

Mar

Nº 484
Julio-agosto 2009

**Bruselas
mantuvo la veda
de la anchoa**

**Relevo en la
presidencia de ANAVE**

**Mercante, flota
estable y caída
de actividad**

**Vida y trabajo en el
“Juan de la Cosa”**

El barco hospital del ISM en la costera del bonito

De vedas y planes

Siguendo las recomendaciones de los científicos y en contra de una parte importante del propio sector, los responsables comunitarios decidieron mantener la veda en la pesquería de la anchoa en el Golfo de Vizcaya hasta no disponer de datos más fiables sobre la recuperación total del caladero. En esta ocasión y, en contra de lo que sucedía en el pasado a la hora de establecer TACs y cuotas pesqueras, los países miembros en su conjunto pusieron por delante los datos sobre el caladero para asegurar la viabilidad del mismo, que el triunfo político que siempre suele suponer comunicar a un sector mayores posibilidades de capturas para sus flotas.

En relación con el sector de la pesca, la experiencia comunitaria viene poniendo de manifiesto en los últimos tiempos dos cosas. La primera, que el mar mantiene una gran capacidad para la recuperación de sus posibilidades de capturas en periodos relativamente cortos. Segunda, que esa recuperación sólo se consigue si se ponen en marcha planes a medio plazo, siempre que exista en los mismos el necesario control de la actividad de las flotas.

En el caso de la anchoa, todo indica que están funcionando los mecanismos para la recuperación del caladero y los esfuerzos acometidos en los últimos años. No sería recomendable precipitarse en su apertura mientras no haya total seguridad en la recuperación del mismo.

Sobre la mesa de los responsables comunitarios de pesca se halla igualmente en este momento una nueva propuesta para la continuación del un plan de recuperación de la merluza. Los datos disponibles sobre la evolución de los recursos en los últimos ejercicios apuntan igualmente a una importante recuperación y el debate se centra en el ajuste que sería necesario para mantener el actual proceso de recuperación con posiciones muy diferentes entre el sector y las autoridades comunitarias.

Debates al margen, disponer de datos lo más fiables y cercanos a la realidad sobre los recursos de los caladeros sigue siendo una asignatura pendiente de los organismos de evaluación para poner fin a la disparidad entre los datos de los informes científicos del sector y los trabajos también científicos de los organismos públicos. ■



Política marítima integrada

El mar y su entorno es un espacio donde confluyen actividades fundamentales para la actividad económica desde el urbanismo y el turismo a la pesca, pasando por la acuicultura, los puertos, el transporte marítimo o los vertidos.

Tradicionalmente, la política en relación con este importante espacio, no sólo como generador de empleo, sino como elemento fundamental en la sostenibilidad del planeta, ha pecado de estar excesivamente compartimentada, sin que existiera una estrategia global para todo el espacio donde confluyen actividades paralelas, en unos casos complementarias y en otros totalmente dependientes las unas de las otras. No es posible hablar de pesca sin hacer referencia a las políticas de vertidos, residuos o contaminación; del impacto de la acuicultura intensiva sobre cada espacio donde se asiente; de las políticas de energías renovables ocupando el espacio marítimo; de los nuevos retos de infraestructuras que tiene por delante las instalaciones portuarias o de la importancia de la protección de las costas como instrumento para salvaguardar ese espacio.

Las autoridades comunitarias han dado los primeros pasos para la aplicación en el conjunto de la Unión Europea de una política marítima integrada donde todas las actuaciones se desarrollen de una forma coordinada para que el resultado final sea positivo para ese espacio y mantenga un equilibrio entre los intereses de todas las partes.

España, donde el mar y sus más de 10.000 kilómetros de costas son un elemento clave en su existencia y desarrollo, se ha apuntado a esa estrategia. Uno de los ejemplos en esa línea viene determinado por la política diseñada para esta legislatura desde el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino a través de la Secretaría General del Mar, según explicó en el Senado el responsable de ese organismo Juan Carlos Martín Fragueiro. Sobre la mesa, entre otras iniciativas, se halla un proyecto de nueva Ley de Pesca Sostenible y, sobre todo, una ley sobre Protección del Medio Marino, todo ello de cara a consolidar una política marítima integral y equilibrada en el marco de un modelo de desarrollo sostenible basado en la protección de los recursos marinos y ecosistemas vitales. ■

ABANDONO DE BUQUES Y TRIPULACIONES

Autor: Domingo González Joyanes. **Edita:** Marge.Books

El transporte marítimo, tanto de mercancías como de pasajeros, ha experimentado un constante ascenso. En este negocio, la forma de abaratar costes por parte de los empresarios/armadores ha sido el abanderamiento de los buques en pabellones de conveniencia y contratación de tripulaciones con diversas nacionalidades procedentes principalmente de Asia. Por estas circunstancias, en las rutas marítimas han proliferado armadores poco solventes que explotan barcos viejos, cuyas condiciones técnicas de navegabilidad y de seguridad están en los límites de la legalidad. Cualquier avería, gasto imprevisto o negocio fallido, hacen que el barco deje de ser rentable y que, en muchos casos, su valor no alcance para cubrir las deudas contraídas, incluidos los salarios de la tripulación.

El abandono de buques de bandera de conveniencia y sus tripulaciones en los puertos, de acuerdo con el autor, es un grave problema de grandes repercusiones sociales, económicas y medioambientales.

Este libro, cuya publicación coincide con la celebración del 60 aniversario de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, aborda todos los aspectos que se suscitan ante el abandono de un buque y su tripulación, incluyendo su problemática procesal con la aportación de casos concretos y un estudio de todos los agentes involucrados.

La experiencia de González Joyanes en estos temas debido a su trabajo como director del Centro de los Derechos de los Derechos del Marino



del Apostolado del Mar y como miembro de la Organización Internacional del Trabajo le permite abordarlos desde una vertiente práctica que constituye un referente para los profesionales del sector marítimo y portuario con el que afrontar este tipo de situaciones y contribuir a su prevención. ■

Editor:



e n este número

Nº 484 - julio-agosto 2009

Directora general:

Pilar López-Rioboo Ansorena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, Ana Díaz, Jesús M. 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, S/N. Santander - Tel. 942 21 46 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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:

Churruga, 2. 28004 MADRID.
Teléfonos 91 591 99 20
y 91 591 99 07. Fax 91 591 99 19.
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.



14

ASAMBLEA DE ANAVE.

El sector de la marina mercante mantiene su flota a pesar del recorte de actividad por la crisis económica.



38

EL BARCO HOSPITAL "JUAN DE LA COSA".

Reportaje sobre la vida y el trabajo a bordo del barco hospital del ISM en la costera del bonito.



68

VEDA PARA LA ANCHOA.
Los datos de los científicos se impusieron sobre los políticos para mantener la veda de la anchoa en el caladero del Golfo de Vizcaya

- 6 Política integral para el mar
- 12 Planes de adaptación de flotas
- 14 Asamblea de ANAVE
- 20 Operación Paso del Estrecho
- 22 Normas sobre náutica deportiva
- 24 Avances en el diálogo social
- 26 Jornadas sobre S. Social en Santander
- 28 Curso sobre S. Social en Santiago
- 30 Anteproyecto ley de Extranjería
- 32 Celestino Corbacho en la OIT
- 34 La OIT en la pesca
- 38 Reportaje "Juan de la Cosa"
- 46 La acuicultura del futuro
- 52 El etiquetado en la pesca
- 54 Los precios del pescado
- 56 La contaminación en el Estrecho
- 62 La medicina en el mar siglos XVI y XVII
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

Hacia una POLÍTICA INTEGRAL para el mar y la costa

El secretario general del Mar Juan Carlos Martín Fragueiro expuso en el Senado las principales líneas de su departamento en materia de pesca y de costas para esta legislatura y las actuaciones que se están desarrollando en estos doce primeros meses. Estas acciones estarán marcadas por el compromiso de ejecutar una política integral para todo el espacio marítimo, de acuerdo con un modelo de gestión sostenible. Desde la perspectiva de la política de pesca, el objetivo se concreta en asegurar una protección de los recursos marinos y de los ecosistemas para asegurar también la viabilidad de los caladeros con una estrategia que abarque desde las capturas hasta los procesos de comercialización. En el caso de las costas, cuyas competencias se incorporaron al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino tras la última remodelación ministerial, uno de los objetivos prioritarios es frenar el deterioro de las mismas y, a la vez, tratar de armonizar las actividades que se desarrollan en ese entorno.

El responsable de la Secretaría General del Mar, además de poner sobre la mesa la política y la filosofía a aplicar en el futuro para el sector, hizo un balance de las actuaciones llevadas a cabo ya a estas alturas de legislatura y las acciones previstas para los próximos años. En conjunto, se trata de una radiografía de lo que es y, sobre todo, de por dónde se va y se quiere ir en materia de política de pesca y de costas.

ORDENACIÓN PESQUERA

En la política de ordenación de la pesca juega un papel fundamental el Fondo Europeo de la Pesca por el que Bruselas adjudicó a España un total de 1.131 millones de euros a los que se suman otros 256 millones de euros del presupuesto de la Administración central.

Uno de los puntos más importantes de la política acometida por la Administración ha sido el fomento de la innovación y la competitividad del sector de la pesca de acuerdo con el Plan estratégico puesto en marcha en la pasada legislatura. En ese plan se han adoptado nuevas iniciativas como Pesca Plus. En el mismo marco se hallan actuaciones como el apoyo a la Plataforma tecnológica española de la pesca y



**Juan Carlos
Martín
Fragueiro
expuso en el
Senado las
líneas del
Ministerio**



la acuicultura. Se han resuelto los proyectos acogidos al Fondo de apoyo a la diversificación del sector pesquero y acuícola con el apoyo de Sepides, así como la consolidación de una línea especial de financiación y avales para pymes. Junto al fomento de la innovación en el sector, el secretario general señaló el desarrollo de otras medidas para mejorar la competitividad de la flota como las ayudas de "minimis" con la resolución de 7.000 solicitudes por un importe superior a los nueve millones de euros y el Plan de reactivación del sector de la pesca por



un importe máximo de 236 millones de euros.

En materia de ordenación de mercados, comercialización y calidad de los productos, las actuaciones de la Administración se han centrado en las ayudas a las organizaciones de productores pesqueros, los cambios para la mejora de los sistemas de etiquetado, la elaboración de un proyecto de real decreto para regular la primera venta de los productos de la pesca y un Plan de acción de calidad para el conjunto de los productos de la pesca.

España dispone de una flota operativa com-

puesta por un total de 13.182 barcos de los que 11.249 son buques de pesca, junto a 257 barcos auxiliares de almadrabas, cerqueros, dedicados al coral o a los percebebs y otros 1.676 auxiliares en la actividad de las bateas y los cultivos marinos. Uno de los objetivos más importantes de la Administración en relación con la ordenación de la flota era finalizar el proceso de regularización de los mismos para que los barcos que faenan en el mar respondan en sus características técnicas al barco real. Se espera que se tramiten unos 3.000 expedientes y hasta



En las aguas marítimas españolas, la Administración quiere completar y desarrollar varios planes de gestión en diferentes comunidades autónomas como el Plan Integral del Mediterráneo, los planes del Golfo de Cádiz, los planes de Gestión y Recuperación del Cantábrico y el plan de Gestión en el Caladero de Canarias. Con la inclusión de nuevas competencias tras la remodelación ministerial, se han incorporado a la Secretaría General las de biodiversidad, las Areas Marinas Protegidas, lo que ha supuesto el inicio de actuaciones para la protección de los ecosistemas marinos y, sobre todo, los lugares incluidos en la Red Natura 2000, así como de los Lugares de Importancia

la fecha, según los datos oficiales, se han presentado 962 de los que se han informado favorablemente 285 y 76 desfavorablemente.

El secretario general del Mar destacó las actuaciones previstas encaminadas al ajuste de las flotas con paradas temporales y definitivas en virtud de diferentes disposiciones, la puesta en marcha de la Tarjeta profesional de marinero pescador y, finalmente, los trabajos que está desarrollando la Administración para incorporar los barcos pesqueros al denominado segundo registro en el marco de una política de competitividad de las empresas españolas en el exterior.

RECURSOS PESQUEROS Y ACUICULTURA

En materia de recursos pesqueros, uno de los principales objetivos de la Administración, según las manifestaciones del señor Martín Fraguero, es llevar los mismos a unos límites biológicos para conseguir una explotación sostenible, duradera y rentable de los mismos. Para lograr esos fines, la Administración aplicará los instrumentos articulados en base a las directrices de la Unión Europea como planes de gestión de reservas de zonas amenazadas y la posibilidad de cerrar otras zonas en los fondos marinos cuyos sistemas puedan ser vulnerables, así como la lucha contra la pesca ilegal. Apoyar una política de sostenibilidad es también uno de los retos de la Administración, tanto en aguas españolas como en las comunitarias o las internacionales.

La secretaria General del Mar tiene en marcha la elaboración de dos nuevas leyes sobre Protección del Medio Marino y de Pesca Sostenible

Comunitaria, los LIC.s, de acuerdo con la directiva de Habitats. El secretario general del Mar anunció la ampliación de la Red de Reservas Marinas del Estado, así como la implantación de Arrecifes Artificiales y de Areas Marinas Protegidas.

En la actualidad, existen diez reservas marinas puestas en marcha por el departamento de las que cinco son de gestión exclusiva del Estado y otras cinco con una gestión compartida con las comunidades autónomas. Para los próximos meses anunció el desarrollo de los trabajos previos a la definición de reservas. Entre las actuaciones más importantes desarrolladas en los últimos meses, Juan Carlos Martín Fraguero destacó la declaración de Area Marina Protegida de "El Cachucho" y del proyecto "Interma-





res”, junto con una inversión de 15,5 millones de euros para disponer de una información científica para designar amplias zonas marinas españolas como Lugares de Importancia Comunitaria, LICs, y zonas de Especial Protección para las aves, ZEPA.

En el ámbito comunitario e internacional, las actuaciones en ese campo en los últimos doce meses se podrían concretar, entre las más importantes, en el Plan para la recuperación del Atún Rojo, el Plan de Acción de la Comisión Europea para la Conservación y Gestión de los Tiburones y las medidas para la ordenación de la Flota de Palangre de Superficie. Para asegurar la sostenibilidad de la pesquería del pez espada y de los tiburones de superficie se establecieron medidas como la limitación de capturas con un paro obligatorio de 60 días con financiación a cargo de los fondos comunitarios.

Para el secretario general del Mar, junto a este tipo de acciones puntuales para una serie de productos de la pesca, las actuaciones más importantes en el seno de la Unión Europea han estado marcadas por los esfuerzos de la Comisión para poner en marcha medidas que supongan acabar con la pesca ilegal. Frente a la situación actual, el responsable de pesca señaló la necesidad de “lograr la adopción de medidas homogéneas de control entre los distintos Estados contra los buques de terceros países implicados en actividades ilegales y disponer de reglas unificadas claras y mecanismos de respuesta eficaces frente a los incumplimientos

La Administración central reforzará sus apoyos para cofinanciar con las comunidades autónomas el Fondo Europeo de la Pesca

para evitar que tengan ventajas ilegítimas por falta de regulación”

En este punto, España se considera como uno de los países impulsores en el seno comunitario de unas políticas más duras contra este tipo de flotas y de pesquerías que suponen una grave competencia para el conjunto de las flotas comunitarias y muy especialmente para las que faenan en las mismas aguas que esos barcos con unas exigencias mucho más duras y que, a la postre, deben competir en los mismos mercados de la Unión Europea.

Junto a la protección de los recursos y la necesidad de poner freno a las pesquerías ilegales no reguladas ni reglamentadas, en un mini balance de este año de gestión, el responsable de pesca destacó la renovación del acuerdo de pesca con Mauritania el uno de agosto de 2008 y en vigor hasta el 31 de julio de 2012 y el acuerdo con Guinea Conakry desde el inicio de este año hasta diciembre de 2012. Igualmente cabe señalar el acuerdo con Portugal para la actividad de la flota artesanal en Canarias, Azores y Madeira.

De cara a una mejor gestión de los recursos, el secretario general reconoció la necesidad de “incrementar la eficacia de los medios de control e inspección de la actividad pesquera, tanto por la dinámica del cumplimiento de los propios objetivos, como por lo establecido en el marco comunitario”. En esa línea anunció el fortalecimiento de la Red de Vigilancia de Inspección Pesquera. Para lograr ese objetivo, la Adminis-



tración ha puesto en marcha una serie de medidas como el aumento de recursos humanos y de medios materiales, nuevas unidades de helicópteros en Galicia y Cataluña y, una nueva patrullera, "Rio Guadalete", junto a diferentes planes de vigilancia e inspección.

Finalmente, en lo que afecta a los recursos, un punto clave con la mirada en el futuro, será la reforma en marcha de la Política Pesquera Común donde, de cara a su aplicación desde 2012, se quieren introducir una serie de cambios en materia de gestión así como en cuestiones como sobrecapacidad de las flotas, descartes, cuotas o apoyo a la bajura.

En el sector de la acuicultura, la Administración ha fijado cuatro objetivos para su desarrollo en esta legislatura. Estos objetivos se concretan fundamentalmente en la aplicación de los Planes Nacionales de cultivos marinos y en lograr unas mayores sinergias entre la empresa privada y el mundo científico a través de la Fundación Observatorio Español de Acuicultura

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Con la flota más importante por su capacidad en aguas exteriores de donde proceden las dos terceras partes de las capturas, y con numerosos empresarios con importantes inversiones en tierra en esos países, para el sector español de la pesca es muy importante estar presente y contar con unas buenas relaciones allí donde existen posibilidades de capturas. Esos escenarios se hallan en la actualidad especialmente en América, África y, en menor medida, en otras zonas de Asia o de Australia.

Al margen de las negociaciones en materia de acuerdos de pesca que corresponden a las

autoridades comunitarias, la Administración española también puede jugar un papel importante en las relaciones entre España y esos terceros países, siempre en línea con la política y filosofía comunitaria que se concreta en apoyo a unas pesquerías sostenibles y responsables y lucha contra las pesquerías ilegales.

España desarrolla una intensa cooperación internacional con la mirada puesta en la pesca extractiva y en la acuicultura, con una serie de actuaciones que se concretan en tareas de formación náutico-pesquera, apoyos para vigilar la situación de los caladeros y mecanismos de control, desarrollo de la acuicultura o mejora de las condiciones sanitarias

de los productos transformados de cara a su comercialización en los mercados mundiales. Esa política de colaboración se enmarca en la casi totalidad de los casos en un Memorandum de Entendimiento, así como en simples declaraciones de intenciones. En la actualidad, según los datos de la Administración, España tiene suscritos 19 Memorandum y otros dos más con Rusia y Pakistán en fase de estudio.

Para tareas de formación e inserción laboral de profesionales de la mar en diferentes flotas que operan en terceros países, a través de un convenio del Ministerio de Medio Ambiente y

Medio Rural y Marino con el Ministerio de Trabajo e Inmigración, la Agencia Española de Cooperación Internacional y el Cluster de Empresas Mixtas, funciona el programa Forpex. Este programa se desarrolla de forma experimental en Perú, Ecuador y Senegal y los objetivos específicos con el desarrollo de escuelas de formación en el sector de la pesca y la entrega de fondos de desarrollo en comunidades especialmente vinculadas a la actividad de la pesca.

COOPERACIÓN CIENTÍFICA

Una quinta pata en la política en el sector de la pesca viene determinada por la investigación en base a dos líneas diferentes.

Por un lado, a través del bar-



co "Intermares" que se entregará a la Administración el próximo otoño, la Secretaría General desarrollará tareas de formación desde la perspectiva de la cooperación con terceros países. El coste de este barco ha sido de 20,9 millones de euros.

Por otra parte, la Administración pesquera dispone de tres buques de investigación, el "Vizconde de Eza", "Miguel Oliver" y el "Emma Bardam" cuyos trabajos se desarrollan, tanto en aguas españolas como en otras de terceros países en la misma política de cooperación.

LA PROMOCIÓN DEL CONSUMO

La promoción de los productos de la pesca y de los cultivos marinos constituye la última pata de la política del Ministerio de cara al sector a través del Fondo de Regulación y de Organización del Mercado de los Productos de la Pesca (FROM). En 2008, este tipo de actuaciones contó con un presupuesto de 15,83 millones de euros que en parte se financiaron con recursos comunitarios a través del Fondo Europeo de la Pesca.

Las medidas del FROM en este campo se orientan en tres direcciones

- Una primera está enfocada a incentivar el consumo de todo tipo de productos mediante campañas de promoción que pueden estar financiadas solamente por el FROM y las llevadas a cabo por el propio sector a través de interprofesionales o sectores empresariales que cuentan con apoyos públicos. Este conjunto de acciones están referidas, tanto a productos concretos por su calidad como caballa, atún o bonito del norte, como a los productos en función de su presentación, frescos o congelado o para llamar a la responsabilidad de los consumidores para que realicen una compra responsable no adquiriendo pescado ilegal.

- Una segunda vía se basa en el fomento de la presentación de los productos de la pesca en todo tipo de eventos y ferias en España y en el mundo, así como para la organización de encuentros empresariales para abrir nuevos mercados

- La tercera vía se concreta en la realización de estudios y acciones de innovación sobre los productos de la pesca.

En este terreno se han logrado importantes objetivos con cada campaña en momentos puntuales de caídas de precios. De cara al futuro, los retos pasan por más campañas, tanto



Ana Díaz

La Administración señala su compromiso para implantar un modelo de gestión que suponga una protección de los recursos y de los ecosistemas

de promoción o divulgación, como otras informativas y formativas, todo ello en beneficio del sector

DEFENDER LAS COSTAS

La constitución del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino supuso para la Secretaría General del Mar asumir las competencias en materia de costas, una franja que se extiende sobre 10.100 kilómetros de los que aproximadamente unos 8.850 se hallan ya deslindados, según los datos de la Administración y otros 1.341 sin deslindar, especialmente en las provincias de Las Palmas, A Coruña, Huelva, Sevilla y Alicante. Con la ley de Costas como referencia, en defensa de la integridad del litoral y la garantía de su uso y disfrute público, la Administración tiene en marcha diferentes actuaciones como el Deslinde del dominio público marítimo y terrestre, el Programa de reconocimiento de derechos, el Programa de Gestión del dominio público marítimo terrestre o el Programa de adquisición de fincas que ya ha supuesto ya el pago de 24,21 millones de euros. Junto a los trabajos para clarificar la costa, la Administración tiene en marcha otras actuaciones en el marco de un Programa de sostenibilidad de las costas para evitar la regresión de la misma, para la protección y recuperación de los sistemas litorales degradados por factores naturales o artificiales, donde destacan los humedales y las zonas dunares y finalmente, lograr que el acceso y uso de la costa sea, en todos los casos, un disfrute libre, público y gratuito. ■

VIDAL MATÉ

En marcha los PROGRAMAS DE ADAPTACIÓN de flota

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, a través de la Secretaría General del Mar, ha señalado a las autoridades comunitarias la aceptación de seis Programas de Adaptación de Flota, PAFs, que en conjunto pueden suponer el desguace de 49 barcos con unas ayudas totales de 44,5 millones de euros. Estos barcos corresponden a las comunidades autónomas de Galicia, País Vasco, Cantabria y Baleares.



De los seis programas aceptados por la Administración española, tres corresponden a Galicia, para otras tantas modalidades de pesca. El primero afecta a la flota de palangre de superficie que opera tanto en el caladero nacional como en aguas internacionales y en el Pacífico e Índico.

Un segundo plan está referido a los barcos que operan en aguas de NEAF, en la zona de Gran Sol para tres modalidades. Una primera para la de arrastre de fondo en las zonas CIEM Vb, VI, VII y VIII abde; una segunda para la flota que faena con artes fijas en las zonas CIEM Vb, VI, VII y VIII bde; finalmente una tercera para la de palangre de fondos menores de 100 TRB en la zona VIII abde.

Un tercer programa contempla a la flota de los arrastreros congeladores tanto en aguas internacionales como en otras de terceros países y en NAFO

En el caso del País Vasco, el programa afecta a los barcos arrastreros correspondientes al censo de la flota de altura que faena en las aguas de las pesquerías del Atlántico Nordeste, NEAFC.

Para Cantabria, el plan es para los barcos de

La Administración española comunicó a Bruselas seis planes correspondientes a las comunidades autónomas de Galicia, Baleares, País Vasco y Cantabria

arrastre de fondo de la zona con puertos base en la comunidad autónoma.

Finalmente hay un programa de ajuste para los barcos pesqueros con más de 24 metros de eslora de arrastre de fondo con puerto base en Palma de Mallorca.

Para la elección de los barcos, se han tenido en cuenta las condiciones de los caladeros, pero también la edad de los barcos con una media superior a los 16 años.

El conjunto de los Programas de Adaptación de Flota se enmarca en las posibilidades de actuación que permite la aplicación del Reglamento 744/ 2008 por el que "los países miembros podrán adoptar y ejecutar programas de adaptación dirigidos a reestructurar las flotas pesqueras o segmentos de flota afectados por la crisis económica". Estas actuaciones responden fundamentalmente a dos problemas en parte coyunturales, pero también de fondo. En primer lugar, por el impacto negativo provocado por la subida de los precios de los combustibles. Aunque en la actualidad se han reducido sus precios, la tendencia es más bien alcista. En segundo término, por las mayores dificultades de la flota actual para llenar las bodegas en tiempo y forma con unos criterios



de rentabilidad ante la falta de recursos en los caladeros más importantes.

La nueva reglamentación va más allá de las medidas contempladas en la normativa de 2006 y contempla la posibilidad de que el Fondo de Pesca Europeo pueda aportar ayudas, tanto para las paralizaciones temporales de las flotas, como para los planes de paradas definitivas con los Programas de Adaptación de las Flotas, PAFs. Estos programas sólo se podrán aplicar a flotas o segmentos de flotas con unos costes energéticos que supongan como media, al menos el 30% de los gastos de explotación de un barco según las cuentas correspondientes a los doce meses precedentes al uno de julio de 2008. Estos programas deberán terminar con un plazo máximo del 31 de diciembre de 2010 en una reducción permanente de la capacidad de la flota o segmento de al menos un 30%. Los países miembros tenían la obligación de comunicar a Bruselas estos programas hasta el 30 del pasado mes de junio como fecha tope. España lo hizo un día antes de que se cumpliera el plazo previsto por la Comisión.

La aplicación de los PAFs fue una medida defendida desde un primer momento por la patronal Cepesca a través de sus organizaciones re-

En total afecta a 49 barcos a desguazar con ayudas por un importe de 44,5 millones de euros

gionales y sectoriales, en contra de las reticencias mantenidas inicialmente desde la Administración central y algunas comunidades autónomas. Desde la organización empresarial se planteaba en un principio la aplicación de planes de adaptación de la flotas para un total de 65 barcos con repercusión directa sobre otros 117 barcos a efectos de medidas de acompañamiento entre los que se incluían también embarcaciones de Canarias y Andalucía que finalmente no se han contemplado en los programas comunicados a Bruselas.

