como tasas de puertos, costes financieros o gastos de mantenimiento y una parte del salario base de los pescadores. La ayuda pública total de un país no podrá exceder de los seis millones de euros o el equivalente al 8% de la ayuda financiera del Fondo asignada a ese Estado.

Entre las medidas generales de ayudas que se pueden aplicar se hallan inversiones a bordo de los barcos para mejorar las técnicas de pesca o para contribuir a la lucha contra el cambio climático, compensaciones a actuaciones como la

jubilación anticipada, proyectos piloto en el sector y acciones colectivas como auditorías energéticas o asesoramiento sobre planes de reestructuración.

## MEDIDAS GENERALES

Junto a las medidas previstas en la reglamentación anterior del año 2006, la nueva disposición contempla la posibilidad de que el Fondo Europeo de la Pesca pueda contribuir a financiar medidas de ayuda a los pescadores y armadores por paralización temporal en actividades de la pesca durante un periodo máximo de tres meses entre el uno de julio y el 31 de diciembre de 2009 siempre que la paralización temporal de las actividades pesqueras haya comenzado antes del 31 de diciembre de 2008 y que las empresas beneficiarias sean objeto, hasta el 31 de enero de 2009, de medidas de reestructuración como PAF, planes nacionales de desmantelamiento o planes de capturas. Esas medidas podrán cubrir una parte de los costes fijos de los armadores cuando el buque se halle amarrado,

**Los segmentos de flota donde se apliquen los programas deben tener una reducción del 30% como mínimo**

## MEDIDAS ESPECÍFICAS

Se contempla la posibilidad de ayudas a personas o empresas hasta el 31 de diciembre de 2010 a condición de que se hallen en Programas de Adaptación de Flotas. Estos programas solamente se podrán aplicar a flotas o segmentos de flotas cuyos costes energéticos representen por término medio al menos el 30% de los costes de producción, según la cuenta de explotación de los doce meses precedentes al uno de julio de 2008.

Estos programas deberán desembocar como plazo máximo del 31 de diciembre de 2010, en una reducción permanente de la capacidad de

## PROGRAMAS DE ADAPTACIÓN DE LA FLOTA DE CEPESCA

PAF	Nº BARCOS DESGUACE	ACOMPAÑANTES	% DE DESGUACE TOTAL PAF	EDAD MEDIA	CCAA
ARRASTRE CONGELADOR CALAD.EXTI	16	21	43,24	22	7 GALICIA 2 PAIS VASCO 4 CANARIAS 3 ANDALUCIA
NEAFC-Gran Sol	29	56	34,12	16	21 GALICIA 1 CANTABRIA 7 PAIS VASCO
PALANGRE SUPERFICIE AGUAS INTERNAC	15	30	33,33	21	15 GALICIA 3 GALICIA
LITORAL CANTÁBRICO NW-ARRASTRE	5	10	33,33	16	2 CANTABRIA
<b>TOTAL BARCOS</b>	<b>65</b>	<b>117</b>	<b>35,71</b>	<b>19</b>	

la flota o segmento de flota de la menos un 30%, Hay excepciones para países con flota reducida, lo cual no es aplicable a España.

Esos planes deberán contener la lista completa de barcos y su total identificación. Un barco sólo se podrá incluirse en un solo programa, debería haber estado operativo al 31 de julio de 2008 y haber ejercido la actividad, como mínimo, 120 días en el mar los dos años anteriores a la fecha de la petición.

Los países miembros deberán comunicar a la Comisión los programas el 30 de junio de 2009 como fecha tope.

Los PAF se asimilarán a los planes de ajuste del esfuerzo pesquero.

De acuerdo con el mismo reglamento, el Fondo Europeo de la Pesca también podrá contribuir a la financiación de medidas de apoyo por paralizaciones temporales de la actividad de la pesca, tanto para armadores como para pescadores, siempre que esa parada sea entre el uno de enero de 2009 y el 31 de diciembre de este mismo año y que tengan duraciones mínimas de entre seis semanas y tres meses, según casos.

Finalmente, también se contempla la posibilidad de ayudas para actuaciones de desmantelamiento parcial enmarcadas en los programas de adaptación de flotas cuando, con la retirada de uno o más buques se pretenda la construcción de otro con menor capacidad de pesca.

### **INTERPRETACIÓN DE "SEGMENTO"**

En relación con el contenido de este reglamento hay una serie de artículos sobre los que se plantearon interrogantes a la hora de hacer una interpretación de los mismos. Uno de ellos, son los posibles criterios para definir el segmento de la flota que puede formar parte de un PAF y si los mismos pueden incluir el tamaño de los buques, zonas de pesca, especies principales, puertos base o los resultados económicos.

En la respuesta de la Dirección General Mare a esas dudas, los servicios de la Comisión señalaban textualmente que "cada PAF debería tener su lógica interna. Debería estar compuesto por un grupo coherente de buques compartiendo propiedades comunes que pueden hacer referencia a las especies explotadas, a la zona de pesca el origen geográfico de los barcos, el arte de pesca, etc, aunque no necesariamente lleve el mismo tipo de pesca. Mientras se cumplan las condiciones del artículo 12 del Reglamento, hay un alto grado de flexibilidad para constituir un PAF. Sin embargo, cada PAF debería contribuir a lograr la finalidad última del Reglamento, es decir, superar la crisis económica, ya sea proporcionando alivio a corto plazo a la industria o vía una reestructuración que de lu-



### **En los barcos incluidos en los programas de adaptación de flota, los costes en combustible deben suponer al menos el 30% de los costes de explotación**

gar a mejoras económicas a largo plazo para la flota restante.

Un PAF no debería ser tan amplio que su puesta en marcha sea excesivamente compleja y de difícil seguimiento".

En la misma línea se planteó otra pregunta sobre si un PAF debería incluir todos los buques de un segmento dado o solamente buques del mismo segmento. La respuesta de la D.G. Mare explicita que en el reglamento no hay ni una definición comunitaria sobre lo que se considera como un "segmento", ni ninguna disposición que requiera que un PAF incluya buques que pertenezcan al mismo segmento o que incluya solamente los buques de un segmento dado. El único caso donde se considera existe una cierta limitación es cuando un PAF incluye la financiación del desmantelamiento parcial. ■ VIDAL MATÉ

# OMC, CONTRA LOS SUBSIDIOS en la pesca



***Eliminar las ayudas para la construcción de barcos de pesca y las subvenciones para los costes operativos de las embarcaciones. Estos serían, en resumen los puntos más importantes que se hallan en este momento sobre las mesa de la Organización Mundial de Comercio, OMC, en lo que afecta al sector de la pesca y que podría tener un claro impacto negativo sobre el sector comunitario.***

Las actuales negociaciones para aumentar la liberalización en su conjunto de la actividad económica en el mundo responden a la llamada Ronda de Doha que se inició en 2001 en esa ciudad en el Estado de Qatar y que, hasta la fecha, en las diferentes cumbres celebradas durante ese periodo, no ha logrado un acuerdo entre los representantes de más de un centenar de países. El pasado verano se produjo un nuevo fracaso. En la actualidad, tras la elección de un nuevo presidente en Estados Unidos y, sobre todo, ante la necesidad de reactivar la actividad económica en el mundo tras la crisis provocada desde el mundo financiero, todo parece indicar que nos hallamos ante la posibilidad de unas nue-

***El crecimiento de las flotas sería la principal causa de la sobreexplotación de los mares***

---

vas negociaciones para lograr un compromiso que suponga avances en la liberalización de los mercados y la supresión progresiva de las subvenciones.

En el caso del sector pesquero y de los productos de la pesca, en el seno de la OMC existe una hoja de ruta presentada por el embajador uruguayo ante ese organismo, Guillermo Valles, por la que, en resumen, para acabar con los problemas en el sector de la pesca, dos medidas indispensables serían la eliminación de las subvenciones para la construcción de barcos y evitar las ayudas a la actividad de las flotas que distorsionan los resultados de las mismas y que, a su vez, suponen competencia con el resto.

La propuesta parte de una realidad. Mientras en unos países, como en el seno comunitario, se está produciendo un ajuste en las flotas, tanto en número de unidades como en la capacidad de las mismas para corregir el desajuste entre posibilidades de capturas y recursos reales, en otros países se mantienen ayudas para la construcción de barcos, lo que se traduce

automáticamente en una sobreexplotación de los recursos pesqueros y también en una degradación del medio ambiente.

En el seno comunitario, esa prohibición de las ayudas para la construcción de barcos tendría sólo un efecto parcial en cuanto no hay apoyos si, en paralelo no existen barcos para el desguace.

En esa hoja de ruta para el sector de la pesca se contempla igualmente la necesidad de eliminar las subvenciones para los costes de explotación de un barco, como sería la disponibilidad de un gasóleo a menor precio.

### **COSTES MUY VARIABLES**

En relación con los debates en el seno de las OMC para acabar con la política de subsidios en la pesca, desde el sector español se ven los mismos con preocupación ante la existencia de unos costes de explotación muy variables según el barco se halle en uno en otro país y, sobre todo, ante la posibilidad de que se produzca una mayor apertura de fronteras a los productos de la pesca con efectos negativos para flotas y para las industrias.

Se coincide con el contenido de la hoja de ruta actualmente en el seno de la OMC, en el sentido de que las subvenciones a la construcción de barcos en algunos países se está traduciendo en más barcos, en una sobreexplotación de caladeros y en el desarrollo de más pesquerías ilegales. Frente a las políticas en el seno de la Unión Europea, preocupa sobre todo la actual diferencia entre los costes de explotación que tiene un barco con bandera comunitaria sobre todo en materia sociolaboral, salarios de los trabajadores, seguros, cotizaciones sociales, etc, en comparación con los costes de un barco ubicado en un tercer país.

Los últimos tiempos han sido ya escenario de las protestas y el malestar tanto sobre todo de armadores que operan en aguas internacionales, como de los industriales con empresas de transformación ubicadas en territorio nacional. Preocupa la competencia que deben soportar frente a barcos de terceros países, así como por las importaciones a menor precio de los productos de la pesca capturados por barcos cuyos costes de explotación son muy inferiores, no por una mayor eficiencia a la hora de pescar, sino por los bajos salarios que perciben sus marineros.

Ante las negociaciones en el seno de la OMC, el sector de la pesca reclama la adopción de medidas de protección en frontera para evitar el desmantelamiento de la actividad en los puertos, desde las flotas a las



***Hay una propuesta para acabar tanto con las ayudas a la construcción de barcos como para cubrir parte de los costes operativos como el gasóleo***

empresas de transformación. Frente a los precios más bajos de los productos importados, también se reclama que esos productos tengan los mismos controles sanitarios que se exigen a las capturas de las flotas comunitarias y que haya una total trazabilidad de los mismos, saber desde donde se han capturado hasta los tipos de artes utilizados y si se trata o no de capturas legales o ilegales.

El sector no se opone a la posibilidad de que en el seno de la OMC se eliminen los subsidios en la pesca. Pero, a la vez plantea la necesidad de que todos utilicen las mismas armas para competir en los mismos mercados y no, como sucede en la actualidad, con la entrada de productos a menor precio, capturados con unos menores costes, pero no por una mayor eficiencia en la explotación de los barcos. ■ V. M.

# Presentado el PLAN DE FORMACIÓN 2009



***El Instituto Social de la Marina ha dado a conocer el Plan de Formación correspondiente al año 2009, cuyas acciones específicas son cofinanciadas por el Fondo Social Europeo. La elaboración del programa parte de la experiencia positiva de ediciones anteriores, adecuando las necesidades de formación que precisa el sector. Como sucedió en el 2008, en esta ocasión también se ha intentado incrementar el número de las enseñanzas más demandadas. Una de las novedades es el curso de Marinero Pescador –exigible a partir del Real Decreto 1519/2007, de 16 de noviembre- que establece los conocimientos y requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de mariner en buques de pesca.***

**E**l Plan de Formación del Instituto Social de la Marina para el año 2009 tiene un matiz distinto, al venir por primera vez exigido por una norma de rango ministerial. Se trata de la Orden TAS/167/2008, de 24 de enero, reguladora de la formación profesional marítima y sanitaria del ISM.

Como se viene haciendo desde hace años, la oferta de cursos –que están cofinanciados por el Fondo Social Europeo- se adapta a las necesidades del sector, al tiempo que los más demandados son los que tienen más plazas a disposición de los trabajadores.

Los grandes grupos de materias a los que el



ISM da prioridad se centran en la seguridad de la vida en la mar; la salud laboral en el trabajo marítimo; la seguridad ocupacional en el buque; la prevención y lucha contra la contaminación y el medioambiente marino; las tecnologías del buque; el frío y climatización; la electricidad y electrónica; el mantenimiento y máquina; las tecnologías de la información y la titulación profesional.

La realidad del Estado de las Autonomías obliga a una permanente adecuación de la programación de la formación en función de las competencias del Instituto Social de la Marina y de aquéllas asumidas por las Comunidades Autónomas.

Al ISM corresponden las actividades educativas de Formación Profesional Específica, ciclos formativos de grado medio y superior de puente y máquinas de la familia profesional marítimo-pesquera, y los ciclos formativos de grado medio de las especialidades de: instalaciones y mantenimiento electromecánico de máquinas y CL; montaje y mantenimiento de instalaciones de frío y climatización y garantía social.

Las actividades en materia educativa están transferidas a las Comunidades Autónomas de Andalucía, Asturias, Baleares, Cantabria, Cataluña, Galicia, Valencia y la Región de Murcia.

### **CURSO DE MARINERO PESCADOR**

Este año, en colaboración con muchas de esas Autonomías, se desarrollará el curso de Marinero Pescador (exigible a partir del Real Decreto 1519/2007, de 16 de noviembre) por el que se establecen los conocimientos y requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de marinero de buques de pesca o auxiliar de acuicultura.

Se trata del curso que capacita para obtener la Tarjeta Profesional de "Marinero Pescador", preceptiva para enrolarse en un barco pesquero y que, desde el año pasado, reemplaza al Certificado de Competencia de Marinero. Esta tarjeta permite además manejar con fines comerciales barcos de menos de diez metros de eslora, que operen dentro de las aguas interiores de los



***El impreso de solicitud de cursos puede descargarse en la página web de la Seguridad Social***

***El ISM adapta su oferta formativa a las necesidades del sector***

puertos y con la potencia adecuada a la embarcación, siempre que no transporten pasajeros.

Para ejercer el mando de una embarcación, se requiere –además– un período de navegación de, al menos, seis meses como tripulante subalterno en buques de pesca o auxiliar de acuicultura, desde la fecha de expedición de la Tarjeta Profesional de Marinero Pescador.

El curso debe tener una duración mínima de 23 horas de las que, al menos, 15 han de ser teóricas y ocho prácticas. La Tarjeta es válida para todo el territorio nacional hasta los 50 años de su titular. Después, deberá renovarse cada cinco en la Comunidad Autónoma a la que pertenezca el trabajador, en cuya solicitud de renovación deberá constar que ha pasado con éxito el reconocimiento médico, previo al embarque, que realiza el ISM.

Todo aquél que desee obtener la Tarjeta deberá tener cumplidos los 16 años y haber pasado este curso de Marinero-Pescador. El certificado de asistencia no podrá otorgarse cuando el interesado haya faltado en, al menos, el 10 por ciento de las horas lectivas dedicadas a la enseñanza teórica, no pudiendo faltar a ninguna de las clases prácticas.

Entre las materias que se imparten en este curso destacan las que se refieren a los diferentes elementos y equipos del barco; al gobierno del buque; a las operaciones de carga y descarga; a las maniobras en el puerto; a las operaciones de mantenimiento a bordo; a la seguridad y salud laboral; a la manipulación y conser-

TIPO DE CURSO	BAMIO	ISLA CRISTINA
Actualización Buques Gaseros	8	
Actualización Buques Petroleros	5	
Actualización Buques Químicos	4	
Actualización Buques Ro-Ro de pasaje y buques de pasaje distintos a Buques Ro-Ro	2	
Actualización Familiarización en Buques Tanque	4	
Actualización Operador General SMSSM	2	
Autómatas Industriales	1	
Automatismos Eléctricos	2	
Avanzado lucha contra incendios		10
Básico de Buques de Pasaje	1	
Botes de Rescate Rápidos	3	13
Buques Gaseros	10	2
Buques petroleros	10	2
Buques Químicos	9	1
Buques Ro-Ro de pasaje y buques de pasaje distintos Ro-Ro	5	1
Búsqueda y Salvamento (IAMSAR)	8	
Cartas electrónicas/ECDIS	10	
Código ISM	2	
Conocimientos Generales del Medio Marino		7
Compensador de agujas náuticas	2	
Control de tráfico marítimo (VTS)	3	1
Control y acople de alternadores	2	
Derrames de hidrocarburos		1
Detección de Pesca con equipos electrónicos		2
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)	30	4
Familiarización en buques tanque	10	
Formación Básica (tres módulos)		7
Formación Básica (cuatro módulos)	1	
Formación Básica. Módulo de primeros auxilios		7
Formación Sanitaria Actividades Subacuáticas	3	
Formación Sanitaria Específica Avanzada	10	5
Frigorista de instalaciones navales N-1	2	
Frigorista de instalaciones navales N-2 y pesqueras	1	
Gestión integral de puente	4	
Gestión técnica de instalaciones de frío	1	
Inglés técnico marítimo Nivel 2	3	1
Instalaciones Eléctricas Nivel 1	3	
Mantenimiento Mecánico del Buque	1	
Marinero de Máquinas de la Marina Mercante		2
Marinero de Puente de la Marina Mercante		5
MARPOL 73/78	4	
Oficial de Protección del Buque	6	2
Operador General SMSSM	9	6
Operador Restringido del SMSSM		3
Operador de Torno para Cámara de Máquinas	4	
Patrón Costero Polivalente		1
Prevención de legionella y tratamiento de aguas	1	
Prevención y lucha contra la contaminación avanzado	1	
Prevención y lucha contra la contaminación superior	1	
Programación de torno y fresa por control numérico		1
Radar de punteo automático / ARPA	8	6
Sistemas de aire acondicionado	1	
Soldadura eléctrica para mantenimiento a bordo	4	
Transporte de Mercancías Peligrosas en Bultos (IMDG)	2	
<b>TOTAL</b>	<b>203</b>	<b>90</b>



vacación de los productos pesqueros y a la protección del medio marino y de sus recursos.

