

Mar

Nº 523

Febrero 2013

NIPO: 273-13-001-8

Parlamento Europeo

Aprobada su propuesta de reforma pesquera

MÁS ACTIVIDAD
en los puertos

Nuevas
cotizaciones
del REM

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:
Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio
C/ O Salgueiral nº 43, Bamio
36618 Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra)
Tel: 986 56 66 41 • Fax: 986 50 61 11

BAMIO

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

PPC, beneficios y riesgos

El Parlamento Europeo, tras el debate de cientos de enmiendas, acaba de dar luz verde por mayoría a su propuesta para la reforma de la Política Pesquera Común que deberá entrar en vigor en 2014. La Eurocámara se ha manifestado a favor de la propuesta de la Comisión y, dado el actual poder de codecisión, se puede decir que se trata de una toma de posición importante sobre el futuro enfoque de esta reforma, aunque faltan los debates en el seno del Consejo.

Dada la situación de los recursos y las, cada día, mayores dificultades para lograr un volumen de capturas rentable para cubrir los costes de la actividad de las flotas, es importante proteger los recursos de la pesca en los caladeros comunitarios. Nadie en el sector, ni en la respectivas Administraciones, oculta que existan problemas de sostenibilidad en muchos caladeros tras una gestión no adecuada para asegurar el futuro de las pesquerías. Pero, tampoco se oculta por ambas partes que, en lo que se refiere al estado de las mismas no existen, en muchos casos, los datos científicos suficientes y que es indispensable hacer un esfuerzo para conocer la situación real de los recursos a la hora de asignar las posibilidades de pesca.

Frente a esta situación, recursos a la baja, pero también falta de datos, la Comisión ha propuesto una



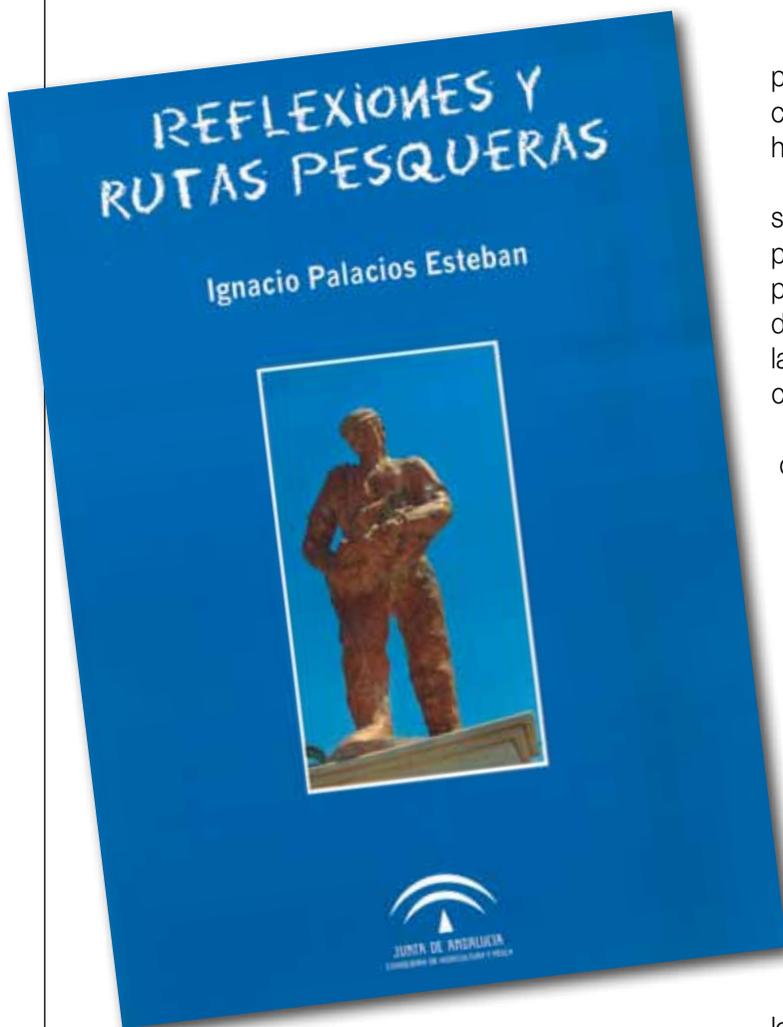
reforma que, con la mirada puesta en garantizar el futuro de las pesquerías, plantea unas duras medidas de ajuste de capturas que afecta a la actividad de las flotas de los países miembros, pero muy especialmente a la española en función de las condiciones que se fijaron en su día para el acceso a las aguas comunitarias y por la asignación de cuotas de pesca. Modificar radicalmente la PPC, por ejemplo en lo referido a los descartes, sin cambiar otros aspectos básicos en la gestión de los caladeros como la histórica asignación de esas cuotas, donde España salió gravemente perjudicada, supondría dejar en la indefensión a unas flotas que sumarían más interrogantes a una situación ya complicada desde una perspectiva económica y técnicamente de difícil cumplimiento.

Es preciso una reforma que asegure ese futuro sostenible, pero desde el respeto equilibrado a los intereses de todas las flotas y con el máximo consenso. En la Eurocámara, casi una cuarta parte de los parlamentarios se opusieron o se abstuvieron en las votaciones sobre su propuesta. Ello significa que hay cuestiones sobre las que es indispensable seguir negociando para lograr una propuesta donde quepan todos, basada en una gestión responsable y sostenible de los recursos, y no con medidas que puedan suponer la simple expulsión y el exterminio de flotas. ■

Reflexiones y rutas pesqueras

Autor: Ignacio Palacios Esteban

Edita: Junta de Andalucía. Consejería de Agricultura y Pesca



Se trata de una recopilación de artículos elaborados por el autor a lo largo de su vida profesional. Primero en Huelva, trabajando por la promoción social de las gentes del mar y, más tarde, desde la administración autonómica.

Ignacio Palacios participó en 1983 en la creación de la Administración Pesquera de la Junta de Andalucía y fue director facultativo del Plan de Modernización del Sector Pesquero Andaluz, aprobado en 1997.

El autor ha querido en sus textos interpretar los fenómenos que afectan al complejo sector de la pesca y los efectos de la globalización. Los temas son variados, abordándose cuestiones como la gestión responsable de la pesca, la acuicultura y la comercialización de los

productos. Merece la pena destacar la serie de artículos dedicados a la gente del mar, en los que rinde homenaje a los pescadores y a sus familias.

Para facilitar la comprensión del lector, las reflexiones se agrupan en cuatro capítulos. El primero, aborda aspectos relacionados con los sectores productivos: la pesca fresca de la flota artesanal; la pesca congelada de la flota de Gran Altura; la acuicultura marina y la pesca del atún rojo en las almandrabas. También el crecimiento de las industrias de transformación.

El segundo capítulo abre cauces de debate sobre la comercialización de los productos de la pesca y la acuicultura, analizando las tendencias actuales del comercio pesquero mundial y las respuestas a las nuevas exigencias de los mercados. A este respecto, se pone de relieve la importancia de los estudios en materia de economía pesquera; la gestión profesional y transparente de las lonjas como mercados de origen y la promoción de los productos andaluces de la pesca, a través de su diferenciación por la calidad.

El autor dedica un apartado especial a las gentes del mar que, en definitiva, son los protagonistas de las historias marineras. Recuerda las “revueltas de los pescadores” del litoral español durante la época de la transición a la democracia y la solidaridad de los trabajadores del mar socorriendo a los emigrantes naufragos. Rinde homenaje a las mujeres, a los jubilados y a aquéllos que perdieron la vida en el mar. También a los afamados patrones de pesca onubenses.

El último capítulo reúne una serie de reflexiones sobre el patrimonio pesquero y la cultura marinera, abordando temas como la literatura y el cine en la mar; la pesca en el Nuevo Testamento y el legado histórico de las almandrabas. Además, recuerda la figura de José Pérez Ramblado, patrón de pesca natural de Cartaya, que durante años compaginó su trabajo en la pesca con su afición al flamenco y a la guitarra.

La mayor parte de los trabajos recopilados en este libro fueron publicados en la revista *Ruta Pesquera* y en *Aetinape*, la revista de la Asociación que representa a los titulados náutico-pesqueros de España. Aunque algunos temas han podido perder actualidad, otros siguen siendo objeto de debate. ■

Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

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

Fotos:

Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortiqreira

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.

Illes Balears: 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.

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/Marinos, 1. Pasaia (Gipuzkoa). 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. 881 909 800.

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

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo. 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 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300. Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51. Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 50 17 81.

Bizkaia: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Bizkaia). 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
 www.seg-social.es

Diseño: Estilo Estugraf Impresores, S.L. www.estugraf.es

Imprime: Estilo Estugraf Impresores, S.L.

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 273-13-002-3

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.

Descárgate la revista en tu smartphone



6

REFORMA DE LA PPC.

El Parlamento Europeo aprobó su propuesta de reforma de la política de pesca

34

BALANCE DE PUERTOS.

Durante 2012 aumentó la actividad en los puertos españoles

40

COTIZACIONES DEL REM.

Publicadas las nuevas cotizaciones del Régimen de los trabajadores del mar

- 6 El Parlamento Europea aprobó su propuesta de reforma pesquera
- 11 Preguntas y respuestas en la PPC
- 18 La sostenibilidad en la pesca
- 22 Sistemas de pesca
- 28 La investigación en el atún rojo
- 34 Balance de puertos
- 40 Cotizaciones del REM
- 44 Cursos del ISM
- 46 Campaña de hipertensión
- 48 Convenio OIT
- 50 Apoyo a emprendedores
- 54 Prorrogado el Plan Prepara
- 56 Apoyo al teletrabajo
- 58 Coordinación de emergencias en el mar
- 62 Transporte intermodal
- 64 Los derechos de los pasajeros en el mar
- 66 Datos de emergencias
- 67 Accidente en Canarias
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONOCENOS

➔ Publicaciones Publicaciones por contenidos **Revista MAR**

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

El Parlamento aprobó SU PROPUESTA de reforma de la POLÍTICA DE PESCA

La propuesta comunitaria para la reforma de la Política Pesquera Común sigue su hoja de ruta de cara a su entrada en vigor a partir de 2014. El Parlamento Europeo dio luz verde por 502 votos a favor, 137 en contra y 27 abstenciones al documento defendido por la europarlamentaria alemana del Grupo de la Alianza Progresista de Socialistas y Demócratas, la alemana Ulrike Rodust. A partir de ahora, el texto de la propuesta tiene todavía un largo camino por recorrer en debates con la Comisión y el Consejo, y se mantiene la posibilidad de que la misma pudiera estar aprobada para antes del verano.

El Parlamento incorporó una serie de enmiendas que refuerzan los planteamientos de la comisaria en el objetivo de lograr una pesca más sostenible con el establecimiento de medidas más duras para el ejercicio de la pesca en aguas comunitarias y exteriores. De acuerdo con ello, es probable que no haya obstáculos en el seno de la Comisión a la hora de consensuar el texto definitivo. Sin embargo, parece no puede suceder lo mismo en las discusiones en el Consejo de Ministros ante las diferentes posiciones defendidas por los países miembros.

La comisaria María Damanaki se congratuló por los cambios introducidos en la propuesta en el seno del Parlamento. Para la Administración española es preciso tratar de introducir modificaciones en el texto aprobado en cuestiones como la política de los descartes, mientras para la organización Cepesca se trata de una reforma que convierte al sector pesquero en una especie vulnerable en peligro de extinción. Los grupos ecologistas la valoraron positivamente.



***Se incorporaron
enmiendas que
enduren las
condiciones para
el desarrollo de la
actividad***



“El Parlamento Europeo”, señaló la comisaria, “ha mostrado su apoyo ampliamente mayoritario a esta ambiciosa reforma de la PPC respaldando el planteamiento presentado por la Comisión. Me felicito por esta votación y me complace especialmente el apoyo que presta el Parlamento a una política basada en la explotación sostenible de los recursos pesqueros según el principio del Rendimiento Máximo Sostenible desde 2015, una política que establece la prohibición de los descartes fijando unas fechas precisas para poner fin a una práctica derrochadora que no podemos seguir permitiéndonos. Deseo felicitar al Parlamento”, remarcó, “por este éxito y espero que tanto éste como el Consejo se pongan manos a la obra para lograr cuanto antes la adopción de la reforma”.

En España, Cepesca hizo una valoración totalmente negativa de la propuesta porque, según su secretario general, Javier Garat, la misma sigue apostando por una gestión desequilibrada, rígida y alejada de la realidad de la pesca en la que flota, tripulaciones, industria y sociedades costeras se convierten en especies vulnerables en peligro de extinción. Para la organización pesquera, la decisión del Parlamento para mejorar la propuesta de la Comisión, introduce una serie de enmiendas que alejan la gestión pesquera de la realidad donde la sostenibilidad se limita solo a lo ambiental, dando la espalda al carácter social y económico de la actividad pesquera. Garat insiste en que el sector español de la pesca no se opone al objetivo de lograr el Rendimiento Máximo Sostenible o reducir al máximo los descartes, pero todo ello de una forma progresiva. “La única forma de reducir los descartes, señala, es hacerlo de una manera gradual, desde el realismo y con objetividad, analizando pesquería a pesquería a partir de una flexibilización en los sistemas de gestión pesquera en la Unión Europea, junto a otras medidas técnicas y comerciales”. Para el responsable de Cepesca, esa nueva exigencia debería conllevar un cambio en la actual normativa comunitaria que, por su rigidez, fuerza los descartes, a la vez que se deben preparar soluciones en tierra para dar salida a esos

productos que se capturan, no por un capricho de los pescadores, sino por las normas rígidas sobre la gestión de la pesca. Cepesca aboga por un estudio para analizar las causas de los descartes en cada pesquería, analizar su impacto económico y buscar medidas para reducir los mismos.

De acuerdo con las enmiendas aprobadas en el Parlamento, se profundiza en los objetivos de la reforma que abarcarán la conservación de los recursos biológicos, así como la explotación y una gestión sostenible de las pesquerías, los recursos de la acuicultura y los procesos de comercialización de los productos de la pesca, las medidas de carácter estructural y de gestión de la capacidad de la flota. El Parlamento incorpora una nueva misión como procurar la viabilidad social y económica de las actividades de la pesca, el fomento del empleo en las comunidades

La comisaria Maria Damanaki satisfecha con los cambios

costeras, el desarrollo de las mismas y los problemas específicos de la pesca a pequeña escala, en la actividad artesanal y en la acuicultura.

En cuanto a los fines, el Parlamento amplía los mismos. Así, a la política pesquera se le encomienda garantizar que las actividades de la pesca sean sostenibles ambientalmente a largo plazo, que se gestionen de forma coherente con los objetivos de generar beneficios económicos, sociales y de empleo y que contribuyan a la disponibilidad de productos alimenticios. Igualmente contempla el apoyo a la pesca recreativa y dar cabida a la industria de la transformación y de las actividades en tierra directamente ligadas a la actividad de la pesca considerado los intereses de pescadores y de los consumidores.

La PPC deberá aplicarse bajo los criterios de precaución en la gestión de los recursos



y procurar asegurar que, de aquí a 2015, los índices de mortalidad para la pesca se establezcan en niveles que permitan la recuperación de las poblaciones de peces, a más tardar en 2020. La nueva política aplicará a la gestión de la pesca y la acuicultura un enfoque ecosistémico con el fin de garantizar que las actividades pesqueras y acuícolas contribuyan al objetivo que las actividades humanas tengan un impacto mínimo en el ecosistema marino y que no contribuyan a la degradación del medio. Deberá promover el desarrollo sostenible y el bienestar de las comunidades costeras y el empleo y las condiciones laborales y de seguridad de las personas que trabajen en el sector. La PPC deberá garantizar que la capacidad de las flotas se ajusta a los niveles que se fijan de explotación de los recursos y deberá contribuir igualmente a la recogida de datos científicos



exhaustivos y creíbles. De cara a lograr esos objetivos, la PPC deberá evitar reducir al mínimo y en la medida de lo posible, las capturas no deseadas; habrá de garantizar que se desembarcan todas las capturas de las poblaciones capturadas y reguladas. En materia de gobernanza, la nueva PPC deberá aplicar una definición clara de todas las competencias a nivel de la Unión Europea, a escala nacional, regional y local, respetando las disposiciones constitucionales de cada Estado miembro, así como la necesidad de adoptar un enfoque descentralizado y regionalizado respecto a la gestión de la pesca.

En el conjunto de todos los aspectos contemplados en la propuesta de reforma, hay fundamentalmente dos que constituyen puntos de preocupación en el sector y que serán motivos para la polémica en las próximas negociaciones en el marco de la Comisión y, sobre todo, en el Consejo. Se trata del Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) y de la política de los descartes, donde no se admitió una enmienda de los populares

En el caso del RMS, el compromiso de la Unión Europea arranca de la Cumbre Mundial celebrada en la ciudad africana de Johannesburgo en 2002. El documento de la reforma aprobado en el Parlamento ha ido un paso más allá de la propuesta de la Comisión para señalar que la Unión debe mejorar su política para garantizar, con carácter prioritario que, de aquí a 2015, los índices de mortalidad para la pesca se fijan en niveles que permitan que las poblaciones de peces se recuperen a más tardar para 2020 y que todas las poblaciones recuperadas se mantengan en dichos niveles. En el desarrollo de la gestión de las pesquerías, las enmiendas del Parlamento señalan que los planes plurianuales deben ser los instrumentos principales para velar porque, de aquí a 2015, los índices de mortalidad para la pesca se fijan en los niveles que permitan esa recuperación. La Unión Europea y los Estados miembros deberán garantizar que cuando sea necesario reducir fuertemente las posibilidades de pesca durante un periodo transitorio para lograr el RMS, se apliquen medidas sociales y financieras necesarias para mantener la actividad en todos los agentes de la cadena.

Una enmienda más aboga porque Bruselas modifique la definición de pesca artesanal contemplando un conjunto de criterios, además de las dimensiones de las embarcaciones incluyendo entre otros, criterios como las condiciones climatológicas, la repercusión de los artes en el ecosistema marino, el tiempo de permanencia en la mar o la unidad económica que explote los recursos. Para este tipo de pesca se propugna el desarrollo de una política específica de apoyos adicionales

En cuanto a los descartes, Comisión y Parlamento coinciden que los mismos suponen un desperdicio considerable, se habla del 23% de las capturas como media y por ello, la necesidad de eliminar gradualmente los mismos. Se aboga por la introducción de la obligación de desembarcar todas las capturas teniendo en cuenta las condiciones de cada una de las pesquerías y permitiendo a los pescadores la posibilidad de devolver al mar aquellas especies que, según lo datos científicos, tengan capacidad para sobrevivir. Como un mecanismo para dar una mayor viabilidad a esta exigencia se contempla la posibilidad de que los países miembros puedan transferir cuotas de un año para otro. No se permitirá el destino para el consumo humano de los peces con dimensiones por debajo de las tallas mínimas y se dejaría libertad a cada Estado para permitir una distribución gratuita para fines benéficos.

La no aplicación de los descartes se considera en medios de la pesca una medida que puede acarrear graves problemas para la actividad de las flotas españolas y se deberán modificar aspectos claves en la actual política de gestión basada en las cuotas a la hora de computar los desembarcos.

En política exterior, se mantiene la necesidad de seguir aplicando en los acuerdos con terceros países la misma filosofía que se aplica en aguas comunitarias basada en la sostenibilidad de los recursos. Igualmente se apoya una mayor presencia de la Unión en el conjunto de las organizaciones pesqueras internacionales y lograr una mayor fuerza en defensa de los mismos planteamientos. ■

V. M.

Desde el sector se estima que supone un golpe bajo para la actividad de las flotas





PPC, preguntas y respuestas

Bruselas justifica la oportunidad y la necesidad de la reforma para asegurar las pesquerías del futuro

En relación con la propuesta de reforma, desde los propios organismos comunitarios se hacen y, a la vez, se responden algunas de las preguntas más importantes que podía plantearse un espectador simplemente interesado en tener una información sobre el contenido y las justificaciones de la misma, planteamientos que, al menos en parte, no son compartidos por el sector de la pesca.

Bruselas señala que el objetivo global de las propuestas de la Comisión para una Política Pesquera Común (PPC) moderna y simplificada es hacer de la pesca una actividad ambiental, económica y socialmente sostenible. La nueva política, entiende en medios de la Comisión, volverá a situar a las poblaciones de peces en unos niveles sostenibles, acabando con la sobrepesca e imponiendo unas posibilidades de captura que se basen en dictámenes científicos y garantizará a los ciudadanos de la UE el suministro a largo plazo de un alimento estable, seguro y saludable. La reforma, insisten los responsables comunitarios, traerá además una nueva prosperidad al sector pesquero, suprimirá su dependencia de las subvenciones y creará nuevas oportunidades para el crecimiento y la creación de empleo en las zonas costeras.