Desde Cepesca se estima que no es un plato de gusto llevar a cabo una política de desguaces por lo que supone de pérdida de activos y puestos de trabajo. Pero se considera que, tal como está la situación del sector, se trata de una medida inaplazable y más, si se tiene en cuenta que hay disposiciones comunitarias que contemplan esa posibilidad.

La política que supone la aplicación de los PAFs, no tiene además visos de que vaya a ser la última en las medidas contempladas para ajustar las flotas. En el futuro se vislumbra un Plan Nacional de Desmantelamiento con el mismo objetivo de lograr un sector competitivo en el actual escenario de la pesca. ■

VIDAL MATÉ

Balance del transporte marítimo en el último año

Adolfo Utor, presidente de Balearia, y Gonzalo Alvargonzález (Ership) son los nuevos presidente y vicepresidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), tal y como se acordó en la última Asamblea de la entidad celebrada el pasado junio en Madrid. Tras la Asamblea, el presidente saliente de ANAVE ofreció una radiografía del sector del último año y señaló el ambiente de consenso y colaboración por la que atraviesan sus relaciones con la administración marítima.

Mercante:

FLOTA

ESTABLE

Y CAÍDA DE ACTIVIDAD

Las despedidas y bienvenidas fueron una constante en la Asamblea General de ANAVE celebrada en junio en Madrid. Y es que a la presentación de Adolfo Utor como nuevo presidente de ANAVE en sustitución de Juan Riva –que se va de vicepresidente para en un par de años ocupar el puesto de presidente de la Asociación Europea de Navieros (ECSA)- hay que añadir la presencia en el acto de los nuevos nombramientos del Ministerio de Fomento. Entre ellos, la secretaria de Estado de Transportes, Concepción Gutiérrez, y el nuevo presidente de Puertos del Estado, Fernando González Laxe, que sustituyen en el cargo a Fernando Palao y a Mariano Navas, respectivamente.





Gonzalo Alvargonzález Figaredo (nuevo vicepresidente de ANAVE), Juan Riva, la secretaria de Estado de Transportes, Adolfo Utor y Felipe Martínez en un momento del acto



ANAVE

Nuevas personas y nuevas relaciones. Frente a la Asamblea del año pasado, en la que hubo alguna que otra tensión entre la Administración y los navieros, en esta ocasión, todo fueron compromisos de colaboración y voluntad de reforzar el entendimiento.

LOS FLETES CAYERON ENTRE UN 80% Y UN 95%

El acto comenzó con la intervención del presidente saliente de ANAVE, en la que destacó el importante descenso del comercio internacional en los últimos meses. La coyuntura económica en los últimos meses ha hecho mella, de forma casi sincronizada, en el transporte de todo tipo de mercancías lo que, unido a las durísimas restricciones de los mecanismos de crédito, hicieron caer los precios de los fletes entre un 80% y un 95%.

A estas circunstancias hay que añadir, según Riva, las ingentes carteras de pedidos de buques nuevos que han tenido los astilleros estos años, por lo que están previstos crecimientos muy importantes de la capacidad de transporte de la flota lo que puede ralentizar la recuperación de este mercado.

Un comercio que, en España, experimentó un descenso, en lo que llevamos de 2009, del 16,6% respecto al año pasado, llegando incluso a registrar caídas superiores en tráficos concretos, como el de cabotaje nacional, debido a la paralización del transporte de materiales de construcción y de vehículos.

Además, señaló Juan Riva, las empresas navieras a nivel mundial están sufriendo graves problemas de liquidez, que se intentan paliar con iniciativas comunes. La búsqueda de fuentes alternativas de financiación para que, según vaya fluyendo el crédito, la demanda se recupere; amarrar la flota para reducir costes y, por último, desguazar los buques menos competitivos, son algunas de las soluciones por las que se está optando.

Para el presidente saliente de ANAVE, el transporte marítimo es el vehículo necesario de la globalización de la economía mundial: en 2008 movió casi 8.000 millones de toneladas de

Desde ANAVE se reclama una mejor utilización de los créditos ICO dirigidos a las medianas empresas, ya que no se está utilizando prácticamente por la banca porque el ICO sólo asume el 5% del riesgo



Adolfo Utor, presidente de Balearia es el nuevo presidente electo de ANAVE.

carga donde se incluyen los principales combustibles, las materias primas básicas de las industrias, alimentos y una cantidad creciente de productos manufacturados. En España, el comercio marítimo totalizó el año pasado 329 millones de toneladas –el 80% de las importaciones (entre ellas la mayor parte de la energía que consumimos) y el 50% de las exportaciones.

NORMATIVA ÚNICA A NIVEL INTERNACIONAL

Riva alabó también la tarea realizada por la Organización Marítima Internacional (OMI) en la elaboración de una normativa internacional uniforme para todos los países. *Sí cada país tuviese sus propias normas de seguridad, el resultado sería un galimatías y el comercio marítimo resultaría imposible, matizó.*

Además, reclamó, tanto a los Estados como a la Unión Europea, que promuevan, en consonancia con el Libro Blanco de Transporte Maríti-

Adolfo Utor sustituye a Juan Riva al frente de ANAVE



**Concepción
Gutiérrez:
“Queremos
que la Ley de
Puertos sea
producto de
acuerdos de
todos los
grupos; que
supere la
visión
partidista y
demos así
estabilidad a
la norma”**



mo hasta 2018, un marco normativo para mejorar la competitividad de las empresas navieras. Entre ellas destacó la idoneidad de mantener las directrices sobre ayudas al transporte de 2004, por la que se permite establecer registros especiales y que contemplan una fiscalidad para las empresas navieras en función del tonelaje. En particular, Juan Riva pidió la revisión de la regulación del mercado laboral de la actividad para *ajustar las modalidades de contratación a las particularidades del sector y a los tipos de contrato que utilizan nuestros competidores europeos.*

Paralelamente, hizo un llamamiento para la puesta en marcha de iniciativas que propicien la

BUQUES MERCANTES DE PABELLON ESPAÑOL. Datos a 31 de diciembre, excepto 2009

| Tipos de buques | 1980 | | 1985 | | 1990 | | 1995 | | 2000 | |
|-------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|
| | NB | TRB | NB | TRB | NB | TRB | NB | TRB | NB | TRB |
| Petroleros y Obos | 105 | 4.585 | 74 | 2.540 | 56 | 1.556 | 24 | 455 | 19 | 581 |
| Graneleros | 61 | 1.247 | 76 | 1.275 | 43 | 797 | 0 | 0 | 1 | 16 |
| Carga general | 265 | 831 | 182 | 540 | 92 | 176 | 20 | 31 | 12 | 31 |
| Portacontenedores | 61 | 237 | 61 | 167 | 43 | 114 | 27 | 117 | 27 | 184 |
| Roll-on/roll-off | 28 | 38 | 51 | 94 | 48 | 81 | 33 | 182 | 35 | 283 |
| Frigoríficos | 47 | 72 | 45 | 85 | 21 | 33 | 12 | 22 | 8 | 19 |
| Gaseros | 13 | 52 | 16 | 69 | 9 | 25 | 5 | 17 | 3 | 9 |
| Pasaje y Ferries | 59 | 212 | 41 | 128 | 48 | 115 | 62 | 250 | 61 | 351 |
| Otros | 42 | 92 | 55 | 178 | 55 | 150 | 45 | 140 | 32 | 134 |
| TOTAL | 681 | 7.366 | 601 | 5.076 | 415 | 3.047 | 228 | 1.214 | 198 | 1.609 |

Fuente: ANAVE. NB: Número de buques. TRB y GT en miles



incorporación de más trabajadores a la marina mercante, conjugando esta circunstancia con la competitividad internacional de las navieras españolas.

En lo que se puede considerar como su despedida oficial como presidente de ANAVE, Riva ofreció colaboración desde su nuevo cargo en ECSA para servir de alguna forma de enlace entre la administración marítima española y los navieros europeos. Prueba de ello es el ofrecimiento de colaboración al Ministerio de Fomento para preparar un acto conjunto ANAVE-ECSA y los gobiernos de la UE en el marco de la celebración del Día Marítimo Europeo, que se celebrará dentro del semestre de presidencia

De izquierda a derecha:
Concepción Gutiérrez, Juan Riva,
Adolfo Utor, Felipe Martínez y
Fernando González Laxe

española de la UE, concretamente en mayo de 2010, en Gijón.

Para cerrar su intervención, Juan Riva quiso dirigirse a la Secretaria de Estado para expresarle las materias que, en la actualidad, más preocupan a las empresas navieras: la primera de ellas, el Proyecto de modificación de la Ley de Puertos, en lo que se refiere a la eliminación o reducción de las bonificaciones en las tasas; en segundo lugar, el sistema de reintegro a las empresas navieras de las bonificaciones a pasajeros insulares. Una aspiración antigua del sector que pide que se asimile en todo lo posible a las compensaciones en el transporte aéreo; y, por último, una mejor utilización de los créditos ICO dirigidos a las medianas empresas, ya que no se está utilizando prácticamente por la banca porque el ICO sólo asume el 5% del riesgo.

COMPROMISO CON LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Por su parte, la secretaria de Estado de Transportes, Concepción Gutiérrez, reconoció la relevancia de contar con un naviero español en la cúpula de la Asociación de Navieros Europeos, mientras que al nuevo presidente de ANAVE le ofreció la colaboración del Ministerio con el propósito de que ambas instituciones naveguen de la mano.

En cuanto a los efectos que la crisis está teniendo para el comercio internacional, Gutiérrez se comprometió en la puesta en marcha de soluciones, a corto y largo plazo, en las que el respeto al medioambiente será determinante. Concretamente, se refirió a la Conferencia sobre Transporte de Mercancías anunciada por el Ministro de Fomento, José Blanco, en la que participarán representantes de todos los sectores para concretar un compromiso estratégico sobre movilidad sostenible. En esta iniciativa, explicó, se contemplan aspectos relativos a la innovación tecnológica; la intermodalidad; la eficiencia y la mejora de la coordinación entre el transporte marítimo y terrestre. Igualmente, recogerá acciones dirigidas a priorizar el acceso a los puertos o a la mejora de la modos de carga, entre otras.

Sobre el Proyecto de Ley de Puertos, uno de los caballos de batalla en los últimos tiempos de la patronal naviera con la Administración, Concepción Gutiérrez se mostró partidaria de que ésta cuente con el máximo consenso posible. Queremos que la Ley sea producto de acuerdos de todos los grupos, que supere la visión partidista y demos así estabilidad a la norma, afirmó la secretaria de Estado.

Como ya hemos señalado, la responsable de Fomento calificó la dimensión medioambiental como el nuevo elemento definidor de la economía y, por tanto, destacó la importancia de te-

| 2005 | | 2008 | | 2009 (A 15 de mayo) | |
|------|-------|------|-------|------------------------|-------|
| NB | TRB | NB | TRB | NB | TRB |
| 16 | 485 | 18 | 493 | 18 | 493 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13 | 35 | 18 | 56 | 19 | 60 |
| 29 | 257 | 19 | 225 | 19 | 225 |
| 24 | 299 | 20 | 258 | 19 | 249 |
| 7 | 23 | 6 | 20 | 6 | 20 |
| 9 | 662 | 11 | 761 | 11 | 761 |
| 56 | 402 | 54 | 483 | 55 | 500 |
| 25 | 153 | 21 | 108 | 21 | 108 |
| 179 | 2.315 | 167 | 2.404 | 168 | 2.416 |



Durante su intervención, Juan Riva analizó la situación de la flota mercante española en el último año.

nerlo en cuenta a la hora de desarrollar la política de transportes. Paralelamente, Concepción Gutiérrez hizo un llamamiento a no descuidar la seguridad, sobretodo en momentos como los que vivimos, en los que las dificultades económicas hacen que haya que recortar costes.

Sobre la presidencia española de la UE, la secretaria de Estado anunció los tres ejes que se propondrán en materia de transportes desde el ejecutivo español; El primero de ellos, se basa en la innovación y, por tanto, en el despliegue de un plan de acción para el desarrollo del sistema inteligente de transportes; El segundo, en torno a la seguridad, que propondrá dar un impulso a un nuevo reglamento sobre la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y, por último, el objetivo de la sostenibilidad, basada en los principios del "Libro Blanco sobre Transporte Marítimo", en una nueva filosofía de concienciación y en otras metodologías de actuación, especialmente en lo referido a las Autopistas del Mar.

BALANCE DEL ÚLTIMO AÑO

Durante el acto se presentó también el último informe elaborado por ANAVE sobre Marina Mercante y Transporte Marítimo 2008-2009. En él se puede comprobar como la flota mercante

El 40% de los barcos de navieras españolas operan bajo pabellón extranjero



de pabellón español está inscrita al cien por cien en el Registro Especial de Canarias (REC) que ofrece condiciones más ventajosas a los armadores. Concretamente, las navieras españolas tienen en esta lista 160 buques, 5 buques menos que el año anterior aunque las GT se han mantenido igual. Por tipos de barco, tan sólo los petroleros y los buques de carga general han registrado una evolución positiva, mientras que los de transporte de gases licuados y los ro-ro no variaron en número, y las GT se mantuvieron prácticamente estables. Por su parte, el resto de segmentos de buques - portac contenedores y pasaje- disminuyeron el número de unidades (*ver cuadro adjunto*).

La edad media de los buques bajo pabellón español es de 13,7 años, muy por debajo de la de la flota mercante mundial, que es de 19,5 años. Los más "jóvenes" de la flota española son los petroleros y los asfalteros, con 5,4 años

TRÁFICO MARÍTIMO ESPAÑOL POR GRUPOS DE MERCANCÍAS

| | Importaciones | | | Exportaciones | | | Cabotaje | | |
|-------------------|----------------|----------------|-------------|---------------|---------------|------------|---------------|---------------|-------------|
| | 2007 | 2008 | % | 2007 | 2008 | % | 2007 | 2008 | % |
| Graneles líquidos | 109.604 | 110.474 | 0,8 | 14.466 | 14.822 | 2,5 | 13.389 | 14.318 | 6,9 |
| Graneles sólidos | 88.423 | 75.794 | -14,3 | 8.026 | 8.365 | 4,2 | 8.975 | 7.543 | -16,0 |
| Carga general | 42.212 | 37.396 | -11,4 | 36.107 | 38.000 | 5,2 | 23.683 | 22.347 | -5,6 |
| TOTAL | 240.239 | 223.664 | -6,9 | 58.599 | 61.187 | 4,4 | 46.047 | 44.208 | -4,0 |

Fuente: Puertos del Estado



ANAVE

ques; Madeira, con 12; Bahamas, con 11 y Chipre con 10.

Los barcos bajo pabellón extranjero son los que mayor porte tienen de todos los controlados por navieras españolas, es decir, que aunque el número de unidades bajo estas banderas sea considerablemente menor su tonelaje es bastante similar. Navegan bajo bandera española la mayor parte de los gaseros, de los portacontenedores y de los ro-ro, mientras que las navieras españolas optan, fundamentalmente, por el pabellón extranjero para los graneleros y los quimiqueros. Así, los 160 buques de navieras españolas, que operan bajo bandera española, cuentan en total con 2.363.626 toneladas de registro bruto, mientras que bajo pabellón extranjero, en la que se encuentran 110 buques, suponen 1.898.584 toneladas de registro bruto.

Concretamente, según este informe de ANAVE, navegan bajo otras banderas: 11 petroleros y obos, 14 graneleros, 20 buques de carga general, 3 portacontenedores, 5 roll-on roll-off, 9 frigoríficos, un gasero, 19 de pasaje y ferias y 28 de otras clases de buques de mercancías. Una flota a la que, el año pasado, se incorporaron 3 barcos de nueva construcción que las navieras españolas abanderaron en Panamá.

Por último, el informe ANAVE recoge un avance sobre 2009 donde se muestra la repercusión, que para las navieras y la flota, está teniendo la situación económica. En los primeros meses del año, la flota controlada por navieras española, tanto bajo bandera española como extranjera, perdió una unidad, disminuyendo un 2,8% las GT y un 6,5% las tpm. Así, la flota controlada por navieras españolas era de 269 buques, con una GT de 4.143.024 y 4.574.547 tpm, es decir, se han producido 6 altas y 7 bajas. De estas últimas, dos son graneleros de gran porte, que se retiraron para su desguace, mientras que, de las 6 incorporaciones, dos fueron de nueva construcción. ■

TEXTO: A. MUNGUÍA
FOTOS: JESÚS NAVARRO

y 4 años de media, respectivamente. Por el contrario, los segmentos que superan la edad media de la flota bajo pabellón español son los cementeros autodescargantes, con 33,9 años de vida, seguidos de los cargueros frigoríficos (20,3), portacontenedores (19,4), alumineros (19,0) y de los cableros (16).

Por su parte, además de los 160 buques inscritos en el REC, las navieras españolas contaban a principios de año con 110 buques, que hacen un total de 1.898.584 GT y 2.657.826 tpm, inscritos bajo pabellón extranjero. Este dato supone una disminución en 9 unidades de la flota controlada por empresas españolas bajo bandera extranjera, una caída del 1,8% en las GT y 3,9% en las tpm, respecto del año anterior. Entre los registros preferidos por las navieras españolas destaca Panamá, con 41 buques de propiedad española inscritos bajo su bandera. En este ranking le sigue Malta, con 19 bu-

La flota mercante de pabellón español está inscrita al cien por cien en el Registro Especial de Canarias (REC)

| TOTAL | | |
|---------|---------|-------|
| 2007 | 2008 | % |
| 137.459 | 139.614 | 1,6 |
| 105.424 | 91.702 | -13,0 |
| 102.002 | 97.743 | -4,2 |
| 344.885 | 329.059 | -4,6 |

Biografía de Adolfo Utor

El nuevo presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) es el presidente y principal accionista del grupo Balearia. Hasta ser elegido presidente de la Asociación ha participado activamente en la misma desde la Comisión Permanente y dirigiendo la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje de esta Asociación.

Utor inició su trayectoria en el transporte marítimo en 1984 en FLEBASA, donde desarrolló varios cargos de responsabilidad hasta llegar a la dirección general.

Posteriormente, en 1998, lideró la creación de Balearia, una naviera que, como presidente, elevó a los primeros puestos del ranking en el transporte de pasajeros y vehículos entre las islas.



La OPE 2009 ha aumentado en tres veces la capacidad de evacuación del Puerto de Ceuta.

El operativo está activo del 15 de junio al 15 de septiembre

LA ESTABILIDAD se impone en la Operación Paso del Estrecho de este año

Algunos puertos españoles del Sur Peninsular y los de Ceuta y Melilla acogen estos días incrementos espectaculares de viajeros y vehículos. Para dar fluidez al desplazamiento masivo que atraviesa el territorio español hacia África -se calcula que cerca de 2,7 millones de personas y 700.000 vehículos cruzarán el Estrecho este verano- se puso en marcha, como en años anteriores, la Operación Paso del Estrecho 2009. El puerto de Algeciras, en sentido ida, es el que más afluencia tiene mientras que de regreso, Ceuta -después de los grandes incrementos registrados el año pasado- ha multiplicado por tres su capacidad de evacuación.

Treinta y cuatro buques de pasajeros y vehículos y dos de transporte de camiones componen el Plan de Flota puesto en marcha por la Dirección General de la Marina Mercante para cubrir el Paso desde España hacia África. Una cifra a la que hay que añadir cinco buques más, que participarán en la operación de regreso desde Ceuta y Melilla hasta la Península. Este dispositivo marítimo da respuesta a las previsiones elaboradas por las autoridades implicadas en el Operativo Paso del Estrecho 2009, que indican que cuando finalice la campaña se habrán desplazado más de 2,7 millones de personas y cerca de 700.000 vehículos por esta zona.

La Operación Paso del Estrecho se viene organizando en España desde 1987 con el objetivo de prevenir y mitigar las situaciones de riesgo que puedan derivar del movimiento masivo de ciudadanos hacia Marruecos, por lo que contempla el refuerzo de algunos servicios que existen todo el año y la puesta en marcha de otros específicos.

Las localidades en las que está activo el Plan especial, diseñado por Protección Civil en colaboración con otras instituciones, son: Algeciras y

Tarifa (Cádiz), Málaga, Almería, Alicante, Murcia, Ceuta y Melilla, ya que son los puertos de salida o regreso usados por los ciudadanos y ciudadanas para pasar el Estrecho.

LOS PUERTOS, GRANDES PROTAGONISTAS

Los puertos son quizás uno de los espacios que se ven más afectados por la Operación Paso del Estrecho que tiene lugar entre el 15 de junio y el 15 de septiembre. Aunque su gestión está planificada y dimensionada por los responsables de cada puerto en base a la demanda, desde el Operativo coordinado por Protección Civil se contemplan medidas adicionales en caso de que se produzcan emergencias que precisen de apoyo o recursos extraordinarios.

Los organizadores del Operativo calculan que, cuando finalice la campaña, se registrarán cifras de desplazamientos similares a las de años anteriores. No obstante, el efecto de la crisis y la celebración del Ramadán (mes de ayuno musulmán) dentro de los días en que está proyectada la Operación, han modificado la forma en que ésta se está desarrollando y los considerados "días punta" con cifras, al cierre de esta revista, nunca alcanzadas a estas alturas del operativo. Las líneas que unen Algeciras con Ceuta y Algeciras con Tánger registran un aumento medio del 19%, respecto del año anterior, siendo especialmente significativo el crecimiento en la última de las rutas mencionadas, que se acerca al 27%. Concretamente, desde Algeciras a estos dos puertos han embarcado, hasta el 21 de julio, 500.000 pasajeros y 170.000 vehículos.

Para poder atender la llegada masiva de viajeros, al igual que en años anteriores, el operativo dispone de un equipo de asistencia social y sanitaria formado por 566 personas entre intérpretes, psicólogos, operadores de radio, voluntarios de la Cruz Roja, etc., y por 9 ambulancias dotadas de material médico. Todos ellos están, en todo momento, apoyados por los medios humanos y técnicos del Ministerio de Sanidad y por los servicios sanitarios de las Comunidades Autónomas implicadas en el dispositivo.

ALGECIRAS Y CEUTA, LOS MÁS IMPORTANTES

El Puerto de Algeciras, en sentido salida, y el de Ceuta, para el regreso, son los puertos que registran más afluencia de viajeros y vehículos en estos días. Esta circunstancia provoca que, tanto las instalaciones portuarias como las compañías navieras adecuen sus medios e instalaciones a esta circunstancia. En el caso de las navieras, se incrementan considerablemente el número de barcos y rotaciones con la intención de mover el mayor número de pasajeros en el menor tipo posible sin olvidar, claro está, sus criterios de rentabilidad.

Este año, el Plan de Flota para Algeciras está compuesto por 20 buques que se distribuyen de la siguiente manera: 5 buques y uno de reservados ellos transbordadores rápidos-, para la línea que va hasta Ceuta; 13 navíos para la ruta que une Algeciras con Tánger, de los que 9 son transbordadores convencionales, 2 son trans-



El Puerto de Algeciras ha contratado a 200 auxiliares para colaborar en el Operativo.

La celebración del Ramadán, que este año se celebra del 21 de agosto al 21 de septiembre, esta significando un cambio en los días punta que se consideran



bordadores rápidos, y 2 cuentan con gran capacidad para vehículos. Gracias a estos medios marítimos, el Puerto de Algeciras, un clásico de la Operación Paso del Estrecho, está capacitado para evacuar diariamente 48.000 pasajeros y más de 12.000 vehículos hacia Tánger, mientras que en dirección a Ceuta puede mover unos 26.500 viajeros y 6.000 coches. Además, para facilitar la espera mientras que se realiza el embarque, dentro del recinto portuario, se mantienen las 7.000 plazas de aparcamiento habilitadas el año pasado y las 1.800 puestas en servicio en el área de Los Barrios -considerada como área de emergencia en caso de que se supere la capacidad de estacionamiento con que cuenta la dársena-.

El Operativo contempla también la posibilidad de intercambiar billetes entre las compañías navieras, una herramienta complementaria que se utiliza en los considerados "días punta" para dar fluidez al embarque.

El Puerto de Tarifa, que depende de la Autoridad Portuaria de Algeciras, operará desplazando vehículos y pasajeros durante los tres meses que dura la Operación aunque del 18 de julio al 3 de agosto no se considera puerto OPE, por lo que no se permitirá el embarque de vehículos hacia Tánger.

En el Plan de Flota para la ruta que une Ceuta con Algeciras participan 5 buques que, con 40 rotaciones diarias, dan servicio cada treinta minutos. Estos efectivos han supuesto que se triplique la capacidad de evacuación de del puerto de la Ciudad Autónoma. Un "día punta" se pueden mover 3.400 coches y 13.000 pasajeros en las operaciones de embarque y los mismos vehículos y 4.900 viajeros, en las de desembarque. Estos datos y la modernización realizada en las instalaciones portuarias ceutíes han hecho que la ciudad autónoma se sitúe en el segundo puesto en importancia de los englobados en la Operativo Paso del Estrecho.

ANA MUNGUÍA

FOTOS CEDIDAS POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE ALGECIRAS Y CEUTA

Campaña de seguridad para la náutica de recreo

La Dirección General de la Marina Mercante presentó, como en años anteriores, su campaña divulgativa para prevenir accidentes en la náutica de recreo. La iniciativa consiste en la edición de un material divulgativo- 2 guías, dos tarjetones y un autoadhesivo- que pretende informar, de forma clara y sencilla, sobre los aspectos prácticos a tener en cuenta para realizar prácticas náutico- deportivas más seguras, unas actividades que, en verano, alcanzan sus cuotas más altas de siniestralidad.



La náutica de recreo permanece un año más en los primeros puestos del ranking de siniestralidad de la flota española. Las 1.787 embarcaciones asistidas el año pasado por Salvamento Marítimo, un 52% de los siniestros totales sucedidos en 2008, resultan suficiente razón para seguir insistiendo en la aplicación de las medidas preventivas necesarias para ir reduciendo estas cifras.

Los meses de verano son, lógicamente, en los que se producen la mayor parte de las emergencias, por



Salvamento Marítimo

Una embarcación de Salvamento Marítimo realiza una asistencia en alta mar en un barco de recreo

El 52% de las emergencias marítimas se producen en la NÁUTICA DE RECREO

lo que la Dirección General de la Marina Mercante pone en marcha anualmente la Campaña de seguridad para la náutica de recreo.

25.000 ejemplares del folleto "Seguridad en las actividades náuticas" y de la "Guía práctica para las embarcaciones de recreo" forman parte del material que la Administración Marítima distribuirá gratuitamente en las Capitanías Marítimas, Distritos Marítimos y Centros de Coordinación y Salvamento entre los aficionados a la náutica de recreo. Estos cuader-nillos ofrecen información útil y consejos para tratar



de minimizar los accidentes entre los aficionados de deportes náuticos, y colaborar para que éstos se realicen con respeto al medio marino.