### SOLICITUD DE CURSOS

Como viene siendo habitual, las enseñanzas se imparten en las Escuelas de Formación Profesional Náutica-Pesquera, en los Centros Nacionales de Formación Marítima que el ISM tiene en Bamio (Pontevedra) y en Isla Cristina (Huelva), en las aulas y talleres de las Casas del Mar y en la Unidad Móvil Simulación de Pesca y Navegación.

Toda persona que desee participar como alumno dentro de la acción formativa del Instituto Social de la Marina debe formalizar un impreso de solicitud que puede adquirir, bien en las direcciones provinciales del ISM o bien descargárselo de la página web de la Seguridad Social ([www.seg-social.es](http://www.seg-social.es)), accediendo a los enlaces de trabajadores, dentro de éste al de trabajadores del mar y, finalmente, al de formación.

La solicitud tiene una validez de un año, a partir de la fecha de presentación. Si transcurrido ese tiempo no se ha convocado al solicitante en el curso que desea, se entiende que la solicitud ha caducado, siendo necesario presentar una nueva.

Los impresos deben dirigirse al Director/a Provincial del Instituto Social de la Marina y presentarla en las Direcciones Provinciales o locales del citado organismo o en cualquiera de los lugares previstos en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.



Junto a la solicitud correspondiente deberá entregarse la siguiente documentación: fotocopia compulsada del DNI, pasaporte o tarjeta de identificación de extranjeros; fotocopia compulsada del certificado de empadronamiento que acredite el lugar de residencia; título o certificado profesional que acredite la titulación profesional necesaria para la realización del tipo de curso para el que ha presentado la solicitud;

**Por primera vez la acción formativa viene regulada por una norma ministerial**

acreditación de la formación académica o complementaria exigida para determinados cursos; acreditación de experiencia profesional previa, en su caso; declaración de no parecer ningún impedi-

mento físico o psíquico para la realización de determinados tipos de cursos. A esta declaración deberá unirse un certificado médico en el momento de ser admitido y, finalmente, el compromiso de la empresa a contratar al alumno una vez haya finalizado con éxito los estudios.

Los candidatos que presenten el certificado de empresa tendrán prioridad a la hora de ser admitidos. En el resto de los casos, la selección de alumnos se llevará a cabo atendiendo a la antigüedad en la presentación de la solicitud.

El Instituto Social de la Marina garantizará, en la medida de lo posible, que los centros de en-

**Plan Nacional de Formación 2009**  
**INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**  
**Direcciones Provinciales y Escuelas de Formación Profesional Náutico-pesquera**

TIPO DE CURSO	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3
Avanzado en lucha contra incendios	9	9	7
Básico de buques de pasaje		2	4
Botes de Rescate Rápido	4	1	6
Buques Ro-Ro de pasaje y Buques de Pasaje distintos de Buques Ro-Ro	21	26	28
Búsqueda y Salvamento – IAMSAR		1	
Código ISM			2
Conocimientos Generales del Medio Marino	15	26	27
Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (No Rápidos)	2	6	8
Familiarización de Buques Tanque	2		2
Formación Básica – Módulo de Supervivencia	2		
Formación Básica – Módulo Lucha Contra incendios	1		
Formación Básica – Módulo Primeros auxilios	17	29	30
Formación Básica – Módulo Seguridad en el Trabajo	2		3
Formación Básica (tres módulos)	15	29	27
Formación Básica (cuatro módulos)	4		
Formación Sanitaria Básica			1
Formación Sanitaria específica Avanzada	6	3	5
Formación Sanitaria específica Inicial	9	19	22
Inglés Técnico Marítimo – Nivel 1	4		1
Marinero de Máquinas de Marina Mercante	1		5
Marinero de Puente ed Marina Mercante	1		8
Marinero Pescador	6	8	11
Marpol 73/78		1	2
Oficial de protección de Buque	5	1	3
Operador General del SMSSM	3		2
Operador Restringido del SMSSM	4		1
Patrón Costero Polivalente			1
Patrón Local de Pesca			2
Patrón Portuario	3	1	5
Prácticas en lucha contra incendios			4
Prevención de riesgos laborales – Nivel Básico	6		9
Radar de Punteo Automático (ARPA)	2		4
Transporte de Mercancías Peligrosas en Bulto (IMDG)			2
<b>TOTAL</b>	<b>144</b>	<b>162</b>	<b>232</b>

**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

señanza estén situados lo más cerca posible al domicilio de los interesados en los cursos. Finalmente, hay que señalar que estas enseñanzas están abiertas a todos los profesionales que ejerzan su actividad laboral en el sector marítimo pesquero. ■

**ANA DÍAZ**

# Gestionar AHORRANDO

**Valencia fue escenario del encuentro que los directivos del Instituto Social de la Marina mantuvieron los pasados 28 y 29 de enero para valorar la gestión realizada durante el año 2008 y fijar los objetivos para el presente ejercicio. Dada la actual situación económica por la que atravesamos, la contención del gasto es primordial. Sin embargo, según la directora general del ISM, Pilar López Riobóo, "en lo esencial, como es la asistencia médica a la flota, no se puede ser cicateros por la crisis".**

La directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Riobóo, fue la encargada de abrir las jornadas de trabajo a las que asistieron los directores provinciales del organismo, así como el equipo directivo. Durante su intervención, felicitó a los asistentes por haber cumplido los objetivos establecidos en el pasado ejercicio para agilizar la gestión. Según López-Riobóo es necesario seguir trabajando para mejorarla, al tiempo que se hace prioritaria una política de contención del gasto, dada la situación de crisis económica por la que atravesamos. Sin embargo, tal como ha declarado a medios de comunicación gallegos, el ahorro no va a afectar a cuestiones necesarias como puede ser la asistencia médica que prestan a la flota pesquera los buques-hospital del Instituto Social de la Marina, "Esperanza del Mar y "Juan de la Cosa".

Tal como sucedió en la reunión que los directores provinciales mantuvieron en Sevilla en noviembre del 2008, en esta ocasión también se dejó constancia de la participación que las distintas direcciones han tenido en la elaboración de los objetivos para este año, a través de las Coordinadoras de Zona.

Pese a no existir grandes proyectos para el presente ejercicio, si se quiere actuar para controlar la incapacidad temporal y evitar el uso indebido de esta prestación.

Por otra parte, se va a continuar trabajando en la eliminación de la documentación acreditativa de los embarques a la hora de resolver los expedientes de jubilación. Dado que esta eliminación implica, además de una reducción de cargas administrativas, una simplificación del trámite de las pensiones de jubilación, se va a in-

## **La Dirección Provincial de Valencia ha conseguido el Sello de Excelencia en la evaluación de la calidad**



tentar que algunas direcciones provinciales amplíen su participación en la citada tramitación hasta la propuesta de resolución.

### **SEGURIDAD SOCIAL**

La subdirectora general de Seguridad Social, Elena Martínez Carques, explicó las novedades de la Ley de Presupuestos para 2009 y del Real Decreto de revalorización de pensiones y la fase en la que se encuentra el proceso de informatización de los períodos de embarque para la resolución de la pensión de jubilación.

Entre los objetivos de gestión para este año dentro de este área están agilizar los plazos de resolución de las prestaciones, y la capacidad de respuesta, al tiempo que se mantiene el derecho y control de las pensiones ya reconocidas.

En cuanto a inscripción y afiliación se pre-



tende fomentar el uso del Sistema RED de transmisión electrónica de datos por parte de las empresas del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

### **ACCIÓN SOCIAL MARÍTIMA**

Los usuarios y beneficiarios de los servicios que presta el Instituto Social de la Marina valoran la calidad de los reconocimientos médicos de embarque marítimo. Así lo manifestó el subdirector general de Acción Social Marítima, José María Pérez Toribio, quien declaró que los objetivos de su área para este año serán aplicar las modificaciones incorporadas al programa SEGUMAR de inspecciones de buques pesqueros, así como ampliar a más zonas geográficas las charlas de concienciación sobre prevención de riesgos que vienen realizándose en localidades pesqueras desde el año pasado.

*Los directores provinciales tomaron buena nota de los objetivos de gestión para este año*

**Los trabajadores están satisfechos con la atención recibida en los reconocimientos médicos previos al embarque**

### **INTRANET PROVINCIAL**

El director provincial de Valencia, Ignacio M. Valls, presentó a los asistentes el proyecto que se está realizando para implantar una intranet provincial en la Dirección que dirige. Esta red se encuentra todavía en fase de experimentación y pruebas pero pasará pronto a producción.

La creación de esta intranet provincial supone un esfuerzo, por parte del personal que trabaja en la Dirección, pero el trabajo se verá recompensado "cuando el proyecto sea operativo y pueda ser visualizado por todo el personal de la Seguridad Social", dijo Ignacio M. Valls.

La Dirección Provincial de Valencia consiguió el año pasado el Sello a la excelencia en la evaluación de la calidad. ■

**ANA DÍAZ**

# Lucha por la IGUALDAD DE GÉNERO en la Mercante

*La Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas de la Universidad de A Coruña, consciente de las dificultades a las que se enfrentan sus alumnas –futuras marinos mercantes– por el mero de ser mujeres, viene desarrollando una serie de actividades dirigidas a favorecer la igualdad de género en el ámbito laboral marítimo. Rosa Mary de la Campa Portela, M<sup>a</sup> de los Angeles Bouza Prego y Benigno Antonio Rodríguez Gómez, profesores en la citada Escuela, relatan para MAR cuáles son estas acciones.*

“ La formación de marinos mercantes tiene una historia intermitente de casi 500 años en la ciudad de A Coruña. Hoy en día, esta tradición tiene su continuidad en la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas de la Universidad de A Coruña (ETSNM), único centro en Galicia cuyos titulados desarrollan su labor a bordo de buques abanderados en todo el mundo.

Entre los alumnos que cursan estos estudios se encuentra un pequeño pero no desdeñable número de mujeres que, finalizado su período académico, pasarán a formar parte de un colectivo laboral y social de tradición marcadamente masculina: el de los marinos mercantes.

El Estado español, en su calidad de miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), tiene la obligación de hacer cumplir el Convenio de Formación, Titulación y Guardia para las Gentes del Mar (STCW78/95), el cual, en su Resolución 14 sobre el Fomento de la participación de la mujer en el sector marítimo, dicta lo siguiente:

*“Tomando nota del plan a medio plazo de la OMI para la integración de la mujer en el sector marítimo y manifestando su apoyo a los objetivos de Organización tendientes a fomentar la formación de la mujer en el sector marítimo.*

*Deseando conseguir la igualdad de oportunidades en el acceso del hombre y la mujer a la formación marítima y al empleo a bordo de los buques.*

*Invita a los Gobiernos:*

**Más del 60%  
de las mujeres  
embarcadas  
asegura  
haberse  
sentido alguna  
vez  
discriminada**

**Hay que  
favorecer el  
asociacionismo  
entre las  
mujeres que  
trabajan en el  
sector**



*A que presten especial atención a la igualdad de acceso del hombre y la mujer a todas las vertientes del sector marítimo; y*

*A que subrayen el papel de la mujer en la profesión marítima y a todos los niveles del sector”.*

En la actualidad, no existen estudios que permitan establecer hasta qué punto se está dando cumplimiento real a esta resolución.

Por ello, desde la propia Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas nos pareció muy importante analizar las dificultades que las mu-



eres encuentran, tanto durante su período de estudiantes como a la hora de integrarse en el mundo laboral y social a bordo, donde -desgraciadamente nos consta- a menudo son objeto de prejuicios y discriminaciones.

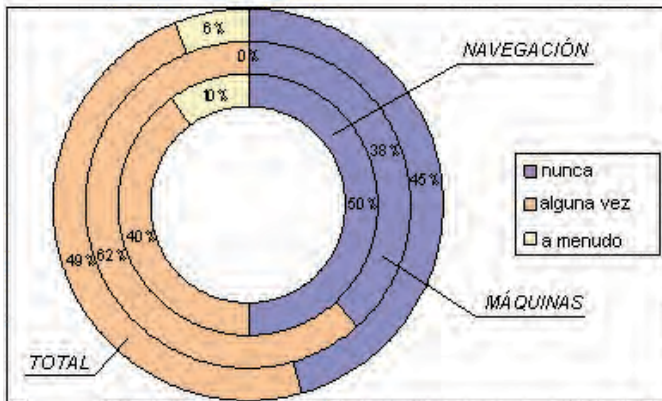
Con este propósito y, contando con la financiación de la Secretaría Xeral de Igualdade de Vicepresidencia de la Xunta de Galicia, se han planificado, organizado y desarrollado varias acciones como la realización de una investigación de campo, con encuestas dirigidas a las ex alumnas de la ETS de Náutica y Máquinas como actuales mujeres del mar. La elaboración de

una Web que servirá como canal de contacto, punto de encuentro y herramienta de apoyo y asesoramiento para las féminas y la celebración de unas jornadas en las que participaron personas, relacionadas con el ámbito marítimo y comprometidas con la inserción de las mujeres en el mar, para intercambiar experiencias y opiniones sobre esta cuestión.

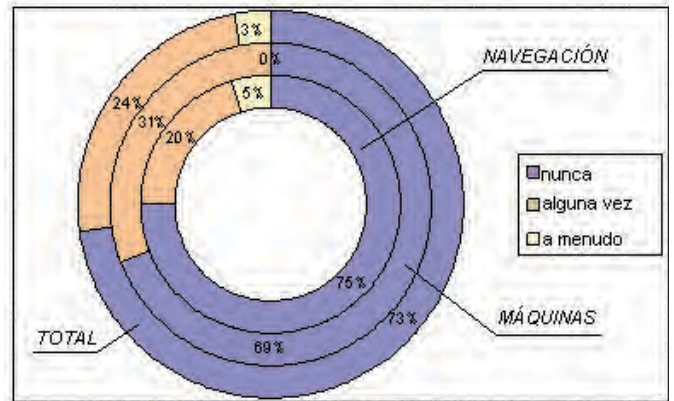
### **LA OPINIÓN DE LAS MUJERES MARINOS**

Con el objetivo principal de conocer y difundir las dificultades a las que las mujeres marinos se enfrentan a diario para lograr su inser-

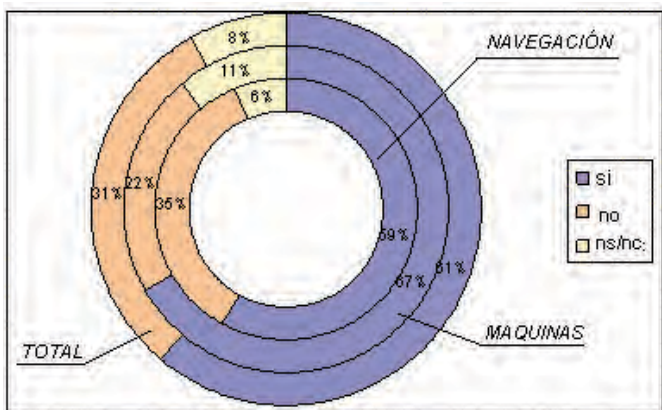
### Acoso moral



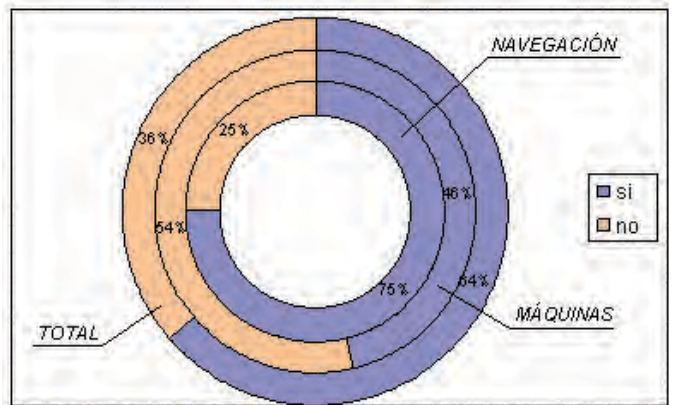
### Acoso sexual



### Discriminación



### Encontrar embarque



ción laboral, tanto a bordo de los buques como en otras actividades directamente relacionadas con el sector marítimo como el despacho de buques; la inspección; el mantenimiento industrial o la operación en dispositivos de servicio al tráfico marítimo, se realizó, en primer lugar, un trabajo de campo con encuestas a ex alumnas y trabajadoras del mar.

Se pretendía, de este modo, obtener información de primera mano sobre las posibilidades reales de trabajo y de desarrollo de su carrera profesional que tienen estas mujeres para establecer si el género es una variable que condiciona el acceso a los puestos de mayor responsabilidad.

De igual forma, nos interesaba conocer las vicisitudes de su integración social a bordo, el trato que reciben de sus superiores y de sus compañeros, y si son bien recibidas y respetadas en el ejercicio de su autoridad en los puestos de mando a bordo.