¿Por qué es necesaria una nueva política?

Para la Comisión, la política pesquera de Europa necesita urgentemente una reforma. Los buques de pesca capturan hoy más



pescado del que puede reproducirse sin riesgos, agotando así algunas poblaciones de peces y poniendo en peligro el ecosistema marino. El sector pesquero registra actualmente una disminución de las capturas y se enfrenta a un futuro incierto.

Es en este contexto en el que propuso la Comisión en 2011 una ambiciosa reforma de la política que permitiera establecer las condiciones necesarias para que la pesca y las pesquerías y el medio marino que las sustenta, pudiesen tener un futuro mejor. La reforma, según Bruselas, contribuirá a la aplicación de la Estrategia Europa 2020 y la política resultante de ella se desarrollará como parte de la economía marítima general para garantizar en los mares y las zonas costeras de la UE medidas más coherentes orientadas a un mayor rendimiento económico del sector, un crecimiento inclusivo y una cohesión más profunda de esas zonas.

La sostenibilidad es parte esencial de la reforma propuesta. Pesca sostenible, define la Comisión, es aquella cuyos niveles de captura no ponen en peligro la reproducción de las poblaciones y hacen posibles unos altos rendimientos a largo plazo. Esto exige gestionar la cantidad de peces que se extrae del mar a través de la pesca. La Comisión propone que para 2015 las poblaciones se exploten ya a un nivel sostenible, entendido éste como el mayor volumen de capturas que puede realizarse año tras año sin peligro y que mantiene el tamaño de la población en un nivel de productividad máxima. Este nivel se conoce como «rendimiento máximo sostenible» (RMS). Tal objetivo está establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y fue adoptado en 2002 en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible como meta que el mundo debe alcanzar antes de que finalice 2015.

Las estimaciones indican que, si las poblaciones se explotaran de forma sostenible, su tamaño aumentaría alrededor de un 70 %. Además, el total de capturas se incrementaría cerca de un 17 %, los ingresos de los pescadores podrían aumentar un 24 % (o 1 800 millones de euros) anualmente y los salarios de las tripulaciones, un 25 %.

Asimismo, para los expertos comunitarios, pescar de forma sostenible liberaría al sector extractivo de su dependencia del

apoyo público y facilitaría la consecución de unos precios estables en condiciones transparentes, aportando claros beneficios a los consumidores. De todo ello, entiende la Comisión, resultaría un sector fuerte, eficaz y económicamente viable que operaría en las condiciones del mercado y desempeñaría un papel más activo e importante en la gestión de las poblaciones.

¿Cuáles son los principales elementos de las propuestas de la Comisión?

Entre los principales elementos de las propuestas de la Comisión se pueden destacar los siguientes:

- Gestión plurianual basada en un enfoque ecosistémico. Para poder reconstruir en Europa una economía pesquera dinámica, es preciso que el medio marino sea protegido con más efectividad. De ahora en adelante, las pesquerías de la UE se gestionarán con planes plurianuales, acordes con el enfoque ecosistémico y el principio de precaución, para garantizar que los efectos de las actividades pesqueras en el ecosistema marino sean limitados. El sector pesquero dispondrá así de una base más sólida y estable para su planificación y sus inversiones a largo plazo. Esto permitirá salvaguardar los recursos y maximizar los rendimientos a largo plazo. Frente a los planes de gestión plurianuales actuales, que sólo afectan a poblaciones individuales, cada uno de los nuevos planes plurianuales cubrirá la totalidad de una pesquería, lo que permitirá gestionar más poblaciones con menos planes y facilitar

así para 2015 la consecución de unos niveles sostenibles. Las poblaciones que no queden sujetas a ningún plan se gestionarán con las posibilidades de pesca que fije el Consejo y con las otras medidas técnicas y de conservación que forman parte del catálogo de instrumentos propuestos.

- Prohibición de los descartes. Según las estimaciones realizadas, los descartes, es decir, la práctica que consiste en devolver al mar los peces que por una u otra razón no interesan, representan el 23% del total de las capturas (¡y considerablemente más en el caso de algunas pesquerías!). Esta práctica inaceptable será eliminada gradualmente de acuerdo con un calendario de aplicación preciso y en combinación con algunas medidas de acompañamiento. Los pescadores estarán obligados a desembarcar todas las especies comerciales que hayan capturado, pero el pescado que se sitúe por debajo de la talla mínima no podrá venderse para el consumo humano. Los Estados miembros tendrán que velar por que los buques pesqueros que enarbolan su pabellón estén equipados de forma que puedan facilitar con relación a todas sus actividades de pesca y de transformación una documentación completa que permita controlar el cumplimiento de la obligación de desembarcar todas las capturas. La prohibición de los descartes permitirá obtener datos más fiables sobre las poblaciones de peces y, además de facilitar una mejor gestión, aumentará la eficacia en la utilización de los recursos. Será también un incentivo para que los pescadores eviten las capturas no deseadas buscando soluciones técnicas adecuadas, como, por ejemplo, el uso de artes de pesca más selectivos.



- Aumento de la rentabilidad de la pesca. La Comisión propuso introducir a partir de 2014 un sistema de cuotas de captura transferibles, denominadas «concesiones», para los buques de más de 12 m de eslora y para todos los que utilizaran artes de arrastre. Un sistema transparente conferiría a sus propietarios el derecho a una parte de las posibilidades de pesca nacionales, y las concesiones podrían ser alquiladas o intercambiadas por sus titulares. Ese nuevo sistema se propuso para ofrecer al sector pesquero perspectivas de más largo plazo, mayor flexibilidad y un más alto nivel de responsabilidad, posibilitando al mismo tiempo una reducción de la sobrecapacidad. Sin embargo, tanto el Consejo como el Parlamento están estudiando ahora medidas alternativas para la gestión de las cuotas y de las flotas.
- Apoyo a las pesquerías artesanales. La flota artesanal representa el 77 % del total de la flota de la UE en número de buques, pero su impacto medio en los recursos es menor dado que sólo equivale a un 8 % del total de

la UE en tonelaje (tamaño de los buques) y a un 32 % en potencia del motor. Es frecuente que las pesquerías costeras artesanales desempeñen un importante papel en el tejido social y en la identidad cultural de numerosas regiones marítimas de Europa. Debe ofrecérseles, por tanto un apoyo específico. La reforma de la PPC amplía hasta 2022 el derecho de los Estados miembros a restringir la pesca en la zona situada a menos de 12 millas náuticas de su línea de costa y permite, además, que las pesquerías artesanales queden exentas del sistema de concesiones de pesca transferibles. El instrumento financiero que se aplicará al sector pesquero comprenderá una serie de medidas a favor de la pesca artesanal y ayudará a las economías locales a adaptarse a los cambios.

- Desarrollo de una acuicultura sostenible. Si se mejora el marco de la acuicultura, se aumentarán en la UE la producción y el suministro de productos del mar, se reducirá la dependencia de las importaciones de pescado y se impulsará el crecimiento de las zonas costeras y rurales. Cada Estado



miembro tendrá que elaborar antes de que finalice 2014 un proyecto de plan estratégico nacional para eliminar los obstáculos administrativos y garantizar el cumplimiento de las normas medioambientales, sociales y económicas en el sector de la acuicultura. Además, se creará un nuevo Consejo Consultivo de Acuicultura para que dicte en asuntos relacionados con el sector. No cabe duda, por lo demás, de que la UE tendrá que desempeñar un papel en el desarrollo de la acuicultura, dado que las decisiones tomadas a nivel nacional pueden tener repercusiones en el desarrollo del sector de los Estados miembros vecinos.

- Mejora de los conocimientos científicos. Para poder tomar decisiones de gestión que sean sólidas y lograr una aplicación efectiva de la PPC reformada, es esencial disponer de información fiable y actualizada sobre el estado de los recursos marinos. La propuesta establece las normas y obligaciones básicas que incumben a los Estados miembros en materia de recogida de datos, gestión, disponibilidad de la información y acce-

so de la Comisión. Los Estados miembros deberán encargarse de recabar, mantener y compartir los datos científicos sobre las poblaciones de peces y sobre el impacto de la pesca a nivel de cuenca marítima. Para coordinar esa actividad, se establecerán programas de investigación nacionales.

- Descentralización de la gobernanza. La propuesta de la Comisión aproximará a las bases la toma de decisiones y aclarará el papel y las obligaciones de cada actor. Se pondrá fin así a la microgestión realizada desde Bruselas, limitándose los legisladores de la UE a definir el marco general, las normas y principios básicos, los objetivos globales, los indicadores de rendimiento y los calendarios.

Serán, pues, los Estados miembros los que decidan las disposiciones de aplicación efectivas y los mecanismos de cooperación a nivel regional. La propuesta, no obstante, contiene disposiciones para garantizar que las medidas adoptadas por los Estados miembros interesados sean compatibles y eficaces. Se establece, además, un mecanismo de seguridad para que la Comisión pueda actuar en aquellos casos en que los Estados miembros no puedan alcanzar un acuerdo o en que no se estén logrando los objetivos fijados.

- Nueva política de mercado. Como parte del paquete de medidas con el que se pretende garantizar que la organización del mercado común de los productos de la pesca contribuya a alcanzar los objetivos de la nueva PPC, se propone una nueva política de mercado. Esta nueva política tiene por objeto reforzar la competitividad del sector de la UE, aumentar la transparencia de los mercados y garantizar la igualdad de condiciones para todos los productos que se comercialicen en la Unión.

La propuesta quiere también modernizar el régimen de intervención dado que el sistema actual, gastar dinero público para destruir pescado, ha dejado de ser justificable. Tal sistema será sustituido por un mecanismo de almacenamiento simplificado que permitirá a las organizaciones de productores comprar productos de la pesca cuando los precios descendan por debajo de un



determinado nivel y almacenarlos para su comercialización más adelante. Este nuevo régimen vendrá a reforzar la estabilidad del mercado.

Las organizaciones de productores, además, desempeñarán un papel más importante en las tareas colectivas de gestión, seguimiento y control. Por otra parte, al mejorar la comercialización de los productos de la pesca y de la acuicultura de la UE, se contribuirá a reducir los gastos innecesarios y se facilitará la transmisión a los productores de la información necesaria sobre la situación del mercado.

De igual forma, las nuevas normas de comercialización en materia de etiquetado, calidad y rastreabilidad, ofrecerán información más clara a los consumidores, favoreciendo así su apoyo a la pesca sostenible. Para el etiquetado de los productos, habrá cierta información que sea obligatoria (como, por ejemplo, la que permita distinguir los productos de la pesca de los de la acuicultura), mientras que otra tendrá carácter facultativo.

Instrumento financiero moderno y adaptado

La UE prestará asistencia financiera para apoyar los objetivos de sostenibilidad de la nueva PPC. La asistencia financiera se superpondrá al cumplimiento de las normas, y este principio se aplicará tanto a los Estados miembros como a los operadores.

En el caso de los Estados miembros, el incumplimiento de las normas podrá acarrear la interrupción, suspensión o corrección de la asistencia financiera prestada por la Unión. Por su parte, los operadores que cometan infracciones graves podrán ver prohibido el acceso a las ayudas financieras o sufrir reducciones en ellas. La propuesta, por lo demás, impone a los Estados miembros la obligación de, al conceder una ayuda financiera, tener en cuenta el comportamiento reciente que hayan tenido los operadores.

De acuerdo con la información del primer importador mundial de productos de la pesca en términos de valor, la UE debe actuar tanto dentro como fuera de sus fronteras. La política exterior en el ámbito de la pesca

ha de formar parte integrante de la PPC, de modo que, tanto en las organizaciones regionales como en las internacionales, la UE tiene que defender los principios de sostenibilidad, conservación de las poblaciones y biodiversidad marina. Debe también establecer alianzas y emprender acciones con sus principales socios para combatir la pesca ilegal y reducir la sobrecapacidad.

En los acuerdos de pesca bilaterales con terceros países, la UE tendrá que fomentar



la sostenibilidad, la buena gobernanza y los principios de la democracia, los derechos humanos y el Estado de Derecho. Los actuales acuerdos de asociación pesqueros serán sustituidos por acuerdos de pesca sostenible que garanticen que las actividades pesqueras se apoyen en rigurosos dictámenes científicos y se dirijan únicamente a la explotación de aquellos recursos que el país socio no pueda o no quiera pescar él mismo. En virtud de los nuevos acuerdos, los países socios

serán compensados por autorizar el acceso a sus recursos pesqueros y recibirán una ayuda financiera para impulsar en ellos la aplicación de una política pesquera sostenible.

¿Se prevén nuevas normas en materia de control y de ejecución?

La propuesta guarda coherencia con el nuevo régimen de control establecido por la UE en 2012 y viene a integrar los principales elementos del régimen de control y de ejecución que garantiza el cumplimiento de las normas de la PPC. Teniendo en cuenta la nueva obligación de desembarcar todas las capturas para evitar los descartes, la Comisión propone establecer obligaciones de seguimiento y control que se centren particularmente en unas actividades pesqueras plenamente documentadas y lanzar proyectos piloto para las nuevas tecnologías de control de la pesca que contribuyan a la consecución de una pesca sostenible.

¿Cuándo entrará en vigor la reforma?

La propuesta de la Comisión se está examinando ahora en el Consejo de Ministros de Pesca y en el Parlamento Europeo. Aunque todavía no se haya alcanzado un acuerdo final, el enfoque dado a varias medidas importantes ha recibido ya el apoyo expreso de ambas instituciones. Ese apoyo cubre aspectos tan diversos como la introducción del RMS como objetivo necesario para la conservación de los recursos, la prohibición de los descartes, la idea de una gobernanza regionalizada, el fortalecimiento de la recogida de datos y de los dictámenes científicos o la inclusión en la PPC de capítulos consagrados a la acuicultura y a la dimensión exterior.

Las nuevas normas entrarán en vigor una vez que las propuestas hayan sido aprobadas por el Consejo de Ministros y por el Parlamento Europeo. Su aplicación tendrá lugar de forma progresiva debido a la necesidad de dejar al sector el tiempo suficiente para poder adaptarse y comenzar a dar resultados. La reforma, no obstante, fija unos plazos precisos. ■



Según una investigación liderada por el CSIC

ESPAÑA, décima en pesca SOSTENIBLE

No somos de los peores, pero tampoco estamos entre el grupo de cabeza en la clasificación de los países con una pesca más sostenible. El estudio abarca el periodo desde 1990 hasta 2003, bajo la dirección de la investigadora Marta Coll, del Instituto de Ciencias del Mar del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. A la cabeza de los países más respetuosos con la pesca figura Canadá, seguido de Australia y Estados Unidos de Norteamérica. La Eurocámara acaba de pronunciarse a favor de un incremento en la protección de los mares por una gran mayoría de votos.



Isidoro Mora

Pescar de forma sostenible es rentable. Esta vuelve a ser la conclusión de un amplio estudio científico llevado a cabo en la década de los noventa y hasta 2003 por investigadores del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), con la participación de la Universidad de British Columbia (Canadá), del Instituto Nacional di Oceanografía e di Geofisica Sperimentale (Italia) y la organización World Wildlife Fund (WWF).

No es el primer estudio, ni a buen seguro será el último, que incida con una base científica en las bondades de la pesca responsable. En MAR se han reflejado algunos de ellos (el último, el realizado a partir del trabajo de investigación del centro de estudios británicos New Economics Foundation efectuado sobre 43 pesquerías de la UE y en su vecindario marítimo más inmediato. Ver MAR, número 516. Junio 2012). En el estudio citado, se ligaba la pesca sostenible y el empleo. En el actual, liderado por el CSIC, se incide más en la repercusión en los caladeros.

En definitiva, la pesca sostenible va unida a un incremento de las capturas (rendimiento máximo sostenible) con respecto a un caladero sobreexplotado, tanto en cantidad como en calidad, un incremento en el número de empleos y en el valor económico de las capturas. Todo está relacionado. Marta Coll incide en ello al destacar que *aunque los países que*



Raúl Gutiérrez

han implementado el código [de Conducta de la FAO¹⁾] tienen un menor volumen de capturas, la calidad y diversidad de su pesca es mayor. Esto se refleja en el hecho de que han recuperado poblaciones de especies de gran tamaño, como atunes o bacalao, que tienen un mayor nivel trófico y un mayor nivel comercial.

CANADÁ, A LA CABEZA

Y es que todos coinciden en que la situación no se puede prolongar más y hay que tomar medidas. El 48% de las poblaciones evaluadas en el Atlántico y cerca del 90% en el Mediterráneo están sobreexplotadas. La propia Comisión Europea asegura que en muchas de las pesquerías europeas el tamaño y la capacidad de la flota de la UE es de dos a tres veces superior a los niveles sostenibles. Las discrepancias surgen en qué medidas y en los plazos de su aplicación. Y sobre ello se acaba de pronunciar, de forma contundente (502 votos a favor, 137 en contra y 27 abstenciones) el Parlamento Europeo, aprobando el informe de la diputada socialdemócrata alemana Ulrike Rodust, en el debate sobre la futura Política Pesquera Común (PPC).

Y es que, siguiendo con informaciones de la propia Comisión Europea, de seguirse en la situación actual, "sólo el 9% de las reservas en aguas comunitarias tendrá un nivel sostenible en 2020. La diputada alemana aseguró que, según lo aprobado por el Parlamento, en 2020 se podrán capturar 15 millones de toneladas más y crear 37.000 nuevos puestos de trabajo.

Ejemplos de esta situación, además de los citados estudios científicos, los hay. Canadá

Como señala el estudio liderado por el CSIC, los países que aplican el Código de Conducta para una Pesca Responsable de la FAO han mejorado sus recursos pesqueros



Oceana

⁽¹⁾ El Código de Conducta de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) se aprobó en 1995 por más de 170 miembros de este organismo. Es voluntario, no obligatorio, y está destinado a todos los que trabajan en la pesca y la acuicultura. Consiste en una colección de principios, objetivos y elementos para la acción con el propósito de garantizar a las generaciones futuras los mejores suministros posibles de pescado. "El derecho a pescar lleva consigo la obligación de hacerlo de forma responsable a fin de asegurar la conservación y la gestión efectiva de los recursos acuáticos vivos."

sería una buena muestra de ello. Un país, que junto a Australia y EE.UU. (costa del Pacífico) encabeza la clasificación de los que practican la pesca más sostenible en términos absolutos (referido a 2003, fecha de finalización del trabajo), según la investigación llevada a cabo entre 1990 y 2003 en 53 países y jurisdicciones y que comprende el 96% de la pesca global. Los menos respetuosos son Turquía, Corea del Sur y Malasia. España, en términos absolutos, ocupaba el puesto 10 en sus pesquerías en la costa atlántica y el 14 en la mediterránea.

Para realizar esta clasificación, según el estudio liderado por el CSIC, se evaluaron los beneficios ecológicos del Código de Conducta de la FAO, comparándose su cumplimiento con cinco indicadores ecológicos: el nivel trófico de las capturas (relacionado con el tamaño de las presas capturadas); el volumen de la captura total; la captura total expresada en unidades de producción primaria necesaria para generar los peces capturados; el índice de pérdida de producción (la pérdida que supone para el ecosistema la captura, que de no haber tenido lugar, podría haber alimentado a otros peces); y la probabilidad de sostenibilidad de la pesca.

Tal y como señala el CSIC en un comunicado referido a este estudio, “una mejora derivada de una pesca más sostenible se refleja en una reducción en la captura total, así como en la producción primaria requerida para general la captura y el índice de pérdida de producción, mientras que se observa un aumento en el nivel trófico de las capturas y en el índice de la sostenibilidad”.

EE.UU., EL MÁS APLICADO

Marta Coll señala que, en términos relativos, los diez países que más han mejorado su forma de pescar, haciéndola más sostenible en 2003 respecto a 1990, son EE.UU. (en su costa atlántica), Namibia, Chile, Dinamarca, Irlanda, Holanda, Portugal, Ecuador, Rusia (costa del Pacífico) y Alemania. En el lado opuesto, entre los que realizan una pesca más insostenible, el informe sitúa a Ghana, Filipinas, Vietnam, Bangladesh, Islandia, Egipto y Suráfrica. España ocupa los puestos 14 y 15 según se refiera a la costa atlántica o a la mediterránea.