NOVEDADES DE LA CAMPAÑA 2009

Este año la Campaña introduce mejoras en sus materiales didácticos. El folleto "Seguridad en las actividades náuticas" se ha ampliado considerablemente teniendo en cuenta la realidad de la flota de recreo española y la información recabada procedente de otras organizaciones similares de ámbito europeo. Además, la edición de 2009 incluye fragmentos en lengua inglesa. Los cuatro capítulos en que se estructura -antes de zarpar, durante la navegación, como actuar en caso de emergencia y protección de medio marino- hacen de esta publicación un elemento indispensable de consulta para la práctica segura de deportes náuticos.

Más técnica resulta la "Guía práctica para las embarcaciones de recreo", donde se recogen las últimas novedades en materia de legislación relacionada con la náutica de recreo, sin dejar de insistir en las recomendaciones básicas. Las últimas reformas referidas a las titulaciones náuticas, y los cambios realizados en la Red Nacional de Emisoras radio costeras, en lo relativo a la emisión de los Boletines Meteorológicos a través de VHF, Onda Media y NAVTEX, son algunas de las novedades legislativas que recoge la Guía.

Dos tarjetones monográficos: uno sobre el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), -de uso obligatorio desde el 1 de enero en todas las embarcaciones de recreo-, el otro, sobre como obtener información meteorológica marítima de "Meteo", completan el material divulgativo que, junto con un autoadhesivo titulado "lista de comprobación" o "check list" pretenden ofrecer una información sencilla y práctica en materia de seguridad a los navegantes.

GRAN AFLUENCIA DE TURISMO NÁUTICO

Como hemos comentado en otras ocasiones, el número de aficionados a la náutica de recreo ha crecido espectacularmente. Actualmente, el Registro de Buques tiene contabilizadas 207.000 embarcaciones deportivas en España, una cifra a la que hay que añadir el gran número de barcos que, matriculados en otros países, vienen a nuestras aguas en verano. No olvidemos que España es el segundo de la Unión Europea con más kilómetros de costa y cuenta con un clima muy favorable para la práctica de deportes náuticos, un destino muy atractivo para los amantes del mar.

Las zonas costeras españolas donde hay mayor concentración turística y, por tanto, de aficionados a deportes náuticos son también aquellas donde se solventan mayor número de emergencias. De junio a septiembre de 2008, la distribu-

M^a Isabel Durantez, nueva Directora General de la Marina Mercante

El Consejo de Ministros del pasado 24 de julio nombró directora general de la Marina Mercante, M^a Isabel Durantez, en sustitución de Felipe Martínez. Magistrada, de origen palentino, ha sido directora general de Interior de la Xunta de Galicia en el Gobierno de Pérez Touriño. Anteriormente, ejerció en el ámbito de la Jurisdicción penal en Benavente, Bilbao, Pontevedra, Vigo y Madrid, labor que compatibilizó con la práctica docente y con actividades relacionadas, especialmente, con la igualdad de oportunidades y la violencia de género. Además, Durantez pertenece a la Asociación Jueces para la Democracia.



Salvamento Marítimo

La guía "Seguridad en las actividades náuticas" incluye anotaciones en inglés, para facilitar la aplicación de los consejos contenidos en la misma a los ciudadanos extranjeros que visitan nuestras costas

ción de las intervenciones realizadas por el Servicio de Salvamento por Comunidades Autónomas fue la siguiente: Baleares (32%), Cataluña (25%), Andalucía, Ceuta y Melilla (16,5%), Comunidad Valenciana (12%), Galicia (7%), País Vasco (5%), Canarias (4%). Asturias (2,5%), Cantabria (1,9%), Murcia (1,7%) y fuera de zona (2,4%). El servicio de Salvamento español tiene asignadas internacionalmente cuatro zonas de búsqueda y salvamento, que ocupan una extensión tres veces superior a la superficie terrestre nacional.

Las causas de las intervenciones de emergencia realizadas por Salvamento Marítimo en las embarcaciones de recreo durante el año pasado fueron: buque a la deriva o sin gobierno, varada o encalladura, vía de agua y ausencia de noticias. Aunque sorprenda siguen produciéndose alertas por cuestiones como la falta de combustible, que pueden tener consecuencias fatales. Por ello, resulta imprescindible recalcar que, simplemente con un buen mantenimiento de la embarcación y con la realización de las comprobaciones pertinentes de seguridad antes de partir se pueden evitar males mayores. ■

A. MUNGUÍA

El Diálogo Social, SIN VACACIONES

Encuentros bilaterales, reuniones a tres bandas, en el Departamento de Trabajo, en La Moncloa, documentos, nuevas propuestas, negociaciones... Todos los ingredientes necesarios para alcanzar un Acuerdo Social.



Es obvio que empresarios, sindicatos y Ejecutivo han hecho todo lo posible para que el Diálogo Social llegue a buen puerto. El propio presidente del Gobierno, se comprometió a impulsarlo con todos los medios a su alcance. Desde el 26 de mayo, se han celebrado más de 20 reuniones; establecieron una Hoja de Ruta consensuada y, durante el mes de julio, cuando las posiciones estaban más distanciadas, las tres partes suscribieron un documento, de 16 líneas, en el que mostraban su voluntad de continuar trabajando y avanzar en la negociación de un acuerdo.

EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES

Durante el mes de junio el “diálogo” estaba estancado. Las propuestas de empresarios y sindicatos se encontraban a años luz de distancia. Pero el 9 de julio, todos se comprometieron

El Ejecutivo propone una rebaja de cotizaciones sociales “razonable”

a seguir trabajando. Suscribieron un documento que literalmente decía lo siguiente:

“Hoy se ha reunido el Grupo de Trabajo del Diálogo Social formado por representantes de CEOE, CEPYME, CCOO, UGT y el Gobierno, dando así continuación a las sesiones que este Grupo ha venido celebrando desde el pasado 26 de mayo.

Ante las actuales dificultades que atraviesa la actividad económica y el empleo, el Gobierno y los interlocutores sociales reafirman su voluntad de seguir avanzando en la negociación de un acuerdo que responda a las necesidades tanto coyunturales como estructurales de nuestra economía.

Las actuaciones que están siendo objeto de discusión tienen como prioridad la recuperación de la actividad y el empleo, la protección de las personas más vulnerables afectadas por el des-



empleo, la competitividad empresarial y sentar las bases de un crecimiento económico sostenible. El objetivo del Gobierno y los interlocutores sociales es, ante la gravedad de la crisis actual, alcanzar a través del Diálogo Social, un acuerdo satisfactorio a los intereses generales”.

Se trataba de un documento voluntarista pero sin acuerdos concretos. Sin embargo, esas “16 líneas” sirvieron para que todos llevaran a cabo una actividad frenética. El Gobierno presentó hasta tres documentos de propuestas y, las reuniones de carácter bilateral y tripartito se sucedieron día a día. Las posturas se fueron acercando poco a poco, en busca del esperado acuerdo.

PETICIONES

Al comienzo los empresarios pusieron sobre la mesa la creación de un nuevo contrato indefi-

Para los parados sin rentas se establecerá una ayuda de 420 euros durante seis meses, con la posibilidad de prorrogar durante seis meses más el “Programa Temporal de Inserción”

nido con 20 días de indemnización en caso de despido, en lugar de los 45 días vigentes. Además solicitan la rebaja de 5 puntos en las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social.

Por su parte, los sindicatos pedían al Gobierno una ayuda económica para los parados que hubiesen agotado su cobertura de desempleo.

Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración, cuantificó que el recorte de cinco puntos en las cuotas empresariales supone una disminución de 15.000 millones de euros en las arcas de la Seguridad Social, cantidad inasumible pues afectaría directamente a la sostenibilidad del sistema y a 8 millones de pensionistas. Según Corbacho, “el Gobierno se comprometía a estudiar una propuesta razonable. Además indicó que el límite de la negociación en el Diálogo Social es el equilibrio presupuestario del Sistema. “Si reducimos en cinco puntos la cuota empresarial, el próximo año tendrán que bajar las pensiones”.

ÚLTIMAS PROPUESTAS

Al cierre de la revista MAR el Gobierno había puesto sobre la mesa dos nuevas propuestas que podrían acercar las posturas con los agentes sociales.

La primera incluye una reducción permanente de las cotizaciones sociales de las empresas por contingencias profesionales de 0,5 puntos porcentuales, y 1 punto adicional y transitorio sólo en el año 2010, hasta alcanzar 1,5 puntos, en cotizaciones sociales con carácter general. Esta reducción de 1,5 puntos de las cotizaciones durante el próximo año supone un coste de 4.500 millones de euros, aunque el documento presentado por el Gobierno precisa que esta merma en los ingresos de la Seguridad Social se compensará a través de los “instrumentos oportunos” para evitar el déficit del Sistema. “El superávit previsto de la Seguridad Social para 2010, es de 3.000 millones, cantidad que deja poco margen de maniobra.

En cuanto a la ayuda de 420 euros para los desempleados que han agotado las prestaciones contributivas y el subsidio y, por lo tanto han quedado sin ingresos, el Ejecutivo admite que la percibirán durante 6 meses, con la posibilidad de prorrogar durante otros seis meses más el “Programa Temporal de Inserción”. Los parados en estas circunstancias, recibirán cursos de formación profesional para facilitar su incorporación al mercado laboral.

En resumen lo más importante, hasta la fecha, es la firme voluntad de empresarios, sindicatos y gobierno de continuar trabajando y mantener las reuniones que sean necesarias para consensuar el tan necesario “Diálogo Social”. ■



Celestino Corbacho durante su intervención en el seminario: "El impacto de la crisis en el sistema de protección social"

Seminario en la UIMP

EL IMPACTO DE LA CRISIS en el sistema de protección social

El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, ha participado en el seminario "El impacto de la crisis en el sistema de protección social", que tuvo lugar en el Palacio de la Magdalena (Santander), de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo. En su intervención insistió en destacar la buena salud de la Seguridad Social, pese a la crisis.

De esta manera, el ministro señaló que la caída de la afiliación, "no pone en cuestión la sostenibilidad a largo plazo del sistema, ni significa que el equilibrio financiero a corto plazo esté amenazado, porque la situación financiera de la Seguridad Social en la actualidad sigue siendo buena a pesar de la gravedad de la crisis".

Por otra parte el ministro sostuvo que "el buen estado de las cuentas de la Seguridad Social, antes del estallido de la crisis, ha servido como colchón para amortiguar los efectos

negativos derivados de la caída de la actividad económica y el incremento del desempleo".

Con todo esto el ministro Corbacho insistió que "no se debe ocultar la necesidad de reformas a largo plazo que permitan adaptar el citado sistema a los cambios demográficos económicos y sociales que se irán produciendo" y, por este motivo, "la Comisión del Pacto de Toledo del Congreso está trabajando con intensidad para renovar el acuerdo".

Hay que recordar que los trabajos de dicha

“Pese a la crisis, la Seguridad Social goza de buena salud”
(Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)

comisión comenzaron el pasado mes de octubre y, en la que han intervenido empresarios y sindicatos, así como autoridades económicas nacionales e internacionales. Ahora los grupos parlamentarios seguirán estudiando las reformas que es necesario llevar a cabo para consolidar el sistema, con el mayor consenso posible social y político.

REBAJA DE COTIZACIONES

Celestino Corbacho, también dijo que la rebaja de cotizaciones no puede poner en peligro la sostenibilidad del sistema ni las pensiones. “Cuando el debate está abierto sobre si hay que rebajar o no las cotizaciones –subrayó, hay siempre una condición imprescindible: no se debe aceptar ninguna propuesta que ponga en riesgo el sistema de la sostenibilidad de las cuentas de la Seguridad Social y de las pensiones, porque de ella dependen ocho millones de personas y la mayoría tienen como único futuro esa prestación, aunque haya otros que no la necesiten”.

Durante su intervención en el curso, el ministro ha reclamado un esfuerzo “de todos” para sacar las pensiones del debate político.

Sobre la petición de los sindicatos de ampliar la prestación para los parados que hayan perdido el subsidio, explicó que “lo que hay que discutir es que probablemente hay que acompañar a esas personas durante un periodo de tiempo tasado y no permanente, con la obligación de que participen en cursos de formación para el empleo”. En este sentido Corbacho dio a conocer que en los próximos meses 200.000 ó 300.000 personas van a agotar su prestación por desempleo. Entonces recibirán una renta y al mismo tiempo se formarán profesionalmente para facilitar su incorporación al mercado de trabajo.

En este sentido el ministro matizó que no se trata de un subsidio, sino de invertir para que el trabajador pueda formarse incluso para emplearse en otro sector o en otro segmento de producción.

JUBILACIÓN

En otro orden, el titular de Trabajo e Inmigración, rechazó rebajar la edad de jubilación y, en cambio, apostó por “incentivar cada vez más la voluntariedad de la permanencia en el trabajo”. También consideró más razonable el ir acercando la edad real a la edad legal de la jubilación y calificó de “derroche de energía y sabiduría tirar por la borda el capital humano al prescindir de los trabajadores de mayor edad.

También indicó que “parece razonable que ir en la dirección de bajar la edad de jubilación no es la dirección lógica”.

Sobre las cotizaciones a la Seguridad Social,



También participó el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado

“**Nos interesa seguir haciendo reformas en el presente para consolidar el futuro de las pensiones”.**
(Octavio Granado, Secretario de Estado de la Seguridad Social)

tema de debate en el marco del Diálogo Social, Corbacho afirmó que no aceptará de ninguna manera ninguna propuesta de rebaja de las cotizaciones sociales si supone “poner el riesgo la sostenibilidad del sistema social de las pensiones. Pocas bromas, con esas personas no vamos a jugar”, terminó diciendo.

Con estas declaraciones, Celestino Corbacho dejó una puerta abierta a una posible y razonable rebaja de las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social, pero siempre, remarcó una y otra vez, con la condición indispensable de que no se ponga en peligro la viabilidad del sistema y garantice el presente y el futuro de las pensiones.

BONIFICACIONES

También intervino en este seminario, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, quien puso de manifiesto su apuesta para buscar un sistema de bonificaciones que desarrolle un mercado de trabajo realmente más flexible, no en la línea de abaratar el despido sino en el de resolver problemas como la estacionalidad y el trabajo a tiempo parcial”.

Octavio Granado también afirmó que “nos interesa seguir haciendo reformas en el presente para consolidar el futuro del sistema de pensiones”. ■



La directora general del ISM en la clausura del curso sobre Seguridad Social organizado por la USC

Pilar López-Riobóo clausura un curso univesitario en Santiago de Compostela

“**EL ISM NO PERDERÁ COMPETENCIAS** con la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Social”

La directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Riobóo, clausuró el primer curso de Especialistas en Seguridad Social que desde el pasado mes de enero ha venido impartiendo la Facultad de Derecho de la Universidad de Santiago de Compostela. López-Rioboo ofreció una conferencia sobre la situación de la Seguridad Social ante la crisis, en la que manifestó la necesidad de reformar el sistema y explicó el papel - actual y futuro - del organismo que dirige una vez se cree la Agencia Española de la Seguridad Social. Nuestra directora general aseguró que el ISM seguirá manteniendo las competencias que tiene actualmente y vaticinó que la Seguridad Social tendrá superávit a finales de año, “aunque éste será menor que el previsto”.

La conferencia con la que la directora general del ISM, Pilar López-Rioboo, puso fin al curso de Especialistas en Seguridad Social impartido por la Facultad de Derecho de la Universidad de Santiago de Compostela, sirvió para aclarar que la Seguridad Social española no está tan mal como se ha dicho pero necesita reformas para que su situación siga siendo buena.

Algunas voces críticas han vaticinado que el primer problema se producirá este mismo año, al considerar que la Seguridad Social no registrará superávit, como ha venido sucediendo en los ejercicios anteriores. El segundo problema –a juicio de los críticos- sería el déficit creciente en el que entraría el sistema en el año 2025 ante el incremento de las personas susceptibles de percibir

La Secretaría de Estado de la Seguridad Social prevé que en el año 2009 habrá superávit

prestaciones y de la tasa de dependencia, que podría duplicarse en el año 2050.

Pilar López-Rioboo defendió la posición mantenida siempre por la Secretaría de Estado de la Seguridad Social y la Presidencia de Gobierno afirmando que el año 2009 tendrá superávit. La directora general del ISM apuntó, no obstante, que éste sería menor del previsto.

La causa del superávit se ha atribuido casi en exclusividad al crecimiento de los trabajadores ocupados (principalmente mujeres, jóvenes y extranjeros) frente al número de pensionistas. Sin embargo, ésta no ha sido la única razón. Otros factores también han contribuido a sanear el sistema. El más importante: la separación de fuentes de financiación, que asignó a los Presupuestos Generales del Estado el gasto de la Sanidad y de los Servicios Sociales, estructuralmente deficitarios.

Durante este tiempo las bases mínimas de cotización han experimentado crecimientos similares a los de las pensiones mínimas, manteniendo la correspondencia entre aportaciones y prestaciones. Además, millones de personas cotizan por bases superiores a la mínima. En este sentido, el ISM ha hecho un gran esfuerzo, promoviendo el incremento de las bases de cotización por encima del IPC previsto e incluso del real.

Pero además, los gastos en incapacidad han disminuido al caer la siniestralidad. Hay mayor control del fraude y de la IT. Se ha frenado el descenso en la edad real de jubilación establecido

criterios razonables sobre la jubilación anticipada, incentivando la prolongación de la vida laboral e introduciendo reformas en el cálculo de la pensión de incapacidad permanente y en la de viudedad. Además, la mejor configuración de la prestación de desempleo evitará un uso excesivo de la jubilación, como único recurso ante la desprotección.

Esto indica que la Seguridad Social no permanece inmóvil. Ya ha realizado reformas que han contribuido a su superávit y seguirá trabajando en más. Según Pilar López-Rioboo, "la Seguridad Social es la única institución que ha aguantado y está aguantando la crisis económica, siendo la más estable y segura en estos momentos".

REFORMAS NECESARIAS

Pese a que la situación no es tan grave como se ha dicho, sí se necesitan reformas para que dentro de 20 años la situación siga siendo buena. Con la revisión del Pacto de Toledo, el camino ya está en marcha.

Los expertos coinciden en señalar que las reformas deberán llevarse a cabo para que no se produzcan problemas cuando la denominada "generación baby-boom" (la nacida en los años 60) empiece a jubilarse, alrededor del año 2025. En ese momento se incrementará considerablemente el gasto en pensiones, al acceder más personas a la jubilación y con carreras de cotización más elevadas, continuando el incremento en pensiones como consecuencia del aumento de la esperanza de vida.

Las reformas son necesarias y éstas se plantearán en el marco del Pacto de Toledo, con la participación del Parlamento y de los agentes sociales, lo que garantizará que, independientemente de la alternancia en el poder, ningún cambio de Gobierno modifique las reformas adoptadas.

El Ministerio de Trabajo e Inmigración propone acercar la edad real de jubilación a la legal, enderezando el recurso a las prejubilaciones; incrementar el período de cálculo de la pensión de jubilación; propiciar el equilibrio entre cotizantes y pensionistas, elevando las pensiones mínimas, el salario mínimo y las bases de cotización; mantener el tope máximo de pensión e incentivar la prolongación voluntaria de la vida laboral más allá de los 65 años.

Además, contempla impulsar una política de natalidad y de apoyo a las familias para que exista mayor proporcionalidad entre cotizantes y pensionistas, fomentando acciones que favorezcan la conciliación de la vida laboral y la familiar. Y aplicar políticas que incrementen la tasa de ocupación femenina, incentiven la prolongación de la vida laboral y consigan una mayor eficiencia en la gestión de la Seguridad Social.

AGENCIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD SOCIAL

La mejora en la eficiencia pasaría por mejorar los procesos administrativos, simplificándolos e informatizándolos. Pero lo más importante, en este sentido, sería la creación de la Agencia Española de Seguridad Social, contemplada en la Recomendación 7ª del Pacto de Toledo. El antepro-



Pilar López-Rioboo entrega el diploma a uno de los participantes en el seminario

Las reformas son necesarias y se harán, con el consenso de todos, dentro del Pacto de Toledo

La creación de la Agencia Española de la Seguridad Social servirá para mejorar la eficacia administrativa del sistema

El ISM mantendrá sus funciones en la pretendida reorganización futura de la Seguridad Social

yecto de Ley ya está preparado y ya ha salido del ámbito de la Secretaría de Estado para su tramitación.

Con la Agencia se pretende lograr la integración orgánica y funcional de la afiliación, la recaudación y la gestión de las prestaciones. No serán competencia de la misma las prestaciones y subsidios por desempleo ni los servicios sociales del sistema de la Seguridad Social, ni la asistencia sanitaria de la Seguridad Social – salvo en los casos previstos en la Ley General de la Seguridad Social. “Por tanto, ni el Servicio Público de Empleo Estatal, ni el Instituto de Mayores y Servicios Sociales, ni el Instituto Nacional de Gestión Sanitaria quedarán integrados en la Agencia Social de Seguridad Social. Tampoco lo hará el ISM”, señaló su directora.

Y esto se debe a su doble naturaleza: Una vez creada la Agencia, el Instituto Social de la Marina seguirá siendo la entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y el organismo encargado de la problemática social del sector marítimo-pesquero, cuya finalidad es asistir a los trabajadores del mar.

Para Pilar López-Rioboo, el ISM tiene por delante el reto de conseguir la mayor eficiencia en su gestión. Para ello deberá informatizar todos sus procedimientos para integrarse en la gestión que desarrolle la futura Agencia Estatal. “Y en ello, dijo nuestra directora, ya estamos trabajando”

Se está informatizando la bonificación de la edad de jubilación de los trabajadores del mar, eliminando la necesidad de presentar la documentación acreditativa de los embarques a los trabajadores que soliciten una pensión de jubilación. También se está mejorando la aplicación informática para gestionar los reconocimientos médicos previos al embarque marítimo. Y se está trabajando en una nueva herramienta que permita gestionar mejor las solicitudes de cursos de formación así como acceder a éstos a través de Internet. ■

ANA DÍAZ

Consejo de Ministros

LUZ VERDE

al proyecto de Ley de Extranjería

Reagrupación familiar, violencia de género, menores extranjeros no acompañados, lucha contra la inmigración irregular y garantías para el internamiento de extranjeros, son aspectos recogidos en un Proyecto de Ley Orgánica, aprobado por el Consejo de Ministros, en el que se contempla varias reformas de la ley en vigor.

El Gobierno ha considerado que era inaplazable la reforma de la Ley, tanto por la adaptación de los derechos de los extranjeros y las recomendaciones del tribunal Constitucional, así como la trasposición de varias directivas aprobadas por la Unión Europea. Además el Ejecutivo ha considerado la reforma de la Ley como un soporte imprescindible para desarrollar la política migratoria sostenible, integral e integradora que España necesitará en los próximos años y cuyos objetivos pasan por la garantía de los derechos fundamentales, el perfeccionamiento del sistema de inmigración legal basada en las necesidades reales del mercado de trabajo, el desarrollo de las políticas de integración social y la intensificación de las medidas en la lucha contra la inmigración ilegal.

El Proyecto de Ley aprobado será debatido en el trámite parlamentario y cuenta con las aportaciones de varios organismos a los que se ha enviado para su consulta e informes, entre ellos el Consejo Económico y Social, la Conferencia Sectorial de Inmigración, en la que participan las Comunidades Autónomas, la Comisión Interministerial de Extranjería, el Consejo General del Poder Judicial, el Consejo Fiscal, el



A las extranjeras víctimas de la violencia de género se les concederá una autorización de residencia

Foro de Integración Social de los Inmigrantes y el Consejo de Estado. De esta manera el texto llegará al Parlamento con un amplio soporte técnico.

REAGRUPACIÓN FAMILIAR

Las modificaciones en el ámbito de la reagrupación familiar tienen el doble objetivo de mejorar la futura integración y dar prioridad a la familia nuclear, la formada por padre, madre e hijos. En este sentido se podrán reagrupar por razones humanitarias a los ascendientes menores de 65 años. En este sentido se tiene en cuenta la sugerencia del Foro de Integración de Inmigrantes de que por razones humanitarias pueda darse la reagrupación del ascendiente que no haya alcanzado dicha edad.

En cuanto a los ingresos familiares, la reforma introduce la posibilidad de que se puedan tener en cuenta de manera conjunta para facilitar la

reagrupación familiar. Hasta ahora solamente se tienen en cuenta los ingresos de quien solicita la reagrupación, pero se exige que esos emolumentos sean suficientes para el mantenimiento del reagrupado. También el proyecto se ha modificado para contemplar la reagrupación de los familiares discapacitados. Hasta ahora se había considerado equiparable que el extranjero fuera menor de edad con el hecho de que estuviese incapacitado, es decir, se exigía una declaración judicial formalizada de tal situación.

VIOLENCIA DE GÉNERO

La protección de las mujeres víctimas de la violencia de género, ocupa un lugar importante en la nueva norma, que regula la autorización de residencia por circunstancias excepcionales, de forma que el temor a la expulsión ya no será obstáculo para la denuncia de estos hechos delictivos. También se contempla la situación de violencia de género cuya víctima sea una extranjera en situación de irregularidad, de manera que la mujer pueda acudir a las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado de manera que el procedimiento sancionador por estancia irregular será suspendido mientras duren las actuaciones que puedan concluir con su declaración de víctima.

MENORES EXTRANJEROS NO ACOMPAÑADOS Y LUCHA CONTRA LA INMIGRACIÓN IRREGULAR

Sobre la situación de los menores extranjeros no acompañados, se ha incluido la necesaria audiencia del menor en los procesos de repatriación, de manera que los mayores de 16 años podrán intervenir en dichos procesos.

En el ámbito de la inmigración irregular se contemplan una serie de mejoras que persiguen profundizar en los instrumentos preventivos, aumentar la eficacia de los procesos de repatriación, de acuerdo con las Directivas Europeas y la mejora de las garantías en las actuaciones. También se incorpora un registro de entrada y salidas para mejorar el control preventivo de la estancia irregular. Además las órdenes de expulsión podrán conceder un plazo entre 7 y 30 días para que se abandone voluntariamente España, y se impondrán plazos de prohibición de entrada adecuados a las circunstancias de los extranjeros repatriados, y que tendrán un plazo máximo de 5 años, en lugar de los 10 que prevé la ley actual, e incluso todo ello para conseguir una mayor efectividad en la política de repatriaciones. En cuanto a las infracciones se ha reformulado la sanción que persigue la promoción de la inmigración irregular para dejar fuera de toda duda que no se van a perseguir conductas de acogidas humanitarias, pero manteniendo la persecución de quienes, consciente y voluntariamente, primero



En el ámbito de la reagrupación familiar se mejora la futura integración y otorga prioridades a las familias formadas por padre, madre e hijos

provocan la entrada y estancia de un extranjero como turista y, además, sostienen su estancia irregular una vez transcurrido el periodo legal de estancia.