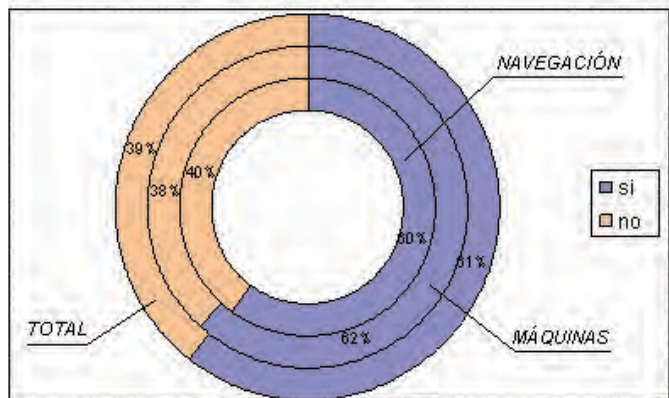
Dada las especiales características del entorno laboral marítimo, otro aspecto no menos importante a estudiar era la conciliación de la vida profesional y laboral de las mujeres marinas, y en qué medida tal conciliación es diferente a la de sus compañeros varones.

Los puntos que nos interesa destacar de los resultados obtenidos en esta investigación, por

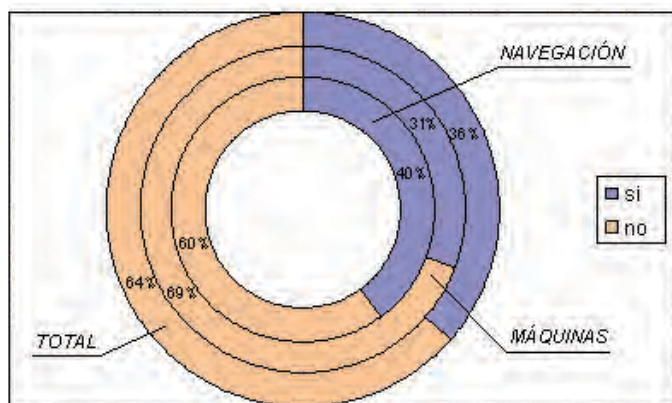




## Promoción



## Rechazo



la rotundidad de los datos obtenidos, son aquellos referidos al acoso moral y al acoso sexual que están sufriendo las mujeres que trabajan a bordo, recordando que una media del 64% de las encuestadas asegura sentirse alguna vez discriminada por sus compañeros de trabajo a bordo por el hecho de ser mujeres. Y hasta una media del 8% dice haber padecido esta discriminación con frecuencia.

Por otro lado, los datos relativos al acoso moral señalan que una media del 49% de participantes afirma haberse sentido acosada moralmente por sus compañeros de trabajo en alguna ocasión, y una media del 6% afirma sufrir a menudo este tipo de acoso.

Los resultados obtenidos con referencia al acoso sexual no son tampoco alentadores, habiendo sufrido este tipo de acoso alguna vez una media del 24% de las profesionales encuestadas.

Así de nuevo, las profesionales de la especialidad de máquinas son las que afirman sufrir este tipo de acoso con más frecuencia (un 31%) mientras que un 5% de las profesionales de navegación aseguran haber sido a menudo acosadas sexualmente por sus compañeros a bordo.

Finalmente caben destacar las dificultades que estas mujeres encuentran para su inserción laboral, ya que una media del 36% de las profesio-

## ***En los buques donde hay féminas embarcadas se ha observado un cambio de actitud entre la tripulación masculina***

sionales consideran haber sido rechazadas para un puesto de trabajo a bordo por su condición de mujeres. Las más perjudicadas en este sentido son las que tienen la especialidad de navegación, un 40% de las mismas fueron rechazadas por este motivo en alguna ocasión.

Por otra parte, una media del 64% de las profesionales creen que es más complicado para una mujer embarcar que para los hombres. Además, el 61% de las profesionales de ambas especialidades, considera que es más difícil promocionar dentro de una compañía naviera a una mujer que a un hombre.

### **PÁGINA WEB**

Dado que no existe en el Estado español ninguna web dedicada a las mujeres marinos y al tratamiento de su problemática laboral y social, decidimos crear en Internet la página [www.mareira.org](http://www.mareira.org) donde se ofrece a estas mujeres un punto de encuentro que sirva como lugar de intercambio de información, opiniones y experiencias, al tiempo que una a este colectivo tan disperso.

[www.mareira.org](http://www.mareira.org) es una página creada desde Galicia por y para las mujeres que dedican su vida laboral a las actividades del mar y del transporte marítimo.



Xefes e Oficials de Máquinas de Galicia (AXOMAGA), Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME), Sindicato Español de Oficiales de la Marina Mercante (SEOMM), Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), y el Instituto Social de la Marina (ISM).

También participaron la empresa Trasmediterranea, y representantes del colectivo de mujeres de la Marina Mercante, con el testimonio particular de dos tituladas en Náutica y Transporte Marítimo y dos tituladas en Máquinas Navales.

Las Jornadas fueron inauguradas por la Xunta de Galicia, a través de la Delegada Provincial de la Vicepresidencia en A Coruña, y clausuradas por la propia Universidad, a través del Vicerrector de Comunicaciones y Cultura.

Se abordaron aspectos como la particularidad del entorno marino para las mujeres; la proyección profesional y posibles situaciones

El principal objetivo de esta iniciativa - pionera en España - es crear una red de mujeres profesionales de la Marina Mercante, con la intención de que puedan contactar fácilmente y enfrentarse a las dificultades de su entorno, superando la perspectiva individual y contando con el apoyo y asesoramiento de todo el colectivo.

La página va, por tanto, dirigida a las mujeres profesionales de la Marina Mercante que realizan su actividad laboral, tanto a bordo de los buques como en otros ámbitos directamente relacionados con el sector marítimo, como pueden ser el despacho de buques, las inspecciones, el mantenimiento industrial o la operación en dispositivos de servicio de tráfico marítimo.

*En colaboración con la Xunta se celebraron unas jornadas sobre la integración de la mujer en la Marina Mercante*

## **JORNADAS SOBRE INTEGRACIÓN LABORAL Y SOCIAL**

Durante los días 6 y 7 de noviembre del año pasado tuvieron lugar, en la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas de la Universidad de la Coruña las "I Jornadas Gallegas sobre Integración laboral y social de las mujeres de la Marina Mercante".

Dichas Jornadas, subvencionadas en parte por la Secretaría de Igualdad de la Vicepresidencia de la Xunta de Galicia, contaron con la participación de personas que habitualmente desarrollan su trabajo en el ámbito marítimo, muchas de ellas mujeres que ocupan u ocuparon cargos de responsabilidad, tanto a bordo de los barcos como en empresas de tierra, o al frente de diversos organismos públicos y privados que persiguen en su quehacer diario la integración laboral y social de las mujeres en el transporte marítimo.

Estuvieron representadas, por orden de participación, las siguientes instituciones: Women's International Shipping & Trading Association (WISTA), International Transport Federation (ITF), Universidade da Coruña, Asociación de



*Sede de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas de la Universidad de A Coruña*



Las mujeres marinas tienen una página web donde compartir experiencias

de discriminación que sufren por razones de género; la conciliación de la vida laboral y familiar; así como actuaciones que deben seguirse ante situaciones de acoso laboral y/o sexual.

Se fijó también como objetivo fomentar el asociacionismo en el colectivo ya que, hasta el momento, no hay acciones en este sentido, con la presentación de la asociación WISTA.

La realización de estas "I Jornadas Galegas na integración laboral e social das mulleres na Mariña Mercante" ha sido muy positiva, tanto desde el punto de vista académico -como fuente de información sobre la situación actual de las trabajadoras del sector, en cuanto al conocimiento de su problemática particular- como desde el punto de vista profesional ya que, tanto ponentes como asistentes, aportaron -mediante la exposición de sus experiencias y opiniones- variados puntos de vista sobre la integración laboral y social de las mujeres en el ámbito marítimo, así como cuestiones clave para la minimización de problemas como la discriminación por razones de género, la exclusión social, la conciliación de la vida laboral y familiar o el acoso moral.

## CONCLUSIONES Y RETOS FUTUROS

A modo de conclusiones y, basándonos en los resultados de los estudios realizados y los testimonios de las ponentes participantes en las anteriormente mencionadas jornadas, hemos observado en los últimos años una evolución muy positiva en la incorporación de la mujer al ámbito laboral del transporte marítimo, así como en la actitud de los tripulantes varones ante la presencia de la mujer en los puestos de mando.

Sin embargo, todavía queda mucho camino por recorrer. Consideramos que, ante los problemas a nivel laboral y social que todavía existen, podríamos aportar algunas soluciones.

Estudios a nivel europeo señalan que las navieras que han trabajado o trabajan con mujeres han obtenido experiencias positivas incorporando mujeres entre sus trabajadores a bordo, observando -incluso- un cambio positivo

## Se ha creado una página en Internet donde las mujeres marinos pueden dar a conocer sus experiencias ([www.mareira.org](http://www.mareira.org))

de actitud en los tripulantes varones, por lo que sería interesante buscar fórmulas que traten de incentivar la contratación de mujeres.

También puede ser interesante aprovechar la paridad y la discriminación positiva para que la mujer esté presente en este ámbito, con el fin de normalizar su situación laboral.

Educar al sector marítimo en la igualdad y la no discriminación, estableciendo políticas claras en este sentido y formando a los tripulantes en la "normalidad" de la presencia femenina a bordo, es esencial.

Incentivar a las empresas para que faciliten la recolocación en tierra de las mujeres que deseen tener hijos, bien sea de forma temporal o definitiva, con el fin de que éstas puedan conciliar su vida familiar y laboral y no sufran una pérdida de poder adquisitivo por el simple hecho de ser madre.



Favorecer la integración social de las mujeres en el ámbito marino, procurando -en la medida de lo posible- que puedan contar con alguna compañera de trabajo a bordo, disminuyendo la sensación de soledad de ser la "única" mujer en una tripulación de varones,

potenciando -así mismo- el desarrollo de un apoyo emocional.

Finalmente, y no menos importante, hay que favorecer el asociacionismo entre las mujeres que trabajan en, y para el sector, con la finalidad de mantener unido a un colectivo, minoritario y disperso, que necesita del apoyo mutuo para mantenerse laboral y socialmente fuerte. ■

**PRFA. DRA. ROSA MARY DE LA CAMPA PORTELA**  
**PRFA. DRA. MARÍA DE LOS ÁNGELES BOUZA PREGO**  
**PRF. BENIGNO ANTONIO RODRÍGUEZ GÓMEZ**

En el marco del Plan Nacional de Salvamento Marítimo (2006-2009)

# Las primeras “Patrulleras SAR”, EN SERVICIO



**Las patrulleras SAR: “Guardamar Caliope” y “Concepción Arenal”, son las dos nuevas embarcaciones incorporadas al Servicio de Salvamento Marítimo que ya están operativas en el litoral español. La primera de ellas, localizada en aguas de Canarias y, la segunda, en la vertiente norte gallega, son las dos primeras unidades en funcionamiento de las diez previstas por el Plan Nacional de Salvamento Marítimo (2006-2009).**

Las Guardamares “Caliope” y “Concepción Arenal” se pueden considerar las hermanas mayores de las ya conocidas “salvamares”, y son las dos primeras unidades puestas a flote de las diez previstas dentro del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009.

Actualmente, la “Guardamar Caliope” se encuentra operando en los alrededores de las Islas Canarias, mientras que la patrullera “Concepción Arenal” opera de forma itinerante en el área cantábrica de Galicia.

Está previsto que, en pocos meses, otras tres patrulleras -actualmente en construcción en el astillero Auxiliar Naval del Principado (AUX-NAVAL) en su factoría de Burela-, se incorporen también al servicio. En cambio, las otras seis comprometidas están pendientes del proceso

**Las embarcaciones operarán en los puntos del litoral nacional donde hay mayor actividad marítima**

de licitación, por lo que tardarán algunos meses más en echarse a la mar.

Salvamento Marítimo aún no ha confirmado cual será la ubicación exacta de las patrulleras que quedan por poner en servicio, aunque lo que sí parece claro es que operarán en aquellos puntos del litoral nacional donde hay mayor actividad marítima y, por tanto, donde los servicios de salvamento se ven obligados a realizar más intervenciones.

## **MANIOBRABILIDAD Y RAPIDEZ**

Estas embarcaciones, denominadas Patrulleras SAR o “guardamares”, se distinguen de las “salvamares”, en que tienen una mayor autonomía -1.300 millas- y en que, con una eslora también superior -entre 25 y 30 metros-, alcanzan más velocidad punta.

Además, las “Guardamares”, de diseño totalmente nuevo y exclusivo, incorporan hélices en vez del *water jet* de sus hermanas pequeñas, lo que las confiere una gran estabilidad y maniobrabilidad, tanto a bajas como a altas velocidades. Concretamente, pueden alcanzar una velocidad punta de hasta 30 nudos a la hora e in-

corporan el sistema "Trolling Valve", que las permite también navegar a velocidades muy bajas, logrando así que las operaciones de búsqueda y rescate resulten muy eficaces. Según fuentes del Ministerio de Fomento, la gran estabilidad y maniobrabilidad de estas embarcaciones las hace "muy versátiles para las labores de salvamento".

Construidas en aluminio, al igual que las "salvamares", incorporan tecnología de última generación, tanto en lo referido a los sistemas de navegación como a las comunicaciones, lo que conjugan perfectamente con sistemas de propulsión que permiten ahorro de combustible y niveles bajos de ruidos y vibraciones.



#### **FACILIDADES PARA EL RESCATE**

Los 8 profesionales que integran la tripulación de las patrulleras cuentan, además de otros medios, con una ZODIAC a bordo, ubicada de forma que facilita el rescate. Esta embarcación auxiliar que, por supuesto, cumple con todos los requisitos del Convenio SOLAS, se encuentra estibada bajo la cubierta principal, en un espacio dotado de una puerta abatible, que permite, en caso de necesidad, que el bote sea lanzado al agua de forma rápida y segura con una maniobra relativamente sencilla.

Además, para las tareas de recogida de naufragos (tristemente habituales en los últimos años) el barco dispone de una red de estiba enganchada en un tambor hidráulico y de zonas de rescate a nivel del mar, tanto a babor como a estribor, que también colaboran en facilitar estas labores.

Con el objetivo de prestar un servicio completo y de calidad en los casos de emergencia marítima, Las "Guardamares" o patrulleras SAR cuentan igualmente con una sala en cubierta, con capacidad para acoger a treinta personas, desde la que, en caso de ser necesario, se accede directamente a una enfermería dotada con camillas y botiquín.

#### **MÁS DE 19.000 PERSONAS ASISTIDAS**

Las citadas embarcaciones, que han iniciado sus trabajos en estos meses, vienen a sumarse a los medios, tanto humanos como materiales,

### **Los barcos de recreo, con un 52%, son los que más número de emergencias protagonizaron el año pasado**

con que cuenta Salvamento Marítimo. Un servicio del Ministerio de Fomento que el año pasado asistió a 19.105 personas, en las más de 5.000 emergencias atendidas en todo el litoral español.

El balance de asistencias realizado por Sase-mar en 2008 indica que la mayoría de las emergencias atendidas estuvieron relacionadas con buques y sus tripulaciones, un 54%, seguidas por accidentes como caídas por acantilados, percances de submarinistas, windsurfistas o con la actividad de los pescadores de costa (un 21%).

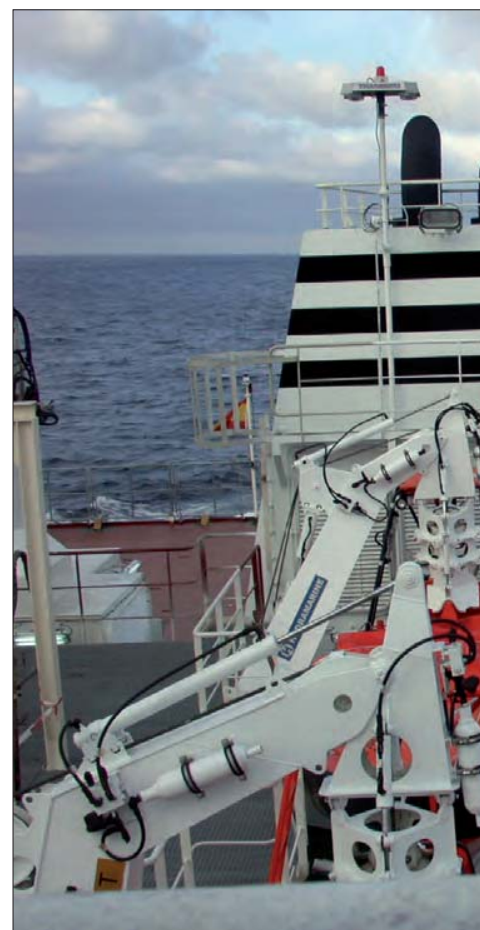
Según el tipo de embarcación, los barcos de recreo, con un 52%, son los que más emergencias protagonizaron, mientras que los pesqueros y los mercantes se vieron implicados en 563 y 426 emergencias, respectivamente.

Hay que señalar el importante papel que está teniendo Salvamento Marítimo en el rescate de personas que intentan alcanzar nuestras costas en cayucos y pateras, una circunstancia que le ha valido el reconocimiento de la Organización Marítima Internacional. Concretamente, aunque la llegada de este tipo de embarcaciones se ha reducido, el año pasado se atendieron 622 emergencias en las que había implicado un cayuco o patera.

Por Comunidades Autónomas, Andalucía fue la que más emergencias registró, donde se atendió a 4.635 personas, seguida por Cataluña, con 1.453 accidentados y de Galicia, con 1.203 personas socorridas. ■

**ANA MUNGUÍA**

Según un Real Decreto aprobado por el Consejo de Ministros



## La REVISIÓN de los botes salvavidas en mercantes, OBLIGATORIA

El Boletín Oficial del Estado del 16 de febrero publica un Real Decreto que da carácter obligatorio a las pruebas que de forma periódica se realizan para el mantenimiento de los botes salvavidas y su puesta a flote. El Convenio Internacional para la Protección de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) establece, entre otras cuestiones, las condiciones en que se debe de realizar el mantenimiento de los elementos de seguridad para que éstos se encuentren en perfecto estado. En el caso de los botes salvavidas y de sus medios de puesta a flote, el Convenio remite a las previsiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) que determina también una serie de normas, con carácter recomendatorio.