EE.UU. se ha convertido en uno de los países que más se están esforzando en la búsqueda de una pesca responsable. El camino empen-





Raúl Gutiérrez

dido hasta 2003 así lo constata. Esa política se ha visto reforzada en los seis últimos años, como puso de manifiesto la directora de la Administración Nacional de la Atmósfera y los Océanos (NOAA) de los Estados Unidos, Jane Lubchenco, en una intervención ante la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo de la que nos hicimos eco en estas mismas páginas. La directora de la NOAA destacó las dificultades con que se encontraron en su país, en 2006, para establecer un marco jurídico que vino a revolucionar la gestión pesquera y, que a la postre, ha sido el arma legal utilizada para combatir el exceso de capturas.

Estas medidas vinieron a dar cobertura a la implantación de cuotas máximas basadas en dictámenes científicos. El sector se opuso con similares argumentos a los que se están utilizando en Europa y, más concretamente, en nuestro país. Lubchenco destacó que los sacrificios fueron importantes pero los frutos ya son visibles, seis años después, por lo que en su intervención animó a la paciencia, subrayando que “los beneficios serán mayores”. Entre las medidas aprobadas

Canadá, Australia y EE.UU se sitúan a la cabeza de la pesca sostenible. España es la décima en la vertiente atlántica y la décimo cuarta en la mediterránea

por el Parlamento Europeo que, como sabrán nuestros lectores, tiene poder como colegislador desde la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, en 2009, se dará prioridad (o al menos eso se pretende) al establecimiento del Rendimiento Máximo Sostenible por encima de las discusiones políticas en el mes de diciembre del Consejo de Ministros para establecer los TACs.

La investigadora del CSIC Marta Coll destaca que “nuestro estudio transmite un mensaje positivo en el contexto de los acuerdos internacionales que se ocupan de cuestiones ambientales: el cumplimiento de acuerdos como el Código de Conducta de la FAO puede contribuir a aumentar la sostenibilidad, independientemente de la posición geográfica del país”.

El estudio concluye que reducir la presión pesquera tiene beneficios en un plazo no excesivamente largo. Como se señaló anteriormente, la defensora de las enmiendas para la introducción de medidas en la Política Pesquera Común que acaben con los excesos pesqueros, apuntaba que en un plazo de poco más de cinco años el incremento en capturas ya se haría notar. Ahora, como se señala en el artículo que abre esta revista, se inicia un periodo de discusión entre el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros de Pesca. No se augura que sean sencillas, dado las presiones y lo que hay en juego. Entre otros objetivos estará que el Rendimiento Máximo Sostenible no sea un objetivo (como hasta el momento) sino que marque el límite. El otro asunto candente será el de los descartes. Un límite que en el Parlamento se ha fijado para 2015 y evitar, como señalan los miembros de la campaña Niunpezporlabor da.org, que se tiren al mar más de 1,7 millones de toneladas de peces cada año sólo en aguas europeas.

La europarlamentaria Rodust, tras finalizar las votaciones, solicitó una atención especial a los pescadores en la fase de transición, en la que la capacidad pesquera se reducirá hasta que se recuperen los *stock*. Tras esa fase, y como señalan entre otros el citado estudio del CSIC, la pesca sostenible hará más rentable el trabajo en el mar. Sin peces no hay pesca ni marineros. ■

Raúl Gutiérrez

Comparativa de sostenibilidad, los sistemas productivos pesqueros a examen

Herramientas PARA transitar HACIA LA sostenibilidad

La Fundación Lonxanet ha puesto en marcha un proyecto que permita evaluar en qué grado contribuye cada uno de los sistemas productivos pesqueros a la sostenibilidad. Con este fin, se ha establecido una herramienta que determine el índice de sostenibilidad para la pesca artesanal, semi-industrial e industrial mediante la aplicación de indicadores sociales, económicos, ambientales e institucionales. Esta herramienta, además de distinguir entre pesca más sostenible y menos sostenible, podría identificar los factores que influyen en el futuro de una pesquería o su desaparición aportando una información esencial al sector.

El origen del proyecto está en la necesidad que tiene el mundo de orientarse hacia modelos de sostenibilidad. Un concepto, como señala el presidente de la Fundación Lonxanet, Antonio García Allut, *que está presente tanto en las reuniones internacionales de política pesquera como en el marco de la reforma de la Política Pesquera Común (PPC)*. Además, este concepto se ha constituido en Bruselas como el eje transversal de los planteamientos económicos, sociales y medioambientales de esta política pesquera y marítima. Aunque, como indica García Allut, *del debate que se está produciendo en el ámbito político en Bruselas no quede claro que se haya definido un único concepto que recoja lo que tienen en común los distintos estudios sobre la sostenibilidad para crear un modelo que determine los objetivos futuros de política pesquera.*

Ante esta situación, en 2009, un equipo dirigido por la Fundación Lonxanet puso en marcha un proyecto a pequeña escala para delimitar los índices de sostenibilidad de actividad pesquera.

PROYECTO PILOTO

El primer paso, tras establecer la definición del sistema productivo como el conjunto de actividades dirigidas a la producción que



Embarcación participante en el proyecto piloto

involucra a cierto tipo de procedimientos, operaciones y actividades interrelacionadas que tienen por objetivo convertir la inversión en beneficio, fue trasladarlo a la pesca. La aplicación de esta definición a la pesca mostró, como señala García Allut, *que existen tres sistemas productivos diferenciados: artesanal, semi-industrial, e industrial.*

Para llegar a esta clasificación se realizó una muestra con veinticinco embarcaciones que se agruparon teniendo en cuenta su eslora, Gts, y sus pesquerías objetivo. El primer grupo quedó formado por embarcaciones de artes menores de hasta 15 metros y entre 1,5 y 20 Gts (GT1). El segundo grupo se formó por barcos de 15 a 25 metros de eslora—volanteros y cerqueros mayoritariamente— y de entre 20 y 60 Gts (GT2). Y, el tercero, por barcos arrastreros y

El modelo de sostenibilidad tiene en cuenta la dimensión social, económica, ambiental e institucional

palangreros de fondo a partir de 25 metros de eslora y más de 60 Gts. Estos criterios, según los técnicos del proyecto, *segmentaban muy bien la flota.*

Establecidos los tres sistemas, se puso en marcha el segundo paso, desarrollando una metodología con una serie de variables consensuadas entre los expertos y los pescadores para obtener índices de sostenibilidad lo más universales posible. La obtención de los índices resulta de la información aportada por armadores de las distintas flotas en los cuestionarios recibidos durante el proyecto para evaluar los índices de sostenibilidad de las pesquerías teniendo en cuenta su dimensión económica, social, ambiental e institucional.

Así, dentro de la dimensión económica, se establecieron índices para medir el nivel y la estructura de las inversiones. Entre éstos están: las subvenciones, la inversión ajena, la inversión media, la variación de los beneficios, la equidad (valor económico generado por cada unidad productiva y la distribución de sus ingresos y sus beneficios).

El último paso, fue la recogida y tabulación de la información de los veinticinco cuestionarios en un programa de evaluación estadística para la obtención de los primeros resultados por pesquerías y segmentos de flota. Este trabajo y su posterior ajuste metodológico supone, en palabras de Federico Martín Palmero, profesor de la Universidad de A Coruña y participante en el proyecto, *una herramienta que permite medir los índices de sostenibilidad de cualquier pesquería europea. Una herramienta que posibilita a las instituciones europeas, nacionales y autonómicas elaborar políticas, que orienten la explotación de los recursos hacia la sostenibilidad, de cada una de las flotas o pesquerías.* Pero, su eficacia no se limita a este ámbito, ya que, además, es un instrumento muy interesante tanto para estructuras sociales como partidos políticos u organizaciones no gubernamentales (ONG) que quieran redefinir su política pesquera, como para el propio sector; puesto que la información obtenida mediante esta comparativa de los sistemas productivos pesqueros, en palabras del presidente de



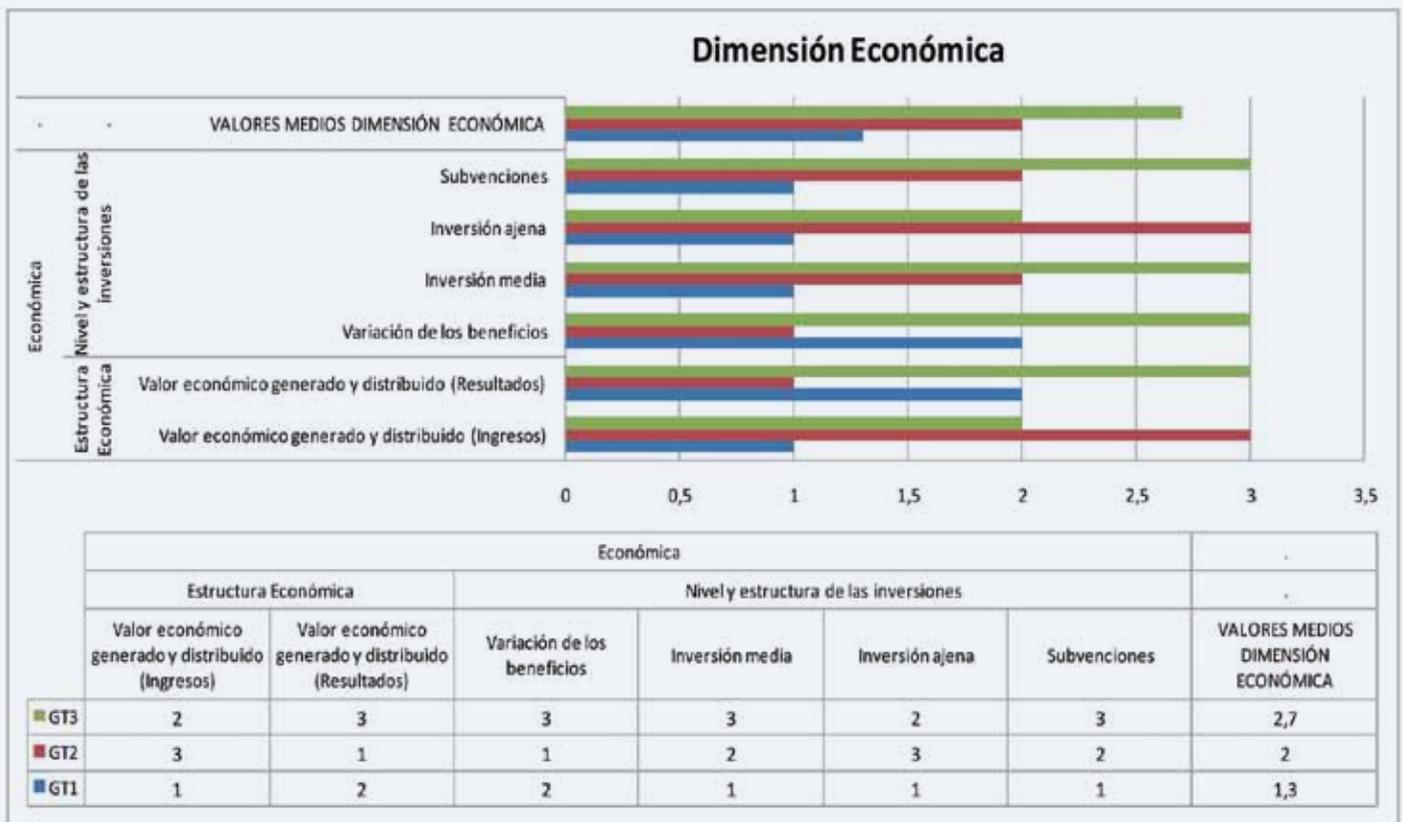
Lonxanet, es una radiografía de los indicadores en los que cualquier tipo de flota o cualquier tipo de embarcación reciben la menor puntuación. Es decir, las debilidades ambientales, económicas, sociales o institucionales que presenta el barco o la flota. Por tanto, esta radiografía permite evaluar en qué grado contribuye la embarcación o embarcaciones a la sostenibilidad pudiendo plantear propuestas de mejora de cada indicador sin cuestionar los objetivos globales de sostenibilidad de la embarcación. Así, de la información que se desprende de la variación de los beneficios, uno de los índices de la dimensión económica, podría argüirse que el indicador que mide la estabilidad de los ingresos a lo largo del año es más estable en el caso de la volanta. Lo que facilita identificar los puntos fuertes y más débiles de un sistema producto determinado: GT1, GT2 o GT3. Al identificar el comportamiento de cada variable de cada indicador por pesquerías y embarcaciones, se convierte en una herramienta muy valiosa para el sector.

El proyecto desarrolla una herramienta didáctica que informe al sector y promueva la cultura de la responsabilidad y la mejora del futuro de la pesca

IMPACTO EN LA SOSTENIBILIDAD

Aunque la muestra empleada en el proyecto piloto es demasiado pequeña para que tenga representatividad estadística, la información elaborada a partir de los cuestionarios, apunta cuál de los tres sistemas productivos impacta más negativamente en el medio, las personas y la economía, con el objetivo de poder aplicar sobre el mismo aquellos factores que vayan de la mano de la pervivencia de todas sus variables.

Los resultados del proyecto piloto basados en datos de primera mano aportados confidencialmente por los armadores han generado información que permite mejorar la gestión de la embarcación, establecer previsiones de volumen de capturas por embarcaciones o flotas, y prever, incluso, los ingresos de las ventas por flotas. Identificar los factores que influyen en el futuro de una pesquería o los que contribuyen a su desaparición influirá hacia una gestión responsable. Así mismo, la información que se desprende del proyecto sugiere que para transitar hacia la sostenibilidad es necesario establecer espacios de diálogo



y compromiso entre el sector pesquero y los gestores públicos.

A partir de esta diferenciación de segmentos y de la utilización de prácticas sostenibles las embarcaciones pueden obtener certificados de buenas prácticas en variables de



sostenibilidad. También sería posible certificar por pesquerías o por cofradías. De esta forma, un pósito con un alto porcentaje de las embarcaciones de sus socios certificadas podría utilizar este marchamo de sostenibilidad no sólo para demostrar buenas prácticas de sostenibilidad, sino también como una garantía de transparencia de su sistema productivo. Para los impulsores del proyecto, este marchamo de calidad empresarial ayudará a revertir la imagen de determinadas flotas ante la opinión pública y ante la Unión Europea.

El objetivo, para la Fundación Lonxanet, es obtener un índice de sostenibilidad de las diferentes pesquerías de Galicia y hacer un diagnóstico de la sostenibilidad por segmentos de flotas y pesquerías. Y, partiendo de los valores de estos índices de sostenibilidad obtenidos, evaluar cada dos años a flotas y pesquerías para contar con información real de la pesca. Esta herramienta permitirá a las distintas flotas mejorar a través de recomendaciones que ayuden a transitar de forma voluntaria hacia modelos de sostenibilidad obtenidos en comparación con otros sistemas productivos ya existentes en el sector.

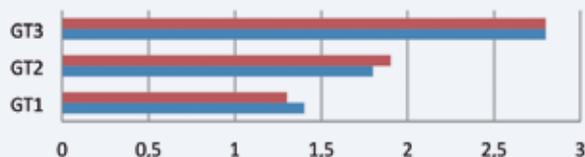
SOSTENIBILIDAD DE LA MERLUZA

En la actualidad, con el apoyo de fondos de la Fundación Biodiversidad, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se está realizando el proyecto "Obtención de los índices de sostenibilidad de la merluza en el caladero Cantábrico-Noroeste". Aunque, como se aspira desde Lonxanet, el objetivo sería ampliar el estudio a nivel nacional y en todas las pesquerías. Un objetivo que todas las organizaciones internacionales como FAO están alentando.

El primer paso de este proyecto sobre esta pesquería de alto valor comercial ha sido realizar una serie de reuniones para consensuar la definición de cada uno de los indicadores. Esta parte del proyecto es determinante para que los expertos en representación de Pesca, el Instituto Español de Oceanografía (IEO), ONGs y del sector pesqueros, estén de acuerdo en los resultados finales.

A partir de ese momento se realizará el mismo cuestionario a más de 300 embarcaciones de distintas flotas que fanenan en el caladero. La elección de los barcos se hace teniendo en cuenta la proporción de embarcaciones con

Valores del Índice de Sostenibilidad



	GT1	GT2	GT3
VALOR ÍNDICE SOSTENIBILIDAD LINEAL	1,3	1,9	2,8
VALOR ÍNDICE SOSTENIBILIDAD PONDERADO	1,4	1,8	2,8

que cuentan cada una de las autonomías y sus características.

Desde Lonxanet se espera tener los resultados de este estudio para finales del presente año, tras tabular y analizar la información de los cuestionarios se presentarán los datos al sector, para que pueda evaluar qué segmentos de flota y qué tipo de barcos de los que faenan en el Cantábrico-Noroeste son más sostenibles al ser comparados los tres sistemas productivos.

CONCLUSIÓN

El objetivo del proyecto es desarrollar una herramienta didáctica que transmita los resultados al sector para ahondar a medio-largo plazo en la cultura de la responsabilidad transformando mentalidades.



Las VARIABLES de la SOSTENIBILIDAD

Los expertos que han establecido esta herramienta para evaluar en qué grado contribuye cada uno de los diferentes sistemas productivos pesqueros a la sostenibilidad parten de variables que se refieren a cada una de las dimensiones, a los pilares, que determinan cada campo de acción. Estas variables, extraídas de la literatura científica y consensuadas con representantes del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y del sector, están interrelacionadas y carecen de sentido sin las otras. Así pues, se trata de las partes de un todo, que deben ser evaluadas mediante indicadores directamente relacionados con las mismas para que ese conjunto total o "todo" que integran sea sostenible. De esta forma, entre estas variables están:

- Lo institucional y/o político, que establece el grado de representatividad de los sistemas productivos en la toma de decisiones y la capacidad de influencia de los mismos.

- Lo social, que examina el contexto local, la comunidad, las opciones de empleo, los costes y beneficios que aporta la explotación pesquera y su distribución en la comunidad. Además, mide la riqueza y el impacto que la explotación pesquera genera en la población autóctona.

- Lo económico, que evalúa los recursos financieros invertidos y el retorno de los mismos, así como su distribución en la sociedad. En





Esta potente herramienta puede aplicarse a las distintas pesquerías y flotas del caladero nacional. Esto posibilitaría a cualquier país, como sugiere la FAO, *contar con una información diferenciándose del resto para negociar la aplicación de la política pesquera en mejores condiciones. Si queremos un mundo sostenible dentro de treinta o cuarenta años tenemos que dotarnos de herramientas para conseguirlo.*

El producto final sería un plan director que orientara a armadores y políticos en qué dirección deberían de producirse los cambios para que las pesquerías del futuro sean más sostenibles y, a la larga, más rentables puesto que se trata de un bien común, como lo es el recurso pesquero. ■

J.M.S.



esta variable hay que tener en cuenta la distinta procedencia de las inversiones dedicadas a la actividad pesquera: armador, ayudas autonómicas, nacionales o internacionales en forma de acuerdos de pesca o fondos para mejorar las embarcaciones, etc.

-Lo ambiental, que analiza el impacto de cada sistema productivo en los ecosistemas y en las poblaciones de recursos que son explotadas.

-Lo ético, centrada esencialmente esta variable en la redistribución equitativa de los recursos.

-Lo cultural, variable que mide la capacidad de un grupo para generar pautas de conducta.

Estas variables enmarcan una serie de indicadores de sostenibilidad que, en definitiva, como plantea el equipo de Lonxanet, permiten evaluar la tendencia hacia la sostenibilidad o insostenibilidad de un sistema productivo cualquiera en un momento determinado.

De este modo, se podrá establecer el camino a seguir o la "hoja de ruta" para la explotación pesquera o, al menos, unas pautas que permitan evaluar el grado de sostenibilidad del trabajo diario de los pescadores y de las artes de captura empleadas por las distintas flotas. ■

J.M.S.

Cultivo de atún rojo

Aurelio Ortega:

**“Nos queda mucho,
pero estamos
avanzando muy rápido”**

Las investigaciones sobre atún rojo en la planta de cultivos marinos del Instituto Español de Oceanografía en Murcia siguen a buen ritmo. Fernando de la Gándara y Aurelio Ortega han podido seguir sus trabajos, a pesar de la finalización del proyecto Selfdott, gracias a la firma de acuerdos de investigación con empresas para trabajar en la solución de algunos problemas pendientes de resolver del anterior proyecto. Al mismo tiempo, se ha establecido una colaboración con proyectos de pesquerías para el estudio de esta especie, en el que aportan su conocimiento sobre las larvas en cautividad, y así conocer mejor lo que ocurre en el medio natural. Es el proyecto Atame. Siguen pues los trabajos a buen ritmo. Trabajos que se verán potenciados con la puesta en servicio, hacia comienzos de julio del presente año, de cuatro grandes tanques para poder controlar mejor todas las fases del cultivo.