INTERNAMIENTO DE EXTRANJEROS

El nuevo texto acota las posibilidades de suspensión del plazo de internamiento a los supuestos de solicitud de asilo por un tiempo tasado. Fruto de las sugerencias realizadas en distintos informes, el Gobierno ha considerado oportuno circunscribir la posible suspensión tan sólo a dos supuestos, al tiempo que se establecen los plazos máximos de suspensión. Desde el punto de vista del Ejecutivo, a pesar de que el período de internamiento máximo se haya incrementado de 40 a 60 días, se han aumentado la garantías y la necesidad de justificación del mismo y se incorpora la posibilidad de entrada de las ONG a los Centros de Internamiento. ■



Celestino Corbacho durante su intervención en el pleno.

Corbacho en la OIT

El ministro defiende que los agentes sociales

DEBERÍAN ESTAR EN EL G-20

El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, durante su intervención en el pleno de la 98 Conferencia Internacional del Trabajo (OIT), ha puesto de manifiesto la necesidad de que la propia OIT debe tener participación en el G-20, ya que considera que “para salir de la crisis financiera y global se requiere un esfuerzo global, y el espacio de reflexión en el que se está dibujando el futuro es el G-20. El Gobierno español es partidario de una presencia relevante de la OIT en este foro, “ya que debemos garantizar que los valores que defiende la OIT estén presentes en el nuevo modelo”.



Durante su intervención en la sede en Ginebra de Naciones Unidas, el ministro español subrayó que “en los últimos treinta años hemos asistido a la incorporación de nuevas economías al mercado mundial, un hecho positivo y del que tenemos que alegrarnos. Sin embargo esta incorporación no siempre es sinónimo de desarrollo social”. Para Celestino Corbacho, “ni el comercio ni el crecimiento por si mismos traen automáticamente una reducción de la pobreza y, por tanto, la manera más eficaz de reducirla es atajándola directamente”.

CRISIS ECONÓMICA

También se refirió a la actual coyuntura económica, con estas palabras: “como ustedes conocen vivimos momentos de gran dificultad en todo el mundo. La crisis de origen financiero se ha trasladado a la economía real, y ha impacta-



A la derecha del ministro español aparece el titular argentino de la cartera de Trabajo, Carlos Aldo Tomada y, a la izquierda, el embajador de España ante los organismos internacionales, Javier Garrigues.

do de forma notable sobre el empleo. Estamos pues en la primera gran crisis de la economía globalizada, en la que todos los países estamos haciendo un gran esfuerzo para superar esta situación. Además es necesario que, en un mundo globalizado, nos dotemos de normas que regulan los mercados mundiales, tanto en los económicos y financieros como laborales. Reglas claras y transparentes, y la necesaria desaparición de los paraísos fiscales”.

Por otra parte mostró la necesidad de superar la crisis actual y avanzar en la construcción de una economía sostenible, basada en la justicia social y en el respeto al medio ambiente, y afirmó que la sociedad debe hacerlo sin que represente una carga para los más débiles ni un retroceso en los derechos sociales.

Sobre la integración del comercio mundial, sostuvo que “es un requisito previo fundamental para favorecer el crecimiento, pero al mismo tiempo una distribución de sus beneficios, he-

“La crisis de origen financiero se ha trasladado a la economía real y ha impactado sobre el empleo”
(Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)

cho que reducirá fuertemente la desigualdad e impedirá el deterioro de las condiciones de trabajo”.

También insistió en que “el actual escenario económico incentiva a las empresas mundiales a optar por una deslocalización de una economía a otra buscando leyes más laxas sobre las condiciones laborales e impositiva. Y esto – puntualizó– se traduce en un aumento de la desigualdad y en un empeoramiento continuo de las condiciones de empleo”.

Para Celestino Corbacho, esta combinación de liberalización y de distribución, puede aumentar los efectos positivos de una globalización más equitativa. “Mejorar las oportunidades económicas para las personas en los países de origen no sólo es la mejor solución a largo plazo para la emigración ilegal, sino que también es una buena oportunidad de favorecer el desarrollo económico”, concluyó el ministro.

CONTACTOS BILATERALES

Celestino Corbacho durante su estancia en Ginebra, además de intervenir en el pleno de la OIT, mantuvo diversos encuentros con sus colegas. Participó en la recepción que el Secretario mexicano de Trabajo y Previsión Social, Javier Lozano Alarcón, ofreció a los ministros Hispano-Americanos.

También se entrevistó con su homólogo brasileño, con la directora regional para Europa de la OIT, la alemana Petra Ulshoefler, y con el titular argentino de la cartera de Trabajo, Carlos Aldo Tomada. ■

El Diálogo Social, prioridad para el desarrollo del sector pesquero

La oficina de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en España y la Secretaría General del Mar pusieron en marcha, en diciembre de 2007, el Proyecto para el Desarrollo Racional y Sostenible del Sector Pesquero con el que pretende mejorar las condiciones sociales y laborales de los pescadores que, atendiendo a sus prioridades, han establecido los Comités Nacionales de Diálogo Social en la Pesca (CNDSP) en Guinea Bissau, Mauritania y Senegal.



El proyecto tiene su origen en el convenio de colaboración suscrito por el antiguo Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y la OIT, el 28 de diciembre de 2007. La preparación del documento se basó en los resultados de un trabajo previo, realizado por el MAPA y el Centro de Formación de Turín de la OIT durante los años 2005 y 2006, y la apropiación, por parte de la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, del Convenio 188 sobre Trabajo en el Sector Pesquero, en junio de 2007.

En el Proyecto participan el Departamento de Actividades Sectoriales de la OIT (SECTOR), las Oficinas Subregionales de la OIT para América

El proyecto persigue mejorar las condiciones sociolaborales de los trabajadores del sector

Andina y para el Sahel y la Oficina de la OIT en España.

Una vez aprobado el Proyecto, en el año 2008, se llevó a cabo una presentación institucional del mismo a las administraciones y grupos de empleadores y trabajadores de los seis países beneficiarios: Guinea Bissau, Mauritania, Marruecos y Senegal (en África) y Ecuador y Perú (en América Latina).

Tras la presentación, se realizó un diagnóstico de la situación socioeconómica y laboral del sector pesquero en cada país que, posteriormente, fue debatido en profundidad y de forma tripartita en dos seminarios regionales sobre 'Trabajo Decente en la Pesca', celebrados en Dakar y en Lima durante el mes de octubre. Por



otra parte, especialistas de la OIT explicaron el Convenio 188 de la OIT y su Recomendación 199 sobre Trabajo en el Sector Pesquero y el Convenio IMO 1995 (STCW-F), complementario en materia de formación pesquera al anterior.

De acuerdo a las prioridades detectadas en sendos talleres, se determinaron los indicadores del proyecto para los siguientes tres años, comenzándose a trabajar en algunas actividades. Los participantes en los talleres -representaciones tripartitas de cada una de las naciones- prepararon planes de acción para cada país. Sobre éstos, la OIT basó la elaboración de los indicadores de resultados y la preparación del Plan de Trabajo de 2009.

El proyecto financiará hasta mediados de 2011 acciones de promoción del diálogo social, apoyo técnico a las administraciones pesqueras y laborales y reforzamiento institucional de las organizaciones de empleadores y trabajadores de los países beneficiarios.

En la actualidad, participan en el proyecto la Secretaría General del Mar, que asumió la responsabilidad de seguimiento del mismo, por parte de la administración española; el Instituto Social de la Marina y la Secretaría General Técnica del Ministerio de Trabajo e Inmigración.

A medio plazo se quieren reforzar las inspecciones de trabajo y mejorar la igualdad de género en la pesca

PLANTEAMIENTO DE OBJETIVOS

El Proyecto, que persigue mejorar las condiciones sociales y laborales de los trabajadores del sector, está relacionado estrechamente con el objetivo estratégico de la OIT de fortalecer el tripartismo y el diálogo social.

Para alcanzar estas metas, se promueve el diálogo social, incrementando el nivel de consenso sociolaboral en el sector pesquero y la capacidad de los constituyentes para desarrollar políticas y programas enfocados a mejorar las condiciones de trabajo y sociales en la pesca.

La importancia que para la OIT tiene el diálogo social ha llevado, como una de las primeras actividades, a la firma y constitución de CNDSP en Guinea Bissau, Mauritania y Senegal mediante una carta de compromiso, inspirada en la "buena práctica" (Carta Nacional de Diálogo Social) detectada en el diagnóstico realizado en este último país.

En Ecuador y Perú existen foros tripartitos institucionalizados donde se produce un diálogo social y en Marruecos se ha optado por una estrategia a medio plazo.

Confiamos en que el CNDSP sirva para mejorar los aspectos sociales del sector pesquero. Por el momento, tendrá la utilidad de ser un

grupo beneficiario directo tripartito de referencia, con el que hacer las principales actividades del proyecto en cada país.

Las acciones de promoción de diálogo social en estos tres países africanos se realizaron en febrero, donde se mantuvieron reuniones tripartitas con los actores sociales del sector pesquero.

Otras de las actividades del proyecto, fue la celebración del curso: "Formación sobre algunos aspectos del Convenio 188 y la Recomendación 199 sobre Trabajo en el Sector Pesquero (2007) de la OIT. Buenas prácticas del sector pesquero español", que contó con el apoyo del Instituto Social de la Marina que cedió las instalaciones de su Centro Nacional de Formación Marítima en Bamio (Pontevedra) del 4 al 8 del pasado mes de mayo para los asistentes.

En el encuentro, se revisaron algunas buenas prácticas pesqueras españolas: como el sistema de seguridad social del mar o el Programa SEGURMAR.

En el curso, del que hablaremos en un próxi-



mo número de la revista MAR, participaron representantes tripartitos de los cuatro países africanos del proyecto elegidos ya por los CNDSP.

Todos los estudios e informes de las reuniones celebradas en el marco de este proyecto, así como los textos del Convenio 188, pueden descargarse de la página web de la Oficina de la OIT en España, en el enlace:

<http://www.ilo.org/public/spanish/region/euro/madrid/index.htm>

RESULTADOS DE ACUERDO AL PROGRAMA Y PRESUPUESTO (2008-2009) DE LA OIT, A LOS QUE EL PROYECTO CONTRIBUYE

INMEDIATOS

- Poner en práctica, políticas económicas y sociales que apoyen el trabajo decente⁽¹⁾, incrementando la capacidad de los Estados miembros y desarrollando asociaciones para promover políticas sociales y económicas coherentes que apoyen el trabajo decente a nivel nacional, regional y global.
- Desarrollar políticas para la economía informal, incrementando la capacidad de los constituyentes para ejecutar acciones integradas para facilitar la transición de la economía informal a formal.

MEDIO PLAZO

- Reforzar la inspección de trabajo, incrementando la capacidad de los Estados miembros para llevarla cabo.
- Mejorar la igualdad de género en el mundo del trabajo, incrementando la capacidad de los constituyentes para desarrollar políticas y programas integrados que hagan avanzar la igualdad de género en el mundo del trabajo.

(1) Trabajo decente se define como un trabajo productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad, en el cual los derechos son protegidos y que cuenta con remuneración adecuada y protección social. Trabajo decente es un concepto en construcción, de carácter integrativo y de profundo contenido ético.

RESULTADOS

El 18 de febrero, se celebró en Mauritania una reunión tripartita en la Escuela de Formación Marítima de Nouadhibou, en la que participaron 33 personas: ocho por parte del Gobierno; seis de los empleadores; 16 de los trabajadores y dos observadores, quienes acordaron crear un comité encargado de la adaptación nacional del modelo de carta senegalesa de diálogo social. El documento reformado fue presentado el 11 de marzo y, posteriormente, firmado por las partes.

Mauritania es famosa por la abundancia, la diversidad y la importancia comercial de sus recursos haliéuticos y el sector de la pesca representa su motor socioeconómico, constituyendo uno de los pilares de la economía nacional.

El país cumple con la mayoría de las disposiciones del diálogo social, tal y como están re-



cogidas en los Convenios Internacionales de la OIT, derecho de asociación, derecho a la negociación, derecho a huelga, instituciones jurídicas, etc.

Además, una serie de iniciativas recientes, al margen del Proyecto, han mejorado el estado del diálogo social en el sector. Entre ellas, la ratificación de una convención colectiva para la pesca, en 2006, por la mayoría de los actores del sector de las industrias pesqueras. Esta nueva herramienta jurídica ha ayudado a mejorar el diálogo social, en cuanto a que los conflictos son ahora regulados por el Estado.

Tras la reunión de Mauritania, el día 25 del mismo mes, se celebró la correspondiente reunión tripartita en la Universidad de Colinas de Boe, en la capital de Guinea Bissau, con trece participantes: cinco representantes del Gobierno; dos de la patronal; dos de los trabajadores y cuatro observadores, acordaron firmar la carta.

Pese a la ratificación, es necesario resaltar que Guinea Bissau carece de textos jurídicos e instituciones para proteger las condiciones laborales, lo que dificulta la atención a las reivindicaciones de los trabajadores y los empleadores pesqueros. No hay regulación ni jurisdicción o tribunales que faciliten el diálogo social en el sector; de ahí la importancia de la reciente firma.

A este problema se añade la escasez de organizaciones de patrones de embarcaciones pesqueras, debido a la falta de desarrollo de un

verdadero sector pesquero nacional y un movimiento sindical organizado. Sólo parece existir agencias marítimas encargadas de la contratación y avituallamiento de buques pesqueros. Por ello, los actores se encuentran bastante aislados. ■

MANUEL MORENO, PABLO XANDRI
OFICINA DE LA OIT EN ESPAÑA

PERRINE ANDERSON.
COLABORADORA EXTERNA DE LA OFICINA SUBREGIONAL
DE LA OIT PARA LA REGIÓN DEL SAHEL

AGENDAS DE TRABAJO DE LAS REUNIONES TRIPARTITAS DE FEBRERO 2009

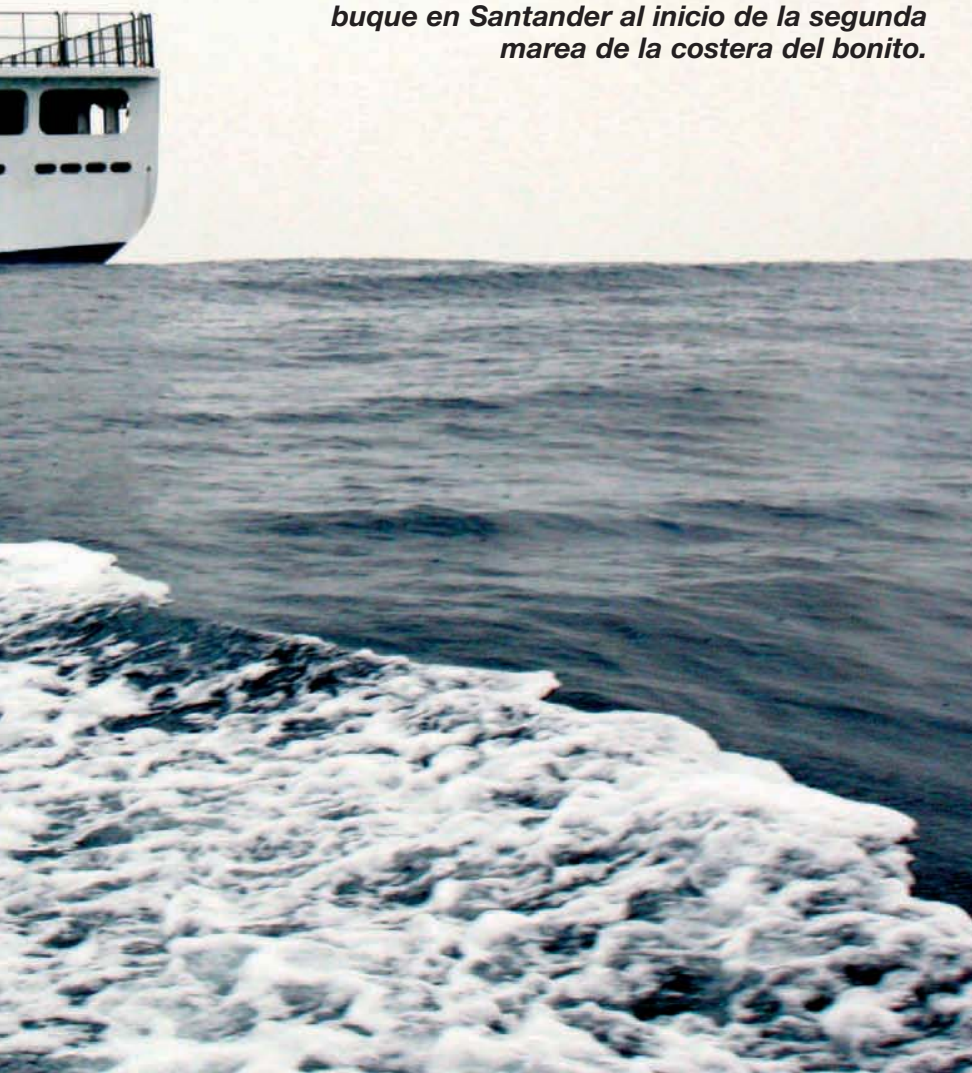
- Presentación del Proyecto de desarrollo sostenible y racional de sector pesquero.
- Presentación de los convenios internacionales (C188, STCW-F 95).
- Presentación de los resultados del taller regional sobre el trabajo decente en el sector de la pesca, celebrado en Dakar el 9 y 10 de octubre de 2008.
- Presentación de las actividades del Proyecto para el año 2009.
- Presentación de un ejemplo de buena práctica de Senegal en diálogo social.
- Proposición de una carta de diálogo social en el sector pesquero para cada país.
- Designación de los miembros del comité de seguimiento de cambios y ratificación de la carta y de la elección del Comité Directivo del CNDSP.

La costera del Bonito

A bordo del

“JUAN DE LA COSA”





La dureza y el aislamiento en los que se realiza el trabajo marítimo hizo que hace más de tres décadas se creara en el Instituto Social de la Marina el Gabinete de Asistencia a Bordo y en el Extranjero, que pasó a ser el Servicio de Sanidad Marítima. Este programa cuenta para llevar a cabo su labor asistencial con el Centro Radio Médico, los Centros Asistenciales en el Extranjero y el Buque Hospital "Esperanza del Mar" al que en junio de 2006 se unió el "Juan de la Cosa" que desde su puesta en servicio opera entre las Islas Azores y Madeira, hasta Gran Sol y toda la Cornisa Cantábrica. Desde unas semanas antes del inicio del verano el buque atiende sanitariamente a la flota bonitera para que sus tripulantes tengan los mismos derechos que tienen los que estamos en tierra. Esta asistencia se lleva a cabo a través de consultas radio médicas, desplazamientos de personal sanitario a los buques pesqueros, ingresos de afectados a bordo del buque hospital o evacuaciones de los enfermos tanto por vía aérea o marítima. Para dar testimonio de esta labor subimos a bordo del buque en Santander al inicio de la segunda marea de la costera del bonito.

4 DE JULIO

A las 16.45 puso en marcha los motores el buque hospital Juan de la Cosa iniciando una marea que le llevó desde su punto de la traque en el muelle de Maliaño en el puerto de Santander a pocos metros del artilugio conocido como la Grúa de Piedra hasta la zona en el que se encuentra la flota que en aquel momento capturaba bonito (aguas del Atlántico Noroeste entorno al meridiano 15 y a 45 grados de latitud).

Tras la pirueta del práctico del puerto de Santander para desembarcar del buque a su embarcación, el barco y sus tripulantes iniciaban la segunda marea de la presente campaña que tiene como objetivo proporcionar atención sanitaria a los cerca de 5.000 trabajadores del mar que faenan a bordo de los 485 barcos que participan en la presente campaña. Esta costera, debido a la veda establecida por quinto año consecutivo para la anchoa en el Cantábrico, se presenta para muchos barcos de bajura como la única forma de terminar el presente ejercicio con beneficio. Esta circunstancia ha forzado a algunos patrones de bajura y litoral, que habitualmente no faenan tan lejos, a poner rumbo hacia estas aguas proclives a temporales incluso en verano. Por este motivo es posible ver embarcaciones de poco más de 15 metros a más de 600 millas de sus puertos base navegando rumbo a la zona en la que está el cardumen.

Para dar esta asistencia sanitaria a los tripulantes enrolados en la campaña del Bonito del Norte el buque cuenta a bordo con dos médicos, los hermanos Juan Manuel y José Luis González Vallecillo, que habitualmente prestan sus servicios en las direcciones provinciales del ISM de Santander y Avilés; la ATS, Camino Moure y el marino sanitario, Melchor Soto. Además de la asistencia médica a bordo, la tripulación del buque también proporciona otro tipo de apoyos a los pesqueros en estas aguas. Así, el "Juan de la Cosa" puede prestar asistencia de carácter logística, como abastecer de gasoil o agua a los pesqueros para lo cual cuenta con un tanque de 100m³ de agua y otro de 94 m³ de gasoil. El buque asimismo cuenta entre el personal de cubierta con un equipo de buceadores que pueden asistir a los pesqueros con problemas tales como hélices atascadas por aparejos o reparaciones en el casco de los barcos. Este apoyo evita, en ocasiones, que los barcos afectados tengan que verse obligados a volver a puerto antes de termi-



● El equipo médico comenta los preliminares de su asistencia al pesquero Nuevo cielo azul para comprobar el estado de un marinero y el patrón mayor tras haber recibido una consulta radio-médica

● Los marineros del buque trasladan a la ATS y al médico en lancha al pesquero. A bordo curan al accidentado y evalúan su traslado al buque hospital.

nar la marea. Este soporte logístico, sin ser vital, es muy importante ya que en muchos casos de no recibir ayuda cuando tiene el problema otro pesquero se vería obligado a remolcar hasta un puerto al barco afectado con la consiguiente pérdida económica para ambos. Hay que resaltar que perder parte de la campaña de esta especie altamente migratoria al volver a puerto por problemas mecánicos supone un grave gasto en gasoil y perder muchas capturas que se notarán al final de la campaña pues el tiempo de pesca perdido es irrecuperable.

5 DE JULIO

Durante el trayecto hacia el punto donde se encuentra la flota bonitera se llevó a cabo un ejercicio durante el cual los marineros arriaron dos lanchas utilizadas habitualmente para trasladar al equipo sanitario o a los buzos hasta los pesqueros y la embarcación de rescate MP1000 tanto para ejercitar las maniobras de arrio e izado como las de acercamiento al buque. Estas maniobras, aunque sean realizadas constantemente, como subraya uno de los oficiales de puente, *nunca están de más ya que cuanto más coordinación haya, más rápida y precisa será la maniobra de asistencia*. Estas operaciones de puesta a flote y recuperación de las lanchas salvavidas son clave tanto para la salida urgente del equipo sanitario para atender a los enfermos a bordo de sus propios pesqueros, como para trasladar a

éstos a las dependencias del buque hospital.

Tras las maniobras las cubiertas se despejan de personal y la vida a bordo vuelve a transcurrir de acuerdo con los horarios de las guardias establecidas para los oficiales de puente —dos períodos de cuatro horas con un intervalo de ocho horas entre guardias siguiendo pautas centenarias. Aunque dé la impresión de que a cualquier hora que se suba al puente del buque siempre hay dos o tres oficiales presentes.





● La lancha es izada al barco con el patrón mayor y el marinero herido.

● El marinero Neptalí Alanoca Flores queda hospitalizado y el patrón mayor es devuelto al pesquero tras comprobar que su estado no reviste gravedad.

La rutina en la cubierta donde se sitúa la zona hospitalaria es diferente ya que el personal sanitario utiliza los primeros días—tiempo que transcurre hasta llegar al punto donde pescan los barcos—, como señala el facultativo del ISM en Avilés, José Luis González Vallecillo, *para ponerse al día*. En este tiempo todo el personal sanitario lleva a cabo distintas tareas en las dependencias del hospital al mismo tiempo. La dinámica durante los primeros días, continúa el

médico, es sencilla: *estamos en el hospital desde las 8 a.m. hasta las 15.30. Después vamos al gimnasio, ya no por entretenimiento sino por que es necesario para este trabajo. Hay que estar en forma para ir en las lanchas, saltar a los barcos y moverse dentro y fuera de los pesqueros a menudo en condiciones difíciles. Después de cenar tenemos alguna hora de ocio, pero siempre pendientes de si hay alguna consulta. Esta rutina inicial cambia una vez que estamos en la zona de pesca ya que cuando empiezan a surgir los casos, las prioridades se establecen en función de las llamadas.*

Este “ponerse al día” se refiere principalmente a que el relevo de las tripulaciones hace que sea necesario realizar el papeleo administrativo requerido para el mantenimiento del hospital; poner al día las asistencias sanitarias; conocer las novedades: incidencias, averías del material sanitario; comprobar si hay que hacer pedidos de material o medicamentos o los realizados están a bordo; etc. Estas labores se van realizando antes de llegar a la zona donde se encuentran los pesqueros, ya que una vez allí lo prioritario es la labor asistencial.

Como subraya su hermano, el médico del ISM de Santander, José Manuel (Lolo), *al inicio es necesario saber dónde nos movemos, con qué contamos y con qué no contamos. Como equipo, cada uno tenemos nuestra disciplina y especialización y estamos más puestos en unos*





- Los médicos y la enfermera observan la radiografía de la mandíbula del marinero y el resto de las pruebas para establecer un diagnóstico, tras el cual el jefe médico y el capitán deciden poner rumbo hacia el puerto de A Coruña.

temas que en otros. Pero no cabe duda de que cuando llegan personas nuevas quiere ver como va el respirador... otros están más interesados en conocer el tipo de aparato radiológico que utilizamos. Como es lógico, cuando estamos en tierra en nuestro día a día en la atención primaria no utilizamos este aparataje tan sofisticado. Además, continúa, hay que integrarse en los problemas del buque—el equipo sanitario participa en las comisiones de manutención, seguridad e higiene— y concretar una forma de trabajar para la marea. Este es un aspecto muy importante, ya que hay relevos de personal en cada marea y el estar al tanto de la forma de trabajar de cada uno es determinante para que en las rotaciones mensuales no se produzcan contratiempos ni con el equipo sanitario ni entre los tripulantes a la hora de tomar decisiones.