Parece demostrado que la revisión periódica y exhaustiva de los mecanismos de protección, su correcta utilización y el conocimiento de su ubicación exacta en el buque contribuye a mitigar las consecuencias de los accidentes y re-

***El Consejo Ministros, con el objetivo de contribuir a preservar la seguridad a bordo, ha impulsado una norma que da carácter obligatorio a las pruebas de mantenimiento de las balsas salvavidas y, para facilitar su cumplimiento, habilita a otras empresas, diferentes al fabricante, para su realización.***

sultan determinantes en las tareas de salvamento en el mar. Sobre estas consideraciones se ha basado el Gobierno español para dar un paso más y dotar de carácter obligatorio a las revisiones de los botes salvavidas y las medidas de puesta a flote, hasta ahora consideradas recomendables.

La realización de ejercicios mensuales con botes salvavidas de caída libre, siguiendo las instrucciones del fabricante, sirve para asegurarse de que todo el que se encuentra a bordo tiene la formación e información necesaria para saber cómo utilizar los botes salvavidas así como el resto de los elementos de seguridad. Cuestiones como la correcta utilización de los cinturones de seguridad o la disposición de cada marinero dentro de la balsa, son detalles que en caso de accidente pueden contribuir a salvar vidas.

Precisamente, el Convenio SOLAS, que abarca todo lo relacionado con el salvamento y los procedimientos de abandono del buque, nace tras el hundimiento del Titanic en el que la au-



sencia de una regulación internacional para el desalojo de buques en caso de accidentes y la escasa importancia que se daba, en aquel momento, a estos medios constituyó una de las causas fundamentales de la pérdida de tantas vidas. El buque sólo disponía de 16 botes para evacuar a 2.220 personas.

### **NUEVAS VÍAS PARA EL MANTENIMIENTO**

Otra de las novedades del Real Decreto, aprobado a propuesta del Ministerio de Fomento, es el reconocimiento de nuevos sujetos habilitados para la realización de las pruebas de mantenimiento periódicas, es decir, que se amplía el número de empresas que podrán prestar este servicio.

Al analizar los problemas que se producían al realizar las revisiones de los elementos de seguridad de los que hablamos, se detectó que había un vacío en los casos en que el fabricante de las balsas había desaparecido como tal, o no tenía cobertura suficiente para atender las revisiones en cualquier punto del mundo. Por ello, y para intentar cubrir esta laguna, la norma habilita a otras empresas especializadas, distintas del fabricante, para realizar las pruebas, una posibilidad que ya había sido prevista por el Comité de Seguridad de la OMI en su 83 período de sesiones, celebrado en 2007.

Según Fomento, la adopción de esta normativa se basa, por una parte, en la preocupación por mejorar las condiciones de seguridad a bordo en consonancia con las manifestaciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI que, en numerosas ocasiones, ha aconsejado el endurecimiento de los procedimientos de mantenimiento

## ***Empresas distintas del fabricante podrán realizar las comprobaciones de los medios de puesta a flote de los mercantes***

que se aplican a los dispositivos de seguridad.

El Real Decreto, en consonancia con la filosofía de liberalizar la prestación de servicios de la Directiva (2006/123/CE), trata de introducir competencia en aquellas prácticas en las que antes no la había. En este caso, se aplica habilitando a empresas diferentes al propio fabricante para realización de las pruebas, frente a la exclusiva que tenía antes el fabricante o la empresa en que él delegase.

Por último, las poderosas razones de interés público -en este caso plasmado en la tutela de la seguridad marítima y de la vida humana en el mar- que supone la prevención de accidentes acompaña a la idea de adoptar la citada normativa.

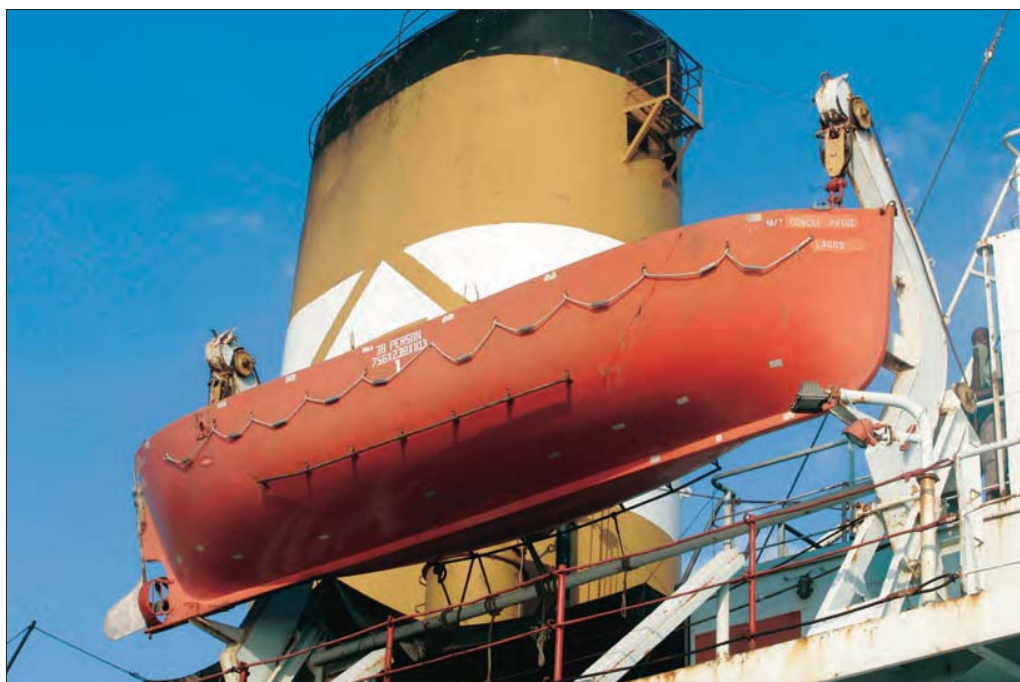
### **ENTRENAMIENTO IMPRESCINDIBLE**

No debemos olvidar que todas estas medidas adquieren sentido siempre y cuando los afectados en una emergencia sepan actuar correctamente.

La realización de ejercicios prácticos como complemento a la realización de pruebas teóricas en tierra, constituye una herramienta determinante a la hora de conseguir este objetivo. Los simulacros a bordo contribuyen a capacitar a las tripulaciones para utilizar los equipos prescritos por el Convenio SOLAS "in situ" con eficiencia y seguridad.

SOLAS aconseja que los simulacros se realicen como si realmente se estuviera produciendo una situación de emergencia y poner en práctica ejercicios de abandono, previamente planificados y organizados para que, en una situación real, los riesgos más comunes se puedan reducir al mínimo. ■

**A. MUNGUÍA**



Desarticulado un grupo de falsificadores en Betanzos, A Coruña

## Títulos náuticos “A LA CARTA”



***Falsificar títulos y luego venderlos, por un precio que oscilaba entre 600 y 2500 euros, era el negocio montado por un grupo de individuos en la localidad coruñesa de Betanzos. Un negocio con unos quinientos clientes que adquirirían “a la carta” el título que más les interesaba sin pasar por exámenes, pruebas médicas o por las prácticas requeridas y que, en palabras de la Guardia Civil, podrían estar navegando por la ría de Betanzos fuera de la legalidad y sin ninguna garantía de seguridad.***

En apariencia, era un establecimiento hostelero al uso. Sin embargo, además de refrescos y cervezas, también ofrecía la posibilidad de adquirir un título de patrón de barco de recreo a la carta. El negocio fue bien, a la vista de los más de quinientos clientes que pasaron por allí, hasta que llegó a oídos de la policía.

Los presuntos responsables de esta actividad ofrecían carnés falsos a cambio de dinero, cuyo precio variaba en función del que se tratara. Un delito de consecuencias preocupantes, especialmente, si se tiene en cuenta que el dinero era el único requisito que exigían a los compra-

dores, sin preocuparse de si estos estaban capacitados para distinguir entre la proa y la popa.

En Betanzos, casi todo el mundo conocía lo que se tramaba en el establecimiento, aunque desconocían que estos títulos carecían de validez legal. Las licencias se vendían con la promesa de que quien las facilitaba actuaba en connivencia con los imputados. Un extremo que ha sido negado rotundamente desde la Xunta de Galicia que, por tener la competencia transferida del Estado, evalúa a los candidatos.

Como resultado de los seis meses que duraron las pesquisas, la policía judicial de la Guardia Civil detuvo a cinco personas en esta operación, que han sido imputados por un supuesto delito de falsificación de documento público, aunque, al cierre de esta revista, no se descartan más detenciones.

Los protagonistas de esta historia ofrecían cualquier tipo de título “a la carta, con sus precios, como si fuese un restaurante”, han afirmado fuentes de la investigación. El coste de la



documentación falsa oscilaba en función de la dificultad en la obtención del título solicitado, por lo que las cantidades que se pagaban estaban entre los 600 y los 2.500 euros.

El grupo de agentes de la policía judicial ha estimado que según sus investigaciones se han podido vender unos quinientos carnés falsos - entre títulos de patrón de yate, de embarcación de recreo o de navegación básica-, a cuyos compradores tienen identificados prácticamente en su totalidad. Comprar un título falso de patrón de barco de recreo es también un delito de falsedad documental castigado con penas de prisión, que van desde los seis meses hasta los tres años, en el peor de los casos.

Para hacerse idea de la dimensión que tiene este delito, que afecta directamente a la seguridad marítima, basta con señalar que para obtener el título de patrón de una embarcación de recreo a motor de más de 20 metros de eslora, además de ser mayor de edad, hay que pasar un control médico, superar los exámenes teóricos, realizar pruebas de seguridad y navegación, así como efectuar prácticas en radiocomunicaciones en un simulador homologado de una escuela náutica.

### **DÓNDE Y CÓMO SE OBTIENEN LOS TÍTULOS**

Las titulaciones que facultan para manejar embarcaciones deportivas se expiden por la Dirección General de la Marina Mercante o las Comunidades Autónomas que tengan trasferida esta competencia (País Vasco, Cantabria, Asturias, Galicia, Andalucía, Murcia, Valencia, Cataluña, Canarias, Baleares y Melilla).

La afición por la náutica deportiva en España es un fenómeno que ha ido en ascenso en los últimos años. El ritmo de crecimiento de las licencias para la práctica de deportes náuticos, con 219.475 licencias nuevas en el último año y las cerca de 44.000 nuevas titulaciones expedidas, son buena prueba de ello.

Como se señaló anteriormente, para obtener un título de recreo hay que, además de otros requisitos, superar pruebas teóricas y realizar prácticas básicas de seguridad y navegación, que sólo pueden realizarse en escuelas homo-



### ***Fuentes de la investigación estiman que se han podido vender unos quinientos carnés falsos por los que se cobraron entre 600 y 2.500 euros***

logadas por la Administración. Y son estos y no otros los cauces adecuados para hacerse con estas titulaciones de forma legal. Porque, en el afán por evitar realizar las pruebas obligatorias, también se ha acudido a países vecinos, en los que son menos estrictos con los requisitos, sin tener en cuenta que dichos títulos sólo se pueden usar en aguas españolas en períodos concretos, y no de forma habitual, según nos informan desde la Dirección General de la Marina Mercante.

Durante el día, y en zonas delimitadas por la Capitanía Marítima, es posible gobernar, sin necesidad de un título, embarcaciones:

- A motor, hasta 4 metros de eslora y potencia máxima de 10 kw.
- A vela, hasta 5 metros de eslora.
- Piraguas, kayacs, canoas sin motor, patines con pedales o a motor de potencia inferior a 3,5 kw.
- Tablas a vela o deslizantes a motor e instalaciones flotantes.

Para el resto de las embarcaciones de recreo, es decir, Autorizaciones Federativas, Patrón de Moto Náutica (A), (B) y (C), se precisa de licencia de la Federación Española de Moto Náutica, el llamado "titulín".

La acreditación o el título de Patrón de Navegación Básica, el de Patrón de Embarcación de Recreo, Patrón de Yate y Capitán de Yate los expide la Dirección General de la Marina Mercante, aunque algunas Comunidades Autónomas también pueden realizar las pruebas pertinentes para su obtención. ■

**A. MUNGUÍA**

Una norma de Navegación Marítima afectará a la Ley de Costas

# De “retroceso histórico” a MODIFICACIÓN “PUNTUAL”



*Cuando entró en vigor la Ley de Costas, en 1988, los grupos ecologistas mostraron su disconformidad con algunos aspectos de la misma pero, al mismo tiempo, valoraron su importancia. Los años han reafirmado esta apreciación, y la Ley constituye una buena herramienta para defender el litoral. De ahí que cualquier modificación que se introduzca en ella provoque un fuerte revuelo, como el que se ha producido a través de la Disposición adicional 4ª de la Ley de Navegación Marítima, y que varía lo estipulado en relación a la transmisión de las propiedades situadas en el dominio público. Un cambio muy importante para los grupos ecologistas, y que para la ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, no altera el espíritu de la Ley de Costas.*

Una modificación introducida al tramitarse la Ley de Navegación Marítima, en la Comisión de Justicia, ha provocado una catarata de declaraciones discrepantes sobre el alcance de dicha medida (ver recuadro). La norma elaborada por los ministerios de Justicia y Fomento, y aprobada el pasado 5 de diciembre en Consejo de Ministros, para unos representa un “retroceso histórico” en la protección del maltrecho litoral español, con el agravante de que estos cambios no se realizan directamente en la Ley



Raúl Gutiérrez



Greenpeace

**Se trata de una modificación “puntual” y de carácter técnico planteada de acuerdo a diversas sentencias de la Audiencia Nacional según las cuales las concesiones son transmisibles por actos ‘inter vivos’ y no sólo ‘mortis causa’.**  
**(Elena Espinosa)**

de Costas; mientras que, para otros, se trata de una modificación menor que no va a alterar el espíritu de la misma.

El meollo, y en eso están más o menos de acuerdo, viene de la modificación introducida, a través de la Disposición adicional 4ª de la citada Ley de Navegación Marítima, por la cual las viviendas construidas legalmente sobre la playa antes de 1988 se podrían transmitir, previa autorización de Costas, por actos *inter vivos*. Esto significa que las concesiones no sólo se pueden heredar, como hasta ahora, sino que se po-

drán comprar y vender, con el único requisito del derecho de tanteo, durante tres meses, por Medio Ambiente.

Mientras que desde la Dirección General de Costas se señala a MAR que este cambio no afecta a la Ley de Costas, Elena Espinosa, ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, matiza que se trata de una modificación “puntual” que no altera su contenido, *ya que los requisitos de las concesiones administrativas permanecen inalterables. El nuevo concesionario tendrá que subrogarse en los mismos derechos y obligaciones que el anterior titular de la concesión.*

#### **UNA REFORMA DESDE JUSTICIA**

Las críticas provenientes desde los grupos ecologistas se refieren, fundamentalmente, a que la modificación se introduce desde otra cartera ministerial, y se tramita en la Comisión de Justicia del Congreso, sin que tenga que pasar, además, por el pleno de la Cámara. Como señaló a MAR Pilar Marcos, responsable de la Campaña de Costas de Greenpeace, *se aprovechan normas de Navegación Marítima, porque también les afecta, ya que Puertos del Estado adquiere terrenos en dominio público, que a partir de ahora podrá comprar.* Añade que esa posibilidad se hará extensiva ahora a toda la línea de costa, por lo que afectará a los deslindes de la costa.

La responsable de la Campaña de Costas de Greenpeace insiste en que no es lo mismo ceder un patrimonio que ponerlo a la venta. *Además* -señala Pilar Marcos- *va a ralentizar todo el proceso de expropiación que vienen realizando los técnicos de Medio Ambiente.* Desde Greenpeace entienden este cambio como un freno a la política de deslindes realizado por Cristina



Greenpeace



Narbona, la anterior ministra de Medio Ambiente, así como un incumplimiento de la promesa de la actual ministra, Elena Espinosa, de que no se iba a tocar la Ley de Costas.

En el mismo sentido se manifestó Theo Oberhuber, de Ecologistas en Acción, al tiempo que solicita información sobre el cambio introduci-

do, “que permite vender las casas construidas legalmente antes de 1988 sobre la playa y que son una concesión estatal”, ya que con dicho cambio se va a favorecer la especulación. También WWF/Adena incide en este punto al afirmar que “el objetivo fundamental de la aprobación de la Ley de Costas (22/1988 de 22 de julio de 1988) fue, en su momento, defender la integridad del litoral por estar sometido a una gran presión urbanística. Sin embargo, la modificación propuesta por el Gobierno significa dar un paso atrás en la protección de las costas”.

Juan Carlos Martín Fraguero, secretario general del Mar, ha reiterado que el cambio introducido, en relación con la transmisión *inter vivos* de las concesiones administrativas, “tiene un carácter ‘puntual’ y ‘técnico’”. También insistió en que es “objetivo imprescindible de esta legislatura finalizar el deslinde del dominio público marítimo-terrestre, ya que en la actualidad se encuentra deslindada un 85% de la costa”. Los ecologistas no se acaban de creer esta afirmación, y piensan que va a suceder más bien todo lo contrario, como señala la representante de Greenpeace, al afirmar que con estos cambios se va a ralentizar el proceso que impulsó Cristina Narbona a partir de 2004.