Treinta ejemplares nacidos en cautividad hace año y medio, de ocho kilos de peso y que engordan en jaulas en el mar de la empresa Caladeros del Mediterráneo. Esa es la imagen más relevante del proyecto en el que llevan trabajando desde hace más de 10 años los investigadores Fernando de la Gándara y Aurelio Ortega, en la planta de cultivos marinos del IEO en Mazarrón, Murcia. Pero son otros muchos los logros alcanzados, y que hoy están sirviendo, por ejemplo, para conocer mejor la vida del atún rojo en su medio natural, lo que permitirá adoptar en el futuro medidas que ayuden a la protección de la especie.

Los ejemplares que sobreviven a la puesta obtenida en el verano de 2011 marcan un hito en esta investigación y, si todo va bien, dentro de otros dos o tres años alcanzarán la madurez sexual y, si se reproducen, se habrá cerrado el ciclo del atún rojo en cautividad. Tienen que cumplirse esas dos condiciones, pero están al alcance de la mano. Y es que, como explica a esta revista Fernando de la Gándara, en la edad que han alcanzado estos treinta ejemplares, la mortalidad es prácticamente nula, por lo que confían en que gran parte de ellos siga adelante. *Mantener los actuales treinta ejemplares con vida es un éxito para nosotros.* Sin embargo, aún queda mucho trabajo por hacer.

El proyecto Selfdott (ver MAR número 490, febrero, 2010) finalizó en noviembre de 2011, cumpliendo ampliamente los objetivos propuestos, como demostrar que es posible obtener puestas masivas de huevos fértiles de atún rojo a partir de ejemplares adultos adaptados



Juvenil de atún rojo de 100 días

“La investigación sobre el atún rojo del Atlántico en España está al mismo nivel que el del Pacífico, por los japoneses, y el del sur, que llevan a cabo los australianos”

Fernando de la Gándara

a la vida en cautividad. Los avances obtenidos en estos últimos años han sido espectaculares, colocando las investigaciones sobre esta especie en España al mismo nivel que las más avanzadas. *Nuestro grado de conocimiento del atún rojo del Atlántico es equivalente al del atún rojo del Pacífico, que tienen los japoneses (llevan trabajando cuarenta años sobre esta especie), y al del atún rojo del sur, sobre el que trabajan los científicos australianos. Estamos los tres al mismo nivel y con los mismos problemas por resolver.*

Y los problemas por resolver o que hay que mejorar son fundamentalmente tres: las colisiones de las larvas de atún en los tanques y las jaulas, la alimentación y la alta mortandad de larvas en los tanques en tierra.

PROYECTOS EN MARCHA

Tras la finalización del mencionado proyecto, subvencionado en un 75% por la UE, surgió una nueva convocatoria, explica Fernando de la Gándara, cuyo objetivo es *transferir resultados del proyecto Selfdott a pequeñas y medianas empresas.* Se trata del proyecto Transdott. *Pero como llevamos trabajando con el Grupo Fuentes desde que empezamos, y no se trata de una pequeña y mediana empresa, nos planteamos la posibilidad de seguir trabajando con ellos, buscando otras fuentes de financiación.*

Esta colaboración con el Grupo Fuentes se ha traducido en *un proyecto a tres años vista,* precisa Aurelio Ortega. *Lo solicitó una empresa del Grupo Fuentes, Caladeros del Mediterráneo, para hacer una serie de investigaciones encaminadas a mejorar el conocimiento y las técnicas de cultivo larvario y el posterior cultivo de los juveniles, incluyendo las técnicas de transferencia de peces al mar, que son los puntos más críticos que detectamos en el anterior proyecto y sobre los que vamos a incidir ahora. En este proyecto contamos con la cola-*



Juvenil de atún rojo de 84 días



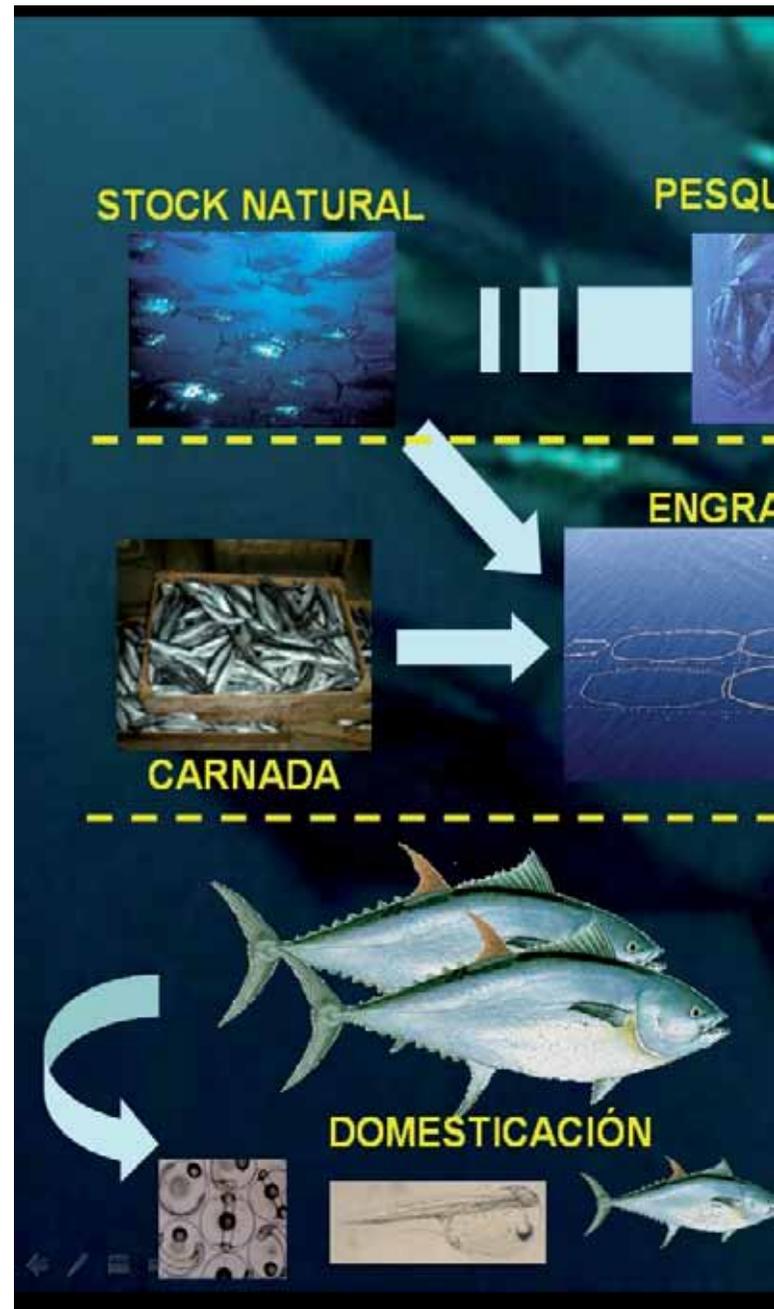
“El año pasado, las condiciones del mar redujeron a la mitad la época de puesta. Con los tanques que entrarán en ...”

boración del investigador Manabu Seoka, de la Universidad Politécnica de Cartagena, y de la Consejería de Agricultura y Agua de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

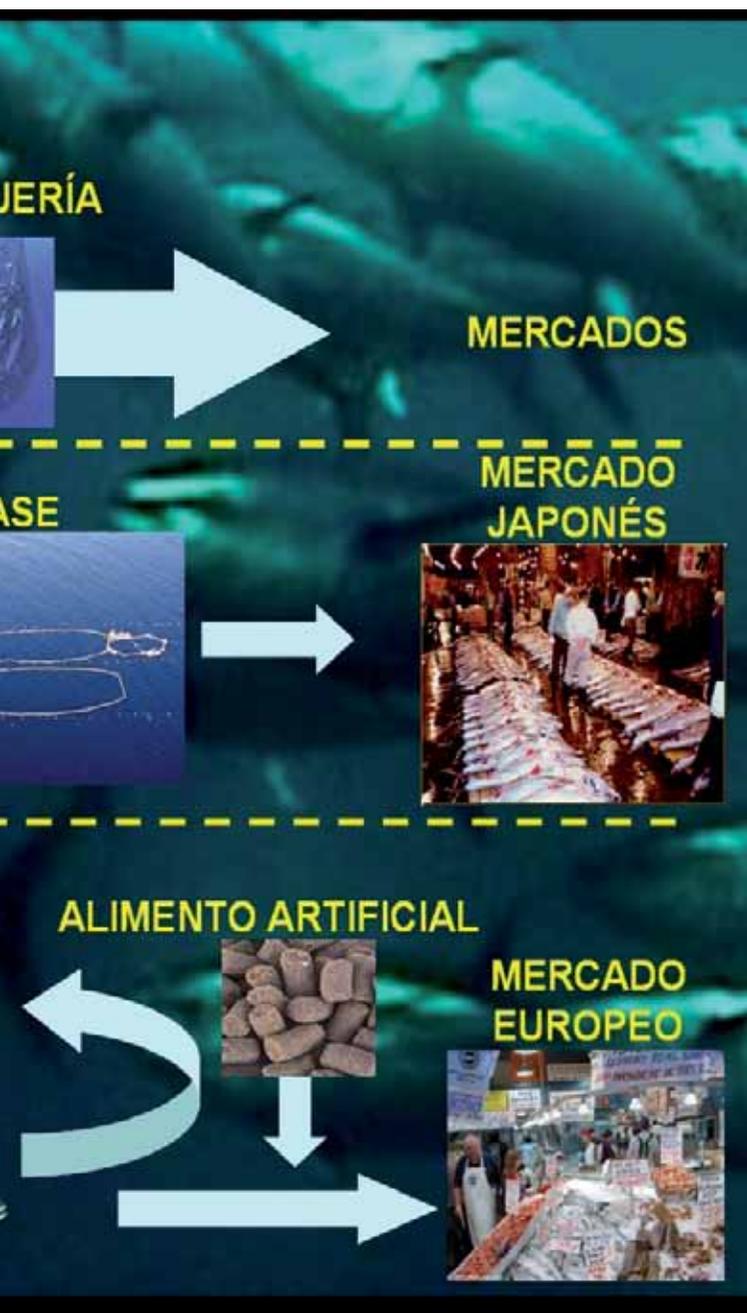
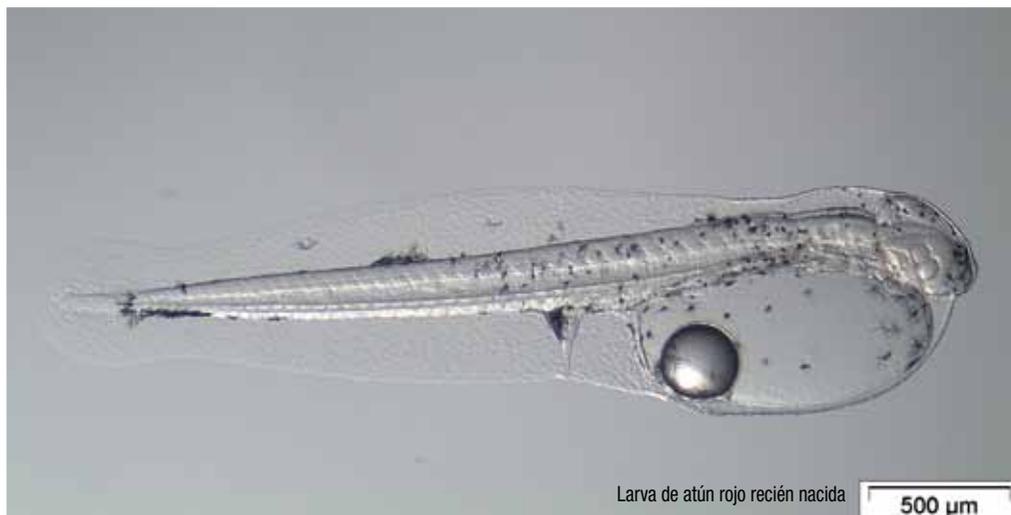
Se citaba anteriormente el problema de la alta mortalidad larvaria en los tanques en tierra como uno de los problemas que había que solucionar, junto a las muertes originadas por las colisiones que se producen contra las paredes de los tanques, quizá el principal “cuello de botella” de esta investigación. Fernando de la Gándara explica que desde que salen del huevo hasta que cumplen un mes de vida, al que llegan con unos cinco gramos de peso, se crían en tanques en tierra. Tras ese primer mes de vida, se les traslada a jaulas instaladas en el mar. El problema de las colisiones aparece en estos días, y se da tanto en los tanques como en las jaulas. Los alevines son tremendamente nerviosos y cualquier estímulo exterior les lleva a nadar rápidamente para escapar de esa situación y acaban chocando contra las paredes de los tanques y/o las redes de las jaulas provocándose la muerte, ya que son muy frágiles. *Son como un toro con esqueleto de sardina.*

Añade Fernando de la Gándara, que si se dispusiera de tanques de mayor tamaño, probablemente estas colisiones disminuirían, ya que estas colisiones también dependen del espacio del que disponen. Un aspecto, este último, al que pronto se espera dar solución con la próxima entrada en servicio de cuatro grandes tanques en tierra (ver recuadro).

En la fase de transporte al mar, y desde los cinco gramos hasta que pasa el invierno (las temperaturas también influyen) y consiguen lle-



... servicio hacia el mes de julio, conseguiremos independizarnos de las condiciones meteorológicas".
Aurelio Ortega



gar a los cinco kilos de peso, la mortalidad es muy elevada (puede llegar hasta un 90%). Una vez superada esa fase, la mortalidad es puramente anecdótica.

Se señalaba también a la alimentación, o mejor dicho, la mejora de la alimentación, como otro de los problemas a resolver. En el proyecto Seldott se diseñó una dieta de destete (paso de la alimentación viva a inerte) que funcionaba aceptablemente. Ahora se trata de mejorarla, algo fundamental para los científicos, ya que señalan que ello hará que las larvas, al estar mejor alimentadas, sean más resistentes y mejore la supervivencia.

Y para avanzar en estas investigaciones, en las que también está colaborando la Universidad Politécnica de Cartagena, se ha puesto en marcha el proyecto Malt, también de tres años, con la empresa Skretting, del grupo Nutreco, que es líder mundial en la producción de piensos marinos. El objetivo, prosigue Aurelio Ortega, es intentar mejorar el estado de la nutrición, desarrollar un pienso y algunos enriquecedores que nos proporcionen mejores resultados con el zooplancton en el destete y en la primera alimentación de los peces.

Respecto a estos proyectos de investigación con empresas, Aurelio Ortega recalca que las investigaciones son confidenciales, aunque los resultados ven la luz posteriormente en las publicaciones científicas. Lo cierto es que ambos proyectos permitirán que los científicos de la planta de cultivos marinos del IEO en Mazarrón prosigan con sus trabajos de investigación.



Al mismo tiempo se ha puesto en marcha otro proyecto cuyo nombre responde al acrónimo Atame (Evaluación de la población de atún rojo atlántico que se reproduce en el Mediterráneo Occidental). Su objetivo es evaluar la población de atunes que hay en el mar, concretamente en la parte occidental del Mediterráneo, en la zona de Baleares, de gran importancia para su reproducción. Hasta el presente, estos trabajos de evaluación se han venido realizando mediante campañas de investigación y de prospección en la zona de Baleares. A través del muestreo de los atunes que se pescaban los científicos evaluaban la biomasa de reproductores. *También se hace ese cálculo a partir de la cantidad de huevos y larvas que hay en el mar en la época de puesta*, señala Fernando de la Gándara.

PROYECTO ATAME

Lo novedoso de este proyecto, prosigue el investigador del IEO, *es que por vez primera se aplican los conocimientos que hemos adquirido con las larvas en cautividad para saber mejor lo que ocurre en el medio natural. Y es que, compañeros nuestros que llevan toda la vida trabajando en prospección larvaria de atún nunca han visto algunas fases, pero sí nosotros en el laboratorio.* Explica el científico, que hasta ahora los investigadores de los equipos de pesquerías pueden coger una larva y aproximar cuál es su edad, según su tamaño, pero no precisarla con exactitud, *algo que sí se puede establecer tras las investigaciones acuícolas que hemos desarrollado.* De esta manera, el conocimiento que hemos adquirido servirá para aumentar *el conocimiento que se tiene de esta especie en el mar.*

En el proyecto Atame, que se inició en enero del pasado año, y junto al equipo de la planta de cultivos del IEO de Murcia y de investigadores del IEO de Baleares y Canarias, participa la Universidad de Cádiz, que es quien coordina el proyecto, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y Azti-Tecnalia. Fernando de la Gándara destaca que en este proyecto, que también es por tres años, el IEO de Murcia y el de Baleares, junto a Azti, tienen en marcha varios experimentos para conocer cuál es el desarrollo embrionario de los huevos y de las larvas a diferentes temperaturas, la alimen-

tación larvaria... *lo que se podrá emplear posteriormente en el conocimiento de cómo actúa el huevo o la larva en la naturaleza.* El proyecto servirá para que pueda conocerse mejor la evolución de este importante recurso, pudiéndose realizar observaciones más exactas sobre la situación del stock.

También dentro de este proyecto, hay otra línea de investigación, de la que se encarga el CSIC, y que se centra en estudiar la depredación de huevos de atún rojo por parte de medusas. Una depredación que, al parecer, alcanza cifras bastante elevadas, por lo que su impacto sobre la especie puede adquirir cierta relevancia. Hay indicios para considerar que la medusa *Pelagia noctiluca* realiza un predación muy intensa sobre huevos y larvas de atún rojo "debido a la aparente sincronización y solapamiento entre ambas". Se trata, pues, de averiguar cuál es la magnitud y el efecto de esta situación.

Gracias a los proyectos con diversas empresas e instituciones anteriormente citados, al interés que sigue despertando esta especie y, asimismo, a los éxitos alcanzados en la investigación, se van sorteando los recortes económicos que, por desgracia, están afectando a otras investigaciones. Por lo que acabamos de reseñar en el presente reportaje, trabajo no les va a faltar en los próximos años.

Como dice Aurelio Ortega, *nos queda mucho, pero también estamos avanzando muy rápido.* Junto a los treinta ejemplares que ya han superado el año y medio, tienen otros doscientos atunes sobre los dos kilos de peso, procedentes de la puesta de 2012, en las instalaciones del Grupo Fuentes, *con una supervivencia mejor que la que alcanzamos el año anterior.*

Aurelio Ortega señala a MAR que, además, siguen trabajando con el bonito (*Sarda sarda*), del que disponen de un stock de reproductores. *Empezamos a trabajar con esta especie pensando que nos podría enseñar cosas sobre el atún rojo, pero resultó que no eran tantas, que eran más distintos de lo que parecía en un primer momento.* Una especie con la que lograron cerrar el ciclo de cultivo y que, si hubiera alguna empresa interesada en ella, podría empezar a ser comercializada. ■

Raúl Gutiérrez
Fotos: CO de Murcia

Más medios y mejores condiciones

Las condiciones de trabajo en los estudios sobre el atún rojo, y también sobre otras especies en un futuro próximo, se van a ver sustancialmente reforzadas. Y ello será así porque en unos pocos meses -hacia finales de junio, si no surgen imprevistos- estarán listos los cuatro grandes tanques que se están construyendo junto a la planta de cultivos marinos de Mazarrón, en Murcia. Según comenta Aurelio Ortega, responsable del seguimiento de este ambicioso proyecto, la primera fase está prácticamente concluida. Esta fase comprende lo que podría denominarse como infraestructuras: construcción de los tanques, edificio y nave. La segunda fase es la dotación interna: bombas, material de recirculación, equipos de control...

El 70% de la financiación proviene de los Fondos Feder (4,2 millones de euros) y un 30% (1,8 millones de euros) del IEO.

Dos de los tanques, con 8 y 14 metros de diámetro, respectivamente, estarán destinados a los ejemplares de atún donde se controlará su crecimiento. *Los otros dos tanques será donde coloquemos a los reproductores, y tendrán 22 metros de diámetro y 10 de profundidad y 20 metros de diámetros y 9 de profundidad, respectivamente. Entre estos tanques estamos hablando de unos 6.000 metros cúbicos de capacidad para mantener reproductores.*

La principal ventaja es que, a partir de ese momento, los científicos no estarán al albur de las circunstancias meteorológicas en sus investigaciones, ya que podrán controlar las condiciones de los tanques -manipulación del fotoperiodo y termoperiodo para, por ejemplo, extender las puestas fuera de la época natural de reproducción- haciendo que éstas resulten lo más idóneas posibles para la fase en que se encuentre la investigación. *Este año, las condiciones en el mar redujeron a la mitad la época de puesta. Con el tanque conseguiremos independizarnos de las condiciones meteorológicas, o de problemas de contaminación u oscilaciones de la temperatura... que pueden hacer que la puesta recolectada sea escasa en el tiempo, como ha sido este año, de escasa cantidad o incluso nula*

Al disponer de dos tanques, señala Aurelio Ortega, podremos modificar las condiciones en que tenemos estabulados a los peces y que pongan en otra época del año y, posiblemente, durante un poco más de tiempo.