En la presente campaña el capitán del buque Carlos García Rodríguez, que manda habitualmente el *Esperanza del Mar*, está sustituyendo a uno de los capitanes del *Juan de la Cosa*. Por tanto, la comunicación con el responsable médico para establecer una forma de trabajo durante los primeros días es esencial para el resto de la marea

Este hospital en el mar para realizar su labor asistencial está dotado de quirófano, laboratorio, salas de curas, unidad de cuidados intensivos, sala de exploraciones radiográficas y sala de aislamiento para cuidado de quemados, infecciosos y enfermos psiquiátricos. De esta for-

“Tratar a una persona que se encuentra en una situación de total vulnerabilidad es lo que hace gratificante este trabajo”
(José Luis González Vallecillo)

ma, hay que señalar que el hospital cuenta con aparatos que no existen en la atención primaria como el aparato radiológico y, por tanto, subraya el médico, hay que conocer su funcionamiento y estado en que se encuentran.

FACTOR HUMANO

La coordinación es especialmente importante entre el capitán del buque y el jefe médico ya que tras una consulta de radio en la que se pregunta por los síntomas a la persona que está al otro lado de la línea tienen que plantearse las opciones: ir; no ir; esperar. Esta decisión atañe no sólo a los tripulantes del *Juan de la Cosa*, si no también—en el caso en que el barco tenga que desplazarse a otro punto— a los marineros de los pesqueros de los que se aleja. También es necesaria una buena comunicación entre los dos médicos y la coordinadora de enfermería puesto que reduce el tiempo de respuesta. En esta marea, la compenetración del parentesco de los médicos agiliza el diagnóstico de las patologías o los pasos a dar en cada caso. El equipo humano es determinante en estas circunstancias pues como afirma José Manuel González, en la puerta de un hospital en tierra hay una cadena. Aquí se trabaja en grupo desde que se recibe la llamada de una persona que tiene un problema en altamar y hasta que se da la respuesta final. La consulta radio médica es muy especial. Tu estás recibiendo la llamada de un señor que está perdido en el mar. En ese mo-



● En la Bahía de A Coruña se arria la embarcación MP 1000 para trasladar al marineru al muelle de Oza



● En el muelle el marineru es trasladado al hospital en una UCI móvil a la vez que el equipo médico del barco informa y traspasa su expediente al médico de la ambulancia.



mento, factores tales como darle tranquilidad; proporcionarle la seguridad de que tú te haces cargo del caso; transmitirle que sabes lo que le está ocurriendo y que valoras realmente la situación en que se encuentra son los que tenemos que solucionar primero ya que son esenciales para que esta persona se sienta acompañada y protegida aunque sólo sea por radio. Después viene este proceso “detectivesco” que es diagnosticar por radio e iniciar el proceso del traslado al barco para ver al paciente.

En ese momento toma la palabra su hermano José Luis terminando el argumento: y tratar a una persona que se encuentra en una situación de total vulnerabilidad es lo que hace gratificante este trabajo. Además, en nuestro caso se añade la compenetración y la labor de equipo del grupo sanitario a la hora de diagnosticar.

Esta sensación positiva que dejan las acciones de salvamento no se circunscribe al equipo sanitario, como lo muestra la afirmación de uno de los oficiales de puente que señala que el trabajo de salvamento y ayuda en altamar es lo que hace que el trabajo sea gratificante señalando que al comparar este trabajo con el que alguno de nosotros hemos realizado en empresas de marina mercante en otros momentos de nuestras vidas laborales queda claro que frente al lucro que motiva el trabajo a bordo de los mercantes, en nuestro caso—señala el oficial tercero— ayudar a una persona enferma o accidentada es muy gratificante.

6 DE JULIO

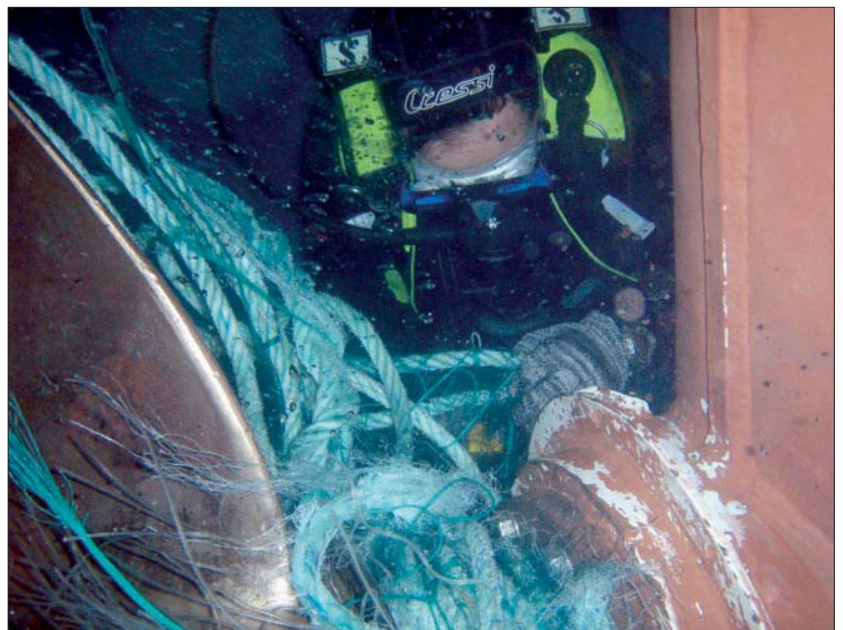
Según se acerca el buque a la zona de pesca las consultas radio médicas empiezan a producirse desde barcos como el “Playa de Iagos” o el “Daniel y María”. A media mañana contactó con el puente del “Juan de la Cosa” el pesquero “Nuevo cielo azul” con base en Celeiro. El patrón comunica que uno de los pescadores ha sido golpeado por un aparejo en la cara y que él mismo necesita ser revisado por una afección previa. El pesquero se encontraba en el momento de contacto por radio a 45 grados de latitud norte y a 13 grados 42 minutos de longitud. A partir de este momento, tras analizar la situación con el equipo médico, el capitán dirige el buque hacia la posición de encuentro establecida en el punto donde se encuentra el pesquero.

Al avistar al pesquero de Celeiro se prepara la maniobra de arrió de la lancha que lleva al jefe médico y a la ATS al pesquero. Ya a bordo del pesquero se realiza una cura al marino y se realizan los preparativos para trasladar al “Juan de la Cosa” a los tripulantes del “Nuevo cielo azul”. Una vez a bordo del barco, el accidentado y su patrón son trasladados a las dependencias sanitarias para evaluar su situación. Una hora más tarde el patrón del pesquero es llevado a su barco ya que en la consulta sobre la afección no presentó ninguna anomalía. Sin embargo, las radiografías realizadas al marino de origen peruano mostraban la rotura de la mandíbula. Por tanto, quedó ingresado en el hospital a la espera de ser evacuado en A Coruña.

7 DE JULIO

Según nos comentó el marino la mañana siguiente ya estabilizado resultó accidentado al recoger el aparejo. *Él comenta el marino— estaba trabajando a bara y otro tripulante giraba los carretes y tocaban las líneas para comprobar si había pesca. Al recoger un aparejo fue golpeado por los plomos de la línea. El lance tiene tres plomos alargados y al bajar la segunda línea si está tensa—debido al peso de los bonitos— el accidentado comentó a su compañero: no gires que está tensa. Pero no le entendió. El golpe se produjo en el rostro y el resultado fue la rotura de la mandíbula. No pensaba que estuviera rota. Señala con pesar, hasta que me han informado los médicos, pensaba en continuar faenando los cuatro cinco días que nos quedaban para terminar la marea. Creía que me curarían en el hospital y después volvería al pesquero.*

El marino es consciente de que si los plomos hubieran alcanzado más velocidad el resultado podría haber sido trágico. Se encontraba a mitad de la segunda marea de la costera





del bonito, la primera habían vuelto a puerto el día 29 de junio a descargar los primeros bonitos de la temporada. Mientras hablamos de estas circunstancias se escucha al equipo médico realizar gestiones para que, una vez en puerto, la transferencia del paciente al organismo adecuado para la prosecución del proceso de tratamiento se realice sin problemas. Para ello han contactado con los servicios del ISM en tierra y con la mutua que asegura al pescador.

A última hora ya se divisa desde el puente la Torre de Hércules. El capitán después de contactar con la Autoridad Portuaria fondea en la Bahía para que el accidentado, un médico y la ATS sean trasladados al muelle de Oza donde espera una UCI móvil con su personal. Ya en tierra, José Luis González Vallecillo informa al personal de la ambulancia de la situación del marino. Una vez que los profesionales de tierra se hacen cargo del paciente, el servicio médico regresa al buque para que pueda poner rumbo hacia el punto donde se

encuentran los barcos pescando atún blanco.

A pocos metros del lugar donde nos encontramos en el muelle de Oza existe un artilugio mecánico utilizado a principios del siglo pasado para carga y descarga similar a la Grúa de Piedra de Santander que durante años ha ayudado a los trabajos de estiba y desestiba en los puertos del Cantábrico. ■

J. M. SALAMANCA

**FOTOS: J. M. SALAMANCA Y TRIPULACIÓN
"JUAN DE LA COSA"**

Protocolo de actuación

- **Primer paso: atención radio médica. Normalmente subimos al puente y hablamos con el patrón o con el responsable sanitario del barco. Analizamos si es una enfermedad o un accidente. La gravedad que puede tener**
- **Segundo paso: se decide si es necesario realizar una asistencia médica al barco. Lo habitual es trasladarse y ver al paciente ya que como es lógico la presencia del buque y del personal sanitario en la zona permite la atención directa.**
- **Tercer paso: el capitán y el equipo sanitario analizan las mejores opciones en función de las variables de tiempo y navegación pa-**

ra el traslado del equipo al pesquero. En el supuesto de que haya dos o tres caso al tiempo, se conjuga la experiencia y conocimiento del capitán para dar atención a los barcos y el equipo sanitario evalúa la gravedad de cada caso.

● **Cuarto paso: a bordo del pesquero y tras atender al paciente se decide si es necesario trasladarlo al buque hospital**

● **Quinto paso: a bordo del buque hospital, una vez estabilizado el paciente y de la gravedad de la patología a tratar se decide la hospitalización a bordo o la evacuación del enfermo tanto por vía marítima o aérea dependiendo de la gravedad.**

Bruselas regulará la **ACUICULTURA ECOLÓGICA**



El Comité Permanente sobre Agricultura Ecológica de la Unión Europea (UE), en la que participan expertos de los 27 Estados miembros, ha pactado una normativa para regular por primera vez la acuicultura ecológica a escala comunitaria. Ahora sólo falta la ratificación de la Comisión Europea para que la legislación entre en vigor. El grupo IFOAM, que agrupa a productores ecológicos de la UE y de otros países, ha valorado positivamente el acuerdo alcanzado en el Comité tras año y medio de negociaciones. También lo han hecho en nuestro país la Organización de Productores Piscicultores y APROMAR, que representan los intereses de la acuicultura continental española y de los productores marinos, respectivamente

Este es el primer paso para regular la acuicultura ecológica a escala comunitaria. La normativa, aprobada en una reunión del Comité Permanente sobre Agricultura Ecológica, incluye pautas para la producción de pescado, marisco y algas ecológicas en piscifactorías, así como orientaciones para los consumidores. Además, la regulación contempla un período de transición hasta 2013 para que los productores piscícolas de los países de la UE se adapten a las nuevas exigencias que entre otras cosas contemplan las densidades de peces en una explotación.

Tras el acuerdo alcanzado por el Comité Permanente después de año y medio de negociaciones, será la Comisión Europea la que dé el visto bueno para que entre en vigor la legislación.

La Secretaría General del Mar aboga por una gestión ecológica de la acuicultura española

El grupo IFOAM –que agrupa a productores ecológicos de la Unión Europea y también de otros países – ha mostrado su satisfacción por el paso dado al considerar que las reglas “son un punto de partida bueno para el desarrollo de la acuicultura ecológica en el seno de la UE. Sin embargo, tiene sus dudas acerca de la elaboración de la normativa. Según la federación, en la actualidad “no está claro” si las propuestas de la Comisión Europea para esa reglamentación van a ser “diluidas por los miembros comunitarios, exigiendo a las producciones ecológicas criterios similares a las explotaciones convencionales”.

Para Marco Schlüter, director de IFOAM, la acuicultura ecológica “debe suponer beneficios para el bienestar animal y el medio ambiente, porque si no los consumidores no confiarán en ella. No se trata de hacer un lavado de cara verde a las prácticas convencionales”. Schlüter propone que se limite la “ablación” de los camarones hembras con fines reproductivos y critica que muchos países quieran que se permitan “altas densidades” de animales en una piscifactoría, incluso “casi iguales, en algunos casos, a las explotaciones tradicionales”. Además, según IFOAM, es necesario que se prohíban nuevas sustancias químicas y el uso de cobre en las granjas piscícolas.

IMPULSO A LA ACUICULTURA

En nuestro país, la Secretaría General del Mar apuesta también por la acuicultura ecológica. En la 66ª reunión de la JACUMAR (Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos), celebrada recientemente en Palma Mallorca, las administraciones públicas y el sector analizaron a fondo la situación de nuestra acuicultura.

Durante la jornada se comentaron los últimos avances en la aplicación del reglamento sobre el uso de especies exóticas; la convocatoria de los premios JACUMAR de investigación e implantación de sistemas de gestión medioambiental por las empresas del sector y, por supuesto, se trató el proyecto europeo relativo a la acuicultura ecológica.

Tanto la Organización de Productores Piscicultores (que representa los intereses de la acuicultura continental española) como APROMAR (que agrupa a los productores marinos) valoran positivamente las acciones que se están llevando a cabo en Bruselas para dar un nuevo impulso a la acuicultura europea.

La Organización de Productores Piscicultores y Aquapiscis coinciden con las recomendaciones hechas en el Consejo de Ministros de Pesca europeo para adoptar medidas dentro de un Programa de Acciones a elaborar, como muy tarde, a finales de 2009. Igualmente creen necesario desbloquear los frenos que han impedido a la acuicultura europea crecer en los últimos años al ritmo deseado, estimado en algo más del 4 ó el 5 por ciento anual.

Por su parte, los productores piscícolas marinos, representados en España por APROMAR, consideran que el nuevo impulso para el desarrollo sostenible de la acuicultura europea “es un planteamiento de base que sirve, ya que se sustenta sobre la evidente, si bien no siempre reconocida, obviedad de que el sector europeo de la acuicultura debe ser competitivo y rentable para poder cumplir con sus responsabilidades medioambientales y sociales”.

Desde APROMAR se espera que, a partir de este momento, se establezcan metas concretas



Ana Díaz

La normativa incluirá un período de transición hasta 2013 para que los productores puedan adaptarse a este tipo de acuicultura

y herramientas de trabajo válidas. “Necesitamos soluciones inmediatas para las organizaciones reproductoras, para la transparencia de los mercados, para rebajar los costes administrativos y para eliminar los subsidios a la producción pagados en Turquía”, aseguran.

PRODUCTOS SANOS

La sociedad está cambiando sus hábitos de consumo considerando conceptos como el medio ambiente, la salud, la alimentación y la seguridad. En este sentido, cada vez existe en el mercado una mayor demanda de productos ecológicos al ser identificados por los consumidores como sanos, nutritivos, de extraordinario valor organoléptico y que mejoran e incrementan la calidad de vida.

Los consumidores además nos mostramos cada vez más sensibles con los procesos de producción animal para que sean lo más respetuosos posibles con el bienestar de los animales, evitando cualquier tipo de contaminación medioambiental, sin abusar del uso de medicamentos y aditivos que puedan suponer un riesgo para su salud.

Bajo estas premisas, en el año 2000 se redactó en España un primer proyecto (elaborado por siete equipos de investigación: cinco de universidades, uno del Consejo Superior de In-



Ana Díaz

El proyecto “SustainAqua” ofrece formación a piscicultores

SOSTENIBILIDAD para una acuicultura más competitiva

El desarrollo de la acuicultura a nivel mundial se debe tanto al incremento de la demanda de productos pesqueros como al agotamiento de las pesquerías. Para asegurar su crecimiento, los acuicultores necesitan aplicar criterios de sostenibilidad que les ayuden a superar problemas como el uso eficiente de nutrientes para ahorrar costes de alimentación, aumentar la producción y reducir vertidos; mejorar el tratamiento de las aguas residuales, disminuyendo su descarga y reduciendo los costes de canon de vertido a pagar a las administraciones; cumplir los requisitos legales y sus limitaciones para demostrar que los productos procedentes de la acuicultura son de calidad y respetan el medio ambiente y demostrar que es una actividad rentable, generadora de riqueza y empleo. El proyecto “SustainAqua” persigue una acuicultura continental más sostenible en la Unión Europea, capaz de hacer frente a la competencia de países con bajos costes de producción. Tras varias investigaciones, los piscicultores se forman en técnicas ecológicas.

investigaciones Científicas y otro más de una PYME) para la producción de trucha ecológica cuya finalidad era establecer una normativa jurídica y una metodología técnica inexistente hasta entonces en la Unión Europea.

Los investigadores llegaron a la conclusión de que para la conversión de una piscifactoría convencional en una ecológica había que dar una serie de pasos entre los que destacaba no alterar el medio ambiente, compatibilizar el cultivo ecológico con el entorno e integrando a la empresa en el mismo; utilizar exclusivamente alimentos admitidos y adaptados al régimen alimentario de las distintas especies, con especial énfasis en la eliminación de aditivos, hormonas, promotores de crecimiento, OGMs y sus derivados; garantizar el bienestar animal y no utilizar productos de síntesis, sustituyendo la utilización de terapéuticos por la profilaxis y la utilización de vacunas preferentemente autobacterianas.

La acuicultura ecológica, por tanto, se refiere a todo el proceso de producción desde la cría de alevines a partir de reproductores ecológicos procedentes de explotaciones ecológicas y especialmente en lo relativo a las prácticas; la reproducción, la alimentación y la prevención de enfermedades y su tratamiento veterinario. Además, se está posicionando como alternativa comercial muy válida y de gran interés para intermediarios y clientes en todo el mundo, no sólo de la Unión Europea. ■

ANA DÍAZ (TEXTO Y FOTOS)

**La
acuicultura
continental
europea se
enfrenta a la
competencia
de países
con bajos
costes de
producción**



En Suiza la cría de tilapia está asociada al cultivo de frutas y plantas tropicales



Los acuicultores durante el curso celebrado en Madrid



Concha Jambrino y miembros de la OPP responsables de los cursos que se imparten en España y Portugal

La acuicultura continental en Europa lucha en dos frentes. Por un lado, la expansión de la globalización, que la obliga a competir con países donde la producción es muy barata y, por otro, las normas cada vez más estrictas que regulan tanto el medio ambiente como la calidad de productos y la salud. Además, se enfrenta a restricciones legales sobre la gestión de residuos, la obtención del agua, el uso de productos químicos y la modificación genética. El éxito del sector depende en gran medida de la capacidad de los acuicultores para superar estos desafíos.

En este contexto, Bruselas ha financiado dentro del Sexto Programa Marco un proyecto de investigación colectiva denominado "SustainAqua" con el que pretende lograr una acuicultura continental europea más sostenible, rentable y competitiva. En él participan desde el año 2006 diez asociaciones de productores europeos, seis pequeñas y medianas empresas y siete Centros de Investigación y Transferencia Tecnológica de Alemania, Holanda, Suiza, Hungría, Polonia, Austria, Dinamarca, Turquía, Malta, España, República Checa y Suecia.

Desde hace tres años, los científicos han recogido información para mejorar los métodos productivos, desarrollar subproductos en industrias alternativas como la energética o la cosmética, mejorar la imagen del sector y promover el consumo de peces de agua dulce, por ser productos de gran calidad y valor nutritivo.

De acuerdo con los científicos, "estas nuevas tecnologías se traducirán en una reducción de costes en la construcción, mantenimiento y funcionamiento de granjas basadas en sistemas convencionales, especialmente en lo que se refiere al tratamiento de las aguas residuales".

ESTUDIOS DE CASO

Durante este tiempo, el consorcio "SustainAqua" visitó varias piscifactorías de Hungría, Polonia, Holanda, Dinamarca y Suiza que representan los tipos de acuicultura continental más importantes de Europa y en las que se producen especies como la trucha, la carpa, la tilapia o el pez gato.

En cada caso se han analizado las tecnologías que utilizan para optimizar los procesos y



Se han investigado tecnologías ecológicas que ya se utilizan en varios países europeos

donde se utiliza el calor residual de una planta de densificación de gas natural como fuente de energía. Los investigadores comprobaron cómo se pueden utilizar los residuos en un sistema integrado para producir peces y subproductos de manera ecológica, limpia y económicamente rentable.

La cría de carpa se ha estudiado en Polonia con dos objetivos: de una parte, producir alimento para peces a partir del agua residual, utilizando un sistema de estanques en "cascada" donde los residuos orgánicos servían para criar peces, sin plantas y sin otra fuente de alimentación externa. Por otra parte, se introdujeron nuevas especies para aumentar la producción en el tanque y mejorar la rentabilidad de las granjas de carpa.

En Holanda, el estudio se centró en la producción intensiva de tilapia en Sistemas Acuícolas de Recirculación (SAR) usando experimentos con un Reactor Desnitrificador de Lecho de Lodos (MDR) y un Reactor de Perifiltron (PTS, biomasa de algas capaces de eliminar la contaminación del agua). Con esto se reduce la cantidad de agua necesaria a menos de 25 litros/kg de pienso, al tiempo que disminuye el consumo de energía y los vertidos de partículas disueltas, nitrógeno, fósforo, dióxido de carbono y materia orgánica.

Finalmente, en Dinamarca se analizaron las instalaciones de ocho piscifactorías de trucha arco para mejorar la alimentación de los peces, la gestión de las explotaciones, reducir el impacto medioambiental y los costes energéticos. Estas granjas-modelo combinan las tecnologías de recirculación para la producción intensiva de peces con el tratamiento de efluentes en

mejorar la calidad y diversificación de productos. Entre otras cosas, se han examinado técnicas para optimizar la gestión de nutrientes, agua y energía; aumentar la eficiencia energética; reducir los costos del tratamiento de aguas residuales y de la alimentación de los peces, buscando la mayor eficiencia de nutrientes para conseguir más valor nutricional y mejor sabor, de cara a los consumidores.

En la actualidad, la materia orgánica puede aprovecharse para la producción de microinvertebrados, algas o plantas, con diferentes aplicaciones industriales. Esto no sólo mejora la cadena de nutrientes, sino que también reduce el coste de los sistemas de filtrado de las aguas residuales.

En Hungría, el tratamiento de las aguas residuales se observó en estanques de tierra conectados en serie para producir diferentes especies de carpas y plantas de humedales, como cañaverales y mimbrerales. Estos subproductos mejoran la eficiencia y la rentabilidad de los sistemas biológicos de tratamiento. Además, se está investigando la posibilidad de que puedan utilizarse en el futuro como biocombustible.

En Suiza, la cría de tilapia está asociada al cultivo de frutas tropicales como plátano, mango y guayaba. El sistema "Tropenhaus Ruswill" tiene un invernadero de 500 metros cuadrados

Los residuos pueden utilizarse para producir subproductos de manera ecológica



humedales artificiales. De este modo, incrementan la producción, llegando incluso a eliminar el impacto medioambiental.

Las conclusiones a las que han llegado los científicos tras tres años de investigación se están dando a conocer a través de cursos presenciales y de aprendizaje electrónico, vía Internet, con los que se forma a los acuicultores de Austria, Dinamarca Alemania, Hungría, Polonia, Suecia España y Turquía.

Las actividades de formación incluyen la entrega del "Manual de Acuicultura sostenible", la Wi-ki "SustainAqua" y una plataforma de aprendizaje interactivo en la



Grupo de investigadores europeos participantes en el proyecto SustainAqua

Cultivo de tilapia en una granja piscícola

que se resumen los beneficios, riesgos, costos, criterios de éxito e información técnica sobre los diferentes módulos de investigación. Además hay ocho organizaciones de contacto nacionales que sirven de plataformas de asesoramiento para los acuicultores, incluso cuando haya finalizado el proyecto.

“TRUCHA DE ORO”

La Organización de Productores Piscicultores (OPP) es la asociación encargada de gestionar en nuestro país la última fase del proyecto “SustainAqua” consistente en formar a los profesionales del sector de la acuicultura continental. Según el responsable de la OPP, Raúl Rodríguez, con los seminarios se pretende “asesorar a los acuicultores para que aprendan a reestructurar sus granjas de manera sostenible y asegurarse un éxito económico a largo plazo, produciendo peces saludables con mayor eficiencia, respetando el medio ambiente y mejorando la imagen del sector”.

Hasta la fecha se han realizado dos cursos presenciales en España: el 19 de junio en la Escuela Superior de Ingeniería de Montes de la Universidad Politécnica, de Madrid y el 3 de julio en la Fundación Hispano-Lusa “Rei Afonso Henriques”, de Zaragoza.

Al término del curso que la profesora Concha Jambina impartió en Madrid, el director general de Ordenación Pesquera del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Juan Igna-

El desarrollo sostenible abarca tres grandes dimensiones: ecológica, económica y social

cio Gandarias, y la secretaria general del FROM, Isabel Hernández, presidieron el acto de entrega de las condecoraciones “Trucha de oro”.

Por decisión unánime de las Asambleas Generales de la Organización de Productores Piscicultores y de la Organización Interprofesional Agroalimentaria “Aquapiscis” se acordó conceder la máxima distinción del sector de la piscicultura continental a los pioneros de esta actividad. Se premió a Eugenio Cantalejo, por ser el primer pescadero español que comercializó truchas en el Mercado de la Cebada de Madrid, hace 50 años, previendo su alto valor nutritivo. La OPP considera que hoy por hoy sería impensable que la actividad minorista de pescado no contara con los productos que ofrece la acuicultura continental.

El resto de premiados fueron Juan Soriano y Vicente Cea, de Pisciculturas Andaluzas (Andalucía); Manuel Caveró, de Piscifactoría del Alba (Asturias); Miguel Gargallo, de Piscifactoría Río Guadalupe (Aragón); Silvio San Miguel, de Ipeasa (Castilla-León) y José Andrés Torrent, de Piscifactoría Las Cascadas (Castilla-La Mancha), piscicultores en activo que hace ahora más de 40 años dieron los primeros pasos para desarrollar una actividad que es imprescindible en la actual cadena de alimentación humana. ■

ANA DÍAZ

FOTOS: CONSORCIO SUSTAINAQUA Y JESÚS NAVARRO

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN “SUSTAINAQUA”

Cofinanciado por la Unión Europea en el Sexto Programa Marco

Duración: Septiembre 2006 – Septiembre 2009

Coste total: 3.3 millones de euros

Más información www.sustainaqua.org

Para obtener el “Manual de Acuicultura sostenible”

OPP Organización de Productores Piscicultores

C/General Moscardó nº3-5-F 28020 MADRID

Tel: 91 553 06 16 // 64

Fax: 91 553 06 64

El FROM lanzará una nueva campaña en otoño



NO El etiquetado se entiende bien

Con la finalidad de promocionar y divulgar el correcto etiquetado de los productos de la pesca, la acuicultura y el marisqueo, el Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM) puso en marcha a finales del año pasado una campaña publicitaria protagonizada por Diego "El Cigala" cuyo lema era "La etiqueta lo dice todo de mí. Con el pescado pasa lo mismo". En el marco de dicha campaña se ha realizado una investigación sobre el cumplimiento de la normativa de etiquetado de los productos pesqueros para ver en qué grado se sigue. Los resultados del estudio muestran que aún hay nichos de mercado en los que no se etiqueta bien. Por ello, en los próximos meses y con la cofinanciación del Fondo Europeo de la Pesca, el FROM lanzará una nueva campaña.