Otro de los puntos de fricción entre ecologistas y Ministerio de Medio Ambiente es que éste no convocara al Consejo Asesor de Medio Ambiente (lugar de encuentro y participación, en la elaboración y seguimiento de las políticas ambientales, de los sectores sociales y económicos relevantes) para informar sobre la modificación introducida, como reclama Greenpeace

## La disposición de la discordia

**Una modificación a la Ley de Navegación Marítima, introducida por el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, es el origen del actual revuelo. Se trata de la Disposición final cuarta, a través de la cual se añaden dos nuevos apartados, los 5 y 6, a la disposición transitoria primera de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.**

**En el punto 5 se dice: “Las concesiones otorgadas al amparo de lo establecido en esta disposición transitoria serán transmisibles, previa autorización de la Demarcación o Servicio de Costas, por actos ‘inter vivos’, subrogándose el nuevo titular en los derechos y obligaciones derivados de la concesión”.**

**La variación es que hasta este momento sólo se podían heredar estas propiedades, con un máxi-**

**mo de hasta 60 años (30 años ampliables por otros 30), y ahora ese patrimonio ubicado en el dominio público puede ser vendido a terceros. Esta norma afecta a las casas construidas legalmente antes de 1988. El Constitucional aceptó, en 1991, la fórmula de expropiación contemplada por la Ley de Costas.**

**Sin embargo, la posibilidad de venta de esas propiedades va a complicar la tarea del Estado a la hora de expropiar dichas propiedades, a juicio de los ecologistas. Y es que se va a incrementar notablemente el precio de las mismas por lo que, a pesar del derecho de tanteo que podrá ejercer la Dirección General de Costas, dicho incremento puede constituir un obstáculo para su adquisición por parte del Estado.**



Raúl Gutiérrez



Raúl Gutiérrez

en un comunicado, “según establece la normativa vigente sobre participación pública y derecho al acceso a la información en materia de medio ambiente, regulados por el Convenio de Aarhus (1) y Ley 27/2006”.

Debido a ello, Greenpeace, SEO/BirdLife, Ecologistas en Acción, Amigos de la Tierra y WWF España dirigieron un escrito, al Ministerio de Justicia, sobre la necesidad de cumplir con esta normativa y de contar con las ONG medioambientales para la elaboración de instrumentos normativos jurídicamente obligatorios de aplicación general que afectan al medio ambiente, como era el caso de la Ley General de Navegación Marítima.

### **SENTENCIAS DE LA AUDIENCIA NACIONAL**

La ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, insistió en su intervención en el Congreso de la Diputados, que se ha introducido una modificación “técnica”, que no altera el espíritu de la Ley, y que “se ha planteado de acuerdo a diversas sentencias de la Audiencia Nacional en 2005, 2006 y 2007, según las cuales estas concesiones son transmisibles por actos *inter vivos* y no sólo *mortis causa*”. Recalcó que esta modificación no altera la aplicación de la Ley ni la protección del dominio

**Lo que seguimos sin entender, desde los grupos ecologistas, es por qué se aprovechan las modificaciones de otras carteras, en este caso desde Fomento, para aplicarlos a la Ley de Costas. (Pilar Marcos)**

público, ya que los requisitos establecidos por la Ley en las concesiones administrativas permanecen inalterables.

Elena Espinosa recordó que la Constitución reconoce el carácter del dominio público de la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental, lo cual resulta incompatible con la existencia de titularidades privadas sobre estos bienes.

Como se señaló anteriormente, la Ley de Costas se vio como una herramienta para defender la “muy apetecible” línea de costa de la especulación urbanística, o al menos para intentarlo. Esta modificación, y la manera de realizarse, ha despertado los recelos de todos los grupos ecologistas. Detrás de este cambio, según comentó a esta revista Pilar Marcos, se intuyen las presiones de algunos gobiernos europeos, como el británico y el alemán, *para que se legalicen las posesiones de sus ciudadanos*.

Tampoco contribuyen a disipar las sospechas sobre la relajación de la protección de la franja litoral, las pretensiones de algunas Comunidades Autónomas para realizar cambios, como modificar los criterios para realizar los deslinde. Esta posibilidad, que ya se está comenzando a poner en práctica de forma unilateral, está siendo estudiada por los servicios jurídicos del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino para, si consideran finalmente que invade sus competencias, acudir al Tribunal Constitucional. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**

(1) El Convenio Aarhus (que toma el nombre de la localidad danesa en que se adoptó, en junio de 1998) se refiere al acceso a la información y la participación del público en la toma de decisiones, y el acceso a la justicia en asuntos ambientales, ratificado por España el 29 de diciembre de 2004.

Expedición del "Oceana Rangers" contra las amenazas de los ecosistemas marinos

# Desde el PACÍFICO al MEDITERRÁNEO

*El catamarán "Oceana Ranger" recorrió 12.000 millas náuticas -desde San Diego, en la costa oeste de Estados Unidos, hasta Mallorca- entre los meses de enero y junio de 2005. El objetivo era documentar la importancia de la vida submarina y las amenazas que sufren los ecosistemas. Cien horas de filmación y más de 7.000 fotografías reflejan la riqueza y biodiversidad marina y la devastación de la pesca destructiva, la contaminación y el cambio climático. Resultado de esta expedición es el libro "12.000 millas en defensa de los mares", que acaba de editar Oceana, donde se ofrece parte de la documentación recopilada.*

Algunos datos hablan por sí solos. El que apenas un 4% de los fondos marinos de todo el mundo esté aún intacto dice mucho de la depredación que el ser humano está ejerciendo sobre los mares del planeta. Esta afirmación, realizada por Ricardo Aguilar, director de investigación de Oceana Europa, justifica por sí misma la necesidad de una campaña como la realizada en 2005, por esta organización ecologista

Banco de paguaras en Cayos Cochinos, Florida, EE.UU. Oceana/ZOEA



Ruta seguida por el "Oceana Ranger"

**Las filmaciones efectuadas durante las 12.000 millas recorridas reflejan la fragilidad del rico ecosistema marino y de cómo se está viendo afectado por la intervención del ser humano**

para denunciar el deterioro que están sufriendo los ecosistemas marinos. Campaña en la que contó con la colaboración de voluntarios, biólogos, fotógrafos... y la participación de varias organizaciones como Fundación MarViva, Parque Nacional de Coiba y del grupo de buceadores del centro de investigación y difusión del medio marino ZOEA, entre otros.

Durante la presentación del libro con imáge-

nes de esta campaña, a finales del pasado mes de enero, el director ejecutivo de Oceana, Xavier Pastor, señaló que *lo que se pretendía era enseñar las cosas que ocurren bajo el mar, que son poco conocidas*. Así pues, se trataba de filmar las zonas más vulnerables para promover la creación de reservas marinas, combatir la sobreexplotación pesquera, prohibir los métodos de pesca destructivos y proteger algunas especies.

Además de la pesca destructiva, el cambio climático y la contaminación están provocando una importante alteración de los ecosistemas marinos, lo que da lugar a un debilitamiento de los mismos. Y ese debilitamiento, al igual que le ocurre a cualquier organismo enfermo, le hace más vulnerable al cambio climático y a la llegada de especies invasoras, lo que está alterando los ecosistemas a una gran velocidad (ver MAR 474, septiembre 2008, sobre la proliferación de medusas), tanta que los organismos que habitan en ellos no tienen tiempo de adaptarse y están desapareciendo. Unos cambios que los científicos no aciertan aún a predecir en su totalidad ni cómo van a afectar al futuro del planeta, aunque lo que vislumbran no resulta nada tranquilizador.

Recientemente, en un comunicado elaborado por los científicos reunidos en la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia con motivo de la Conferencia Mundial de Biodiversidad Marina (ver recuadro), hacían hincapié en la importancia de la biodiversidad y los ecosistemas marinos, esenciales para el funcionamiento de nuestra biosfera y el bienestar humano, así como la grave preocupación "del ritmo y la escala de cambios antropogénicos que están teniendo lugar en los océanos". Unos impactos que están "muy bien documentados", como destacó en dicha Conferencia el secretario general de Naciones Unidas.



Buceadora de Oceana junto a un Tarpón, en la isla de Abaco, Bahamas. Oceana/Houssine Kaddachi

A pesar de ello, apenas existe una protección real de los ecosistemas marinos. En 2006, una resolución de la Organización de las Naciones Unidas recomendaba que “el 10% de la diversidad biológica marina y costera mundial estuviera protegida en 2010”. A día de hoy, a menos de un año de esa fecha, la protección a la biodiversidad de los océanos apenas llega al 0,5%.

### **DESPROTECCIÓN E INTERESES**

Hay grupos de presión interesados en que todo siga así, puesto que la explotación (en el sentido más literal de la palabra) les está proporcionando pingües beneficios (de hecho, se está promoviendo una especie de conferencia para poner en cuestión dichos peligros, y cuyo principal promotor es una multinacional petrolera). No es de extrañar, por lo tanto, que a pesar de que los líderes gubernamentales en la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible (celebrada en Johannesburgo, Sudáfrica, en 2002), el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB) y las Naciones Unidas se comprometieron a establecer áreas marinas protegidas de acuerdo con las leyes internacionales y basadas en información científica, que incluyen redes representativas en 2012, apenas se ha hecho nada. A menos que el proceso se acelere, la meta fijada para ese año no se alcanzará hasta 2060. Es decir, los objetivos se alcanzarán con cincuenta años de retraso.

### **La declaración de Valencia**

**Entre el 11 y el 15 de noviembre de 2008 se celebró, en la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia, la 1ª Conferencia Mundial de Biodiversidad Marina. Al hilo de los mismos motivos que impulsaron la campaña efectuada por Oceana, los investigadores que participaron en esta reunión mostraron su preocupación por las amenazas para la sostenibilidad de la biodiversidad marina en los océanos, denunciando que el ritmo de los esfuerzos que se están realizando para frenar estas amenazas es claramente insuficiente.**

**“Los hechos son claros. Los mares y océanos del mundo se están contaminando cada vez más por aguas residuales no tratadas, contaminación transportada por la atmósfera, vertidos industriales [...] La sobrecarga de nitrógeno procedente de fertilizantes está creando un número creciente de zonas muertas con agotamiento de oxígeno en aguas costeras de todo el planeta [...]**

**El cambio climático está emergiendo como una fuerza capaz de asestar el golpe de gracia a la biodiversidad del océano [...] No obstante, a pesar de la enorme preocupación acerca de la salud de los sistemas marinos y de las operaciones de pesca a escala global, se está prestando protección a menos del uno por ciento de los océanos [...] Estudios actuales indican que las redes de reservas marinas bien gestionadas pueden hacer que los ecosistemas tengan una mayor capacidad de recuperación frente a amenazas externas...”. Estos fueron algunos de los puntos esbozados por el secretario general de Naciones Unidas, Ban Ki-moon, en esta Conferencia.**

**Tras las sesiones de trabajo, los científicos elaboraron “Un alegato para la Protección de la Biodiversidad Marina”. En dicho alegato, los científicos subrayan la importancia de la biodiversidad y los ecosistemas marinos para el**





Miembro de Oceana liberando, en el Mediterráneo, a una tortuga boba, tras serle instalado un transmisor por satélite. Oceana/Mar Mas

**buena funcionamiento de nuestra biosfera y el bienestar humano. Las agresiones que el ser humano está protagonizando en los océanos y el impacto de estas agresiones son motivo de gran preocupación para estos científicos.**

**Destacan, entre otras, su preocupación porque los esfuerzos en investigación para explorar la biodiversidad marina y evaluar su estado son insuficientes, y muy por debajo de los realizados para estudiar la biodiversidad terrestre. También señalan su preocupación por los ecosistemas marinos profundos y la fauna que habita en ellos, dado que por sus características deberían ser tratados con una precaución excepcional.**

**Urgen los científicos a que se establezcan sistemas de gestión integrada de los océanos que regulen las actividades humanas que tengan impacto sobre la biodiversidad y los ecosistemas marinos; a que se establezcan mecanismos para acrecentar la coo-**

**peración entre científicos, gobiernos y organizaciones relevantes para identificar y proteger las áreas ecológica y biológicamente significativas; que sólo se autoricen las pesquerías de 'stock' profundos cuando se demuestre que pueden ser explotados de forma sostenible.**

**Proponen, en dicho manifiesto, que la Asamblea General de Naciones Unidas desarrolle la Ley del Mar y la Convención para la Diversidad Biológica para alcanzar un régimen internacional de gobernanza para la conservación efectiva de las aguas internacionales.**

**Como señalan los científicos al comienzo de su escrito, la biodiversidad y los ecosistemas marinos son esenciales para el funcionamiento de nuestra biosfera y el bienestar humano. Cada vez somos más conscientes de la importancia de los ecosistemas marinos. Ya sólo resta que les prestemos la debida protección. R.G.**

Todo ello ofrece una ajustada imagen del problema al que nos enfrentamos. Un problema poco visible para la opinión pública (especialmente los que afectan a los fondos marinos), ya que no los percibe con la misma intensidad que otros que le son más próximos e inmediatos. Y es que el mar, salvo situaciones dramáticas o catástrofes, no suele llamar la atención desde el punto de vista medioambiental. Y lo que ocurre bajo las aguas, menos aún.

Científicos, submarinistas, fotógrafos y camarógrafos fueron rotando a lo largo de la travesía del "Oceana Ranger". Durante su periplo, iniciado en enero de 2005 en el Pacífico, en la costa oeste de Estados Unidos, el catamarán de la organización ecologista Oceana visitó numerosos parques nacionales marinos, realizando filmaciones inéditas de volcanes submarinos o de la cordillera submarino del Banco de Goringe, en el Atlántico, en la que se encuentran volcanes activos próximos a la Península Ibérica, como el de Joao Castro.

Entre los principales puntos del recorrido, la expedición navegó por el mar de Cortés, en Baja California, donde documentaron los bosques de quelpos, las mayores plantas marinas del mundo. También registraron la migración de la ballena gris y se recopiló información sobre los elasmobranchios (mantas, rayas y tiburones) de la zona. En la isla de Cocos, en Costa Rica, se filmó la "estación de limpieza", en la que miles de mamíferos marinos acuden para ser despa-



rasitados. También documentaron las actividades ilegales de palangreros en la captura de tiburones y corte de aletas.

En aguas hondureñas, en Cayos Cochinos, se tomaron imágenes de los arrecifes de coral más grandes situados en aguas centroamericanas, y los segundos del mundo, tras la Gran Barrera de Coral australiana. De nuevo en Estados Unidos, en Florida se filmaron manglares y la rica vida marina que vive en ellos, además de inspeccionar una de las mayores concentraciones

*Bosque de quelpos en el Banco de Gorringe, Portugal.*  
Oceana/Juan Carlos Calvin

*Coral cerebro y coral de fuego en aguas del Banco de Roatan, Honduras.* Oceana/ZOEA



de arrecifes artificiales en la zona de los Cayos. También se documentó el estado de los arrecifes de coral e identificaron las enfermedades que les afectan.

A su paso por Bahamas, se visitaron las playas de puesta de las tortugas marinas. También se documentaron los hábitat de alga parda formados por sargazos y turbinarias, así como especies amenazadas, como el mero de Nassau, una especie sobreexplotada. En el mar de los Sargazos se efectuaron trabajos de investigación de las masas de sargazos flotantes en más de 2.000 millas de este mar. Los investigadores realizaron trabajos de submarinismo en los pecios de todo el arrecife del archipiélago de las Bermudas. También se filmaron especies endémicas de la zona, como el angelote de Bermuda.

### **VOLCANES SUBMARINOS**

En aguas de las Azores, en Portugal, se documentaron las altas concentraciones de carabela portuguesa, similar a una medusa, cuya picadura puede ser peligrosa para el ser humano. En esta zona, destacan los trabajos de filmación llevados a cabo en el volcán submarino Dom Joao de Castro, entre las islas Terceira y de San Miguel, uno de los pocos ejemplos en aguas poco profundas de chimeneas hidrotermales.

También en Portugal se efectuó la primera filmación submarina del grupo de cimas del Ban-



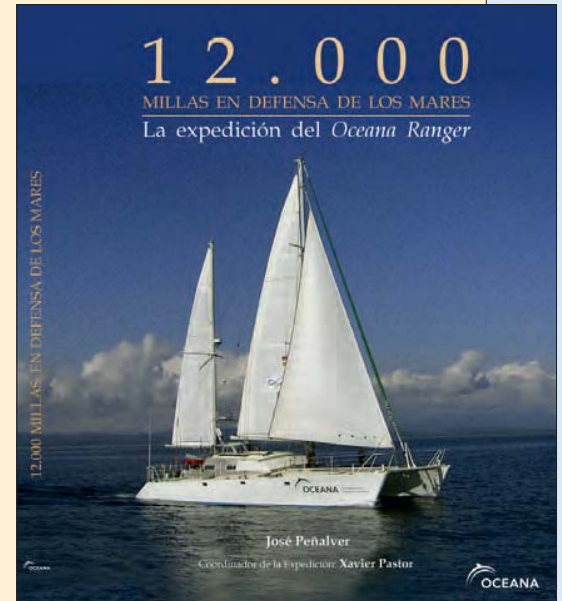
Coral de fuego y pez sargento al fondo. Cayo Largo, Florida, EE.UU. Oceana/ZOEA

co Gorringe, que oscilan entre profundidades de más de 3.000 metros hasta los 30 metros bajo la superficie. Los biólogos realizaron trabajos de identificación de especies, muchas de ellas con una clara influencia mediterránea, y también se detuvieron en el análisis y documentación de los hábitat vulnerables necesitados de protección, como bosques de quelpos y comunidades de coralígeno.