R.G.

Balance 2012

El tráfico PORTUARIO SIGUE creciendo

Los puertos españoles movieron 475 millones de toneladas de mercancías en 2012. Esta cifra significa un crecimiento del 3,9 por ciento respecto al ejercicio anterior aproximando el tráfico del sistema portuario de titularidad estatal al récord histórico alcanzado en 2007, cuando se movieron más de 483 millones de toneladas, y afianzando la recuperación de los tráficos al encadenar tres ejercicios consecutivos con incrementos de hasta el 6 por ciento. El puerto de Algeciras se afirma como líder y motor de las dársenas españolas al alcanzar un tráfico total cercano a 90 millones de toneladas y 4 millones de TEUS.

Las dársenas de titularidad estatal coordinadas por el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) han encadenado el tercer ejercicio consecutivo en positivo impulsando el crecimiento hasta aproximarse al máximo histórico de 2007. La mercancía general, que supone cerca del 50 por ciento del tráfico manipulado, registró casi 219 millones de toneladas (MT), lo que representa un aumento del 2,6 por ciento respecto de 2011. El segmento que experimentó un aumento más notable fue el de los graneles sólidos, al registrar un incremento del 11,6 por ciento, superando los 88,5 MT. El puerto de Bahía



de Algeciras se establece como la principal dársena del sistema portuario al cerrar 2012 con récords históricos tanto en el tráfico total como en movimiento de contenedores debido, en parte, a su inmejorable ubicación en las rutas transoceánicas para el transbordo en el Estrecho.

AUTORIDADES PORTUARIAS

La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras lidera un ejercicio más el ranking de puertos por volumen al alcanzar los 89 MT. Su liderazgo se asienta en el tráfico de mercancía general—materiales de construcción, aparatos y herramientas, automóviles y piezas, productos de alimentación—, con más de 58 MT manipuladas y el tráfico de contenedores, que ha superado la cifra de 4 millones de TEUS (contenedores estandarizados de 6 metros), lo que significa un crecimiento casi del 14 por ciento respecto de 2011, que, a su vez, superó el movimiento de 2010 en casi un 28 por ciento.

Los positivos guarismos de la dársena andaluza brillan aún más al compararlos con los de sus rivales más directos: Valencia y Barcelona, ya que el puerto de la capital del Turia cerró el ejercicio de 2012 con un tráfico de 66,2 millones de toneladas—un crecimiento del 0,6 por ciento—, que se suma al 2,7 por ciento que creció en 2011. De esta forma, el puerto de Valencia ha aumentado de los 64 MT de 2010 a los 66,2 de 2012. Mientras que, Algeciras, en el mismo período ha pasado de 70 a 89 MT.

La comparación de la dársena catalana, tercera en el ranking por volumen de tráfico, con la andaluza muestra con más claridad la buena gestión de esta última, ya que el puerto de Barcelona ha pasado de los 43,6 MT manipulados en 2010 a los 42,4 MT de 2012, lo que significa un descenso en dos ejercicios cercano al 3 por ciento. Hay que descender hasta la cuarta y quinta posición en la lista de tráfico portuario en la que están Tarragona y Cartagena para encontrar crecimientos significativos. En el caso de Cartagena, el aumento puede calificarse de espectacular ya que en un año ha pasado de 22,7 MT a más de 30 MT con un incremento

del 33 por ciento gracias al incremento de los graneles líquidos en la planta de Escombreras.

Otras Autoridades Portuarias que han tenido un buen ejercicio son: Almería, Ferrol-S. Cibrao y Gijón con incrementos entre el 17 y el 13,5 por ciento.

El balance más negativo lo presenta el puerto de Bilbao con 29,5 MT, un descenso de casi 8 puntos porcentuales respecto de 2011 que le colocan en la sexta plaza en la lista de autoridades.

TRÁFICO POR SEGMENTOS

El movimiento de mercancía general, la que mayor valor añadido reporta a las arcas de los puertos, cerró el año liderando los tráficcos con cerca de 219 MT. Esta cifra supone un incremento del 2,7 por ciento y representa el 46 por ciento del total de movimientos en el sistema portuario. Dentro de este segmento, la mercancía convencional supera los 57 MT subiendo un moderado 2,3 por ciento. Por su parte, la mercancía en contenedores—uno de los tráficcos más rentables— se ha situado en 161,7 MT. Valencia, con un incremento del 2,1 por ciento, lidera este segmento con casi 60 MT manipuladas en su puerto. Algeciras, con 58 MT, se sitúa en segunda posición a corta distancia. El incremento del puerto andaluz durante el ejercicio pasado ha sido del 11,7 por ciento, que acumulada al incremento del 30 por ciento muestra su buena trayectoria. El puerto de Barcelona, tercero en la lista con 26,2 MT, experimenta una caída de casi 8 puntos.

El segmento de graneles sólidos—cereales, piensos y forrajes, carbón, mineral de hierro, áridos y cementos principalmente—, de acuerdo con las cifras del ente público, ha experimentado un crecimiento de dos dígitos (11,7%) situándose en los 88,5 MT. El buen balance que presenta este tipo de tráficcos se sustenta en la llegada de carbón a las dársenas de Gijón, Ferrol y Tarragona para las plantas que las industrias de energía como Endesa o Fenosa tienen cerca de los puertos y a la importación de cereal de Brasil o Argentina para alimentar la cabaña ganadera de nuestro país, tras la caída de un 20 por ciento de la producción nacional de ce-

El tráfico portuario estatal alcanzó 475 MT en 2012 al crecer el 4%

real el año anterior. Por su parte, el tráfico de áridos y cementos continúa estancado por la caída que la obra civil y la construcción de vivienda han sufrido en toda la geografía española.

Las principales dársenas graneleras han tenido un buen ejercicio. El Musel, con un incremento del 15 por ciento, alcanza los 14,5 MT, debido, en parte, al sistema de bonificaciones arbitrado por OPPE que alivia la presión que la subida de tasas causaba a los clientes del puerto. Con el cambio, cuando la mercancía siderúrgica sin contenerizar supere las 200.000 toneladas de movimiento tendrá una reducción del 20 por ciento en la tasa de mercancía, lo que ha posibilitado a Acelor Mittal reducir sus gastos a través de estas bonificaciones. Tarragona, con casi 11 MT ha experimentado un incremento superior al 17 por ciento. Y, Ferrol-San Cibrao ha aumentado el volumen de negocio el 21 por ciento superando los 10 MT. Los graneles sólidos suponen casi el 73 por ciento del tráfico total del puerto gallego (13,7 MT) que depende del carbón que demanda Endesa y el que encarga Fenosa para la planta de Meirama. La dársena gallega espera que la entrada en funcionamiento durante el primer trimestre de 2013 de la terminal de contenedores suponga un incremento en el volumen del tráfico a la vez que la diversificación del negocio marítimo. Otros puertos, como Algeciras, Barcelona o Cartagena también cerraron el ejercicio de 2012 con subidas notables en este segmento, aunque los graneles sólidos no sean su segmento prioritario.



El tráfico de graneles líquidos—petróleo, productos químicos, biocombustible, vinos y bebidas— ha tenido un comportamiento moderado con un tráfico total de 153,4 MT que significa una subida del 2 por ciento respecto a 2011. La competencia en este tipo de tráficos es notable como lo demuestra el constante cambio de autoridades portuarias que lideran este segmento. En 2012 la lista de puertos por volumen la lidera el puerto de Cartagena que ha crecido por encima del 35 por ciento para cerrar el ejercicio con 24,2 MT, pasando en la lista del cuarto puesto al primero. De acuerdo con la

TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL

	Tráfico total (Millones de toneladas)	Crecimiento (%)
2004	410	7,44
2005	441	7,49
2006	461	4,79
2007	483	4,49
2008	473	-2,2
2009	412	-12,9
2010	431	4,4
2011	457	5,9
2012	475	3,9

TRÁFICO PORTUARIO

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		Var %
	2011	2012	
Bahía de Algeciras	82.848.726	88.744.994	7,12
Valencia	65.767.923	66.193.894	0,65
Barcelona	43.881.048	42.463.701	-3,23
Tarragona	31.945.482	33.241.576	4,06
Cartagena	22.733.854	30.411.589	33,77
Bilbao	32.002.547	29.507.186	-7,8



Bahía de Algeciras afianza su liderazgo con 89 MT

Autoridad Portuaria, el crecimiento se debe a la competitividad de sus tasas y tarifas y a la ampliación de la dársena de Escombrecas en la que se ha instalado la multinacional Repsol.

El puerto de Huelva, con 22,9 MT y un crecimiento de casi el 6 por ciento, ocupa la segunda posición— como en el ejercicio anterior—. Y Bahía de Algeciras ha pasado de liderar este segmento a la tercera posición al cerrar el pasado ejercicio con 22,8 MT casi un punto porcentual menos. Aunque, la entrada en explotación de la nueva terminal de graneles líquidos que la multinacional holan-

desa VOPak gestionará en Isla Verde Exterior añadirá inicialmente unos 4 MT, que podrían subir hasta 8 anuales a pleno rendimiento en caso de llevarse a cabo la ampliación de la terminal.

La dársena bilbaina con una caída cercana al 16 por ciento representa la otra cara de la moneda con una evolución muy negativa de la actividad en este segmento. Este puerto, que en 2008 era líder con 23 MT, movió el pasado ejercicio poco más de 15 MT, que le dejan en quinto lugar. La explicación, a parte del descenso generalizado de la actividad económica, está en la entrada en producción de la nueva unidad de Petronor, la filial de Repsol, que permite obtener un mayor tonelaje de gasóleos y gasolinas y menores cantidades de fuel. También el puerto de Vigo ha sufrido descenso del 19 por ciento en el tráfico de graneles líquidos cerrando el año con 3,7 MT.

CONTENEDORES

El tráfico de contenedores medidos en TEUS subió un 1 por ciento pasando por primera vez los 14 millones de unidades en nuestro sistema portuario. De esta cifra, más de la mitad fueron en tránsito (7,6 millones), el 35 por ciento de import/export (4,9 millones) y el resto nacionales (1,5 millones). El movimiento de contenedores nacionales retrocedió un 4,2 por ciento que supone un descenso de más de 67.280 unidades.

Valencia lidera un ejercicio más el movimiento de contenedores con 4,47 millones

GRANELES SÓLIDOS (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		Var %
	2011	2012	
Gijón	12.573.625	14.482.422	15,18
Tarragona	9.286.099	10.888.782	17,26
Ferrol-S Cibrao	8.685.748	10.505.475	20,95
Cartagena	3.664.820	4.880.341	33,17
Huelva	4.459.392	4.830.958	8,33
Almería	3.930.994	4.703.270	19,65

GRANELES LÍQUIDOS (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		Var %
	2011	2012	
Cartagena	17.862.896	24.214.839	35,56
Huelva	21.675.620	22.921.238	5,75
Bahía Algeciras	23.036.745	22.812.182	-0,97
Tarragona	18.726.218	19.049.542	1,73
Bilbao	17.860.890	15.060.943	-15,68
Barcelona	10.692.839	10.425.665	-2,50

de TEUS con un incremento del 3,3 por ciento. El segundo puesto es para Bahía de Algeciras con 4,1 millones y un ascenso entorno al 13 por ciento. Estos dos puertos acumulan más del 60 por ciento de los contenedores manipulados en todo el sistema portuario. Este buen resultado se debe, en parte, al gran potencial de la ubicación de las dos dársenas en las rutas del comercio internacional y sus tráficos Este-Oeste y Norte-Sur. Además, el incremento de la capacidad del transporte ferroviario de contenedores con Madrid permite al puerto de Valencia prever buenos resultados para carga import-export en contenedores. Por su parte, la dársena andaluza, que alberga en sus instalaciones la terminal APM— con 2,8 millones de TEUS gestionados—, y a TTIA, filial de Hanjin Shipping, espera que la surcoreana ponga en marcha la segunda fase de su terminal de contenedores semiautomatizada para incrementar el movimiento de contenedores y mejorar su posición la lista de las terminales más importantes del mundo.

Por otro lado, está el puerto de Barcelona, que pasa de los 2 millones movidos en 2011 a los poco más de 1,74 millones de 2012 y Las Palmas con 1,2 millones de TEU's. Ambos con descensos del 13 y del 6 por ciento respectivamente.

El número de barcos que pasaron por nuestros puertos descendió un 3 por ciento, cerrando 2012 con 134.578. Esta cifra, paradójica en principio con el aumento del tráfico total, se debe a que la capacidad

de estos buques se ha incrementado hasta superar los 1.957 millones de GT.

PASAJEROS Y PESCA

La situación económica por la que atraviesa nuestro país y los de nuestro entorno está afectando a un segmento de tráficos que había experimentado subidas hasta este ejercicio. Este tipo de tráfico, además, es beneficioso tanto para las cuentas de resultados del puerto como la hostelería y la restauración de las ciudades en las que se encuentra el puerto. El volumen de pasajeros de crucero ha caído un 5,4 por ciento cerrando el ejercicio con 7,5 millones de cruceristas. Este resultado cambia una tendencia que en una década ha pasado de 2 millones de personas a los casi 8 que tienen los puertos españoles como punto de llegada o salida. También ha descendido el número de cruceros que atracan en nuestros puertos de los 3.906 de 2011 a los 3.723 del pasado año.

Barcelona, aunque ha sufrido una caída de casi el 9 por ciento, lidera el ranking con 2,4 millones de pasajeros de cruceros. El segundo lugar es para Baleares, que ha perdido cerca de 350 mil pasajeros y ha cerrado el ejercicio con 1,27 millones. Santa Cruz de Tenerife y las Palmas son dos puertos, entre los líderes en este segmento, que incrementan respectivamente un 7 y un 9 por ciento. El primero, hasta llegar a cerca de 900 mil cruceristas y el segundo cerca de los 850 mil. También destaca Valencia, que ha subido casi un 30 por ciento al ce-

El beneficio neto del ejercicio 2012 fue de 200 millones de euros

Nº CONTENEDORES en TEUS

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2011	2012	Var %
Valencia	4.327.371	4.469.754	3,29
Bahía de Algeciras	3.602.631	4.070.791	13
Barcelona	2.013.967	1.749.974	-13,11
Las Palmas	1.287.398	1.207.962	-6,17
Bilbao	572.784	610.131	6,52
Málaga	476.997	336.265	-29,50

PESCA FRESCA (toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2011	2012	Var %
Vigo	84.264	82.700	-1,86
A Coruña	41.689	43.738	4,89
Pasajes	23.329	24.334	4,31
Bahía de Cádiz	18.703	19.234	2,84
Avilés	14.164	11.985	15,57
Gijón	8.785	8.119	-7,6

rrar el año con cerca de medio millón de pasajeros de crucero.

El total del tráfico de pasajeros—cruce-ristas y pasaje— descendió más del 5 por ciento pasando de los 27, 3 millones de personas a los 26,8 millones de 2012. Los puertos de las Islas Canarias y Baleares lideran el tráfico de pasajeros seguidos por Bahía de Algeciras.

El tráfico de pesca fresca termina el 2012 con casi 239 toneladas, una caída del 1,7 por ciento. El puerto de Vigo lidera este tipo de mercancía con casi 83 mil toneladas, que significa un ligero descenso del 1,9 por ciento. A Coruña y Bahía de Cádiz están en segundo y tercer puesto con 44 y 19 mil toneladas respectivamente. Estos puertos han aumentado sus tráficos en casi 5 y 3 puntos porcentuales.

El balance de 2012 de las principales dársenas del sistema portuario muestra que, a pesar de la delicada situación de nuestra economía y la de los países de nuestro entorno, el gran potencial que supone la ubicación de Valencia y Bahía de Algeciras en una de las principales vías del comercio internacional hace que mantengan el crecimiento de sus tráficos especialmente el de trasbordo de contenedores al ser utilizados por las terminalistas como plataformas logísticas para su negocio. ■

J.M.S.

LOS TRABAJADORES PORTUARIOS EXIGEN LA APLICACIÓN DEL CONVENIO COLECTIVO

Los trabajadores portuarios bloquearon el pasado día 13 de febrero los accesos principales a las 28 Autoridades Portuarias para reclamar la entrada en vigor del convenio colectivo, que afecta a unos 5.000 trabajadores. El convenio, firmado recientemente entre los representantes de los trabajadores (UGT, CCOO, CIG) y el Ministerio de Fomento, está paralizado por decisión de la CECIR (Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones), organismo dependiente del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas al considerar este organismo que no es compatible con los parámetros de gasto público establecidos en los Presupuestos Generales del Estado para 2013.

De acuerdo con los representantes de los trabajadores, *el convenio garantiza el buen funcionamiento del actual modelo de gestión portuaria a través de la productividad y la formación, respetando los límites establecidos en los Presupuestos Generales del Estado.*

El paro, según las Autoridades Portuarias, ha tenido un seguimiento desigual. En algunas ciudades como Valencia, Barcelona Avilés o Pasia, los paros han contado con un seguimiento alto y los trabajadores interrumpieron el tráfico en los accesos al puerto extendiéndose el colapso circulatorio a parte de la red viaria con retenciones kilométricas en el caso de la capital del Turia.

En otros casos el seguimiento ha sido escaso y la incidencia de los paros —dos horas por la mañana y dos a mediodía— fue escasa o nula como en Tarragona. Los representantes de los trabajadores, al no haber cambiado la postura de Hacienda, mantienen el calendario de protestas para el 6 de marzo y del 3 al 5 de abril. ■

J.M.S.



Las BASES, DE COTIZACIÓN del REM suben de media 1,99 puntos

Las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores pertenecientes al Régimen Especial del Mar, incluidos en los grupos segundo y tercero, suben de media 1,99 puntos en el año 2013. Las bases de cotización están constituidas por las remuneraciones efectivamente percibidas por los trabajadores. Sin embargo, la cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas de este Régimen Especial del Mar se efectúa sobre las remuneraciones que se fijan cada año, a propuesta del Instituto Social de la Marina, tras consultar a los agentes sociales del sector. La subida media de dichas bases en el 2012 fue de 2,56 puntos.



La Orden Ministerial que establece las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar para el año 2013 se publicó en el Boletín Oficial del Estado del pasado 13 de febrero. A nivel nacional, la subida media de los grupos 2A, 2B y 3 se sitúa en 1,99 puntos. En el año 2012 el incremento medio se situó en 2,56 puntos.

El Instituto Social de la Marina, como organismo gestor de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, propone cada año la subida de las cotizaciones, después de escuchar las recomendaciones de las organizaciones empresariales y sindicales del sector. Este incremento se realiza por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales sobre la base de los valores medios de remuneración percibida el año anterior. Así, las bases únicas para la cotización por contingencias comunes y profesionales para este año se determinan en función de los valores medios de las remuneraciones percibidas en 2012.

Las bases de cotización del grupo 2A, en el que se incluyen las embarcaciones entre 50 y 150 TRB, suben de media dos puntos. Atendiendo a este grupo, en la zona este (Alicante, Castellón, Valencia, Islas Baleares, Barcelona y Tarragona) es donde más se incrementan las cotizaciones (2,49 puntos de media) y donde menos es en la zona sur (en la que se incluyen las provincias andaluzas, las islas Canarias y las ciudades de Ceuta y Melilla), con una subida media de 1,37 puntos.

En la zona norte (que comprende las provincias de Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi), las mayores subidas se observan en la Comunidad cántabra (2,47 puntos de media).

Por modalidades de pesca, grupos de cotización y categorías profesionales las mayores subidas se dan en la zona norte, en la modalidad de cerco, en Cantabria (3,55 puntos en las categorías 1 a 7 y 3,48 puntos en las categorías 8 y 9 a 11).

En la zona este, donde no se distinguen modalidades de pesca, la mayor subida (2,54 puntos) la experimentan las categorías profesionales encuadradas en los grupos de



Ana Díaz

El ISM propone los incrementos en las cotizaciones tras escuchar las recomendaciones de los agentes sociales del sector

cotización 1 a 7. En los restantes grupos la subida es de 2,46 puntos.