El correcto etiquetado de los productos pesqueros no es sólo un derecho que tenemos los consumidores sino también una obligación que deben seguir los comerciantes. La Administración, a través de campañas publicitarias, quiere dejar claro al sector que las normas hay que cumplirlas y además pretende concienciar a los consumidores de que la etiqueta es un valor añadido, un sello de garantía que tenemos que exigir siempre. No se trata de perseguir a quienes cometen infracciones sino de evitar el fraude y animar a las administraciones locales y autonómicas a hacer cumplir la ley.

Tanto la normativa comunitaria como la nacional (recogida en el Real Decreto 121/2004, de 23 de enero, sobre identificación de los productos de la pesca, la acuicultura y el maris-

Las tiendas tradicionales apenas cumplen la normativa, no así los supermercados y las grandes superficies

queo vivos, frescos, o refrigerados o cocidos; el Real Decreto 1380/2002, de 20 de diciembre, de identificación de los productos de la pesca, la acuicultura y el marisqueo congelados y ultracongelados y su posterior modificación parcial por el Real Decreto 1701/2004, de 16 de julio, exigen un sistema de etiquetado que aporte la mayor información y transparencia en los mercados para que el consumidor sepa lo que compra.

Tras la campaña publicitaria que la Secretaría General del Mar puso en marcha a través del FROM a finales del año pasado, se ha realizado una investigación sobre el cumplimiento de la legislación sobre etiquetado de los productos pesqueros.

El universo del estudio fue una muestra de 3608 establecimientos repartidos por toda España, con un margen de error del +/- 1,47% y una observación directa de los citados establecimientos. Se atendió a tres variables: el tamaño del hábitat; el tipo de establecimiento y la zona geográfica, distinguiéndose seis áreas diferentes.

Isabel Hernández, directora general del FROM, asegura que tras el estudio "se ha comprobado que aún existen nichos de mercado en los que la normativa no se cumple. Básicamente son los pequeños establecimientos porque en las grandes superficies el etiquetado es prácticamente total".

De acuerdo con las normas, el tamaño de las

etiquetas debe ser al menos de 9,5 x 4 cm. Y, en el caso de los productos pesqueros frescos, deben contener información sobre la denominación comercial de la especie, el precio por kilo, la zona de captura o cría, el método de producción y el de presentación. En el caso de los productos congelados, se debe especificar además la denominación "congelado", el precio neto escurrido y el porcentaje de glaseado cuando éste sea mayor del 5%.

RESULTADOS

Los resultados del estudio indican que el cumplimiento de la normativa del etiquetado es escaso en las tiendas tradicionales, donde un 51,1% incorpora algún tipo de identificación en los productos que venden. No ocurre lo mismo en los supermercados y grandes superficies donde un 84,3% de los establecimientos incluyen etiquetas en sus productos. Por otra parte, un 21% de detallistas tradicionales no etiqueta ningún producto mientras que en los supermercados e hipermercados, este porcentaje se reduce al 2,6%

En cuanto a los requisitos exigidos por la normativa, el patrón vuelve a repetirse: los establecimientos de la gran distribución cumplen dicha normativa en mayor medida que las pequeñas superficies.

El 70,9% de los establecimientos de la gran distribución incluye todo el contenido exigido en el etiquetado de productos frescos, en el caso de los detallistas tradicionales lo hace el 25,3%. En productos congelados, el cumplimiento es mucho menor, tanto en el caso de detallistas tradicionales (10% de los establecimientos incluyen toda la información exigida en la etiqueta), como en el caso de supermercados e hipermercados (el 35% incluye toda la información requerida).

La información más habitual en las etiquetas de productos frescos y congelados que podemos ver en todos los comercios es la denominación de la especie y el precio por kilo. Estos dos elementos, en el caso de las tiendas tradicionales, se convierten prácticamente en los únicos con una presencia generalizada.

El grado de cumplimiento de la normativa de etiquetado es bastante homogéneo en todo el territorio nacional, con la excepción de los de-



Isabel Hernández, directora general del FROM



La correcta identificación debe acompañar al producto en todas sus fases de comercialización

tallistas tradicionales de la zona sur (Córdoba, Cádiz, Huelva, Málaga, Sevilla y Santa Cruz de Tenerife), que etiquetan correctamente sólo el 18% de los establecimientos. En el extremo contrario se sitúan los de la zona centro (Madrid, Segovia, Valladolid, Salamanca, Soria y Zamora) que lo hacen en un porcentaje del 77,4%.

De las conclusiones del estudio puede decirse que, de manera general, cuanto mayor es la población de la ciudad donde se ubica el comercio, mayor es el cumplimiento de la norma de etiquetado.

Para paliar esta situación en la medida de lo posible, el FROM volverá a realizar una nueva campaña en los próximos meses destinando a la misma 1,4 millones de euros. El presupuesto cuenta con la cofinanciación de la Unión Europea, a través del Fondo Europeo de la Pesca (FEP). Se trata una vez más de concienciar al comercio detallista de pescado de la importancia y obligatoriedad de etiquetar los productos que venden para que el consumidor esté informado de cara a tomar las decisiones de compra oportunas. ■

ANA DÍAZ
FOTOS JESÚS NAVARRO

¿TIENEN ETIQUETA IDENTIFICATIVA LOS PRODUCTOS

| | Tienda tradicional | Supermercados Hipermercados |
|--|--------------------|--------------------------------|
| Sí, todos están etiquetados | 51,1 % | 84,3% |
| En su mayoría están etiquetados | 16,9 % | 10,2 % |
| Sólo algunos productos están etiquetados | 10,9% | 2,9 % |
| No, ninguno está etiquetado | 21,0% | 2,6% |

PESCADO, precios dispares

Los precios del pescado al consumidor son unos de los que tienen más diferencias para un mismo producto en el conjunto de España entre unas y otras ciudades que llegan hasta el 41%. Estas variaciones no responden en la mayor parte de los casos a la proximidad de una población con el mar o con zonas con producción pesquera, sino a los sistemas de comercialización y distribución. En otros casos, esas diferencias también responden a la calidad del tipo de pescado que se demanda en cada punto.



Las diferencias entre ciudades llegan al 41% según un estudio del Observatorio del Ministerio de Industria

Estos son algunos de los datos sobre los precios en el sector de la pesca según un estudio elaborado por el Observatorio de precios de la distribución y el comercio minorista del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio referido al primer trimestre de 2009

En un análisis de los precios de los productos de la pesca en España en este periodo, tomando el punto más bajo como el nivel 100, los más baratos corresponden a Córdoba y los más caros a Girona con el índice 141.

En ese escenario, el nivel medio se podría considerar como el índice 120. Por encima de esos niveles de precios se hallan ciudades ubicadas a pie de puertos y zonas de pesca, tanto en unas donde abundan las descargas y las capturas, caso de Galicia, como en otras con menos recursos como en el Mediterráneo. En ese contexto, destacan los precios de A Coruña con un índice de 125, Huelva y Cádiz con el índice 126, San Sebastián con el índice 135 o Las Palmas de Gran Canaria con el índice 138.

Por debajo de ese nivel medio se hallan las gallegas Lugo con el índice 110, Vigo y Pontevedra con el 115, Santander con el índice 116 y

Los precios son más elevados en el comercio tradicional que en los hipermercados



Ourense con el 118 o Málaga con el índice 108.

El estudio de la Administración realiza igualmente una comparativa sobre el comportamiento de los precios del pescado según el punto de venta. Históricamente, el pescado ha sido un producto que se comercializaba a nivel minorista en los establecimientos tradicionales. Ese tipo de tiendas siguen siendo en la actualidad el punto donde se llevan a cabo los mayores volúmenes de ventas. Sin embargo, poco a poco se han ido abriendo un hueco los grandes grupos de distribución al incorporar también a su actividad una serie de servicios que antaño solamente los encontraba el consumidor en el pescadero tradicional. Esta mejora en los servicios, junto a una mayor oferta, se ha traducido en los últimos años en un aumento de las ventas.

Los precios son importantes. El estudio del Observatorio del Ministerio de Industria refleja



igualmente que los más baratos se hallan en los hipermercados a quienes se les asigna el índice 100. El siguiente escalón en precios lo ocupan los supermercados medianos con un índice 102. Los supermercados pequeños tienen un índice 105 y los grandes supermercados un índice 106. Por otra parte, los precios más elevados corresponden, según este estudio, a los mercados municipales así como al comercio tradicional a quienes se les asigna un índice de 119, algo que no comparte este colectivo de profesionales

Las diferencias de precios en el pescado son aún más grandes si se analizan los mismos por enseñas.

En el conjunto de todas los grandes grupos a nivel estatal donde se analizan solamente las enseñas que se hallan implantadas en seis o más comunidades autónomas, las diferencias de los precios llegan a elevarse hasta un

El más caro, El Corte Inglés. Los más baratos, Mercadona Sabeco, Ahorramás, Carrefour y Galerías Primero

50%. Los precios más caros corresponden a El Corte Inglés donde, sobre la base de un índice 100, sus precios llegan al 150. En la parte baja, con ese índice 100 se halla Mercadona y Sabeco, la cadena de supermercados perteneciente al grupo francés Alcampo, Carrefour con el índice 103 y con el 107 El Arbol, Carrefour Express, Alcampo y Eroski.

En el conjunto de todas las enseñas, cualquiera que sea su tamaño y ubicación, los precios más baratos con el índice 100 corresponden el grupo Galerías Primero, seguido de Ahorramás, Mercadona y Sabeco.

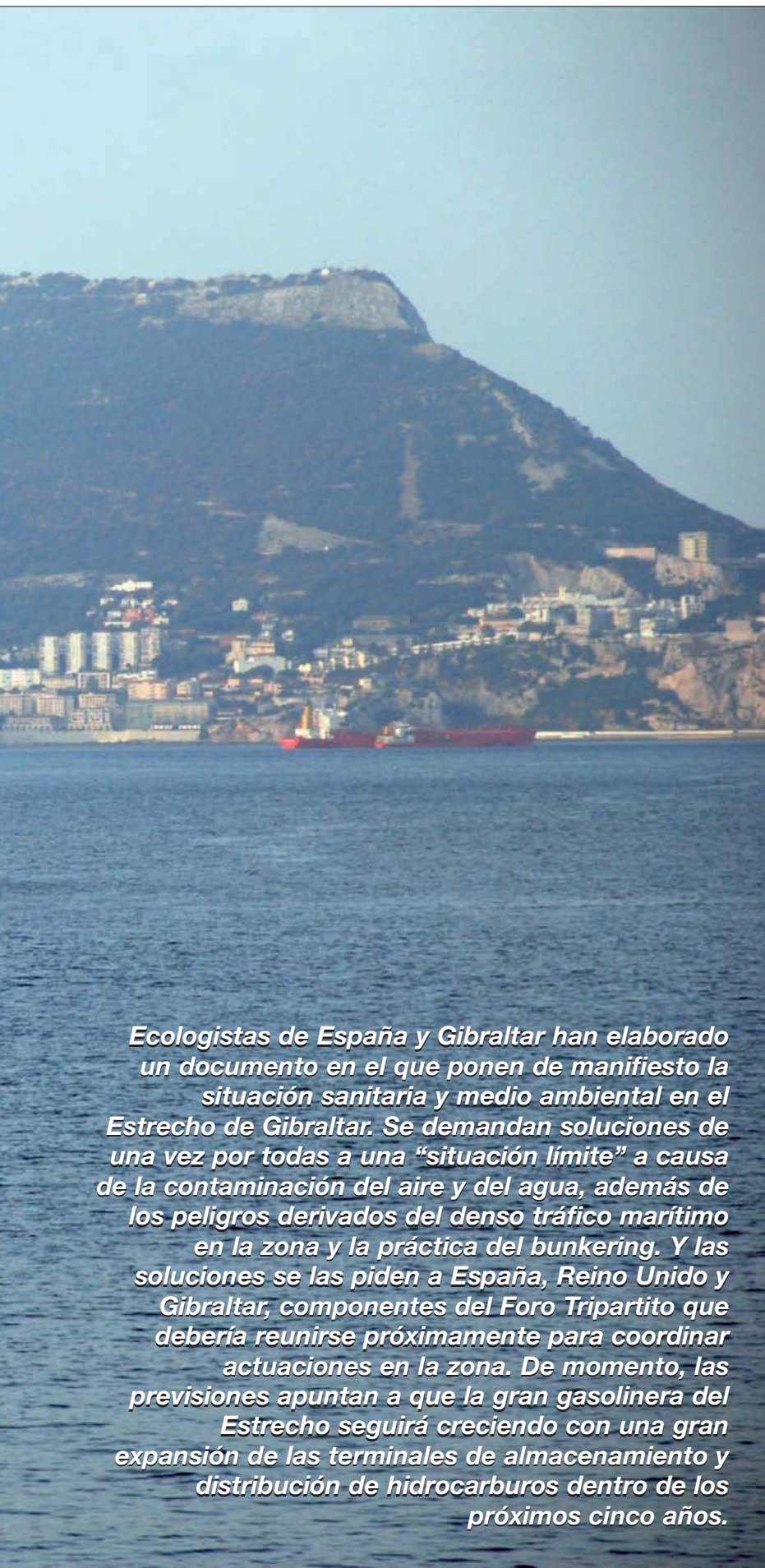
En la parte alta, como en el estudio anterior a la cabeza se halla El Corte Inglés con el índice 159, seguido de la cadena de supermercados del mismo grupo Hipercor con un índice del 141. Ello supone que las diferencias de los precios llegan a suponer un 59%. ■

VIDAL MATÉ

Demanda de los ecologistas a España,
Reino Unido y Gibraltar



Solución a la
CONTAMINACIÓN
en el **ESTRECHO**



Contaminación industrial; vertido de aguas residuales sin depurar a la bahía; vertido de hidrocarburos al mar, tanto por accidentes como intencionados; suministro de combustible de barco a barco, con el peligro y la contaminación que ello supone; intenso tráfico marítimo con un constante riesgo de accidente... Estos son, sucintamente, algunos de los problemas que sufre la bahía y que la convierte en uno de los puntos de contaminación más graves de Europa.

Una contaminación que está afectando gravemente a los ecosistemas marinos de esta zona, de gran riqueza y variedad, así como a la salud de las poblaciones costeras cercanas. A ello hay que añadir el peligro por el tránsito de más de cien mil barcos al año cruzando el Estrecho, con buques cisterna de por medio, con capacidad para transportar unas cien mil toneladas de combustible destinadas a practicar avituallamientos de barco a barco (*bunkering*).

La situación, a juicio de los grupos ecologistas, es más que preocupante. Por ello, la Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (Agaden), el Environmental Safety Group de Gibraltar, Green-

peace y Verdemar-Ecologistas en Acción Campo de Gibraltar han elaborado un documento titulado "Crisis ambiental y de salud en la bahía de Algeciras/bahía de Gibraltar". Un documento en el que ponen de manifiesto los principales problemas sanitarios y de medio ambiente que sufre la zona, destacando, como un problema añadido, las desavenencias entre España y Gibraltar para encontrar soluciones a estos problemas. En el citado documento, solicitan al Foro de Diálogo Tripartito (España, Reino Unido y Gibraltar), que debería reunirse próximamente, para que adopte acuerdos reales que subsanen esta "situación límite".

PROBLEMAS SIN FRONTERAS

Los problemas ambientales no tienen fronteras, por lo que el litigio entre España y Reino Unido por la jurisdicción de las aguas que rodean Gibraltar no hace más que agravar la situación en la zona, ante la falta de una política co-

Ecologistas de España y Gibraltar han elaborado un documento en el que ponen de manifiesto la situación sanitaria y medio ambiental en el Estrecho de Gibraltar. Se demandan soluciones de una vez por todas a una "situación límite" a causa de la contaminación del aire y del agua, además de los peligros derivados del denso tráfico marítimo en la zona y la práctica del bunkering. Y las soluciones se las piden a España, Reino Unido y Gibraltar, componentes del Foro Tripartito que debería reunirse próximamente para coordinar actuaciones en la zona. De momento, las previsiones apuntan a que la gran gasolinera del Estrecho seguirá creciendo con una gran expansión de las terminales de almacenamiento y distribución de hidrocarburos dentro de los próximos cinco años.



mún, que es lo que reclaman las organizaciones ecologistas autoras del citado informe. Una zona, además, de gran importancia ecológica, como lo demuestra el que los Gobiernos de España y Reino Unido hayan delimitado varias Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), como el recién creado del Estrecho Oriental, junto al Parque Natural del Estrecho.

Entre los principales valores ambientales destacan las poblaciones de cetáceos, delfín común y listado y de tortuga boba.

Todo este entorno está gravemente afectado por el importante desarrollo industrial y portuario, con graves consecuencias para la salud humana, según atestiguan diferentes estudios como el publicado por el epidemiólogo Joan Benach, de la Universidad de Barcelona; y el realizado en mayo de 2005 por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), en el que se detectaban riesgos para la salud procedentes de las industrias. Todas estas conclusiones han sido ratificadas, según el informe de los grupos ecologistas, por el Instituto Carlos III, dependiente del Ministerio de Sanidad.

Además de los graves problemas de contaminación industrial (entre los que destacan los

de la refinería de Cepsa, la planta de Interquisa y la central térmica de carbón de Los Barrios), el informe hace alusión a los graves problemas en el mar. En cuanto a los vertidos, a los de Cepsa, Acerinox e Interquisa (entre las tres vierten al mar más de 4.450 toneladas de sustancias tóxicas y peligrosas al año) hay que sumar el de las aguas residuales. La mayor parte de los municipios de la bahía no depuran sus aguas residuales. Entre estos cabe reseñar a los de Algeciras (más de 115.000 habitantes), Tarifa (17.000 habitantes) y Gibraltar (30.000 habitantes). Estos vertidos están provocando un daño irreparable en la bahía, tanto en sus fondos marinos como en la flora y la fauna, además de la incidencia ya reseñada en la salud humana.

Toda esta situación se ve agravada por las actividades portuarias y el tráfico marítimo. En 2008, el Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo del Estrecho identificó 106.332 buques. Estamos ante la zona de mayor tráfico marítimo de España. Y de este tráfico, una buena parte viene a recibir suministro de combustible; y muchos de ellos lo hacen por el sistema de *bunkering* (trasvase de barco a barco). De hecho, la zona del Estrecho concentra el 20% del mercado del *bunker* de Europa.

BUNKERING: PELIGROSO Y CONTAMINANTE

El *bunkering*, como ya se ha señalado en anteriores ocasiones desde estas mismas páginas, es una peligrosa operación de avituallamiento y tremendamente contaminante, por la acumulación de derrames que se producen en cada una de estas operaciones. Contaminante y peligroso, puesto que éste se puede realizar desde gabarras, que cargan menos de dos mil toneladas directamente desde el puerto o monoboyas, o desde "gasolineras flotantes", que pueden albergar más de 100.000 toneladas de combustible. Las compañías que practican este avituallamiento tienen a sus buques bajo banderas de conveniencia (países que no tienen suscritos acuerdos internacionales que les obliguen a adoptar medidas de seguridad), por si acaso se produce algún accidente de importancia y hay que buscar responsables.

Las "gasolineras flotantes" permanecen constantemente en aguas gibraltareñas. Reciben el suministro de otros barcos y luego lo distribuyen entre gabarras de la zona, que a su vez abastecen a

Los grupos ecologistas solicitan al Foro de Diálogo Tripartito (España, Reino Unido y Gibraltar), que debería reunirse próximamente, que adopte acuerdos reales que subsanen la grave contaminación que afecta a la zona del Estrecho



los barcos demandantes. Este procedimiento entraña un grave riesgo de contaminación, por los numerosos trasvases y sin las adecuadas medidas de precaución. Y la zona donde se encuentran estos buques gasolinera es, además, un espacio protegido: El LIC del Estrecho Oriental.

A pesar de estos peligros, el bunkering es una actividad en continua expansión, dando los abundantes beneficios económicos que proporciona. En 2007 se trasvasaron por este sistema más de 6,5 millones de toneladas de combustible (4,3 millones correspondieron a Gibraltar y 2,28 millones a Algeciras). En 2008, según datos de la Autoridad Portuaria de Algeciras, el suministro de combustible se elevó en un 4,8%,



alcanzando los 2,39 millones de toneladas. Y en el primer cuatrimestre de 2009, en Algeciras se suministraron 796.515 toneladas, con un crecimiento del 22% sobre igual periodo en el año anterior. Durante el primer trimestre de 2009, el 65% del suministro de combustible fue a buques fondeados en la bahía.

Los puertos del Estrecho -Algeciras, Ceuta y Gibraltar- constituyen el segundo mayor mercado europeo detrás del grupo formado por los puertos holandeses de Ámsterdam y Róterdam y el belga de Amberes. Y la expansión de este comercio va a seguir en aumento. Nuevas terminales de almacenamiento y distribución figuran entre las previsiones de las refinerías de la zona en los próximos cinco años. Se calcula un incremento de 1,4 millones de metros cúbicos de hidrocarburos en la capacidad de almacenamiento de las terminales del Estrecho.

De hecho Cepsa ya ha anunciado su intención de incrementar su capacidad de almacenaje en 82.000 metros cúbicos para mediados de 2010. La empresa Alpetrol Terminal ha tomado la decisión de modificar el proyecto inicial de su terminal marina de almacenamiento y distribución de hidrocarburos en el puerto bahía de Algeciras. Su pretensión es incrementar la capacidad inicial prevista de 300.000 metros cúbicos con 83.000 metros cúbicos más. Gran parte de este incremento está motivado por la intención de aumentar la capacidad y el número de tanques. Esta obra esperan que esté finalizada, según fuentes de Alpetrol, para 2011.

Y esta situación se verá incrementada con la



El "Fedra", embarrancado en los acantilados de Punta Europa en octubre de 2008. Verdemar-Ecologistas en Acción

entrada en funcionamiento del megapuerto norteafricano Tánger-Med, que tendrá una capacidad de unos 500.000 metros cúbicos de almacenamiento.

La práctica del bunkering, además de la contaminación y el peligro que entrañan estas gasolineras flotantes, provocan a su vez la concentración de numerosos buques fondeados a la espera del avituallamiento en la zona este de Gibraltar. Existe un grave peligro de que estos barcos sean arrastrados por un temporal y colisionen con otros barcos o contra la costa. Eso es precisamente lo que ocurrió en octubre de 2008 con el carguero Fedra, que acabó arrastrado contra los acantilados de Punta Eu-



El "Tawe" encalló en Punta García un día después del accidente del "Fedra". Verdemar-Ecologistas en Acción

La práctica del bunkering, además de la contaminación y el peligro que entrañan estas gasolineras flotantes, provoca la concentración de numerosos buques fondeados a la espera del avituallamiento en la zona este de Gibraltar

ropa, y del que todavía quedan restos en el agua.

Otra zona de fondeo peligroso es el fondeadero C del puerto de Algeciras, en el parque natural del Estrecho y reserva de la biosfera.

PELIGRO DE ACCIDENTES

Además del mencionado accidente del Fedra, habría que añadir los del *Ropax 1*, *Mar Victoria* y *Tawe*, en 2008, y los del *Sierra Nava*, el petrolero *Samothraki* y *New Flame* (las operaciones para rescatar los restos del barco panameño, que quedó semihundido tras chocar contra un petrolero en la Bahía de Algeciras finalizó el pasado mes de junio, mientras que aún se sigue trabajando en el rescate de la chatarra que transportaba), en 2007.

A pesar de estos accidentes y del potencial peligro de otros muchos y de contaminación de la zona, la Agencia Europea de Seguridad Marítima, en un informe de 2008, señala que la Bahía de Algeciras figura entre los lugares con menos accidentes marítimos de Europa. La mayoría de los accidentes se produce en aguas del norte de Europa. En el Mediterráneo se produce el 17% de la siniestralidad europea, y ésta se concentra especialmente en las islas Griegas y el mar Negro.

Respecto a los accidentes con vertidos, la Agencia Europea destaca que el pasado año no se produjeron desastres provocados por accidentes marítimos. Lo que no se analiza es el número de vertidos deliberados, ya sean los provocados por los trasvases de combustible de barco a barco o la limpieza de sentinas.

En el documento elaborado por los grupos



ecologistas se realizan, entre otras, las siguientes demandas al Foro Tripartito: Un acuerdo sobre la gestión y administración de los Lugares de Importancia Comunitaria existentes en la Bahía; un estudio en profundidad de cualquier nueva licencia industrial en el arco de la Bahía; eliminación de las gasolineras flotantes que se

encuentran fondeadas permanentemente en la bahía, frente a Gibraltar; eliminación del fondeo de buques en la zona este de Gibraltar y del fondeadero C del puerto de Algeciras, así como en general de las zonas fuera de abrigo; eliminación de las operaciones de *bunkering* en los espacios protegidos y la creación de una zona de exclusión de una milla en las inmediaciones de Punta Europa; que se ordene y regule el tráfico de la bahía a través de un acuerdo entre España-Gibraltar-Reino Unido.

Próximamente, la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo fiscalizará a Gibraltar y las gasolineras flotantes que aprovisionan de combustible en la Bahía de Algeciras, según señala Ecologistas en Acción, y seguirá de cerca las prácticas de buques cisterna como *Velmabatic*, *Leader* y *Europe Venture*. El presidente de la Comisión ya ha solicitado un informe a la Delegación del Estudio de la Zona del Estrecho de Gibraltar en el que queden reflejados los incidentes de buques en los últimos años.

A las quejas por las prácticas de *bunkering* realizadas en el área del puerto de Gibraltar se han sumado los residentes en la zona de Harbour Views y West View Park, ya que provocan un fuerte olor al volatilizarse los gases. Los denunciantes señalan que "no es la primera vez que esto sucede, pero ahora parece que va en aumento".