Los trabajos de esta expedición finalizaron en aguas de Baleares, tras seis intensos meses de travesía, en los que el "Oceana Ranger" navegó por costas de diez países en tres continentes diferentes. Las filmaciones efectuadas durante las 12.000 millas recorridas reflejan la fragilidad del rico ecosistema marino y de cómo se está viendo afectado por el cambio climático, que favorece la llegada de especies invasoras, la contaminación crónica generada por vertidos procedentes de los barcos, o las técnicas destructivas como la pesca con palangre o de deriva, como señala Ricardo Aguilar. En esta idea insiste Xavier Pastor al señalar que las filmaciones ilustran el catálogo de ilegalidades y abusos cometidos por la sobreexplotación pesquera y el uso de técnicas destructivas.

Una de las mejores actuaciones para proteger el medio marino es la creación de reservas. Como se señaló anteriormente, el plan previsto en la Cumbre de Johannesburgo, 2002, apenas

**A pesar de la enorme preocupación acerca de la salud de los sistemas marinos y de las operaciones de pesca a escala global, se está prestando protección a menos del uno por ciento de los océanos**  
**(Bam ki-moon)**



**"12.000 millas en defensa de los mares" se publicó cuatro años después de realizada la expedición a que se hace referencia en el presente reportaje. Editado por la organización ecologista Oceana, el libro comprende una selección de alrededor de 300 fotografías, de las más de 7.000 efectuadas durante la expedición, distribuidas a lo largo de sus 315 páginas, con explicaciones y comentarios de la mano de Jesús Peñalver.**

**El libro puede adquirirse, a cambio de un donativo para apoyar próximas campañas de Oceana, enviando un correo electrónico a [m.lopez@oceana.org](mailto:m.lopez@oceana.org) o llamando al teléfono 91 144 08 00.**

se está cumpliendo. En España se dieron importantes avances en el pasado, aunque aún resta mucho por hacer, como señalan los expertos, sobre todo teniendo en cuenta la riqueza de nuestros fondos marinos. Ahora parece que se va a dar un nuevo envite. Tras la reserva de Lira, se encuentra en una fase muy adelantada la reserva de Cedeira y, también en Galicia, los pósitos del Ortegal están planteando una nueva área protegida, en la que la Xunta lleva más de un año trabajando y que, de llevarse a buen fin, sería la más grande de Europa. De igual modo, destacar los contactos mantenidos entre Francia y España para la creación de un parque natural marino en el Mediterráneo, con una superficie de más de 10.000 kilómetros cuadrados. Que no se pierda el envite. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**  
**FOTOS CEDIDAS POR OCEANA**



Bahía  
de Algeciras

# CAMBIO DE RUMBO

## en la actividad portuaria

*La línea ascendente mantenida por el Sistema Portuario Español durante la pasada década muestra una clara ralentización de los tráficos reflejo de la situación económica. A pesar de esto, el puerto Bahía de Algeciras cerró el ejercicio de 2008 con un tráfico total de 74,8 millones de toneladas que suponen un crecimiento leve respecto a los 74,5 registrados en 2007, aunque las primeras cifras del 2009 muestran un claro descenso de los tráficos. Para afrontar el duro panorama económico la fórmula no es nueva: afianzar clientes y buscar nuevas inversiones.*

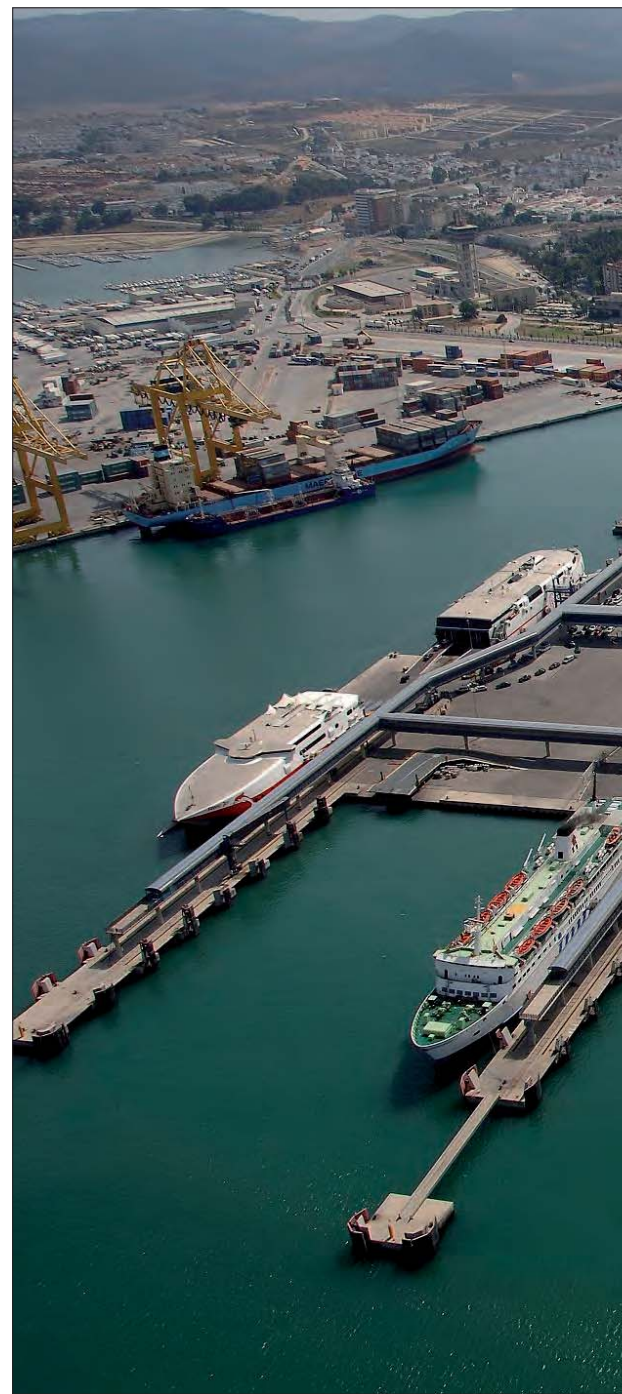


El puerto líder en el Sistema Portuario español ha cerrado el año 2008 con un incremento del 0,34% del tráfico respecto al ejercicio anterior. Esta cifra, aunque todavía positiva, muestra la caída del crecimiento debida a la importante ralentización de la actividad portuaria, que ya se constata en los primeros resultados del presente año. Entre los tráficos que han aumentado respecto a 2007 destaca la Carga Contenerizada y los Graneles Líquidos. La mercancía que viaja en contenedores ha experimentado un alza del 0,8% y, aunque el número de contenedores transportados ha bajado (total de contenedores con mercancía o sin mercancía medida en Teus) el balance mejora respecto al ejercicio

### ***El puerto de Algeciras compite en todo tipo de tráficos***

anterior al subir las toneladas transportadas. Por su parte, los Graneles Líquidos alcanzaron los 20,5 millones de toneladas, que suponen un incremento del 5 por ciento debido principalmente a la demanda de la principal refinería española (Cepsa) en la localidad de San Roque.

Entre los segmentos que han cerrado 2008 al alza también está el de Avituallamiento, con 3,2 millones de toneladas de productos suministrados de los que 2,4 millones de toneladas se llevaron a cabo en la modalidad de "Bunkering" o suministro de combustible a los buques que escalan en el puerto. El incremento en este segmento fue del 4,8 por ciento. Esta práctica, característica de los puertos que cuentan con refinerías, no debe confundirse con el trasvase de



graneles líquidos entre barcos en "itínere".

Otro apartado que mejora las cifras es el de la descarga de pesca. Aunque las cifras de este puerto son modestas y no admiten comparación con los puertos líderes en este segmento como son Vigo, A Coruña o Bahía de Cádiz, la descarga de Pesca fresca se incrementó en un 22 por ciento superando las 2.100 toneladas. De estas, 1.358 corresponden a la lonja de Algeciras y el resto a la de Tarifa. El valor del pescado en primera venta ascendió a 6,2 millones de euros en la primera lonja y a 6,4 millones en la segunda.

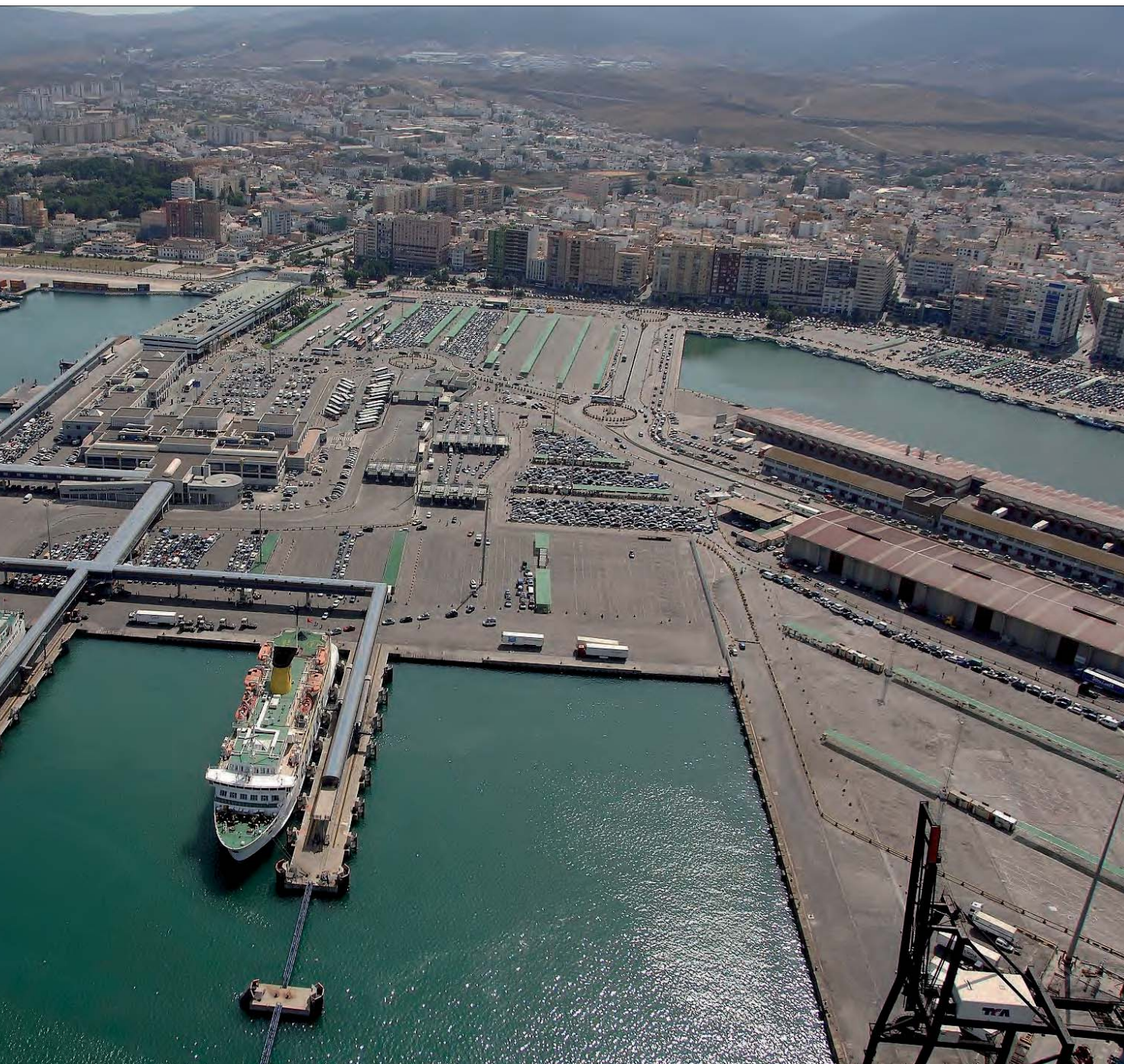
El descenso más notable de la actividad se produjo en el segmento de los Graneles Sólidos, que cayeron más de un 40 por ciento respecto de 2007 situándose en 1,6 millones de toneladas. Este tráfico es la asignatura pendiente de este puerto que abarca en su actividad todos los segmentos. El descenso se debe principalmente a la disminución de la importación de carbón motivada por la transformación experimentada en la central térmica de Los Barrios que ha reducido su consumo y de acero para la planta de Acerinox.

El segmento de tráfico de pasajeros experimentó también un retroceso respecto al 2007. Así, las líneas que unen Algeciras y Ceuta, Algeciras con Tanger y Tarifa con Tanger transportaron algo más de 5 millones de pasajeros que supone un 3 por ciento menos que el ejercicio anterior. En lo que respecta al transporte de vehículos embarcados las cifras se sitúan en los mismos niveles que en 2007 con más de 1,5 millones de unidades. Por puertos, destaca el Puerto de Tarifa que se sitúa con 1,3 millones de pasajeros y 274.000 vehículos en la tercera

***“La APBA mantendrá en 2009 su ritmo inversor gracias a la capacidad de endeudamiento que avalan unas cuentas saneadas.”***  
**Manuel Morón**

posición en el ranking peninsular por este tipo de tráficos.

El balance provisional de las cuentas de 2008 señalan unos ingresos de 98 millones de euros; es decir, un incremento de un 3 por ciento. Los gastos ascienden a 55 millones; que, a su vez, marcan un subida del 9 por ciento. Por tanto, la cuenta de resultado del puerto deja un resultado de 43,2 millones. Algo por debajo de los 44,1 millones con que cerraron 2007. Las cifras no reflejan todavía la negativa coyuntura económica mundial. A pesar de ella, durante el presente año, la institución portuaria realizará la mayor inversión de su historia, que pasará de los 100 millones de euros de media invertidos



en los últimos ejercicios a los 153 millones. De estos, 40 millones proceden de la Unión Europea a través de los Fondos Feder que en su mayoría serán invertidos en el dique de abrigo exento de Isla Verde Exterior.

### **ISLA VERDE EXTERIOR**

En el ámbito de las infraestructuras, el proyecto más ambicioso de la APBA es la nueva terminal de Isla Verde Exterior, aunque también son relevantes las iniciativas que se desarrollan en Campamento y la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) para la instalación de un centro de distribución al por menor y talleres de vehículos Audi y Volkswagen.

La ampliación de Isla Verde albergará la tercera terminal de contenedores del Puerto que iniciará sus trabajos durante el verano de 2010. Esta terminal ha sido adjudicada a la sociedad Total Terminal International Algeciras (TTIA)—sede social en España de la compañía sucoreana Hanjin Shipping Co., Ltd. Esta compañía, que forma parte de uno de los conglomerados de transporte y logística globales más importantes, está construyendo y explotará la fase A de la terminal de contenedores. La obra civil fue adjudicada el pasado mes por la sociedad TTIA a la compañía Acciona que cuenta con un presupuesto cercano a los 35 millones de euros y tiene un plazo de ejecución de 11 meses.



La nueva terminal dispone de una superficie de 292.910 metros cuadrados, de la correspondiente zona de maniobra de 57.990 metros cuadrados, y dos alineaciones de muelle de 650 metros (este) y de 550 metros (norte) y contará con un modelo semiautomático de gestión único en nuestro litoral y que coloca esta terminal como una de la punteras en el Mediterráneo. Esta circunstancia, a su vez, demandará un alto nivel tecnológico a los trabajadores de la estiba.

Con este proyecto el Puerto Bahía de Algeciras, que en el ejercicio de 2007 lideró el tráfico de Contenedores con 3,3 millones de Teus (contenedores estandarizados de 6 metros), pretende en los próximos años duplicar los tráficos en este segmento alejándose de sus inmediatos competidores españoles (Puertos de Valencia y Barcelona). El segmento de transporte de mercancías contenerizadas, enmarcadas en la tarifa 4 y 5, son los tráficos que generan mayor valor añadido a los puertos y, por tanto, los más deseados por las autoridades portuarias.

La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras continúa invirtiendo en la fase B de Isla Verde Exterior. En esta superficie la naviera surcoreana dispone de opción preferente durante los próxi-

## ***El frenazo del consumo se refleja en los primeros datos de 2009***

mos dos años. La suma de ambas fases supone una terminal con 1.900 metros de línea de atraque con calados que oscilan entre los 18,5 metros y los 17,5 de profundidad y una explanada con una superficie bruta total de 72 hectáreas. La inversión final en este proyecto alcanza los 400 millones de euros, que ha llevado a la APBA a afrontar un endeudamiento que alcanza puntas entorno a los 150 millones de euros.

### **LA ZONA DE CAMPAMENTO**

Otro de los valores en alza con que cuenta la APBA son los terrenos de Campamento que, por sus características geográficas—una situación estratégica en la entrada del Mediterráneo, buenas condiciones de accesibilidad y climáticas, y amplio calado en la Bahía de Algeciras—, se han convertido en punto de referencia al posibilitar la construcción de grandes proyectos en dique seco que pueden ser transportados por mar con cierta facilidad.

Entre estos proyectos emblemáticos cabe citar el dique construido para ampliar el Puerto de Hércules en el Principado de Mónaco de 350 metros, que supuso una inversión superior a 355 millones de euros y más recientemente la





plataforma que sirve de depósito de almacenamiento y distribución de gas natural licuado mediante dos tanques interiores encargada por la petrolera y gasista qatarí Ras Laffan Liquefied Natural Gas (45% de participación), la petrolera estadounidense Exxon-Mobil (45%) y la compañía eléctrica italiana Edison (10%) a principios del año 2000. Esta terminal, cuyo destino ha sido su instalación mar adentro en el Adriático norte en las proximidades de las costa venecianas, fue encargada a una firma noruega que contó con Acciona Infraestructuras para la ejecución de esta mastodóntica estructura de hormigón que se reabastece mediante buques gaseeros, pudiendo llegar a regasificar unos 8 millones de metros cúbicos LNG anuales y está construida para soportar cargas estructurales de tipo sísmicas y ha supuesto una inversión de 1.000 millones de euros.