Finalmente, en la zona sur los incrementos más altos se detectan en Málaga, Granada, Melilla y Ceuta (1,84 puntos en las categorías profesionales 1 a 7); Las Palmas y Tenerife (2,08 puntos en la categoría profesional 8) y 2,06 puntos en Cádiz y en la modalidad de pescado fresco en Huelva.

EMBARCACIONES ENTRE 10 Y 50 TRB

La subida media en el grupo 2B de cotización, en el que se engloban los tripulantes de embarcaciones de entre 10 y 50 TRB, es de 1,94 puntos para el año 2013. Como ocurre en el grupo de las embarcaciones de tonelaje más alto, los incrementos medios más altos se dan en la zona este (2,49 puntos), seguido de la zona norte (2,20 puntos) y la sur (1,13 puntos), respectivamente.

En la zona norte, las categorías profesionales más elevadas son las que experimentan mayores subidas medias (2,34 puntos) dentro del grupo 2B. En concreto, Cantabria es, en la modalidad de cerco, donde más crecen: 3,55 puntos (en las categorías profesionales 1 a 7) y 3,10 puntos, en las categorías 8 y 9 a 11, respectivamente. También aumentan 3,10 puntos, las bases en la modalidad de palangre, cerco y otras artes



La subida media más alta se produce este año en el grupo III (2,04 puntos). Las bases de cotización en este grupo subieron 2,20 puntos de media en el ejercicio pasado

menores en las provincias de A Coruña, Vilagarcía, Vigo, Lugo y Asturias.

En la zona este, las bases de cotización de las categorías 1 a 7 suben 2,54 puntos y 2,46 puntos en las siguientes categorías.

Por último, en la zona sur, los mayores aumentos de las bases de cotización se registran en la provincia de Huelva, en el apartado de otras modalidades de pesca, donde se incrementan 2,61 puntos en las categorías profesionales 1 a 7 y 2,47 puntos en las categorías 8 y 9 a 11, respectivamente.

GRUPO TERCERO

En este grupo sucede lo mismo que en los anteriores. Es decir, la mayor subida media se da en la zona este (2,54 puntos de media), después en la zona norte (2,14 puntos) y donde menos se incrementan este año las bases de cotización es en la zona sur (1,44 puntos).

BASES COTIZACION GRUPO 2ª				
MODALIDAD DE PESCA		CATEGORIAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO		
ZONA NORTE		1 a 7	8	9 a 11
A CORUÑA LUGO VIGO VILAGARCÍA ASTURIAS	ARRASTRE, PALANGRE DE FONDO Y VOLANTAS EN CALADEROS INTERNAC. (EXCEPTO ÁFRICA)	2.457,00	1.755,00	1.608,00
	ARRASTRE EN CALADERO NACIONAL Y COSTA DE PORTUGAL. PALANGRE DE FONDO Y VOLANTAS EN COSTA DE ÁFRICA. PALANGRE DE SUPERFICIE.	2.265,00	1.518,00	1.416,00
	PALANGRE DE FONDO CERCO Y OTRAS ARTES EN CALADEROS NACIONALES	1.773,00	1.434,00	1.338,00
CANTABRIA	ARRASTRE	2.457,00	1.755,00	1.608,00
	PALANGRE	1.773,00	1.434,00	1.416,00
	CERCO	1.575,00	1.338,00	1.338,00
GIPUZKOA	CERCO Y PALANGRE	1.854,00	1.518,00	1.518,00
	ARRASTRE	2.886,00	1.905,00	1.659,00
	OTRAS ARTES	2.625,00	1.791,00	1.623,00
BIZKAIA	ARTES FIJAS	2.577,00	1.692,00	1.623,00
	ARRASTRE	2.886,00	1.905,00	1.659,00
	CERCO Y ANZUELO	1.824,00	1.518,00	1.518,00
ZONA ESTE				
ALICANTE CASTELLÓN VALENCIA ILLES BALEARS BARCELONA MURCIA TARRAGONA GIRONA	-----	1.815,00	1.500,00	1.500,00
ZONA SUR				
ALMERÍA	-----	1.674,00	1.461,00	1.461,00
CÁDIZ	-----	1.674,00	1.388,00	1.388,00
HUELVA	CONGELADO	2.421,00	1.677,00	1.497,00
	FRESCO	1.998,00	1.395,00	1.338,00
MÁLAGA GRANADA MELILLA CEUTA	-----	1.494,00	1.383,00	1.383,00
LAS PALMAS TENERIFE	-----	2.421,00	1.617,00	1.497,00

Por lo que respecta a la zona norte, las cotizaciones suben 2,46 puntos para las categorías profesionales 3 y 4 y 2,66 puntos para las categorías 8 a 11, respectivamente, en las provincias de A Coruña, Lugo, Vilagarcía, Vigo, Asturias y Cantabria.

En la zona este, las bases de cotización de las categorías profesionales 3 y 4 experimentan para el año 2013, una subida de 2,53 puntos; mientras que lo hacen 2,55 puntos, en las categorías 8 a 11.

En la zona sur, las bases de cotización suben en Almería 0,83 puntos (categorías pro-

Las bases para cotizar se fijan en función de las remuneraciones percibidas en 2012

fesionales 3 y 4) y 0,91 puntos en las restantes. Mientras que los incrementos que se dan en las provincias de Cádiz, Huelva, Granada, Málaga, Sevilla, Las Palmas, Tenerife, Ceuta y Melilla son de 2,03 puntos (categorías 3 y 4) y 1,99 puntos en las categorías profesionales 8 a 11.

Las tablas que acompañan esta información corresponden a las cotizaciones fijadas para 2013, publicadas recientemente en el BOE. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ

BASES COTIZACION GRUPO 2ºB				
		CATEGORIAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO		
ZONA NORTE		1 a 7	8	9 a 11
A CORUÑA VILAGARCIA VIGO LUGO ASTURIAS	PALANGRE DE FONDO Y VOLANTAS EN COSTA DE ÁFRICA	2.265,00	1.518,00	1.416,00
	PALANGRE CERCO Y OTRAS ARTES MENORES	1.650,00	1.296,00	1.296,00
CANTABRIA	ARRASTRE Y PALANGRE	1.650,00	1.296,00	1.296,00
	CERCO	1.575,00	1.296,00	1.296,00
GIPUZKOA	CERCO, PALANGRE, ANZUELO Y ARTES FIJAS	1.824,00	1.518,00	1.518,00
	ARRASTRE	2.886,00	1.905,00	1.659,00
BIZKAIA	-----	1.824,00	1.518,00	1.518,00
ZONA ESTE				
ALICANTE CASTELLÓN VALENCIA ILLES BALEARS BARCELONA GIRONA TARRAGONA MURCIA	-----	1.815,00	1.500,00	1.500,00
ZONA SUR				
ALMERÍA	-----	1.566,00	1.461,00	1.461,00
CÁDIZ	CERCO, ARRASTRE, ARTES MENORES	1.560,00	1.233,00	1.233,00
	PALANGRE	1.566,00	1.245,00	1.245,00
HUELVA	ALTURA-CONGELADOR	2.166,00	1.464,00	1.318,00
	ARRASTRE, CERCO, PALANGRE	1.566,00	1.245,00	1.245,00
	OTRAS MODALIDADES	1.413,00	1.245,00	1.245,00
MÁLAGA GRANADA CEUTA	-----	1.494,00	1.245,00	1.245,00
LAS PALMAS TENERIFE	PESCA LOCAL	1.494,00	1.245,00	1.245,00
	PESCA NO LOCAL	2.166,00	1.464,00	1.320,00

BASES COTIZACION GRUPO 3			
		CATEGORIAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN	
ZONA NORTE	3 y 4	8 a 11	
A CORUÑA LUGO VILAGARCIA VIGO ASTURIAS CANTABRIA	1.374,00	1.275,00	
GIPUZKOA BIZKAIA	1.452,00	1.338,00 1.161,00	
ZONA ESTE			
ALICANTE CASTELLÓN VALENCIA ILLES BALEARS BARCELONA GIRONA TARRAGONA MURCIA	1.578,00	1.326,00	
ZONA SUR			
ALMERÍA	1.461,00	1.329,00	
CÁDIZ GRANADA SEVILLA MÁLAGA LAS PALMAS MELILLA TENERIFE CEUTA	1.356,00	1.230,00	

FUENTE: DIRECCIÓN SEGURIDAD SOCIAL ISM - BOE

El Plan de Formación del ISM para 2013 está colgado en la web de la Seguridad Social

Ya puede CONSULTARSE en Internet



Con el objetivo de contribuir a mejorar la formación y cualificación profesional de los trabajadores del mar, el Instituto Social de la Marina elabora todos los años los Planes de Formación a disposición de marinos y pescadores. Los cursos están cofinanciados por el Fondo Social Europeo en el marco del Programa Operativo Plurirregional “Adaptabilidad y Empleo” en el que participa el organismo desde el año 2007. Los interesados en realizar algunas de las actividades formativas pueden encontrar toda la información que necesitan para inscribirse en las mismas en la página web de la Seguridad Social (www.seg-social.es)

El Plan de Formación del Instituto Social de la Marina para 2013 da prioridad a una decena de materias: la seguridad de la vida en la mar, la salud laboral en el trabajo marítimo, la seguridad ocupacional del buque, la prevención y lucha contra la contaminación y la protección del medioambiente marino, la tecnología del buque, el frío y la climatización, la electricidad y la electrónica, el mantenimiento de la máquina, las tecnologías de la información y las titulaciones profesionales.

Para la elaboración del programa, cofinanciado por el Fondo Social Europeo desde el año 2007, se tienen en cuenta las necesidades de formación manifestadas, tanto por los agentes del sector como por los propios trabajadores, a través de las solicitudes de asistencia a cursos presentadas por éstos.

Además, también se tienen en cuenta las competencias del Instituto Social de la Marina que, en materia de políticas activas de empleo,

se han transferido a las Comunidades Autónomas (Andalucía, Asturias, Baleares, Cantabria, Cataluña, Galicia, Valencia, Región de Murcia y País Vasco) los colectivos a los que les afectan, así como los potenciales beneficiarios de la formación profesional marítima y sanitaria del ISM.

Todas las acciones formativas que desarrolla el Instituto Social de la Marina se hacen al amparo de lo establecido en la Orden TAS/167/2008 y en la Orden ESS/2170/2012, de 4 de octubre, que la modifica. Además, teniendo en cuenta que la calidad de las enseñanzas es uno de los objetivos prioritarios, el ISM ha implantado un Sistema de Gestión de la Calidad certificada, de acuerdo con la Norma Internacional de Control de Calidad UNE-EN-ISO9001:2008

El desarrollo del Plan Anual de Formación Profesional Marítima y Sanitaria 2013, con el que el ISM responde a las necesidades formativas de los profesionales del sector y contribuye a elevar su cualificación y competencia profesionales, se llevará a cabo en los centros de formación ubicados en las diferentes direcciones provinciales y locales del organismo, en los dos Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio e Isla Cristina y en la escuela de Formación Náutico-Pesquera de Las Palmas, complementándose la formación en caso necesario con la contratación de empresas externas, homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante, de conformidad con el marco legal establecido.

La elevada especialización que requiere la impartición de algunos cursos hace que se lleven a cabo en Centros dotados de una infraestructura técnica y humana adecuada a los fines perseguidos, logrando con ello dar una formación de alta calidad

WEB DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Quienes deseen acceder a la información disponible sobre el Plan de Formación 2013 pueden hacerlo a través de la página web de la Seguridad Social (www.seg-social.es). Aquí deben pinchar en el apartado "trabajadores". De ahí se va a "trabajadores del mar" (situado prácticamente sobre el epígrafe trabajadores). Posteriormente se pincha el enlace "formación" y, por último, "formación profesional marítima y sanitaria."

Los interesados en participar en los cursos deberán rellenar la solicitud correspondiente.



Curso programado por el ISM en Cambados

Los cursos están cofinanciados por el Fondo Social Europeo en el marco del Programa "Adaptabilidad y Empleo" (2007-2013)

Sólo se podrá presentar una por curso, que tiene una validez de un año. Si pasados 12 meses desde su formulación el solicitante no hubiese obtenido respuesta alguna, se entenderá que la solicitud ha caducado y deberá rellenarse una nueva.

Cumplimentados los formularios deberán dirigirse al director provincial del ISM y presentarlas en las Direcciones Provinciales y Locales del organismo o en cualquier registro oficial.

La selección de alumnos se hace teniendo en cuenta el número de plazas disponibles para cada curso; por lo que, se hará una preselección de candidatos en función de la fecha de inscripción y una lista con alumnos en situación "de reserva", por si se producen bajas.

En cualquier caso, el Instituto Social de la Marina se compromete a garantizar que los alumnos realizarán los cursos en los centros de formación más cercanos a sus domicilios, evitando que tengan que hacer grandes desplazamientos.

Funcionarios de las Direcciones Provinciales y Locales del ISM se encargarán de detallar a los interesados las fechas exactas de celebración de cada uno de los cursos.

Como ya ocurriera en la edición del año pasado, los alumnos que deseen realizar el curso de Formación Sanitaria Específica, en sus dos versiones (básica y avanzada) podrán elegir hacerlo de manera presencial o vía on-line, a través de Internet. De esta manera, pueden acomodar mejor los ritmos de trabajo a su vida cotidiana; estudiando desde casa o en tiempos libres durante su jornada laboral. Este les permite repetir y repasar las lecciones cuantas veces consideren necesarias. La parte teórica de estos cursos se realiza a distancia pero las prácticas son siempre presenciales. ■

ANA DÍAZ

La oferta formativa resulta del consenso con los agentes sociales y las necesidades y preferencias de los propios trabajadores

Nueva Campaña del ISM para promocionar la Salud

LA TENSIÓN ARTERIAL no debe pasar de 140/90 mmHG

La tensión arterial es una enfermedad crónica caracterizada por el aumento continuo de las cifras de presión sanguínea en las arterias. Se trata de una patología crónica “silenciosa” que, en general, no presenta síntomas. Sin embargo, es el principal factor de riesgo para sufrir enfermedades del corazón y de las arterias. Por ello, el departamento de Acción Social Marítima del ISM ha lanzado esta nueva campaña de promoción y cuidado de la salud. El folleto divulgativo hace referencia a cuestiones marineras: en el casco de un barco atracado aparece el lema “Vigile estas cifras” y, en el calado, los números 140 y 90: límites considerados como hipertensión.

A la tensión arterial se le conoce también como “la plaga silenciosa del siglo XXI” e incluso con términos como la “asesina silenciosa”. Ello se debe a que es una enfermedad crónica, sin síntomas, y el principal factor de riesgo para desarrollar, con el tiempo, patologías que afectan al corazón, las arterias, los riñones o al cerebro.

Por otra parte, la tensión arterial se asocia a tasas de morbilidad y mortalidad considerablemente elevadas; por lo que, en la actualidad, es uno de los problemas más importantes de salud pública, especialmente en los países desarrollados. Se estima que, a nivel

CAMPAÑA PARA LA PREVENCIÓN DE LA HIPERTENSIÓN

VIGILE ESTAS CIFRAS

140

90

mundial, la padecen cerca de mil millones de personas.

En su afán por promocionar buenos hábitos de vida y cuidado de la salud, el Instituto Social de la Marina ha lanzado una campaña de prevención contra la hipertensión. Esto es, cuando las cifras que miden la presión sanguínea en nuestras arterias es elevada, por encima de 140/90 mmHg.

La campaña es continuación de otras anteriores. “Lo que se pretende es no repetirlas y buscar temas nuevos, importantes desde el punto de vista de salud pública. Esta campaña está ligada a otras que hemos hecho anteriormente como la de prevención de riesgos cardiovasculares y la de control de la obesidad” dice Angel Laporta, jefe del Área de Programas Sanitarios del ISM.

El lema utilizado es “Vigile estas cifras 140-90”. En clara referencia al mundo del mar, los folletos divulgativos reflejan la imagen del casco de un barco atracado en el que se puede leer esa frase junto a las cifras consideradas por los doctores fuera del límite de normalidad (140/90 mmHG).

En el interior del folleto se pueden leer explicaciones, fáciles de entender por todos, sobre qué es la hipertensión, cómo se puede prevenir, por qué es importante detectarla a tiempo y qué hay que hacer cuando a alguien se le ha diagnosticado la enfermedad.

La campaña, además de folletos divulgativos, incluye carteles que se han distribuido por todas las Direcciones Provinciales y Locales del ISM.

TENSIÓN SISTÓLICA Y DIASTÓLICA

La tensión es la fuerza ejercida por la sangre sobre las paredes de las arterias. Una fuerza que varía con el bombeo del corazón y que se expresa mediante dos valores: uno máximo, que se produce cuando el corazón envía sangre a las arterias, que se expanden, y otro mínimo, que tiene lugar entre bombeo y bombeo, cuando las arterias se contraen. La primera es la tensión sistólica, comúnmente conocida como “alta”, mientras que la segunda es la tensión diastólica o “baja”. Tener unos índices elevados en una u otra tensión es perjudicial para nuestra salud.

En personas con más de 50 años, la lectura de la tensión sistólica tiene preferencia sobre

La hipertensión es el principal factor de riesgo para sufrir enfermedades del corazón y de las arterias

Aproveche el reconocimiento médico de embarque marítimo para conocer su tensión y siga los consejos que le den los doctores para mantenerla controlada

la diastólica, mientras que ocurre lo contrario cuando se trata de individuos más jóvenes.

En general, la tensión arterial diastólica elevada es un potente factor de riesgo de sufrir una cardiopatía antes de los 50 años mientras que la tensión arterial sistólica por encima de los índices normales lo es en personas con más edad.

Los doctores consideran que una persona es hipertensa cuando su presión arterial es igual o superior a 140/90 milímetros de mercurio (mmHg) sobre la presión atmosférica y cuando estos valores se han obtenido en tres tomas diferentes.

La hipertensión, en la mayoría de los casos, no produce ningún síntoma en el enfermo; de ahí que muchas personas no estén adecuadamente diagnosticadas, ni tratadas. Sin embargo, es el principal factor de riesgo de sufrir, como hemos dicho, enfermedades del corazón y de las arterias, que son la primera causa de mortalidad en los países desarrollados. El infarto de miocardio, la angina de pecho, el ictus o la insuficiencia renal crónica son patologías graves asociadas a una hipertensión crónica.

En el sector marítimo-pesquero, la hipertensión arterial es un motivo frecuente de asistencia en las consultas radiomédicas; de ahí que el Instituto Social de la Marina haya mostrado su interés en desarrollar esta campaña y aconsejar a los trabajadores del mar que aprovechen el reconocimiento de embarque marítimo para conocer su tensión y seguir las indicaciones que les proporcione su médico.

PREVENCIÓN

Todos podemos controlar nuestra tensión haciendo pequeños cambios en nuestros hábitos de vida. Los doctores recomiendan mantener un peso acorde con nuestra edad, altura y sexo; reducir el consumo de sal; aumentar el de frutas y hortalizas; realizar habitualmente una actividad física aeróbica regular; limitar el consumo de alcohol y el tabaco y controlar el estrés.

Si una persona es hipertensa deberá, además, tomarse periódicamente la tensión, siguiendo las indicaciones médicas y no abandonar nunca el tratamiento prescrito. ■

ANA DÍAZ

La normativa de la OIT sobre trabajo marítimo entrará en vigor en agosto

El ISM negocia el cumplimiento del CONVENIO

El pasado 22 de enero se publicó en el BOE el instrumento de ratificación del Convenio sobre Trabajo Marítimo. Este trámite es básico antes de su entrada en vigor el próximo agosto. Desde hace varios meses, un equipo de trabajo integrado por representantes del Instituto Social de la Marina, de la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, de la Dirección General de la Marina Mercante y de ANAVE se reúnen periódicamente para diseñar las obligaciones que tienen el Estado de pabellón del buque y el Estado rector del puerto para asegurar y verificar el cumplimiento de la normativa internacional.



Imagen de la reunión que representantes de la Administración y de los navieros mantuvieron en Valencia el pasado mes de enero

El pasado verano, Rusia y Filipinas ratificaron el Convenio sobre Trabajo Marítimo, elaborado por la Organización Mundial del Trabajo (OIT) en 2006. Se conseguía así alcanzar el número de países necesario para su entrada en vigor este año, sumando cerca del 60% de tonelaje del arqueado mundial y sobrepasando ampliamente el 33% exigido en el acuerdo para su puesta en marcha.

La norma constituye el cuarto pilar del marco internacional que regula la navegación marítima de calidad, sumándose a los tres convenios más importantes de la Organización Marítima Internacional: el Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el Convenio sobre normas de formación, titula-

Esta norma constituye el cuarto pilar del marco internacional que regula la navegación marítima de calidad

ción y guardia para la gente del mar (STCW) y el Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).