Habrà que estar atentos, durante los próximos meses, a las posibles decisiones del Foro Tripartito y de la visita de la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

El IEO estudia los fondos del Estrecho

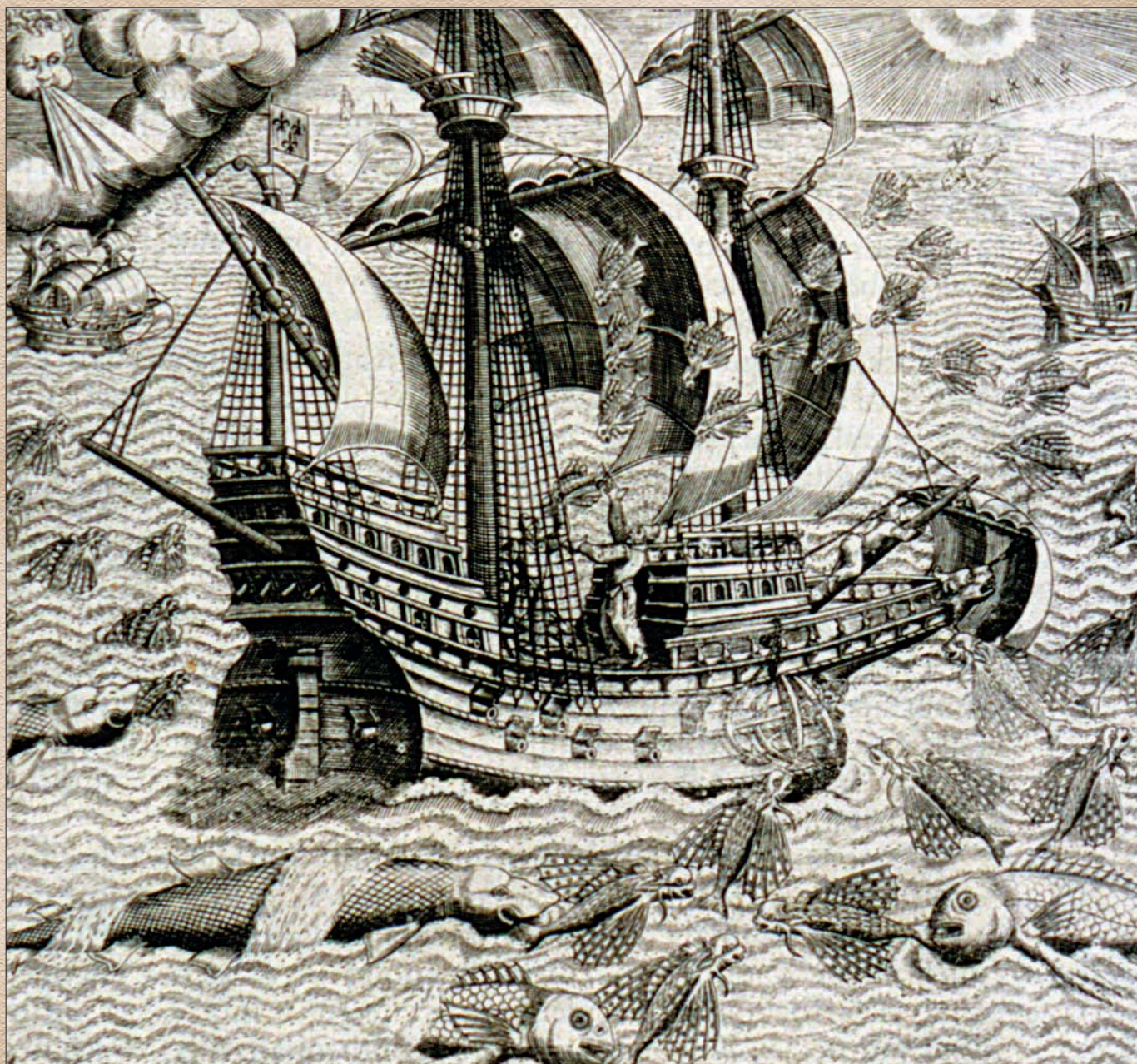
Durante el pasado mes de junio, el Instituto Español de Oceanografía llevó a cabo una campaña de investigación en los ecosistemas marinos profundos del estrecho de Gibraltar. Estos trabajos forman parte de las actividades científicas programadas en el proyecto DEEPER, dirigida al estudio de los hábitat marinos profundos del golfo de Cádiz y mar de Alborán., y a la evaluación de la vulnerabilidad frente a los usos que soporta.

Esta actuación va dirigida, especialmente, a aquellos fondos marinos profundos, donde existen pesquerías o son susceptibles de que las haya, para calibrar la incidencia que sobre ellos pueda tener las actividades humanas o los cambios medio ambientales. Los resultados de es-

tos estudios servirán para establecer una gestión sostenible de los recursos marinos, para salvaguardar los valores naturales de sus fondos y para proteger las especies sometidas a algún riesgo potencial.

Para llevar a cabo estos trabajos, los científicos del IEO, a bordo del buque oceanográfico Francisco de Paula, obtuvieron imágenes de los fondos marinos, para reflejar su estado real, y posteriormente lo completaron con estudio visual y la obtención de muestra de sedimentos, rocas y organismos vivos asociados al fondo.

El área elegida es donde desarrolla su actividad la flota artesanal de Tarifa y Algeciras, cuya especie objetivo es el voraz.



Galeón. Theodore de Bry. Biblioteca Nacional

BARBEROS Y CIRUJANOS

en la Carrera de Indias

“Una va de pasada, y en dos muelle; mas molerá si mi Dios Querrá; a mi Dios pidamos que buen viaje hagamos; y a la que es Madre de Dios y abogada nuestra, que nos libre de agua, de bombas y tormentas”.

Este era el verso que cada media hora recitaba, en un galeón de la Carrera de Indias, el grumete para cantar la hora, haciendo sonar una campana al mismo tiempo que daba la vuelta a un reloj de arena. En los barcos que hacían esta travesía, la figura de barberos y cirujanos van cobrando importancia. La regulación y delimitación de su trabajo, junto a su labor, van transformando la “sanidad a bordo”. De estos primeros pasos versa el presente trabajo de Ángel Bolado, médico de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina en Barbate, Cádiz .



Archivo General de Indias.



En los inicios de la Carrera de Indias, estos “facultativos” eran barberos y, en ocasiones, cirujanos de heridas, capacitados para curar tan solo afecciones externas de escasa complejidad

Durante los siglos XVI y XVII, las flotas de la Carrera de Indias controlaban las navegaciones transoceánicas desde los puertos peninsulares a las Indias. El viaje de ida se iniciaba en Sevilla, donde el Consulado de Mercaderes asumió las funciones de registro e inspección de los buques. Inspección que concluía en los puertos gaditanos de San Lúcar de Barrameda y Cádiz.

Se realizaba una aguada en las Islas Canarias. Tras 30 días de dura navegación, las flotas arribaban a la Martinica. En esta isla se realizaba una segunda aguada y el reaprovisionamiento de los buques. Estos, en función de su puerto de destino, se dividían entre los que se dirigían a Nueva España (Antillas y Méjico) y los que tenían por destino los puertos de Tierra Firme (Cartagena de Indias, Maracaibo y Portobelo). La distribución de las flotas resultaba acorde a la organización del gobierno de las colonias a través de los Virreinos de Nueva España y del Perú.

El viaje de vuelta se efectuaba tras la reunión de las flotas en Cuba; la situación de poniente en las cercanías del paralelo 38, lugar de alisios, facilitaba la travesía de regreso hasta la desembocadura del Guadalquivir, tras doblar el Cabo San Vicente.

La dificultad de la travesía transatlántica era enorme, especialmente en sus principios cuando se llegaron a emplear incluso naves de cabotaje en su realización. A las dificultades propias de la navegación se debían añadir los ataques corsarios a las flotas de Indias. El incremento de estos forzó a los señores de naos de la Carrera de Indias a solicitar la protección de la Corona. Surgen entonces las Armadas destinadas a dar protección a las naves comerciales. Las flotas comerciales navegarán a partir de 1535 acompañadas de navíos militares. Se crean flotas mixtas de hasta 15 buques. En cabeza la nave Capitana; cerrando la flota, la nave Almirante. Se llegaron a despachar una o dos flotas por año.



El origen de las tripulaciones de naos era fundamentalmente andaluz y del Cantábrico. Las Armadas, formadas por galeones reales, solían llevar más tripulantes del Cantábrico, destacando montañeses y vizcaínos. Pocos eran los que lo hacían por vocación, siendo la pobreza la que impulsó a enrolarse a la mayor parte de los 5.000 marineros que se estima hacían la Carrera anualmente a finales del s. XVI.

VIDA A BORDO

El espacio, tanto en las naos como en los galeones, se distribuía entre la carga y las dotaciones. El lastre se situaba en la bodega, por encima de la quilla y por debajo del plan. Aquí también se situaba la carga mas pesada. En el puente o cubierta alta era donde se desarrollaba la vida de la tripulación.

Los mandos y oficiales se alojaban a popa, en lugares especiales por sus privilegios de mando; los marineros dormían repartidos entre el alcázar o en la primera cubierta.

La vida a bordo se regía por un sistema de tres guardias con turnos de cuatro horas. Cada

Si bien se establecía la obligatoriedad de un "facultativo" en cada buque, en la práctica la presencia de un cirujano se limitaba a la nave capitana o a la almirante.

y el canto de la Salve Marinera.

El hacinamiento a bordo y el correspondiente hedor eran la norma. Los "jardines" o tablas sobre la mar, permitían realizar las necesidades naturales. En caso de mal tiempo, la sentina sustituía al aire libre para tales menesteres.

La enfermedad mas frecuente a bordo era el escorbuto, seguido a corta distancia por el mareo y el estreñimiento. El remedio para este último era la realización de "enemas colectivos".

Las fiebres asolaban a las tripulaciones de naos y galeones. Las "chapeotonadas" o fiebres que afectaban a los "chapetones" (europeos), eran prevalentes entre la gente de mar. Se llegó a especular que los humores que generaba el consumo de carne salada a bordo y el duro trabajo provocaban la corrupción de la sangre, siendo ésta la causa última del vómito prieto (fiebre amarilla).

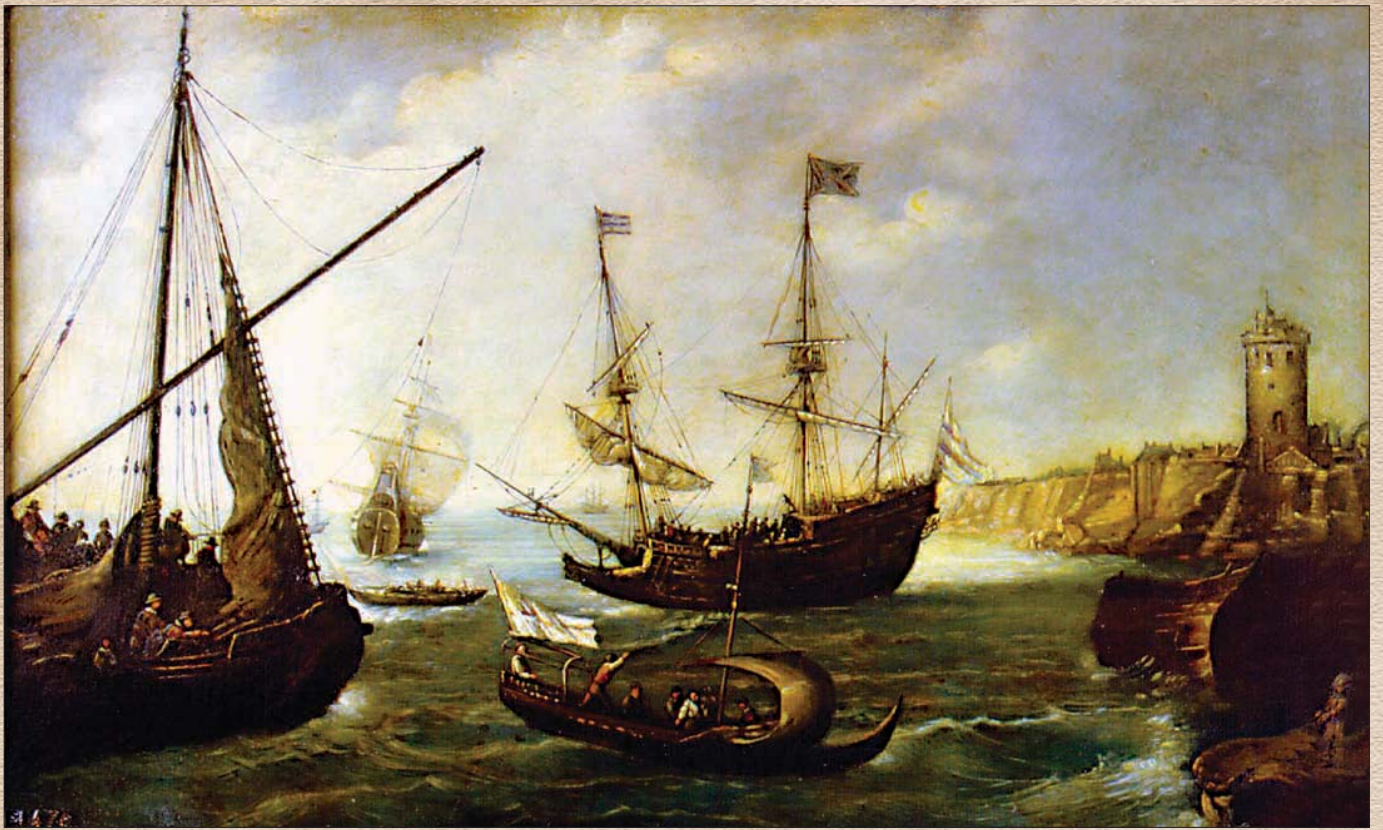
LA SALUD DE LOS TRIPULANTES

Barberos, cirujanos y unos pocos médicos asistieron a tripulantes y pasaje en sus enfermedades y accidentes a bordo. En 1354, las

tarea a bordo tenía su propio ritmo; cantar los ritmos que controlaban cada tarea, giro del cable, recogida de anclas, izado de velas, se denominaba *salomar*. En los galeones de guerra, era el silbato del contra-maestre y no las canciones de la tripulación el que marcaba el ritmo propio de cada tarea.

Las raciones de comida eran repartidas por el despensero al mediodía. Se calentaban en los fogones (uno por cada cien tripulantes). Era la única comida caliente del día. En caso de encontrarse en mal estado el bizcocho, sus restos denominados "mazamorra", servían de cena en forma de sopa. Se trataba de no adivinar el contenido de esta.

El descanso, al caer la tarde, se dedicaba a la charla, a los juegos de dados, peleas de gallos o carreras de animales que iban a bordo. El inicio de la guardia de noche comenzaba con la Oración



“Ordenanzas Navales” de la Corona de Aragón establecieron la obligación de contar con un médico o cirujano a bordo de las flotas aragonesas en el Mediterráneo. La epidemia de peste negra motivó la creación de los guardianes sanitarios para las embarcaciones, quedando éstas “sujetas a cuarentena” para intentar controlar la expansión de la terrible peste.

Los viajes transatlánticos del s. XVI precisan de una mejora de las condiciones de salud y seguridad a bordo. En las Ordenanzas de 1522 se establece la necesidad de contar a bordo con un “facultativo en saberes médicos”. En los inicios de la Carrera de Indias, estos “facultativos” eran *barberos* y, en ocasiones, *cirujanos de heridas*, capacitados para curar tan solo afecciones externas de escasa complejidad.

Si bien se establecía la obligatoriedad de un “facultativo” en cada buque, en la práctica la presencia de un cirujano se limitaba a la nave capitana o a la almirante. Los primeros cirujanos de mar fueron los de naos y eran conocidos como *cirujanos “romanistas”* (recibían este nombre porque no conocían el latín y solo hablaban una lengua romance, el castellano), y tan solo estaban capacitados para atender enfermedades puramente externas.

Muchos de ellos eran ade-

Buques flamencos. Óleo de Andries van Ertvelt. Museo Naval

más barberos, por lo que también se les conocía como “*barberos cirujanos*”. Tenían escasos conocimientos teóricos, pues se formaban como practicantes en cualquier hospital, junto a un médico. Su denominación como “*cirujanos de ropa corta*” hacía alusión a la diferencia de vestimenta respecto a los llamados “*cirujanos de ropa larga*” o “*cirujanos latinistas*”, de formación académica y revestidos de un mayor prestigio social.

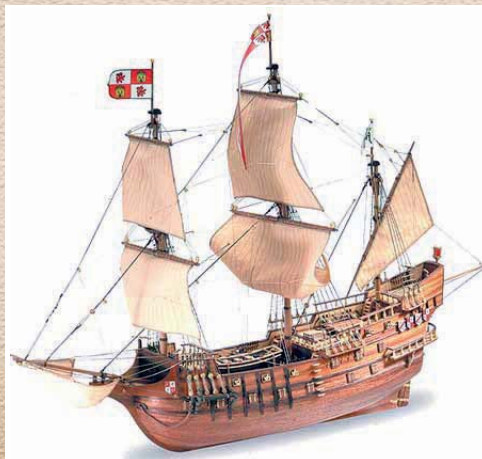
En la práctica diaria combinaban las tareas de barbero y cirujano; además de poseer libros de cirugía y medicina, solían ser portadores de la “carta de examen de barbero” y su instrumental combinaba los útiles e utensilios propios de los cirujanos y las cajas de barbero.

Los *estuches de cirujanos* contenían: Lancetas de sangrar; ferrezuelos o hierros de cirugía; tijeras, verduguillos, gatillos de sacar muelas y un botador; cauterios; sierras de arte de cirugía; bacías y escarbadores; tenazas anatómicas y pinzas de tres coronas; plancha, paletas y limas.

Las *cajas de barbero* incluían: Paños para afeitar; navajas, tijeras simples, tijeras de bigotes; espejos y peines; piedras de afilar; hierros de sacar muelas; cauterio y un mollejo de amolar.

Entre los libros que solían portar en sus travesías se encontraban el *Tratado de Cirugía de Frago*, el *Tratado de Apostemas*, el *Tratado Breve de Flebotomía* y un *Tratado de Peste*.

En 1555, a las figuras del barbero y del ciruja-





dos, una vez en tierra, a hospitales, y que no permanecieran a bordo como hasta entonces.

DESEMPEÑO DE LA MEDICINA

Las Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada de la Mar Océana (1633) establecen los requisitos que habrán de cumplir los cirujanos para su contratación por la Armada: "No serán admitidos en plazas de cirujanos, ni barberos de la Armada a personas carentes de suficiencia que conviene, lo cual ha de constar por las cartas de examen y la aprobación del Protomédico de la Armada".

El Protomédico de Flota o "médico de primera categoría, superior, preeminente", era el encargado de garantizar la correcta atención médica en la flota y de velar por el correcto ejercicio de la medicina. Estaban vinculados a la enseñanza universitaria; los *catedráticos de Prima Medicina* (fisiología) fueron los primeros protomédicos.

Posteriormente se integraron en el Real Tribunal del Protomedicato, institución de la administración de la Corona, encargada de: Examinar a los aspirantes a ejercer cualquier rama de la medicina; inspeccionar los locales de servicios médicos; dictar medidas sanitarias; recopilar información de medicina natural; vigilar los honorarios de los médicos.

De esta forma se trataba de garantizar el correcto desempeño de la medicina tanto en los buques de las Flotas de Indias como en las nuevas posesiones de la Corona. De acuerdo con el grado de formación de los cirujanos de a bordo variaba su sueldo. Un cirujano enrolado en la nave capitana cobraba al mes 120 reales. En caso de prestar servicio a bordo de la

nave almiranta descendía a 100 reales. En el caso del cirujano-barbero, su sueldo en ambos casos era de 66 reales.

Cirujano y barbero tenían consideración de "gente de mar", que no "gente de guerra". Su posición a bordo estaba por debajo de la del capellán y, por supues-



no de a bordo se añade la del boticario, como responsables de cuidar la salud y atender la enfermedad de los pasajeros y tripulantes de los buques que se dirigían a América. Se fijan las reglas para la higiene de las embarcaciones: *La cubierta se debía barrer y limpiar cada mes; se debía perfumar con romero bajo cubierta una vez por semana. Se restringe el reparto de vino y se prohíbe la presencia a bordo de mujeres públicas.* Estas normas afectan por igual a los buques civiles y militares.

La Real Cédula de Felipe IV de 1622 establece la necesidad de trasladar a enfermos y heri-





Puerto de Barcelona a finales del S XVII. Braun y Hogenberg. "Civitates orbis terrarum". Biblioteca Nacional.

to, por debajo de la de los escasísimos médicos que embarcaron en las Flotas de La Carrera de Indias. Preferentemente, los cirujanos debían ser vecinos de aquellos puertos donde embarcaban. La mayoría procedían de Cádiz, San Lúcar de Barrameda y Sevilla; no pocos de ellos mantenían entre sí estrechos vínculos de amistad e incluso parentesco, hasta el punto de prestarse la "fianza" que obligatoriamente debían costear a la Corona para asegurar su regreso a los puertos peninsulares, una fianza que podía ascender hasta los 300 ducados de plata.

El adelanto de cuatro pagas les obligaba a "rendir juicio de residencia" a su regreso. Era excepcional que los cirujanos hicieran más de una travesía en las Flotas de Indias.

CIRUJANOS DE MAR

Martín Valdés, Antonio de Santana, Pedro Pérez, Jerónimo de Araujo... son algunos de los maestros cirujanos que integraron el grupo de cirujanos de Cádiz que, a mediados del siglo XVII, se apoyaban y recomendaban entre sí para servir en los buques de las Flotas de Tierra Firme y Nueva España.

Los cirujanos de mar gozaron de un indudable reconocimiento y prestigio entre la marinería y oficialidad a quienes prestaban sus servicios a bordo. Tomaron conciencia de la dificultad de

Los cirujanos de mar gozaron de un indudable reconocimiento y prestigio entre la marinería y oficialidad a quienes prestaban sus servicios a bordo. Tomaron conciencia de la dificultad de la vida a bordo y de las penosas condiciones de salud entre las que ésta transcurría

la vida a bordo y de las penosas condiciones de salud entre las que ésta transcurría. Este colectivo contribuyó decisivamente a la mejora de las mismas y al tratamiento de los problemas de salud pública.

Una vez abandonado el servicio en la mar muchos de ellos ejercieron como cirujanos privados o se integraron en hospitales en los que prestar sus servicios entre las capas más pobres de la sociedad de los siglos XVI y XVII, entre quienes gozaron de un gran reconocimiento.

Según don Pedro Laín Entralgo, ellos constituyeron el "grupo democratizante", mientras que los médicos constituyeron el "grupo aristocratizante".

A mediados del s. XVIII, los barberos y cirujanos de naos, desaparecen de las Flotas. La gran reforma acometida por la Corona culmina en la reorganización de la Real Armada; aparecen los Cirujanos de la Armada "sensu stricto", herederos y continuadores de la gran labor desarrollada a bordo por sus predecesores. ■

"Dios nos dé buenos días, buen viaje, buen pasaje haga la nao, señor capitán y maestre buena compañía, amén. Así faza un buen viaje, faza; muy buenos días nos dé Dios a vuestras mercedes, señores de popa y proa".

ÁNGEL BOLADO

La UE mantiene la veda de la anchoa



Isidoro Mora

Comité Científico Técnico y Económico de Pesca de la UE. El comisario de Pesca, Joe Borg, apoyó esta recomendación científica porque “los últimos datos del caladero son muy negativos”.

Algunas informaciones recogían unas cifras más positivas en cuanto a la situación del stock, tanto que hicieron concebir esperanzas a los pescadores de que se podría reabrir el caladero. Al final, cuando el ICES cotejó toda la información disponible, los peores presagios se hicieron realidad y se optó por mantener el cierre un año más. El presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, Eugenio Elduayen, expresó el sentir de los pescadores al señalar la decepción que habían sufrido y que esta situación “pone en peligro la economía de muchas familias”.

Lamentablemente, la situación del caladero también se encuentra en peligro debido a la sobre-explotación a la que se le ha sometido en los años anteriores a su cierre, a pesar de las continuas advertencias de los científicos, lo que dejó bien claro el fracaso de los responsables políticos en su gestión.

DATOS CONTRASTADOS

Los datos sobre al situación del *stock* no ofrecen ninguna duda a los científicos, como señala a MAR el investigador Pablo Abaunza, director del Centro Oceanográfico de Santander. *Los resultados de las campañas de huevos y acústica han venido mostrando la misma tendencia a aumentar o disminuir los niveles de biomasa observados durante los últimos años, lo cual nos da mucha confianza a la hora de valorar el estado del stock.* El investigador del Instituto Español de Oceanografía añade, en este sentido, que *la biomasa final estimada no surge de las campañas sino de un modelo matemático en donde los datos de estas campañas son una importante entrada de información pero no la única. Existen otros factores, como la proporción de edad 1, parámetros de crecimiento y mortalidad... que inciden en el modelo, y por eso a veces la biomasa estimada final no se corresponde exactamente con lo estimado en las campañas.*

Pablo Abaunza se refiere a la situación de la población de adultos señalando que ha aumentado la proporción de éstos, dado que estamos

Como era de esperar, tras las campañas científicas realizadas por el IEO, Azti e Ifremer, y el informe elaborado por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), la Unión Europea ha decidido mantener la prohibición de pescar anchoa hasta julio de 2010. Los últimos datos confirman que el caladero sigue en estado crítico y la pequeña recuperación experimentada es insuficiente para la ansiada reapertura del caladero.

Los científicos estiman una biomasa de 21.270 toneladas. Así pues, la pequeña recuperación resulta insuficiente, a juicio de los científicos, para reabrir el caladero, que permanece cerrado desde 2005. La recuperación no alcanza para asegurar la estabilidad del caladero, según diagnostican los expertos del ICES y los miembros del

BREVES

◆ Muerte en Mauritania

Pedro Martínez, el patrón del barco arrastrero congelador *Villa de Agüete*, falleció de un paro cardíaco mientras el barco se iba a pique debido a una vía de agua durante la campaña del pulpo en Mauritania.

Tras el hundimiento, que duró a penas media hora, dos barcos españoles el *Curbeiro* y el *Portomayor* que faenaban por la zona rescataron a los veintiún naufragos que esperaban en las balsas salvavidas. El primer pesquero recogió a diez marineros y el segundo a los restantes y al cadáver del patrón. Aunque se desconocen las causas de la vía de agua, el arrastrero con base en el puerto de Cádiz, aunque de propiedad de un armador gallego faenaba en el momento del naufragio en medio de vientos de fuerza 5 a 6 lo que no es muy habitual en el caladero del país africano.

◆ España ratifica el Convenio de la OIT

La ratificación del Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo de la Organización Marítima Internacional (OIT) va camino de las Cortes Generales, una vez que el Consejo de Ministros le ha dado su visto bueno. El Convenio recopila todos los Convenios de la Organización sobre trabajo marítimo y regula cuestiones tales como la jornada y las condiciones de trabajo, la protección social, las garantías de repatriación o la acomodación de la tripulación. Su entrada en vigor se producirá 12 meses después de que lo ratifiquen 30 estados que representen, en conjunto, el 33% del GT de la flota mercante mundial.