Las cifras de este prototipo sobrecogen: 180 metros de largo, 88 de ancho y 47 metros de alto hasta la estructura de hormigón, y 80 metros de alto hasta los módulos industriales. Su peso total a flotar sin lastre es cercano a las 281 mil toneladas. Este depósito construido a modo de buque de hormigón de doble o triple casco en

el que trabajarán y habitarán 60 personas en condiciones de total seguridad cuenta con unos requisitos de durabilidad que incluyen la ausencia de corrosión en la armadura principal durante el primer cuarto de siglo de vida útil del prototipo.

El Adriatic LNG abandonó la Bahía de Algeciras el último día de agosto de 2008. Su construcción duró 3 años y durante este tiempo se han necesitado una fuerza laboral de más de 2.100 personas durante los períodos de mayor demanda de mano de obra. La mayoría de estos trabajadores y trabajadoras proceden de la zona. Por tanto, la concesión de la ocupación de los terrenos portuarios de Campamento con el objetivo de llevar a cabo este tipo de proyectos, no es sólo beneficiosa para el puerto sino para toda la comarca por la cantidad de puestos de trabajo que genera y la riqueza que produce en la región.

Para llevar a cabo esta plataforma gasística capaz de suministrar el 10 por ciento del gas natural que consume Italia ha sido imprescindible contar con las características geográficas del dique seco perteneciente a la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras sobre el que se

instaló un complejo industrial sobre una superficie de más de 30 hectáreas.

En la actualidad, el Consejo ha aprobado la ocupación de Dragados OffShore de 170.427 metros cuadrados en Campamento para la construcción de una terminal de regasificación y una plataforma sumergible de perforación de aguas profundas. Ambos proyectos se encuentran en fase de licitación y la adjudicación se sabrá en breve. Estos proyectos suponen un beneficio para el puerto por el pago de las tasas del uso de espacio; pero a su vez, suponen un gran beneficio social ya que dan trabajo a muchas personas de la zona.

### **ALPETROL**

Otro logro importante en el que se trabajado desde la Autoridad Portuaria es la terminal Alpetrol que se espera sea un modelo de las prácticas más avanzadas y seguras de almacenamiento y distribución de hidrocarburos. Este proyecto cubrirá la demanda de suministro de combustible a buques en el Estrecho de Gibraltar, constituyéndose como la alternativa más segura para este tipo de actividad. La iniciativa alcanza una inversión de 70 millones de euros y su explotación ha creado 400 puestos de trabajo directos durante su construcción. A estos, se suman los 40 puestos de trabajo directos y 100 indirectos.

El proyecto consta de dos actuaciones diferenciadas. En primer lugar, el parque de almacenamiento e instalaciones auxiliares. Compuesto por tanques aéreos distribuidos en cu-



## **El futuro pasa por la diversificación**

**La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras afronta el año 2009 con una actividad económica en crisis que ya se está dejando notar en la caída en los tráficos en el sistema portuario español. Además, el primer puerto, por volumen de tráficos, tendrá que tener en cuenta la competencia que ya supone en este enclave marítimo estratégico el Puerto Tánger-Med que tiene el apoyo económico de países árabes exportadores de petróleo.**

**Para afrontar estos retos desde la Autoridad Portuaria, como señala a esta publicación su presidente Manuel Morón Ledro, "se ha invertido en infraestructuras para mejorar la capacidad de unas instalaciones que están al borde de la saturación".**

**Para Morón en 2008 "el Puerto ha te-**

**nido que hacer frente al inicio de la crisis y en el caso concreto de Bahía de Algeciras la entrada en explotación del puerto Tánger-Med en un enclave marítimo estratégico. A pesar de estas circunstancias se ha mantenido el crecimiento que se puede evaluar como un logro teniendo en cuenta las circunstancias".**

**Sobre las previsiones de tráfico e inversiones, el presidente subraya que para el presente ejercicio "el puerto tiene prevista la mayor inversión de toda su historia, a pesar de que sea el año en que la crisis se va a ensañar más. El plan de inversión es de 153 millones de euros que superan en un 40 por ciento de incremento y servirán para afianzar el futuro de estas instalaciones. Esta inversión el pública; es decir, de la Autori-**

**dad Portuaria. A esta hay que añadir la inversión que realizan las empresas privadas. Una de estas empresas es Alpetrol. Una empresa de capital ruso que va a instalar una planta de productos petrolíferos. Esta inversión entorno a los 130 millones de euros que se va a materializar este año y va a suponer un incremento en el tráfico del puerto. Esta empresa empleará medio millar de trabajadores directos y un número considerable de indirectos".**

**La situación estratégica del Puerto en este sector, de acuerdo con Morón, es la ideal para crear centro de almacenamiento y distribución de productos petrolíferos para abastecer otros puertos del Mediterráneo y del Atlántico.**

**El plan estratégico de la Autoridad Portuaria pasa por satisfacer la deman-**



betos de hormigón armado impermeabilizados que impedirán que cualquier hipotético derrame pueda pasar al suelo o contaminar el terreno. Los tanques destinados a combustibles ligeros estarán dotados de pantalla flotante con el objetivo de reducir la presión interna y minimizar las pérdidas a la atmósfera.

Por otro lado, está la terminal marítima, que consiste en un pantalán de cajones de hormigón perpendicular al actual del dique de abrigo del Puerto de Algeciras y situado a 600 metros del muelle norte de Isla Verde Exterior. Las instalaciones sólo serán utilizadas por buques de doble casco.

Entre las instalaciones auxiliares destacan elementos como el Tanque de Deslastres, para recoger las aguas de deslastre de los buques, que posteriormente serán entregadas a un gestor de residuos; o el Sistema de Tratamiento de Aguas Hidrocarburadas, que recogerá y depurará in situ las aguas procedentes de baldeos, derrames, etc.

Algunas de las medidas han sido ya citadas, pero otras destacadas son que la terminal contará con barreras inflables de contención de 900 metros de longitud, sistema de recogida mecánica (skimmer) y embarcaciones y equipos auxiliares; La chimenea de la caldera de vapor de 5Mw tendrá una altura que será el doble de la mínima exigida desde el punto de vista medioambiental.

Estas iniciativas de expansión en Isla Verde Exterior son la base sobre la que se asientan las expectativas futuros del puerto. ■ **J. SALAMANCA**



*Manuel Morón, presidente de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.*

**en una primera fase a la que seguirá una segunda. Esta terminal tendrá similares características en cuanto a dimensiones que la terminal gestionada por Maersk. En este momento, Manuel Morón, espera que “coincidan la recuperación económica con la operatividad de las iniciativas que se están desarrollando en el puerto, lo que permitiría continuar por la senda del aumento del volumen de los tráficos”.**

**Respecto a las repercusiones que la competencia que del Puerto Tánger-Med en esta zona estratégica, desde la Autoridad Portuaria se hace hincapié más en la complementariedad y en la necesidad de coordinar inversiones y actividades más que una competencia en el tráfico de contenedores; aunque en este segmento la multinacional**

**Maersk está instalada en ambos puertos.**

**En el ámbito doméstico la crisis no está afectando a los puestos de trabajo en el puerto y para evitar en lo posible conflictos laborales que pudieran agravar la situación el Puerto de Algeciras ha llegado a un convenio local con los trabajadores de la estiba para diez años que aporta una flexibilidad y una disponibilidad de los trabajadores que mejorará el servicio y supone una contención de costes. Además, la firma del acuerdo, según el presidente de la Autoridad Portuaria, “permite a mantener el volumen del tráfico de contenedores actual y una paz social determinante en un puerto de trasbordos como el Bahía de Algeciras”.** ■

**da de espacio tanto de muelles como de explanada. En estos espacios están invirtiendo empresas como la naviera Hanjin Shipping que espera iniciar operaciones en su terminal semiautomática de contenedores a mediados de 2010**

## Se inició la campaña de Verdel



***Las flotas artesanal, de cerco y arrastre del Cantábrico comenzaron el pasado febrero la costera de verdel que se extenderá hasta finales de abril o principios de mayo. La presente campaña, que representa la única fuente de ingresos para muchos pescadores durante el primer semestre debido a la veda de la Unión Europea para la captura de anchoa, cuenta con un 33 por ciento más de cuota respecto a 2008. Este aumento va acompañado de fuertes controles para evitar la sobreexplotación de esta pesquería.***

Para la campaña de este año, el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino ha establecido unos topes diarios. Esta limitación de las capturas evitará, por un lado, la caída de los precios en primera venta debido a que haya mucho pescado en los puertos. Y, por otro lado, reducirá la tensión de la pasada campaña entre las cofradías de bajura del Cantábrico por el incumplimiento por parte de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa de topes diarios acordados por la interfederativa que representa a las flotas de bajura de las cuatro comunidades que faenan en el Cantábrico.

En la modalidad de arrastre el tope se establece en 20 toneladas por unidad pesquera y día, y en el caso de los barcos que faenan “en pareja” la cantidad máxima de capturas se sitúa en 30 toneladas por día. La cuota para los buques de cerco está determinada por el número de tripulantes, siendo 1.500 kilos el tope por persona embarcada. En el caso de los barcos de arrastre el tope diario en capturas es de

1.000 kilos por tripulante. La orden ministerial también señala que eventualmente las capturas obtenidas que superen las cantidades diarias establecidas, podrán ser computadas semanalmente hasta un total, sin superar a la suma de los diarios correspondientes a cinco días.

A la flota vasca, formada principalmente por cerqueros y palangreros artesanales se han sumado quince o dieciséis barcos con base en los puertos de Ribera y Portosín; y a estos hay que añadir la flota asturiana y cántabra. Los cerqueros gallegos—ocho de cada puerto— se han sumado recientemente a la captura de caballa en el Golfo de Vizcaya por las excelentes capturas. Éstas hacen que la campaña sea rentable aunque el precio de primera venta no sea alto (0,30 euros por kilo de precio medio). La mayor parte de las capturas de verdel se vende en los puertos de Pasaje y Santoña y su destino final es para congelado aunque también una cantidad importante es destinada para las granjas de atún rojo situadas en el Mediterráneo. ■

## Problemas financieros en la lonja de Gijón

**La lonja de Gijón-Musel está sufriendo una doble crisis que hace temer a los trabajadores por su puestos de trabajo. A la crisis global que ya se está notando en la caída de precios en primera venta y en el consumo de pescado se suman las crisis que esta rula viene arrastrando en los ejercicios pasados que la han llevado a presentar un déficit cercano al medio millón de euros.**

Para salir de los números rojos, los responsables de la empresa mixta que explota la rula han perdido el ejecutivo autónomo disponer de las mismas condiciones con que cuenta la lonja avilesina. En el Principado, el Gobierno regional financia las instalaciones pesqueras en los puertos de su titularidad y co-financia junto con las autoridades portuarias las rulas de Gijón y Avilés. Y es precisamente en el dinero que destina Pesca a cada lonja donde los gijonenses se sienten desatendidos respecto de sus vecinos. Así, los trabajadores de la lonja de Gijón señalan como ejemplo el capital aportado para las empresas que realizan los servicios de las rulas. En el caso de Gijón-Musel se aportaron 270.000 euros, mientras que para Avilés se han aportado 18 millones de euros. Además de esta notable diferencia desde el ejecutivo se ayudará con 1,2 millones para equipamiento de la rula de Avilés. Esta diferente situación financiera entre ambas lonjas se añade que en la rula de Avilés se hayan mantenido los precios en primera venta lo que ha atraído la llegada al puerto de barcos gallegos para alijar su

carga principalmente xarda y pescadilla.

A pesar del malestar del personal de la lonja de Gijón por sentirse menos apoyados por el ejecutivo regional, las cuentas de la empresa mixta que explota la rula refleja la suspensión de pagos del principal mayorista de pescado de Asturias durante el primer semestre del pasado año. A esta circunstancia negativa habría que añadir el problema que supuso para la lonja la suspensión de venta de la Cofradía de Pescadores Virgen de la Soledad. ■



## BREVES

### ◆ Naufragio en Costa de Marfil

El *Cepesca II*, un arrastrero propiedad de una armadora viguesa con bandera de Guinea Ecuatorial, se hundió el pasado 19 de febrero en aguas de Costa de Marfil debido a una vía de agua producida por la rotura de la hélice, probablemente a causa del choque con un objeto grande. Los tripulantes del barco -dos gallegos de Marín, un lituano residente en la misma localidad y cuatro africanos- fueron rescatados en buen estado de salud por el atunero vasco *Matxorta*, que se encontraba a 37 millas del naufragio. Tras esperar nueve horas en la lancha salvavidas, las siete personas fueron trasladadas a Abiyan, Costa de Marfil. Desde allí los tres residentes en Marín volarán rumbo a Galicia.

### ◆ Mariscadoras en Isla Cristina

La localidad de Isla Cristina (Huelva) contará con las primeras mujeres mariscadoras activas en Andalucía, que producirán mejillón en las bateas instaladas en sus aguas. El polígono de bateas puesto en marcha con una inversión de 2,5 millones de euros realizada por las empresas Mejillones de Isla Cristina S.L., y Mejillones de Huelva S.L., convertirá la localidad en una de las principales productoras de mejillón de Andalucía cuando estén a pleno rendimiento las 40 bateas que se han proyectado instalar en dos fases. En la primera se instalarán 30 y en la segunda las 10 restantes. La producción estimada será entre 50 y 70 toneladas al año, lo que sumará más de 2.000 toneladas.

### ◆ Arrecife: Centro de referencia de la UE

Bruselas ha elegido al Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo Pesquero de Canarias como Centro de Referencia a nivel europeo. El instituto, más conocido como la escuela de pesca de Arrecife, se convertirá en dos años en el referente del sur de la Unión Europea para estudios del llamado nivel tres universitario sobre ciencias marítimo-pesqueras. El centro, que competía con institutos de características simila-



## BREVES



res en Alicante, Cádiz, Tenerife, San Sebastián y Vigo, iniciará una conversión dirigida directamente desde Bruselas, con fondos comunitarios, a través de las Secretaría de Estado de Pesca, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. En la actualidad la Escuela de Pesca imparte cursos en la especialidad Marítimo-Pesquera como buceo, cultivos acuícolas, navegación y motores. Además, también se ofrecen titulaciones como patrón portuario, de pesca, y costero polivalente. También se imparten cursos especializados como bases de rescate rápido y de pasaje.

### ◆ Incautados 1.320 kilos de merluza en Andalucía

Los Servicios de Inspección Pesquera de la Junta de Andalucía y la Guardia Civil se han incautado de 1.320 kilos de merluza inmadura en una operación realizada en carretera, a mediados de febrero. Los dos camiones inmovilizados procedían de Isla Cristina y Granada y se dirigían a Sevilla. El pasado año, la merluza fue la especie más intervenida, con 21.574 kilos, lo que supuso el 35,23% del total de pescado intervenido en esta comunidad. Le siguió el boquerón, con 13.520 kilos (21,90% del total), y la chirla, con 12.134 kilos (19,65%). En total, en 2008, los servicios de inspección se incautaron más de 61.000 kilos de pescado en Andalucía.

### Canarias contra la pesca furtiva

El Gobierno canario desarrolla una campaña publicitaria para fomentar el consumo responsable. La iniciativa, que cuenta con un presupuesto de 800.000 euros, tiene como primer objetivo poner cerco a los pescadores furtivos -muchos de ellos pescadores deportivos que sobrepasan los límites- y, como segundo objetivo, concienciar a los consumidores sobre la importancia de la trazabilidad del pescado que compran. Para reducir el volumen de capturas ilegales, el ejecutivo endurecerá la vigilancia sobre la pesca recreativa, y para concienciar a la ciudadanía



CATALUÑA

## Estudio cartográfico de la costa barcelonesa

*Dentro de los trabajos de Estudio para el cartografiado marino de la Plataforma Continental (Proyecto Espace), desde el buque "Emma Bardán" se está completando el cartografiado de la costa barcelonesa. Este barco, de la Secretaría General de Mar, está especialmente equipado para la realización de cartografiado del fondo marino hasta una profundidad de 200 metros.*



lizando de la costa barcelonesa. Posteriormente se continuará con el cartografiado del Canal de Menorca, cuya primera fase se efectuó en 2008.

El proyecto Espace se inició en 1999. Desde el buque "Vizconde de Eza", así como desde el "Miguel Oliver", se cartografían fondos a partir de la plataforma continental y, desde agosto de 2005, en que se incorporó el "Emma Bardán", éste se encarga de trabajar en profundidades desde 0,5 metros a los 200 metros.

La campaña de cartografiado de la Plataforma Continental tiene como objetivo principal obtener información de calidad y tipos de fondos. Conocer los materiales que constituyen el fondo marino, la comunidad bentónica que vive en ellos, así como la presencia de obstáculos

de la plataforma continental.

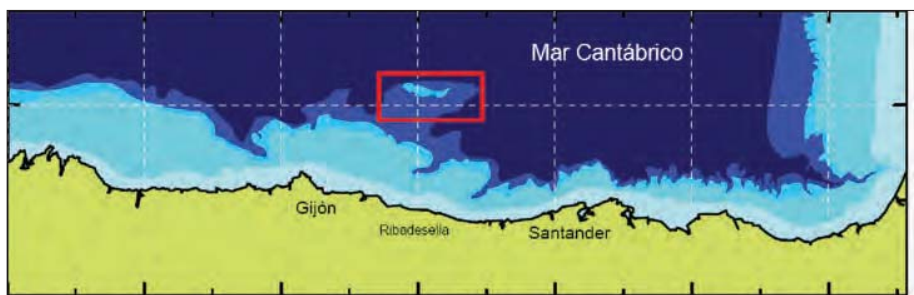
Junto a esta campaña, el "Emma Bardán" continuará a lo largo del presente año con los trabajos correspondientes a las series históricas de "Biomán" y "Juvena", dirigidas a seguir la evolución de la biomasa de la población de anchoa en el Golfo de Vizcaya. También efectuará una campaña de estudio de la evolución de la biomasa de la cigala en la zona de veda, junto a otras especies de interés comercial en el Cantábrico-Noroeste. ■

El estudio cartográfico de la Plataforma Continental Española permitirá, al Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, contar con una base cartográfica de calidad para la elaboración de un Sistema de Información Geográfica que permitirá una mejor gestión de los recursos pesqueros.