El nuevo Convenio sobre el Trabajo Marítimo CTM-2006 es un compendio de 68 instrumentos internacionales de índole social que quedarán obsoletos cuando entre en vigor.

Su contenido es eminentemente laboral y ha sido la OIT el organismo encargado de su redacción. España lo suscribió en el año 2010 y garantiza la protección de los derechos laborales de los cerca de 1,2 millones de marinos mercantes que navegan por el mundo en materia de contratos; responsabilidad de las agencias de contratación; horas de trabajo y descanso; salud e higiene laboral o alejamiento y cobertura social, entre otras materias.

El Instituto Social de la Marina tiene competencias directas que afectan a las regulaciones contenidas en la norma. En especial, las referidas al certificado médico, la indemnización de la gente del mar en caso de pérdida del buque o de naufragio, la atención médica a bordo de buques y en tierra y cuestiones relacionadas con la Seguridad Social de cualquier persona empleada a

bordo de un barco, independientemente de la naturaleza de su labor (náutico, de fonda, pasaje...), tanto si está contratada por el armador directamente o por terceros.

En cambio, sus efectos no cubren a personas que trabajan esporádicamente en buques o su puesto de trabajo habitual sea en tierra (inspectores, estibadores, o técnico de reparaciones ...)

REUNIONES MENSUALES

Desde hace varios meses, representantes del Instituto Social de la Marina, de la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, de la Dirección General de la Marina Mercante y de ANAVE vienen reuniéndose periódicamente para decidir cómo va a cumplirse el Convenio cuando

entre en vigor el próximo 20 de agosto.

El director general de ANAVE, Manuel Carlier, asegura que desde hace tiempo “venimos colaborando con la Dirección General de la Marina Mercante, más recientemente con el Instituto Social de la Marina y desde noviembre con la Inspección de Empleo”.

Representantes del ISM, de los Ministerios de Fomento y Empleo y de ANAVE abordan desde hace meses las obligaciones para dar cumplimiento a la normativa internacional

Las reuniones son “complejas” pero no por el contenido del Convenio que, en sí, “no hace otra cosa que refundir normas ya existentes en otros acuerdos, sino por el procedimiento documental que se necesita para ponerlo en marcha. Lo que hacemos es establecer procedimientos estándar para unificar criterios, que las empresas ya tenían fijados en sus convenios colectivos, pero no hay ninguna modificación en materia de relaciones laborales.”, dice Carlier.

El director general de ANAVE explica que desde la Asociación de Navieros Españoles se han organizado cursos, certificados por Bureau Veritas, para preparar a las compañías ante la nueva situación que se avecina. Además, dice que “la Administración muestra una muy buena disposición para facilitar los procedimientos”.

José M^a Pérez Toribio, subdirector de Acción Social Marítima, es el responsable del ISM que acude a estos encuentros. Tras la reunión mantenida en Madrid el pasado 20 de febrero considera que se está avanzando correctamente en la materia y hay “plena colaboración y disposición por parte de las Administraciones y las navieras para que la entrada en vigor del Convenio sobre trabajo marítimo no genere ningún tipo de problemas”.

Pérez Toribio asegura que “hay ganas de que todo salga bien”. Para ello se están analizando la forma de resolver las dificultades y el modo en el que otros países están solucionándolas.

En este sentido, se están realizando pruebas pilotos de inspección en buques mercantes y cursos de formación para funcionarios. Durante el mes de marzo se realizarán unas jornadas formativas para inspectores y en el mes de abril otras dirigidas a los directores y subdirectores provinciales del Instituto Social de la Marina. ■

ANA DÍAZ



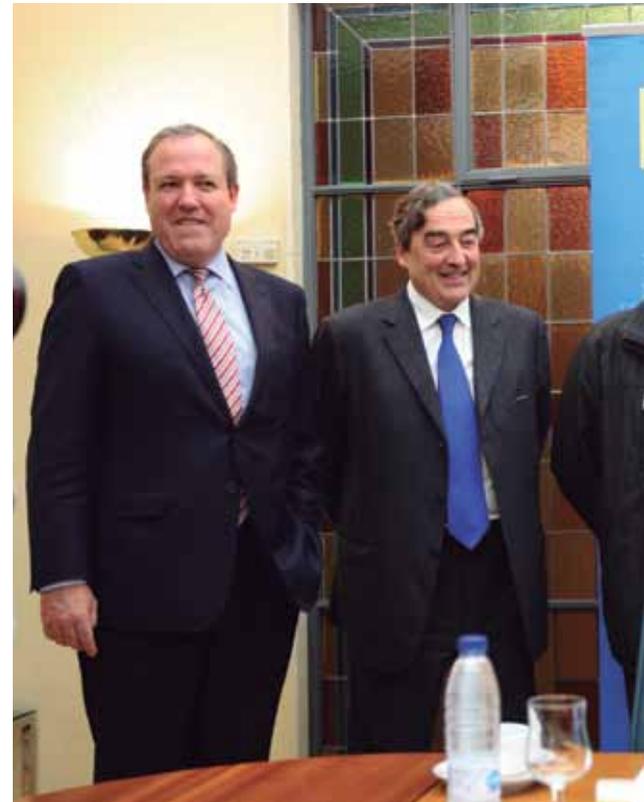
EL empleo JUVENIL abre el diálogo SOCIAL

En el marco del diálogo social, el Gobierno y los agentes sociales han dado luz verde al Plan sobre la Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven, en línea con las políticas europeas para garantizar que los jóvenes españoles tengan empleo, tengan oportunidades y puedan poner en marcha iniciativas empresariales por cuenta propia.

Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social, en su intervención en el acto inaugural de la reunión de la Confederación Europea de Sindicatos, adelantó que el Gobierno iba a aprobar un Plan sobre la Estrategia para el Emprendimiento y el Empleo, cuyo objetivo es reducir la tasa de desempleo juvenil, que sobrepasa el 50%. Una de las medidas contempla una “tarifa plana de 50 euros durante 6 meses” en las cotizaciones sociales para jóvenes que pongan en marcha iniciativas empresariales. La ministra también destacó que “los hombres de hasta 30 años y las mujeres de hasta 35, que se inicien como autónomos, mantendrán la reducción de sus cotizaciones de un 30% durante los dos años siguientes”.

Prevía a su intervención en la Conferencia, la ministra mantuvo un encuentro con el Comisario Europeo de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión, Lázsló Andor, para analizar la situación del mercado laboral español y las medidas que el Ejecutivo llevará a cabo para hacer frente al desempleo juvenil. El Comisario ha recordado que España no está sola en la lucha contra el desempleo y ha transmitido

**El Gobierno
destinará 3.485
millones de
euros para
impulsar el
empleo juvenil**



Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social, junto a los secretarios generales de Rosell, y de CEPYME, Jesús Terciado.

el firme apoyo de la Comisión Europea para reducirlo. También Fátima Báñez aprovechó su comparecencia en la reunión de la Confederación Europea de Sindicatos para resaltar que el II Acuerdo para el empleo y la negociación colectiva que alcanzaron hace un año los agentes sociales era una muestra muy destacable de responsabilidad y compromiso compartido. Recordó que mediante este acuerdo se logró una moderación de salarios. En este sentido, valoró los importantes acuerdos entre empresas y trabajadores, que están dando ya sus frutos en términos de mayores inversiones y carga de trabajo en nuestro país, y contribuyen a que el marco de relaciones laborales español “sea considerado un modelo a exportar. Todo ello –subrayó– gracias a empresas y trabajadores, que con sus acuerdos están mejorando nuestra competitividad y sentando nuevas bases para la recuperación económica”.

DIÁLOGO SOCIAL

Tras un proceso de diálogo y participación con empresarios y sindicatos, la Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven 2013-2016 contará con 100 medidas para combatir el



La Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven ha contado con la participación de los agentes sociales

de UGT y CCOO, Cándido Méndez e Ignacio Fernández Toxo, y los presidentes de CEOE, Joan

desempleo entre los jóvenes, que tendrán como objetivo mejorar las oportunidades para acceder a un puesto de trabajo, aumentar la calidad y estabilidad en el empleo, asegurar la igualdad de oportunidades y fomentar acciones para los jóvenes que pongan en marcha iniciativas empresariales.

Según un comunicado conjunto del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, de los sindicatos CCOO y UGT, y de la CEOE y CEPYME, contribuir a reducir el nivel de desempleo a través de actuaciones que se dirigen fundamentalmente a las personas jóvenes para facilitar su acceso y permanencia en el mercado de trabajo es la motivación principal de las 100 medidas que incluye la Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven 2013-2016.

Un documento que se ha elaborado en línea con las recomendaciones que sobre esta materia ha formulado la Unión Europea, entre las que se encuentra la reciente “Garantía Juvenil”, y que es el fruto de un proceso de diálogo y participación del que han formado parte representantes del ministerio de Empleo



Reunión para tratar el Plan de Empleo Juvenil y Emprendedores.



Fátima Báñez, con el Comisario Europeo de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión, László Andor.

y Seguridad Social, de la CEOE y CEPYME y de los sindicatos UGT y CCOO.

CIENT MEDIDAS

El resultado ha sido la propuesta de un total de 100 medidas que, en función de su desarrollo e impacto en el tiempo, se distribuyen en dos grupos.

Por un lado, se contemplan 15 medidas de choque cuyos resultados se esperan a corto plazo y con las que se pretende, por tanto, dar una respuesta con efectos inmediatos a la situación de las personas jóvenes en el mercado de trabajo.

Y, por otra parte, se recogen un conjunto de 85 medidas que requieren de un mayor desarrollo en el tiempo con las que se pretende mejorar las oportunidades de acceso y permanencia de los jóvenes en el empleo.

MEDIDAS DE CHOQUE

En cuanto a las medidas de choque, la Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven

El Plan recoge 100 medidas para combatir el desempleo entre los jóvenes

2013-2016 incluye actuaciones dirigidas a mejorar la empleabilidad de los jóvenes a través de la formación. Entre ellas, cabe destacar la creación de nuevas ayudas destinadas a favorecer que los jóvenes que abandonaron su formación puedan reincorporarse al sistema educativo para finalizar sus estudios.

Asimismo se contemplan iniciativas dirigidas a fomentar el emprendimiento y actuaciones cuyo objetivo es mejorar la intermediación para facilitar el acceso a un puesto de trabajo entre las que destaca la creación de un "Portal Único de Empleo" en el que se incluyan todas las ofertas y recursos existentes para acceder al empleo ya sea por cuenta ajena o por cuenta propia.

Esta medida beneficiará al conjunto de los trabajadores con independencia de su edad. Por último, se proponen medidas para estimular la contratación de jóvenes por parte de los autónomos y de las empresas mediante la implementación de nuevos incentivos.

A LARGO Y MEDIO PLAZO

Entre las medidas de medio-largo alcance se encuentran aquellas relacionadas con la educación y la formación, para favorecer la permanencia en el sistema educativo, reconocer el valor de la formación profesional y permitir la adquisición de competencias útiles para el empleo o para que los jóvenes continúen su formación; con la mejora de la orientación, el acompañamiento y la información a la que tienen acceso a la hora de buscar un empleo así como otras medidas para incentivar la contratación y posibilitar la compatibilidad entre empleo y formación y garantizar la igualdad de trato y de oportunidades.

FONDO PARA EL EMPLEO

Para la consecución de los objetivos del Plan y la implementación de las nuevas medidas que contiene se prevén nuevos recursos económicos de la Administración General del Estado y cofinanciados por el Fondo Social Europeo por importe de 3.485 millones de euros.

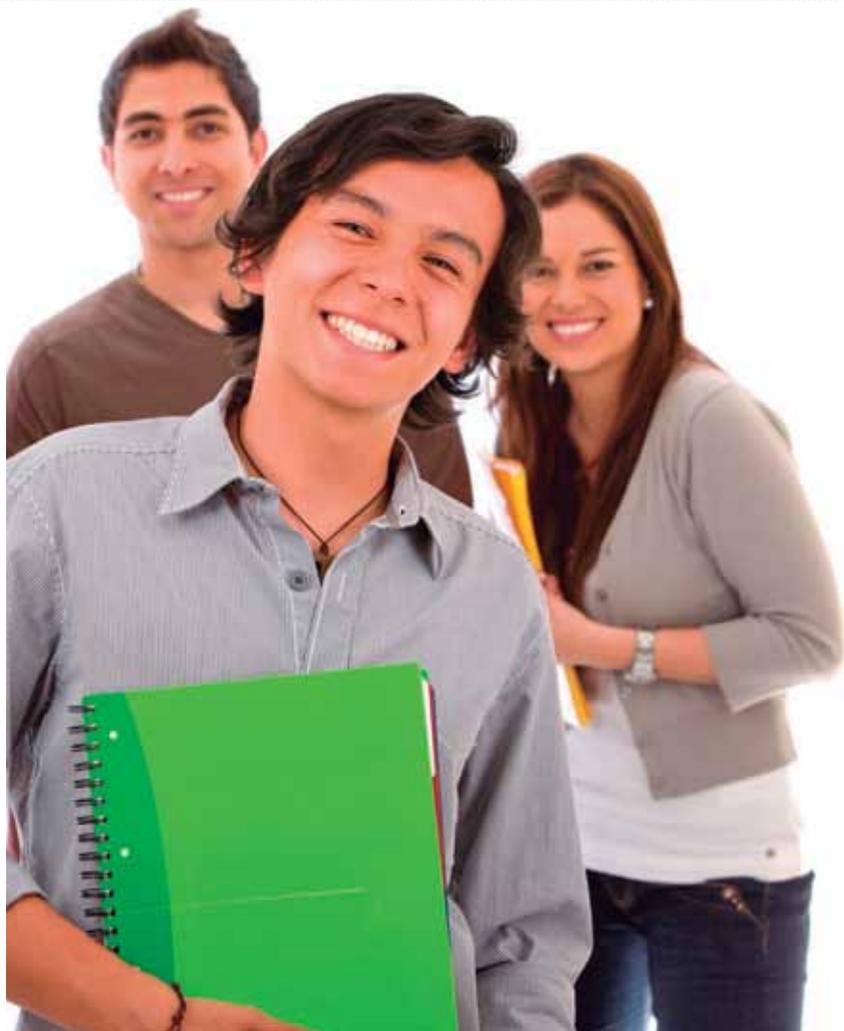
Para las nuevas medidas de choque a corto plazo tendrán un impacto económico en los cuatro años de desarrollo de la Estrategia superior a los 1.750 millones de euros, de los cuales el 40% están destinados a los incentivos a la contratación, el 38% a las medidas de autoempleo y emprendimiento, y un 22% a la formación y la mejora de la intermediación.

En cuanto al resto de medidas que se adoptarán a lo largo de los cuatro años de desarrollo de la Estrategia, se ha previsto también una dotación superior a los 1.700 millones de euros adicionales, de los cuales, el 50% corresponderán con acciones relativas a la formación y educación.

PARTICIPACIÓN

El Plan pretende, además, servir de cauce de participación a todas las instituciones públicas y privadas, a las empresas y a todo tipo de organizaciones que quieran colaborar en alcanzar sus objetivos.

Por este motivo se ha articulado como un documento abierto, al que podrán sumarse quienes quieran contribuir a hacer frente al reto del empleo juvenil con iniciativas que puedan formar parte de los objetivos, directrices y líneas de la estrategia y respeten los principios de la misma.



La formación adquiere un papel fundamental en la lucha contra el desempleo

Por último, señalar que una vez presentada la Estrategia, el Ministerio de Empleo y Seguridad Social y los interlocutores sociales seguirán trabajando para impulsar acciones y medidas destinadas a los parados de larga duración, mayores de 45 años, y a otros colectivos.

Al cierre de la revista el Gobierno aprobó, el pasado 22 de febrero, un Real Decreto con medidas de apoyo a los emprendedores y fomento del empleo juvenil. ■



La PRÓRROGA del Plan PREPARA será AUTOMÁTICA

El Plan que establece la ayuda de 400 euros, durante seis meses, para aquellos parados que hayan agotado sus prestaciones se prorrogará automáticamente mientras la tasa de desempleo sea superior al 20 por ciento. Hasta ahora dicho Plan, denominado PREPARA, tenía que ser prorrogado cada semestre.

Primero lo aprobó el Consejo de Ministros y, posteriormente, fue convalidado por el Pleno del Congreso de los Diputados, con los votos favorables de PP, CiU, UPyD, PNV, Foro Asturias y UPN, una norma por la que se prorroga automáticamente el Programa de Recualificación Profesional (PREPARA) por periodos de seis meses cuando la tasa de desempleo, según la Encuesta de Población Activa fuera superior al 20%.

La prórroga del Plan, que es un programa de seis meses de duración dirigido a recualificar y mejorar las oportunidades de los parados para incorporarse al mercado de trabajo, y que hayan agotado su prestación por desempleo, ha sido una de las primeras adoptadas por el Gobierno en base a la persistencia de la crisis económica que está teniendo efectos sociales muy intensos, que requieren un esfuerzo colectivo y una especial sensibilidad hacia las personas más vulnerables.

CUATROCIENTOS EUROS

La ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, afirmó que el Gobierno quiere dar más certidumbre a miles de españoles que “se encuentran en situación de mayor dificultad”.

Báñez manifestó que el Gobierno tomó esta decisión tras la constatación de que



Fátima Báñez en la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros.

La prórroga será automática mientras la tasa de desempleo sea superior al 20 por ciento

nuestra economía acumula ya cinco trimestres de crecimiento negativo y una tasa de paro del 26%.

El Programa mantiene las mismas condiciones que en la actualidad, de manera que los parados de larga duración o con cargas familiares que agoten la prestación contributiva o el subsidio de desempleo, y no tengan otros ingresos percibirán durante un semestre una ayuda de 400 euros mensuales. Dicha cantidad se eleva a 450 euros para los parados con mayores cargas familiares.

La ministra de Empleo y Seguridad Social, durante su intervención, destacó que “en este



momento algo está empezando a cambiar en el mercado de trabajo”.

También puso de relieve dos datos que son señales de que algo está cambiando: “la reducción del ritmo de destrucción de empleo y el crecimiento del empleo autónomo en 2012 que fue de 53.300 personas, por primera vez desde que comenzó la crisis. Así, desde julio del año pasado, el paro se ha incrementado en 275.000 personas frente a 440.000 en el mismo periodo del año 2011. Entre los años 2008 y 2011 se destruyeron 625.000 empleos autónomos. “Estas son señales de que algo está cambiando”

El Pleno del Congreso también aprobó la rebaja de 35 a 20 el número de jornadas para acceder a la renta o subsidio agrario ante la sequía del olivar

ALTERNATIVA AL DESPIDO

Otra de las medidas que contempla el Programa es la relativa al mantenimiento del derecho a las prestaciones por desempleo para los trabajadores que han visto extinguidos sus contratos como consecuencia de acuerdos de flexibilidad interna, como la suspensión temporal del contrato de trabajo. Con ella se incentiva el uso de medidas de flexibilidad interna alternativas al despido.

Además se prorroga hasta el 31 de diciembre de este año, el plazo para mantener la posibilidad de efectuar contratos para la formación y el aprendizaje no vinculados a certificados de profesionalidad o títulos de formación. De esta manera la actividad formativa asociada a este tipo de contratos podrá seguir estando constituida por los contenidos mínimos orientativos establecidos en el fichero de especialidades formativas del Servicio Público de Empleo Estatal.

La ministra concluyó subrayando que “el conjunto de medidas aprobadas muestra que el Gobierno, a la vez que lleva a cabo su impulso reformista para retornar al crecimiento económico generador de empleo, mantiene su compromiso con los más afectados por la crisis económica”.

SUBSIDIO AGRARIO

En la misma norma que recoge el Plan PRE-PARA, también se establece la reducción de 35 a 20 el número de jornales necesarios para acceder al subsidio o renta agraria para paliar la caída de la producción de aceituna, cercana al 60%, que ha afectado de forma especial a Andalucía y Extremadura.

“Esta caída de la producción, dijo la ministra, tiene un impacto considerable en términos de empleo al tratarse de cultivos muy intensivos en mano de obra que, además, se focaliza en comarcas en las que apenas existe una actividad económica alternativa al campo. De esta manera ningún trabajador del campo se va a quedar sin percibir su derecho al subsidio o a la renta agraria”.