◆ Celeiro enseña a valorar el pescado

Los participantes del seminario *Gentes del mar: cultura y patrimonio*, que se realiza en el aula tecnológica marina a bordo del barco de investigación y prácticas del Puerto de Celeiro, pudieron comprobar de primera mano la dureza del trabajo de los marineros. El programa incluía dos sali-



ante un reclutamiento bajo. Gracias a la ausencia de mortalidad por pesca, la población de los juveniles que sobreviven tiene más posibilidades de llegar a la fase adulta. Claro que es beneficioso que haya muchos adultos, puesto que habrá más posibilidades de éxito reproductivo. Sin embargo, en este caso, no es que haya muchísimos adultos, sino que su proporción ha aumentado. Para que la población se encontrara en buenas condiciones, la proporción y abundancia de edades jóvenes tendría que ser mucho mayor. Hay que tener en cuenta, además, que la anchoa ya tiene capacidad reproductiva en el primer año de vida.

Los científicos, a la hora de reflejar la situación del caladero, señalaban una "probabilidad del 37% en el riesgo de que la biomasa caiga por debajo de la biomasa límite". El director del IEO de Santander explica a nuestra revista que ésta es una previsión que hace el Consejo Internacional para la Exploración del Mar considerando un escenario de precaución. Este escenario incluye un reclutamiento bajo para el año que viene. Por

ahora no sabemos si ese reclutamiento va a ser bajo, medio o alto, pero lo más sensato y "precautorio" es considerar el peor de los escenarios. Esto se ha hecho así precisamente porque el reclutamiento de los últimos años, prácticamente desde 2001, ha sido bastante bajo. Si por suerte nos encontráramos con un reclutamiento medio en vez de bajo la predicción cambiaría, y el riesgo de caer por debajo de la biomasa límite sería mucho menor.

El caladero, como era de esperar, seguirá cerrado. Pero no es sólo la pesca, los factores ambientales también inciden de forma muy notable en el estado del caladero y, cuando más delicada sea su situación, menos capacidad de reacción tendrá. Muchos piensan que es necesario establecer un plan de gestión que evite en el futuro situaciones como la que se están viviendo estos últimos años, pero también afirman que este plan no tendrá sentido si no se aplica sobre una población recuperada. Habrá que esperar mejores noticias sobre el caladero para las próximas campañas. ■

BREVES



das a la ría de Viveiro para largar y recoger el aparejo de palangre para comprobar la pesca de merluza y otras especies que se comercializan en la lonja de puerto.

Durante las salidas, los asistentes no sólo participaron en las tareas sino que comprobaron de primera mano el mareo constante que se produce tanto en la travesía como cuando una vez en la zona de pesca el barco queda atravesado. A partir de ahora valorarán en pescado en toda su medida.

◆ El futuro de la reserva de Masía Blanca

El equipo de reservas marinas del IEO de Baleares inició, a finales de julio, un estudio para el seguimiento de las principales especies de interés pesquero en la reserva marina de Masía Blanca, situada en El Vendrell, Tarragona. A estos trabajos les seguirán otros hasta principios de 2010 cuya finalidad última será dar respuesta a la petición de información, realizada por la Secretaría General del Mar, sobre la conveniencia o no de mantener esta reserva.

Masía Blanca se estableció, no sin cierta controversia, en 1999, debido a las discrepancias sobre su efectividad para proteger los recursos pesqueros, debido a su pequeño tamaño (278 hectáreas) y su cercanía a la costa, sufriendo directamente los impactos generados desde ella.

◆ Cooperación con Marruecos

Científicos españoles y del Instituto Nacional Marroquí de Recursos Pesqueros iniciaron, el pasado 7 de julio, una campaña de investigación de la batimetría y la calidad de los fondos marinos de Marruecos, así como estudiar la fauna que puebla los fondos duros de la zona comprendida entre Agadir y El Jadida. Estos trabajos, que se extenderán hasta comienzos del mes de agosto, se realizan desde el buque oceanográfico "Emma Bardán" y se engloban en el marco de la cooperación bilateral entre los dos países. Más adelante, y desde este mismo barco, se efectuará una campaña de prospección de los recursos pesqueros



GALICIA

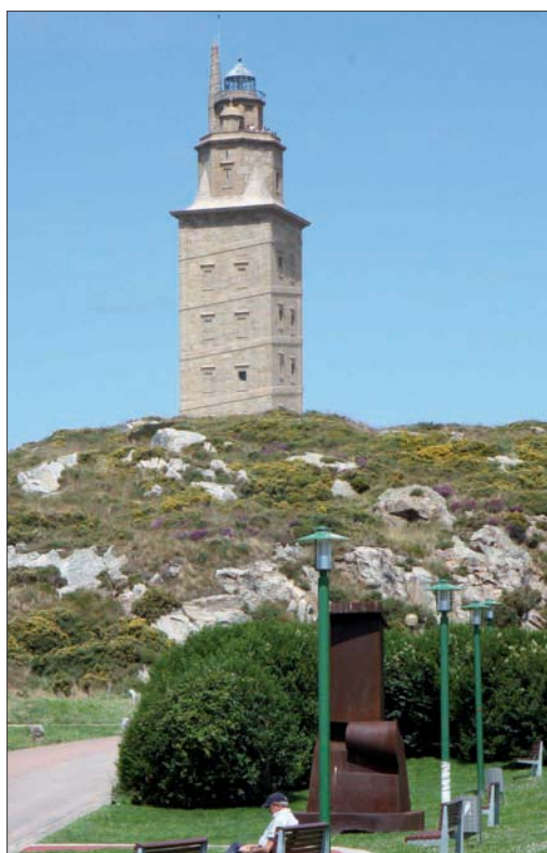
La Torre de Hércules ya es faro de toda la Humanidad

El faro romano más antiguo del mundo en activo ha sido declarado por unanimidad Patrimonio de la Humanidad por el Comité del Patrimonio Mundial de la UNESCO, durante su reunión celebrada en Sevilla el pasado 27 de junio. Esta declaración coloca a nuestro país con 40 bienes culturales con reconocimiento universal en la segunda posición en la lista, solamente por detrás de Italia.

Esta señal marítima, que durante el proceso ha contado con el apoyo de los faros de toda España, inició su candidatura impulsada por la iniciativa del Estudios de la Torre de Hércules que planteó su estrategia en el hecho de que es el único faro romano en el mundo que sigue funcionando, y como muestra única de las torres de señalización marítimas levantadas por las civilizaciones de la antigüedad.

A la candidatura se unieron las instituciones y posteriormente toda la ciudad que ha utilizado la efígie de la torre, que figura en el escudo de la urbe, como emblema de una ciudad volcada con este bien cultural presente en los letreros colocados en todos los lugares: desde la tienda más pequeña a la alcaldía.

La singularidad de la torre quedó patente durante las conferencias que reunieron a la academia el año pasado en el museo de Bellas Artes en las que se subrayó que el faro es un ejemplo de la tecnología y las técnicas constructivas de la época romana. Así como también es un vestigio de la planificación de la navegación a gran escala de este imperio antiguo. Por tanto, según los expertos, la trascendencia de este bien cultural se asienta en la escasez de restos y documentos sobre las seña-



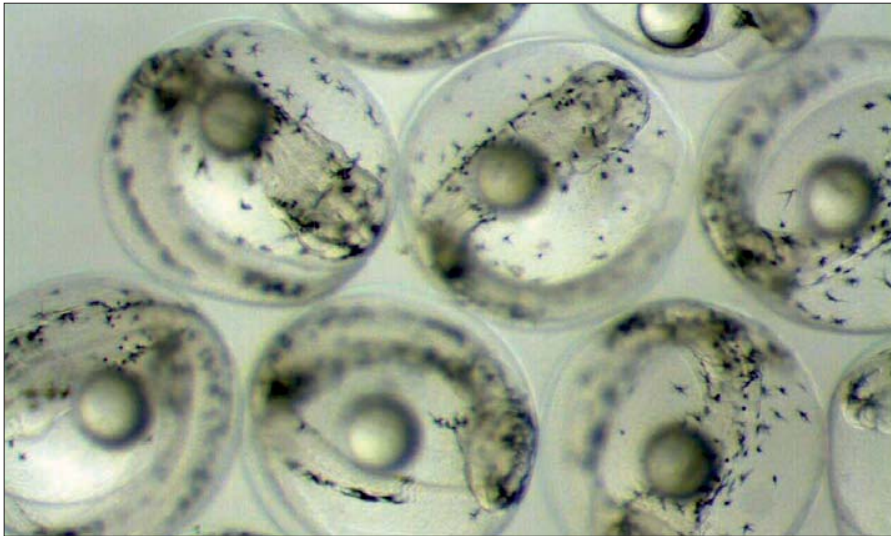
Jesús M. Salamanca

les marinas de aquel tiempo.

Esta señal, que informaba a los navegantes que surcaban las aguas de *Finis Terrae* tanto de la ubicación de un lugar en el que los marinos podían parar y descansar o refugiarse en caso de temporal como de que debían pagar un impuesto sobre el comercio marítimo, ha obtenido el reconocimiento de la UNESCO la primera vez que presentaba su candidatura desatando la euforia de esta localidad para la que ha sido, según su alcalde coruñés, Javier Losada, "un día histórico para A Coruña". ■

Científicos del IEO logran reproducir atún rojo en cautividad

Cinco millones de huevos viables de atún rojo. Esa es la puesta de los atunes rojos que, por inducción hormonal, han logrado los científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) de Murcia, en el marco del proyecto europeo Selfdott, liderado por el IEO. Es el primer paso serio, a escala mundial, para lograr la crianza de atún rojo en cautividad.



Huevos embrionados. Fernando de la Gándara.

Hasta el momento, científicos de distintos países que trabajan en la cría del atún rojo sólo habían logrado, en el mejor de los casos, cantidades escasas de huevos susceptibles de convertirse en larvas de atún rojo y desarrollarse. Los científicos del IEO han logrado una puesta de varios millones de huevos viables en las instalaciones que el proyecto europeo Selfdott tiene en El Gorguel (Cartagena, Murcia), un paso fundamental e imprescindible para cerrar el ciclo biológico del atún rojo atlántico en cautividad y poder proceder a su reproducción en acuicultura.

Entre el 29 de junio y el 1 de julio se lograron las citadas puestas después de que los científicos indujeran hormonalmente a los atunes. Después de tres días desde que se efectuó el proceso, lograron una puesta de más de dos millones de huevos. Puestas que prosiguieron los días siguientes. Los investigadores procedieron a recoger los huevos e iniciar

los experimentos para el cultivo larvario, que se efectuarán en el Centro Oceanográfico de Murcia del IEO, bajo la supervisión de Aurelio Ortega.

Las investigaciones para el desarrollo de técnicas de cultivo de atún *Thunnus thynnus* se hincaron en la década de los años 70 en Japón. A estos trabajos se sumaron científicos de otros países, entre los que figuraban los de España y Estados Unidos. Casi 50 años después del inicio de estos trabajos los científicos españoles han logrado este importantísimo paso, lo que da idea de la dificultad del mismo.

La importancia de este proyecto viene dado por el gran valor comercial de esta especie y, precisamente por esta valoración económica, con un stock en una delicadísima situación -especialmente el del Mediterráneo- por la sobre-pesca. Los científicos españoles están de enhorabuena por el gran avance que han realizado en sus trabajos, aunque aún les resten muchas horas de ardua tarea. ■

BREVES

●●● con artes de arrastre de fondo en la plataforma mediterránea marroquí, así como una campaña de calado de artes fijos en el próximo mes de octubre

◆ Estudio para conocer el sistema marino

Conocer cómo funcionan los océanos para poder predecir su comportamiento. Este es el objetivo del proyecto Caibex, cuya coordinación recae en el Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo (CSIC). Consta de tres campañas, la primera de las cuales dio comienzo el mes de julio. La expedición científica - que también comprende investigadores de las universidades de Vigo, Canarias, Baleares y del Instituto Canario de Ciencias Marinas- partió de Vigo a bordo del "Sarmiento de Gamboa", y se centrará en la comparación de los afloramientos ocurridos entre Galicia y el norte de África, un fenómeno que se considera responsable de la fertilización del medio marino.

◆ Venta de bonito ilegal en España

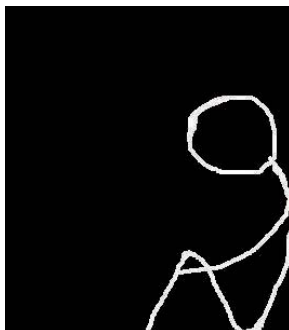
Oceana denuncia la venta en España, importado por empresas vascas y catalanas, de bonito pescado con redes de deriva en Italia. La organización ecologista demanda la incautación de estas capturas por haberse realizado con un arte de pesca ilegal que es "una amenaza para la biodiversidad y por constituir una competencia desleal para el sector pesquero español".

◆ Políticas pesqueras y pesca sostenible

Ningún país del mundo cumple "los mínimos" para asegurar una pesca sostenible. Esta es la conclusión del primer análisis mundial para determinar cómo las políticas pesqueras influyen en la sostenibilidad de los recursos, en el que han participado 1.200 expertos pesqueros de todos los países costeros del mundo, y en el que participa la investigadora española Marta Coll, del CSIC. Otra de las conclusiones hace referencia a que tan sólo un 1,4% de los países costeros pesqueros desarrolla procesos transparentes para convertir los consejos científicos en políticas activas. ■

LA ESQUIZOFRENIA

Este trastorno mental marca un punto de inflexión en la biografía de quienes van a convivir con ella desde el momento en que se manifiesta. Algunas de las consecuencias que sufren las personas con esquizofrenia son estigma social, incapacidad para trabajar, deterioro de las relaciones familiares y distanciamiento de los amigos. La persona que la padece se convierte en un enfermo crónico y el entorno más próximo en su cuidador.



La Organización Mundial de la Salud (OMS) define como persona con esquizofrenia a "aquella que, sin razón aparente, muestra una conducta anómala que dura más de un mes ininterrumpidamente y que se caracteriza por distorsión de la percepción, del pensamiento y de las emociones". Los afectados creen que los demás comparten sus pensamientos, sentimientos y actos más íntimos y llegan a creerse el centro del mundo.

Alrededor de un 0,4-0,6% de la población padece esta enfermedad, un dato similar por sexo, edad y por países. Aunque este porcentaje parece bajo, significa que en España hay unos 400.000 afectados.

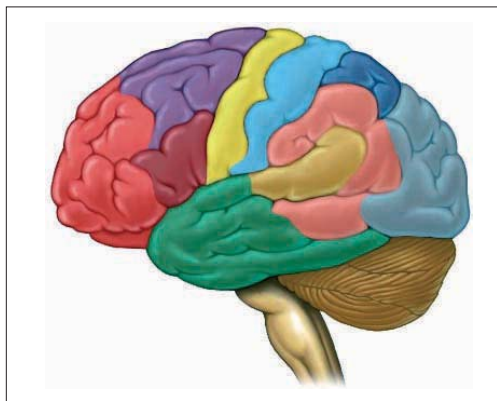
CAUSAS

No es un estado de "doble personalidad", ni fruto de la baja escolarización, ni el resultado de un trauma psicológico infantil, reconoce la "Guía interactiva para pacientes con enfermedades de larga duración", de Miquel Bernardo, director del Programa de Esquizofrenia del Hospital Clínic de Barcelona.

Cada vez se conocen más factores relacionados con la enfermedad: factores genéticos, agentes químicos (los fumadores de marihuana tienen más riesgo), factores ambientales como la malnutrición, infección fetal durante el embarazo, etc.

SÍNTOMAS

Los síntomas que despiertan la sospecha de los psiquiatras ante un caso de esquizofrenia son los iniciales: Tener pensamientos extraños y



mágicos, tender al enclaustramiento y aislamiento, timidez muy forzada, imaginación exagerada, repentinas pérdidas de interés, merma del rendimiento académico, absentismo escolar, súbito interés por temas de ocultismo y psicología o tornarse sumamente religioso pueden poner sobre aviso de que se avecina un brote psicótico, que suele manifestarse en forma de brotes o crisis, a los que sigue un periodo de remisión.

Los enfermos tienen dos grandes tipos de síntomas, los positivos y los negativos, que no significa que sean buenos y malos. Los positivos son los que las personas sanas no tienen y los negativos son conductas normales, que

también forman parte de la vida de las personas sanas, y que los afectados van perdiendo. Los más "aparatosos" son los positivos, propios de las fases más graves de la enfermedad, como la agitación, el insomnio, las ideas delirantes y las alucinaciones, según las cuales los pacientes piensan que les persiguen, oyen voces o se muestran más agresivos.

En cambio, entre los síntomas negativos figura la falta de voluntad para hacer cosas sencillas, no experimentar sentimientos en ciertos casos o no tener un pensamiento coherente y fluido.

TIPOS DE ESQUIZOFRENIA

Según los síntomas que predominen, se distinguen distintos tipos de esquizofrenia:

- **Paranoide**, que se caracteriza por un predominio de los síntomas delirantes y alucinaciones.
- **Hebefrénica o desorganizada**, en la que predomina el comportamiento desinhibido (co-

mo reír sin motivo) y desorganizado sobre las alucinaciones.

● **Catatónica**, que se define por el impacto en la psicomotricidad (gran rigidez o agitación).

PRONÓSTICO

Del 20 al 30% de los pacientes logran llevar una vida relativamente normal. El otro 20-30% experimenta síntomas moderados. Y el 40-60% restante lleva una vida perturbada por el trastorno. Un 25-30% de los pacientes suele restablecerse bastante bien y logran llevar una vida relativamente normal, otro 25%-30% experimentan síntomas moderados y el 40-60% restante tiene una evolución inconstante, por la que precisan ayuda profesional y de la familia, que se convierte en un pilar básico.

a) Factores de buen pronóstico:

- Edad tardía de comienzo.
- Comienzo agudo de la enfermedad.
- Existencia de factores precipitantes: drogas.
- Ausencia de embotamiento afectivo.
- Factores precipitantes de la enfermedad claramente identificables.
- Si la persona presentaba buena adaptación social, sexual y laboral antes de la aparición de la enfermedad.
- Ambiente social y familiar favorable.
- Buen cumplimiento del tratamiento.
- Antecedentes familiares de trastornos de humor.
- Confusión y síntomas atípicos.
- El subtipo de mejor pronóstico es la Esquizofrenia Paranoide.

b) Factores de mal pronóstico:

- Inicio en edad temprana.
- Comienzo progresivo o insidioso de la enfermedad.
- Prevalencia de síntomas negativos.
- Aislamiento social o pocos sistemas de apoyo social.
- Trastorno previo de la personalidad.
- Embotamiento afectivo.
- Historia familiar de esquizofrenia.
- Larga evolución antes del primer contacto médico.
- Abuso de drogas.
- Presencia de anomalías cerebrales claras (ventrículos dilatados).
- Cuando la enfermedad no remite en tres años y hay múltiples recaídas.

● La esquizofrenia de tipo Desorganizado es la de mayor gravedad.

TRATAMIENTO

Se fundamenta en:

■ Uso de psicofármacos (neurolépticos o sedantes y antipsicóticos) Frecuentemente se interna al paciente para estabilizar la medicación, evitar que se lastime o que dañe a otros, protegerlo de las ideas suicidas u homicidas, para proveerle cuidados básicos, alimento, higiene, reducir el nivel de estrés y ayudarlo a estructurar sus actividades diarias. La duración dependerá de la gravedad del padecimiento y de la disponibilidad de recursos para el tratamiento ambulatorio

■ Terapia de electroshock; en pacientes catatónicos o que no pueden tomar medicación antipsicótica

■ Psicoterapia grupal o familiar para hacer comprender al paciente su enfermedad y ayudarlo a afrontarla; y los programas de psicoeducación y de habilidades sociales para recuperar destrezas sociales.

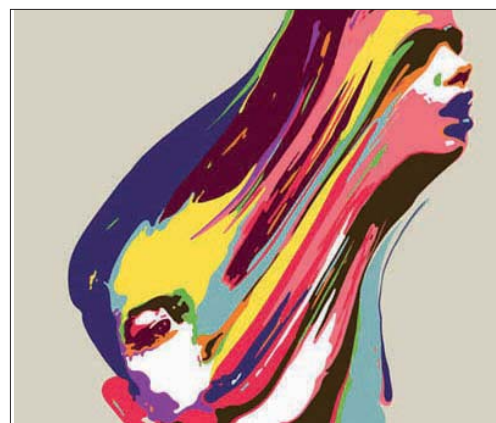


APTITUD LABORAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

El RD 1969/2007, de 14 de diciembre por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo establece en el Anexo II (criterios para la valoración de la aptitud para el embarque) apartado 2.5.3 que deben ser consideradas como no aptas para el embarque aquellas personas que acceden por primera vez al ámbito laboral marítimo.

Excepcionalmente, a criterio del facultativo reconocedor, podrán ser aptos con restricciones aquellos pacientes, con informe favorable del especialista, ausencia de sintomatología y reagudizaciones en los últimos doce meses, adherencia al tratamiento que no implique efectos secundarios que interfieran en su capacidad laboral a bordo y posibilidad de seguimiento.■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA. MADRID.



Ayudas a botiquines

La Dirección General del Instituto Social de la Marina ha publicado la convocatoria de ayudas económicas para la dotación obligatoria de los botiquines que lleven las embarcaciones.

Las ayudas están destinadas a subvencionar la dotación inicial de botiquines, entendiéndose por tal, la adquisición inicial de los fármacos y el material sanitario que componen el botiquín. Además, subvenciona la reposición de los mismos, entendiéndose por la misma, la adquisición de medicamentos y/o material sanitario caducados, deteriorados o consumidos, siempre que el gasto efectuado tanto en uno como en otro caso se haya producido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2008, ambos inclusi-

ve.

Las ayudas reguladas en esa convocatoria (publicada en el boletín de 16 de julio de 2009) serán incompatibles con las que concedan por el mismo concepto otras instituciones.

Las solicitudes, formuladas en el modelo que acompaña la resolución, serán presentadas en las direcciones provinciales o locales del ISM donde el buque, para cuyo botiquín se solista la ayuda, tenga asignado el código de cuenta de cotización.

La convocatoria establece un único procedimiento de selección y resolución cuyo plazo de presentación de solicitudes vence el próximo 17 de agosto, un mes más tarde de la entrada en vigor de esta resolución

Apoyo a la diversificación del sector pesquero 2009

Hasta el 30 de septiembre está abierto el plazo para que las empresas pesqueras y acuícolas presenten solicitudes para acceder a la segunda convocatoria del Fondo de Apoyo a la diversificación del sector. La información relativa a las líneas de financiación y los formularios para acceder a las ayudas pueden solicitarse en la Secretaría General del Mar, en Sepides, en las oficinas Pesca-plus o en sus páginas web.

El Fondo, dotado con recursos del MARM, tiene por objeto apoyar financieramente las iniciativas empresariales de diversificación de la actividad pesquera y acuícola que impliquen una mejora de su competitividad.

La participación temporal y minoritaria en el capital social de las empresas y la concesión de préstamos participativos y ordinarios son las fórmulas de financiación que ofrece el Fondo, cuyos plazos de amortización pueden ser de hasta seis años. Esta segunda convocatoria está dotada con cinco millones de euros.

El ISM de Cádiz se acerca a los ciudadanos

La Dirección Provincial del ISM en Cádiz ha puesto en marcha un programa de acción, enmarcado dentro del Sistema de Gestión de la Calidad del organismo, para mejorar los servicios prestados a los ciudadanos. Entre las acciones llevadas a cabo destaca la charla que han ofrecido en la Cofradía de Pescadores de La Línea exponiendo los servicios que presta a los trabajadores del mar.

Plan de recuperación de la merluza del norte

En la sección "Te interesa saber" del número 483 de la revista MAR, correspondiente al mes de junio de 2009, salió publicada una información relativa a las ayudas por el Plan de Recuperación de la Merluza del Norte.

En dicha información se indicaba que la cuantía individual que recibirán los afectados por esta parada sería de 4 euros diarios cuando debería decir 45 euros por día de parada.

NOMBRAMIENTOS

Nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao

José Ramón de la Fuente es el nuevo director de la Autoridad Portuaria de Bilbao, sustituyendo en el cargo a José Angel Corres. De la Fuente desempeñaba desde febrero de 2005 el cargo de director provincial del Instituto Social de la Marina en Vizcaya.

Jon Azkue Manterola, nuevo viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco

Jon Azkue Manterola, de 53 años, ha sido nombrado nuevo viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco. Su experiencia profesional como hombre de mar, unida a sus años de sindicalista, le capacitan perfectamente para aportar soluciones a cuestiones polémicas. La búsqueda de acuerdos, las relaciones internacionales, las institucionales con el ISM y su constancia en la lucha por los más débiles forman parte de su bagaje profesional. Jon Azkue Manterola ha sido Controlador de Salvamento Marítimo, responsable estatal de Marina Mercante y Salvamento Marítimo del Sector del Mar de CCOO, consejero del Consejo General de ISM y de la Comisión Ejecutiva y militante del PSE-EE.

Javier Garat, presidente de Europêche

La Asamblea General de la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche) eligió el pasado 1 de julio al secretario general de CEPESCA, Javier Garat, nuevo presidente de la organización. Estará al frente de Europêche durante los próximos dos años, sustituyendo en el cargo al danés Niels Wichmann. La española María José González ha sido elegida tesorera de la asociación.



La asociación está formada por un total de 19 organizaciones de empresas pesqueras pertenecientes a 13 países comunitarios que integran en la actualidad Europêche, cuya misión es la de participar en la elaboración de la política común de pesca, velando por los intereses de las organizaciones que forman parte de la asociación. El nombramiento de Garat supone "un claro reconocimiento a la importancia del sector pesquero en España y de CEPESCA como confederación que aglutina y defiende los intereses de los armadores españoles". Durante su mandato pretende consolidar y aumentar el prestigio de Europêche en el ámbito comunitario e internacional, potenciando sus vínculos con el Comité Económico y Social Europeo, con el Comité de las Regiones y con la Secretaría del Consejo.

La misión es la de participar en la elaboración de la política común de pesca, velando por los intereses de las organizaciones que forman parte de la asociación. El nombramiento de Garat supone "un claro reconocimiento a la importancia del sector pesquero en España y de CEPESCA como confederación que aglutina y defiende los intereses de los armadores españoles". Durante su mandato pretende consolidar y aumentar el prestigio de Europêche en el ámbito comunitario e internacional, potenciando sus vínculos con el Comité Económico y Social Europeo, con el Comité de las Regiones y con la Secretaría del Consejo.

La misión es la de participar en la elaboración de la política común de pesca, velando por los intereses de las organizaciones que forman parte de la asociación. El nombramiento de Garat supone "un claro reconocimiento a la importancia del sector pesquero en España y de CEPESCA como confederación que aglutina y defiende los intereses de los armadores españoles". Durante su mandato pretende consolidar y aumentar el prestigio de Europêche en el ámbito comunitario e internacional, potenciando sus vínculos con el Comité Económico y Social Europeo, con el Comité de las Regiones y con la Secretaría del Consejo.