Cuando esta revista llegue a nuestros lectores, ya habrán finalizado los trabajos que, desde el buque de investigación "Emma Bardán", se vienen rea-

## La Secretaría General del Mar asume el control del Cachucho

*El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, a través de la Secretaría General del Mar (SGM), ha asumido las tareas de inspección y control del área marina protegida del Cachucho. Sus servicios aéreos de inspección sorprendieron a dos pesqueros con artes de pesca prohibidos.*



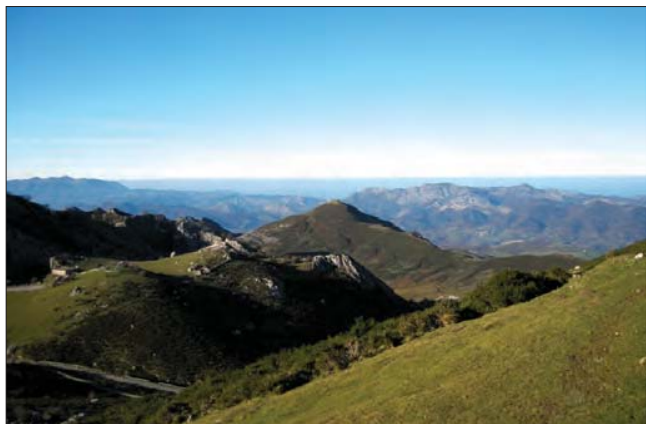
Los buques pesqueros, con base en los puertos de Asturias y Cantabria, fueron identificados por los servicios de inspección de la SGM cuando faenaban en el área marina protegida del Cachucho con artes de enmalle de fondo prohibidas en la zona. Los barcos fueron identificados el pasado 4 de febrero por los servicios aéreos de inspección pesquera. Ante las posibles infracciones, se han abierto los expedientes administrativos correspondientes que determinarán la existencia o no de infracción a la normativa de pesca en esta zona protegida.

En el área marina del Cachucho, situada a unas 24 millas náuticas de Asturias, se ha establecido una zona de protección mediante un acuerdo del Consejo

de ministros que se remitió a la Comisión Europea para su tramitación y aplicación, dado que esas aguas se encuentran, en el ámbito pesquero, son competencia de la Unión Europea. En el consejo de Ministros de la Unión Europea, celebrado el pasado mes de diciembre de 2008, se creó a iniciativa de España este área de protección del Cachucho, que prohíbe la utilización de determinados artes de pesca como el arrastre de fondo y las artes de enmalle, como las que estaban utilizando las embarcaciones expedientadas.

Esta zona es la primera de las zonas designadas bajo la figura "área de marina protegida", de acuerdo con la Ley de Protección del Patrimonio Natural y Biodiversidad. La Secretaría General del Mar, que ha asumido las tareas de control

de este área tras la entrada en vigor del reglamento comunitario que establece las normas de protección de la zona, considera necesario un respeto escrupuloso a las normas vigentes por parte de todos los sectores económicos y sociales implicados en la misma. ■



## BREVES



sobre el consumo responsable empezando por los escolares para después extender la campaña a todos los canarios a través de anuncios en radio, televisión y prensa.

### ◆ Ayudas a la veda de la anchoa

En virtud de la orden ministerial de Presidencia del Gobierno PRE/3518/2008 de diciembre pasado, el Instituto Social de la Marina ha abonado en la nómina de enero las ayudas que compensan por paralización de la actividad pesquera en la costera de la anchoa a un total de 489 trabajadores, procedentes mayoritariamente de Cantabria y Gijón. El total de estas ayudas asciende a 843.001,18 euros. En la nómina de febrero está previsto que se paguen los subsidios a unos 2.000 trabajadores de Guipúzcoa, Vizcaya, Gijón, Cantabria, Vigo y Villagarcía.

### ◆ World Fishing Exhibition

La ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, presentó junto al alcalde de Vigo, Abel Caballero, la sexta edición de la World Fishing Exhibition que tendrá lugar en esta ciudad gallega del 16 al 19 de septiembre de este año. En el mismo acto se dio a conocer la primera edición de Aqua Farming International, feria profesional dedicada al sector de la acuicultura, que se celebrará en las mismas fechas.

### ◆ Ayudas para mecanismos de seguridad

La relación de los beneficiarios de las ayudas para la adquisición de radiobalizas con GPS y chalecos salvavidas que concede Sasemar ya se puede consultar en el BOE del 3 de febrero. El importe de las subvenciones para estos equipos alcanza los 140 euros para el receptor, 180 euros para cada chaleco salvavidas, 1.400 euros para los goniómetros y 1.000 euros para las radiobalizas con GPS. Las ayudas tienen la peculiaridad de que los solicitantes que hayan recibido importes inferiores a estos, podrán solicitar la diferencia.

## BURSITIS

**La bursitis es una inflamación o irritación de una bursa, estructura en forma de bolsa llena de líquido lubricante, que se sitúa entre huesos, tendones y músculos. Las bursas ayudan a disminuir la fricción e irritación, con una función facilitadora del movimiento de dichas estructuras entre sí. Hay más de 150 bursas en el cuerpo.**

Cuando una bursa se inflama (bursitis) causa dolor e incomodidad. El dolor puede aumentarse lentamente o puede ser instantáneo y severo, especialmente cuando hay también depósitos de calcio.

Esta patología es frecuente en muchas profesiones en la que existen posturas inadecuadas y mantenidas, movimientos repetitivos, apoyos sobre superficies duras, como ocurre frecuentemente en las faenas de la pesca.

### CAUSAS

Las principales causas de bursitis son:

- Lesión por golpes o contusiones.
- Presión repetida sobre la bursa por posturas forzadas.
- Movimientos repetitivos.
- Exceso de uso debido a la realización de una actividad no habitual.
- Irritación de los depósitos de calcio en las paredes de las bolsas.

La bursitis también puede tener su origen en una infección o encontrarse asociada a otras enfermedades como la artritis reumatoide, la enfermedad tiroidea, la gota y la diabetes.

### SÍNTOMAS

La bursitis causa dolor, aumento de la sensibilidad localizado y limitación del movimiento. Si la bursa inflamada está localizada cerca de la superficie del cuerpo (es decir, es superficial), puede producirse también hincha-

zón y enrojecimiento.

Si la lesión se prolonga en el tiempo puede causar deterioro de los músculos y una limitación del rango de los movimientos, ya que se van depositando en las paredes de la bursa cantidades de calcio sódico, que pueden llevar a producir una rigidez crónica.

Las áreas más comunes donde se presentan las bursitis son los hombros, los codos, las caderas, las rodillas, los talones y el dedo gordo del pie.



### DIAGNÓSTICO

Suele realizarse teniendo en cuenta las características de los síntomas relatados por el paciente y la exploración física, mediante la palpación y movilización de la zona afectada; sin requerir, por lo general, otras pruebas.

Las radiografías no son útiles en el diagnóstico de esta patología ya que las bolsas no podrán verse mediante rayos X; no obs-



tante, podrán mostrar acumulaciones de calcio.

## **TRATAMIENTO**

Se deben tener en cuenta factores como la edad, la salud del paciente y su historial médico, así como la fase en la que se encuentra la enfermedad.

En el momento agudo el tratamiento se basa en el reposo, elevación de la articulación afectada, la aplicación de calor local el primer día y más tarde, frío local y el empleo de antiinflamatorios no esteroideos como el ibuprofeno que sirven para aliviar tanto el dolor como para rebajar la hinchazón. Podrán administrarse si fuera necesario analgésicos fuertes.

Cuando no responda a las terapias anteriores, las bolsas podrán drenarse para extraer el líquido y en ocasiones podrá ser necesaria la infiltración de la bursa con corticoesteroides.

Es muy importante que una vez que se haya conseguido reducir el dolor se comience a ejercitar la articulación afectada para conseguir restablecer la movilidad. Los ejercicios que se tienen que realizar serán establecidos por el experto sanitario, siendo recomendable en algunos casos el tratamiento con fisioterapia. En líneas generales, se recomiendan, pasada la fase aguda, una serie de ejercicios sencillos como los siguientes:

- Si la bursitis se localiza en el hombro, se debe colocar la mano en la pared y hacer caminar los dedos a lo largo de ésta, hacia arriba tan alto como le sea posible sin estirarse en exceso.

- Otro ejercicio que ayuda a las personas con bursitis en el hombro consiste en hacer el péndulo, inclinándose, de pie, hacia delante y dejando que el brazo oscile hacia atrás y adelante, aumentando gradualmente el arco.

- Para la bursitis, en la cadera o la pierna, se recomienda masajear un área de medio a un centímetro entre el hueso del tobillo y el comienzo de la almohadilla del talón.

Si existiese infección podrían recomendarse antibióticos y por último, en ocasiones muy determinadas podrá ser necesaria la limpieza de la zona mediante cirugía. Este proceso se conoce con el nombre de bursectomía.

## **PREVENCIÓN**

Debido a que muchos de los casos de bursitis están causados por el sobreuso, el mejor tratamiento es la prevención.

- Si es posible se deben evitar las actividades que causan el problema como usos excesivos de las articulaciones o posiciones incorrectas, no cargar peso sobre determinadas partes del cuerpo, evitar movimientos repetitivos o golpes.

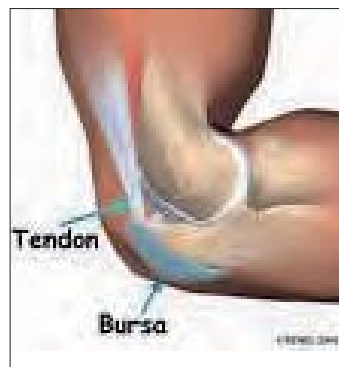
- Al comenzar una actividad física nueva será conveniente aumentar el tiempo dedicado de forma gradual, realizando un calentamiento adecuado si se va a realizar una actividad física específica.

- Es recomendable realizar ejercicios diarios destinados a fortalecer aquellos músculos o articulaciones que podamos considerar que sean susceptibles de sufrir lesiones con mayor facilidad.

- Si existen otras condiciones, como diferencias en el tamaño de las piernas, deben ser corregidas.

- Algunas posiciones, como por ejemplo estar sentados o de rodillas, pueden aumentar la presión de las articulaciones significativamente, pudiéndose utilizar cojines y almohadas o rodilleras para reducir las presiones.

- Si la bursitis está en el talón, es fundamental utilizar un calzado y equipamiento adecuado, ya que en muchas ocasiones la bursitis del talón se debe al uso de un calzado inadecuado. ■



**PURIFICACIÓN VEGA GUERRA**  
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA. MADRID

## Premios Anave de Periodismo 2008



Jesús NAVARRO

Los premiados junto al presidente de ANAVE y las autoridades que presidieron el acto.

Ana Munguía, redactora de esta revista, ha sido la ganadora del Premio de Periodismo que anualmente convoca la Asociación de Navieros Españoles. Iñaki Carrera, de la revista "Transporte XXI" y Javier Ortega de "La Vanguardia" obtuvieron los dos accésits. Al acto de entrega de premios, al que estuvo invitada la directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Riobóo, asistieron el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez y el presidente de Puertos del Estado, Mariano Navas, quienes hicieron referencia al proyecto de Ley General de Navegación Marítima y a la modificación de la Ley de Puertos. Juan Riva, Presidente de ANAVE, avanzó los datos sobre la evolución del transporte marítimo en el año 2008.

La Asociación de Navieros Españoles convoca todos los años un Premio de Periodismo, dotado con 6.000 euros y dos accésits

de 2.000 euros, con los que premia los trabajos periodísticos referidos al transporte marítimo, que fomenten su conocimiento y difundan una imagen acorde con la importancia que el sector tiene en la economía nacional, en la seguridad marítima y el respeto por el medio ambiente.

En la edición del 2008, el jurado -formado por el Director General de la Marina Mercante, Felipe Martínez, los periodistas económicos Francisco Oleo ("Expansión") y Amando López ("RNE"), el Presidente de ANAVE, Juan Riva, y el Director General de la Asociación, Manuel Carlier- ha reconocido los reportajes que Ana Murguía ha publicado en esta revista.

Quienes deseen participar en la edición de los Premios ANAVE de Periodismo 2009 pueden consultar las bases de la convocatoria en la página web de la Asociación: [www.anave.es](http://www.anave.es)

## Comienza a negociarse el II Convenio Colectivo de Acuicultura

Los integrantes de la mesa de negociación del II Convenio Colectivo Nacional para la Acuicultura Marina se reunieron el pasado 30 de enero en Madrid con la intención de debatirlo. El I Convenio tuvo validez desde enero de 2007 hasta diciembre de 2008 por lo que es necesaria su renovación.

Por la parte empresarial asistió la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marino (APROMAR) cuyo gerente, Javier Ojeda, manifestó que el I Convenio había sido "positivo, tanto para el ámbito empresarial como social, pues ha servido para establecer un marco mínimo común para toda España en las relaciones laborales en la acuicultura marina".

La Unión General de Trabajadores (UGT), Comisiones Obreras (CCOO) y la Confederación Intersindical Gallega (CIG) asistieron por parte de los trabajadores.

Para el representante de UGT, Desiderio Martín, lo que se pretende es "asentar unas condiciones laborales de calidad en el sector. Ya se puso la primera piedra con el convenio anterior y nuestra idea es mejorarlas". Por su parte, Ernesto Gómez de la Hera, de CCOO, señaló que con este acuerdo "queremos defender a los trabajadores".

## Biblioteca en Walvis Bay

El Centro Asistencial en el Extranjero (CASE) que el Instituto Social de la Marina tiene en la localidad Namibia de Walvis Bay cuenta, desde el pasado 12 de enero, con un servicio de Biblioteca con el que se pretende facilitar el acceso a la lectura a los trabajadores del mar y a sus familias en la propia Casa del Mar. Además, gestionará la disponibilidad del uso de los libros en cada una de las entradas y salidas del puerto y el fomento de la lectura como alternativa de ocio en el buque, durante los periodos de estancia en la mar.

La biblioteca está asimismo abierta a los españoles residentes en la localidad. Según la Embajada española en Namibia en la actualidad residen en Walvis Bay unos 200 españoles, todos ellos relacionados directa o indirectamente con el sector pesquero.

La biblioteca cuenta con 440 ejemplares de los que 87 constituyen la sección infantil y juvenil, ampliada por la aportación de 30 libros que ha realizado la Embajada española en Namibia, a través de su Embajador, Alfonso Barnuevo Sebastián de Erice.



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

Dirección:

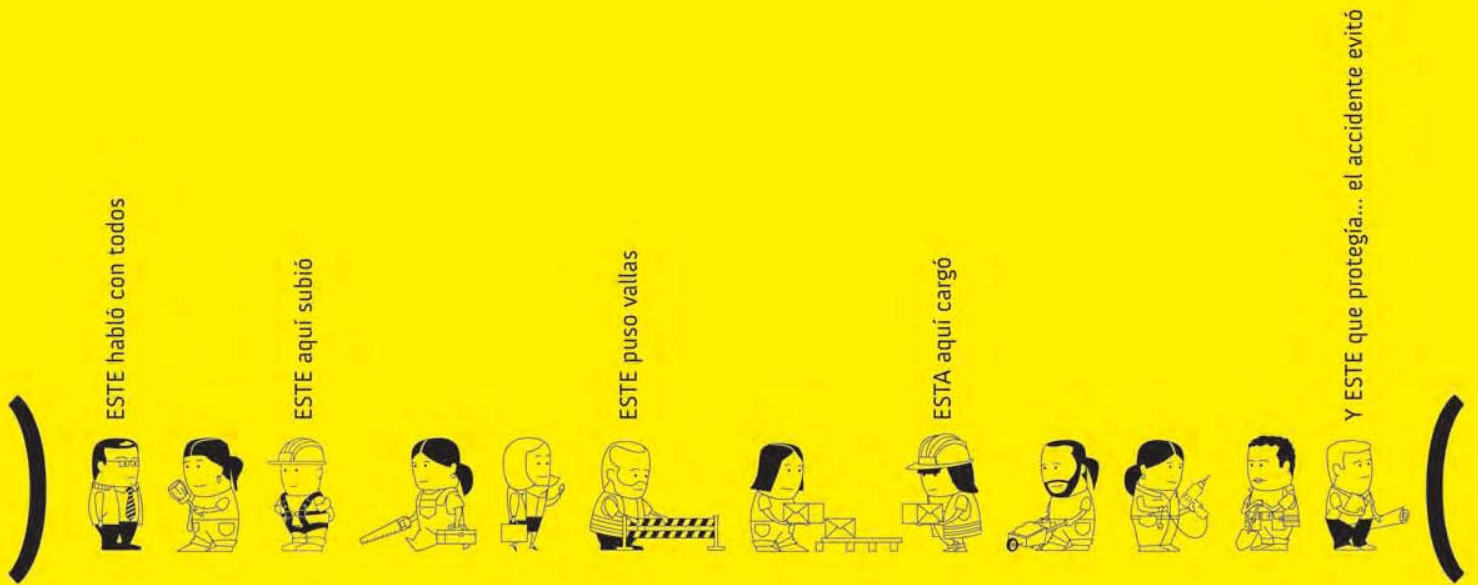
Avda. Federico Silva Muñoz s/n.

21410 Isla Cristina (Huelva)

Tel.: 959 331 345

**Dirección Provincial de Huelva**





La prevención, nuestra mejor empresa



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO  
E INMIGRACIÓN



INSTITUTO NACIONAL  
DE SEGURIDAD E HIGIENE  
EN EL TRABAJO