Por último puso de manifiesto que la medida sobre reducción del número de peonadas se trató en varias reuniones con los representantes de las organizaciones agrarias, COAG y ASAJA, y de los sindicatos UGT y CCOO. ■

Trabajar EN CASA

“El teletrabajo es el mejor modelo para combinar la conciliación, con la diversidad y la flexibilidad que hace posible adaptar el trabajo a la vida. Valoro el teletrabajo como fórmula para conciliar la vida familiar y laboral”. De esta manera se expresó Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social, en la presentación del Libro Blanco del Teletrabajo elaborado por Repsol.



Fátima Báñez y el presidente de Repsol, Antonio Brufau durante la presentación del Libro Blanco del Teletrabajo.

Esta apuesta fue la razón por la que, con la reforma laboral, el Gobierno reguló esta modalidad por primera vez en la historia, culminando el proceso iniciado con el Acuerdo Marco Europeo Sobre Teletrabajo de 2002 y el Acuerdo Interconfederal para la Negociación Colectiva en 2003.

Durante la presentación del Libro Blanco del Teletrabajo de Repsol, junto al presidente de la Compañía Antonio Brufau, la ministra ha destacado que la motivación de la reforma laboral fue proporcionar una flexibilidad a las relaciones laborales que no existía, lo que dificultaba enormemente que las empresas y sus

“Valoro el teletrabajo como fórmula para conciliar la vida familiar y laboral”. (Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social)

trabajadores realizaran ajustes en tiempos de crisis, evitando el despido.

NEGOCIACIÓN COLECTIVA

Fátima Báñez recalcó que este espíritu ha llevado a apostar por un nuevo concepto de negociación colectiva más continuado, y que requiere más diálogo y más colaboración por parte de los agentes sociales y la dirección de las empresas.

“Los cambios introducidos en la regulación de la negociación colectiva están impulsando un diálogo más dinámico y cercano a las necesidades de trabajadores y empresarios, en un entorno difícil, al que están sabiendo adaptarse”, ha asegurado.

De esta manera, la ministra explicó que los salarios pactados son coherentes con el Acuerdo de los agentes sociales de 25 de enero, y han apostado por la moderación social para reforzar la competitividad y mantener el empleo. Como resultado los convenios de nueva firma han aumentado un 13% en 2012, afectando a un 45% más de trabajadores que en el ejercicio anterior.

Además, 30.000 trabajadores han acordado con su empresa descolgarse de convenios de ámbito superior que no eran adecuados a la situación de su empresa y sustituir determinadas condiciones de trabajo por otras más adecuadas a sus circunstancias.

“La negociación colectiva está sufriendo una profunda transformación en España. Es más dinámica, y más cercana a la situación concreta de cada centro de trabajo”, manifestó la ministra.

De esta manera, el nuevo marco regulador permite enfrentarse a un entorno cambiante, - indicó Fátima Báñez- y facilita que trabajadores y empresarios moldeen continuamente sus condiciones. “En un marco para la negociación colectiva del siglo XXI en el que la gestión de las personas constituye una variable esencial para el éxito del proyecto empresarial”.

VIDA LABORAL Y FAMILIAR

La ministra, durante la presentación del Libro del Teletrabajo de Repsol, señaló que es un proyecto que favorece a la propia empresa en la consecución de sus objetivos, beneficia a los trabajadores y a sus entornos familiares y personales y, en definitiva, a la sociedad en su conjunto. Y por ello, aseguró, que proyectos como el presentado hoy cuentan desde el principio con el apoyo de los propios sindicatos y de la empresa, y se considera un “éxito de todos”.

Fátima Báñez definió los modelos de conciliación laboral y familiar como la respuesta a los casos concretos de cada trabajador en la empresa que permite cumplir con el objetivo adicional: “retener el talento para ser más competitivos”. El resultado es unir competitividad con un capital humano mejor formado, más eficiente y mejor considerado dentro de la estructura de la empresa, y aseguró que es una apuesta por la “inteligencia de las organizaciones”.

Finalmente, la ministra dijo que es necesario flexibilizar el tiempo, el horario, y la gestión de las personas para retener el talento. También afirmó que las empresas que apuesten

por fomentar una gestión del tiempo inteligente será quienes marquen la diferencia.

LIBRO BLANCO DEL TELETRABAJO

Por su parte, el director de Repsol, Antonio Brufau, destacó que con esta iniciativa “la compañía quiere convertirse en un referente en materia de conciliación en España y situarse al mismo nivel que los países más avanzados en cultura empresarial”.

Repsol puso en marcha su Programa de Teletrabajo en 2008 y actualmente está totalmente asentado en la organización, al contar con más de 1.000 teletrabajadores en todo el mundo, 900 de ellos en España. Según el libro publicado por la compañía energética, “las ventajas de esta forma de trabajo, destacan el ahorro de tiempo de desplazamiento, una mayor conciliación entre la vida personal y profesional, más concentración, productividad y motivación. La empresa se encarga de dotar al teletrabajador de los medios preventivos y tecnológicos necesarios para que desarrolle su labor de forma adecuada. Además, se realiza una visita de evaluación de riesgos para comprobar el cumplimiento de las condiciones básicas de seguridad.

El último estudio de satisfacción del teletrabajo en Repsol, realizado en 2011, entre teletrabajadores, jefes, compañeros, directivos y resto de la compañía arrojó una puntuación de 8,27 sobre 10, por lo que el Programa de Teletrabajo es considerado un éxito por el conjunto de la organización. ■

En la reforma laboral el Gobierno reguló el teletrabajo por primera vez en la historia



Sistema Nacional de Respuesta

RESPUESTA **integral** a las EMERGENCIAS

El Consejo de Ministros ha puesto negro sobre blanco y, lo que es más importante, dado dimensión legal a lo que hasta ahora era una orden comunicada utilizada como pauta para organizarse y reaccionar ante los casos de contaminación marina.

Se trata de un protocolo de actuación coordinado e integral en el que están implicadas todas las administraciones y que abarca cualquier tipo de contaminación con el objetivo de, en la medida de lo posible, no dejar ningún detalle a la improvisación. Ideado bajo la premisa del “más vale prevenir que curar” esperamos que sean pocas las ocasiones en que haya que activarlo.

Se trata de un Real Decreto que, entre otras cuestiones, viene a cubrir el vacío legal que existía en torno a los sucesos de contaminación producidos por sustancias distintas a los hidrocarburos, que si estaban regulados, y a igualar así nuestra legislación con la que se aplica a nivel comunitario e internacional

Con el Sistema Nacional de Respuesta aprobado en estos días, se trata de definir las líneas generales de actuación y las pautas a seguir a la hora de activar los diferentes planes previstos, tanto a nivel local como comunitario o nacional, en función de la gravedad de las emergencias y del ámbito al que afectan.



A. Munguia

El Sistema Nacional de Respuesta define diferentes fases que implican la puesta en disposición de unos determinados medios o planes.



El Plan interior marítimo se activará por contaminación marina producida en puertos, terminales o plataformas marítimas.

Además, su aprobación supone dotar a estos protocolos de un rango legal que hasta ahora, al menos en lo que se refiere a la mar, recogía el Plan Nacional de Contingencias: una orden comunicada a Puertos y a Capitanías Marítimas en 2002, sin validez reglamentaria.

Y es que con este Sistema se aborda la resolución de los sucesos de contaminación marina de forma integral. Esto se traduce en dos posibles ámbitos de actuación diferenciados: el subsistema marítimo y el subsistema costero, que, a su vez, supone la intervención de distintos agentes.

SUBSISTEMAS DIFERENCIADOS

Así, el subsistema marítimo hace referencia a las actuaciones que se han de realizar por contaminación con origen en las aguas en las que España ejerce soberanía o jurisdicción. Para este supuesto se articulan dos planes de contingencia diferenciados: el Plan Marítimo Nacional y el Plan interior marítimo, este último específico para contaminación marina producida en puertos, terminales o plataformas marítimas.

Para la contaminación marina con origen en tierra, lo que se considera subsistema costero, el Sistema Nacional de Respuesta contempla un Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la contaminación, que implicaría la activación de los planes de contingencias del Ministerio de Agricultura,

El Sistema Nacional de Respuesta aborda la resolución de los sucesos de contaminación marina de forma integral

Alimentación y Medio Ambiente y, en caso de que pudiera llegar a afectar a la personas o bienes, del Ministerio del Interior, además de los planes territoriales de las Comunidades y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como planes locales de protección de la ribera del mar contra la contaminación.

La decisión de activar un plan o planes estará en función de la magnitud y peligrosidad del suceso, de la superficie y vulnerabilidad de las áreas potencialmente afectadas, así como los medios necesarios para hacerlo frente. Por tanto, el Real Decreto define lo que considera como fase de alerta, que supone la puesta en disposición de los medios existentes; mientras que la fase de emergencia exige ya la movilización de los medios y recursos de uno o varios de los planes que integran el Sistema Nacional de Respuesta. Dentro de esta fase se contemplan varios niveles hasta llegar al 3, que es la situación de máxima emergencia.

En este último grado de emergencia se verán comprometidos todos los planes de las diferentes administraciones, cuya responsabilidad de coordinación recaerá en el titular del Ministerio de Fomento. Una tarea que no excluye el que el director general de la Marina Mercante siga teniendo la potestad para decidir en caso de ser necesario si refugia, o no, un buque en peligro, tal y como contempla el Texto Refundido de la Ley de Puertos, en la que se espe-



El Sistema incluye fórmulas de coordinación para los supuestos en que haya que activar varios planes simultáneamente.

(Foto cedida por Sasemar)

cifica la independencia decisoria de este alto cargo frente a otras consideraciones políticas.

El Sistema Nacional de Respuesta delimita claramente en quién recaen las decisiones en cada situación y con ello el número de personas que intervienen en su adopción aumenta. Como hemos dicho, la responsabilidad de coordinar, o el hecho de que se active un plan o varios vendrá determinado, entre otras cuestiones, en función de si la contaminación afecta al mar o a la tierra, de la intensidad con la que afecta, y donde se produce el vertido. Pero este “reparto” de la responsabilidad tiene sus ventajas y sus inconvenientes. Por una parte, permite que todos los agentes implicados se sientan concernidos por las decisiones adoptadas y colaboren más activamente en la resolución de la emergencia, con lo que también se evita así el que puedan argumentar que no fueron avisados pero, a la vez, coordinar todos esos equipos, en muchos casos con intereses distintos, puede llegar a ser bastante complicado.

IMPLICACIÓN GENERAL

Por todo ello, la participación activa de las diferentes administraciones y de todos los agentes implicados en la elaboración de esta norma ha resultado imprescindible. Así, tal y como afirma en su comunicado el Ministerio de Fomento, el proyecto, propuesto conjuntamente por el Ministerio de Fomento, Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, e Interior, ha contado con las aportaciones de las Comunidades Autónomas, las ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, así como de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente y de la Comisión General de Protección Civil.

Para asegurar la correcta organización entre las administraciones, el Sistema propone fórmulas de coordinación para los supuestos en los que haya que activar varios planes simultáneamente y, por tanto, el desarrollo de sistemas de relación y coordinación que aseguren una actuación eficaz de los diferentes agentes implicados en cada supuesto de contaminación.

Destacar que la norma establece que cada uno de los planes integrados dentro del Sistema Nacional de Respuesta debe utilizar una terminología e indicadores homogéneos, además de un cierto contenido mínimo común, tal y como sugiere la Organización Marítima Internacional (OMI). Entre los aspectos que todos los planes deben de abordar se encuentra el detalle de su ámbito de aplicación; el análisis de riesgos y áreas vulnerables, las circunstancias en las que se activará el plan; la composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta; el sistema de coordinación con otros planes o los protocolos de actuación, así como inventarios de medios y programas de adiestramiento y de ejercicios periódicos de simulación para su activación.

También, a partir de ahora, quedará regulada la estructura de los planes de contingencia más allá de cuál sea su rango. De esta forma, cualquier de ellos deberá contar con un director de la emergencia; un Comité técnico asesor; un coordinador de operaciones; unos grupos de respuestas; un grupo de apoyo logístico e incluso de un gabinete de relaciones públicas, que se encargue de ofrecer información. Todos ellos coordinados y conectados entre sí.

Concretamente, en el caso de que se produjera una emergencia de situación 3, el protocolo de actuación se activaría a partir de una orden del coordinador general que, en caso de que la emergencia tenga origen en el mar será el titular de Fomento; si es en tierra lo coordinará el titular de Agricultura y, en caso de que haya que evacuar a población, el ministro del Interior. A partir de aquí, el Consejo de dirección será el encargado de asesorar al coordinador y es en realidad el órgano encargado de gestionar la emergencia. Para ello entre sus integrantes cuenta con el director general de Marina Mercante, con el almirante segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, el director general de Política de Defensa, así como los directores de los planes territoriales y locales que estén activados.

Por su parte, el Consejo Técnico asesor es el encargado de facilitar al coordinador general y al Consejo de dirección información técnica y científica sobre las características y comportamiento del producto contaminante, sobre el medio afectado, así como de cual-

La nueva norma no quita al responsable de Marina Mercante la potestad para decidir si refugia, o no, un buque en peligro. En la imagen, el actual director, Rafael Rodríguez.



J. Navarro

Los planes integrados dentro del Sistema Nacional de Respuesta deben utilizar una terminología e indicadores homogéneos, además de recoger un cierto contenido mínimo común

quier información que pueda resultar relevante para la toma de decisiones. Es por ello que este órgano estará integrado por un conjunto de responsables de organismos técnicos y científicos de la Administración del Estado como el Instituto Español de Oceanografía (IEO), la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), el CEDEX y Salvamento Marítimo, entre otros, además de responsables de las Fuerzas Armadas y de los planes territoriales que estén activados.

Por último, el Consejo económico analizará las pérdidas ocasionadas por el vertido y gestionará las reclamaciones judiciales o las que se tengan que dirigir a los fondos internacionales de compensación.

Hay que destacar que estas estructuras de respuesta estarán limitadas en el tiempo, ya que solo se activarán cuando se active un plan de contingencias, actuando a partir de ese momento y con vigencia tan solo en el tiempo en el que se esté desarrollando el plan.

Para poner en marcha el modelo completo que plantea el Sistema Nacional de Respuesta habrá que esperar aún un año, que es el plazo que estipula el Real Decreto que lo regula. En este tiempo, el Ministerio de Fomento deberá modificar el plan de contingencias en vigor y elaborar el Plan Marítimo Nacional, y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente tendrá que tener concluido su Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar. ■

A. Munguía

Convocado por el Ministerio de Fomento

ARRANCA el Foro Logístico

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha convocado la primera reunión del Foro Logístico en el que además de altos cargos y de responsables de empresas públicas de su departamento, participaron representantes de las principales asociaciones relacionadas con el transporte de mercancías en España con el objetivo de proponer ideas para diseñar el mapa logístico español.

Un encuentro en el que la titular de Fomento mostró su interés por desarrollar un sistema de transporte de mercancías en el que la multimodalidad sea un factor "clave", para lo que solicitó la participación y aportación de todos los sectores empresariales de la cadena logística.

Como ya hemos comentado en repetidas ocasiones en estas páginas, la multimodalidad, es decir, una correcta compenetración de los distintos modos se perfila como una de las alternativas logísticas con más futuro, a pesar de que en nuestro país, según recoge el informe "Logistic Performance Index 2012", una de las características de esta actividad sea su bajo nivel de intermodalidad.

Es por ello, y para diseñar un nuevo mapa logístico, que el Ministerio de Fomento ha propuesto, primero a nivel interno, una Unidad Logística con la que pretende reforzar la coherencia y coordinación de todas las actuaciones que se realicen en esta materia a nivel nacional y, ahora a nivel externo, la convocatoria del Foro, una plataforma o órgano consultivo diseñado para discutir y coordinar propuestas sobre el futuro del mapa logístico español.

COLABORACIÓN CON LA INICIATIVA PRIVADA

Ante las 45 personas que participaron en este primer Foro, en el que además de altos responsables del Ministerio de Fomento participaron representantes de las más diversas asociaciones y entidades relacionadas con el transporte, la ministra quiso resaltar la necesidad que tiene este sector de apoyarse en un sistema eficiente de transporte de mercancías, en el que la multimodalidad constituya uno de los factores clave, aspecto en el que ya se trabaja desde el Ministerio que dirige.

En este sentido, Ana Pastor anunció que se han iniciado trabajos de coordinación interna, cooperación y concertación de las actuaciones del Ministerio con las demás administraciones y agentes públicos del país. Y es en este punto donde la ministra requirió la participación y aportación de los sectores empresariales relacionados con todas las fases de la cadena logística.

En la reunión participaron desde asociaciones de transporte por carretera, de cargadores, de mensajería, muchas de ellas participantes del Consejo Nacional de Transporte



A. Munguía

Se va a crear una red de transporte multimodal que conecte los principales puertos con las líneas ferroviarias y las carreteras.

Terrestre. A pesar de que la ministra no ocultó que la Unidad Logística se centra especialmente en el ferrocarril, no faltó representación de los navieros españoles, así como de las empresas públicas del Ministerio relacionadas con el sector, es decir, de Renfe, Adif, AENA y Puertos del Estado.

Según la ministra de Fomento, la Unidad Logística tendrá 3 objetivos: mejorar la coordinación entre las empresas públicas del Ministerio; establecer una mayor concertación administrativa para la realización de este plan estratégico y, por último, favorecer la colaboración con la iniciativa privada.

TRABAJO CONJUNTO

Por su parte el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Rafael Catalá, detalló en su intervención los pasos que se están siguiendo para la optimización del sector de la logística, entre ellos, la formación de grupos de trabajo internos y el desarrollo de reuniones periódicas con el sector. Entre sus objetivos está analizar la situación actual así como sus ventajas competitivas, sus deficiencias y las oportunidades de desarrollo que existen sobre las que poder formular las propuestas que integren el nuevo proyecto.

En este estudio, según apuntó el secretario de Estado, se están considerando aspectos regulatorios, de gestión de servicios y de optimización del mapa logístico, a la vez que otros relacionados con la coordinación y concertación de las propuestas que provengan de otras administraciones.

También este proyecto quiere contar con la experiencia y capacidades del sector empresarial, por lo que se ha establecido un método de trabajo entre el sector público y privado. Así, Catalá emplazó a los participantes a la reunión a remitir a la Unidad Logística antes del 26 de febrero, sus propuestas y sugerencias sobre los procedimientos a seguir y las materias a tratar para ir definiendo la metodología de trabajo.

LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA

Según el informe del Banco Mundial *Logistic Performance Index 2012*, la actividad logística española se caracteriza por la existencia de un mercado complejo, fuertemente fragmen-



En la imagen, junto a la ministra de Fomento, los participantes en el Foro de la Logística.

Los puertos españoles movieron 460,8 millones de toneladas de mercancías en 2012, un 4% más que el año anterior

tado y con bajos niveles de intermodalidad, lo que sitúa al país en el puesto 20 del ranking que establece este análisis comparativo internacional sobre logística.

En España la demanda interna de transporte de mercancías se realiza fundamentalmente, un 85%, por camión frente al 2% que utiliza el ferrocarril. En el movimiento de mercancías a nivel internacional, cada vez con más peso, prevalece también la carretera y el transporte marítimo frente al ferrocarril. Concretamente, los puertos españoles movieron 460,8 millones de toneladas de mercancías en 2012, un 4% más que el año anterior.

A pesar de estos datos, España cuenta con grandes posibilidades a nivel logístico que se sustentan en las modernas infraestructuras con que cuenta y en su posición estratégica como puerta de entrada al Mediterráneo y al Norte de África, así como de puente hacia el mercado latinoamericano.

Por todo ello, según afirman desde el Ministerio de Fomento, se va a trabajar en *alcanzar un sistema interconectado, viable y sostenible* en consonancia con el resto de países europeos. Para ello se va a crear una red de transporte multimodal, con apoyo a la inversión en infraestructuras que conecte los principales puertos con las líneas ferroviarias y las carreteras, en línea con el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, el plan estrella del Ministerio de Fomento. ■

A. Munguía

En vigor desde diciembre

MÁS derechos PARA los pasajeros EUROPEOS

La Unión Europea aprobó el pasado diciembre un reglamento que, en línea con los ya impulsados para otros modos de transporte, mejora la atención y los derechos de los pasajeros que viajan por mar. Entre las medidas que se incorporan se encuentra la posibilidad de exigir indemnización por pérdidas o daños en caso de accidente y se incide de una forma especial en preservar los derechos a bordo de las personas con discapacidad.



Las normas contenidas en este Reglamento se aplican ya a los pasajeros que salen o llegan a un puerto de la Unión Europea, con la excepción de aquellos que viajan en buques con capacidad inferior a las 12 personas, con tripulación inferior a tres personas, o que cubren una distancia inferior a 500 metros. También excluye de su aplicación a los pasajeros que se desplacen en barcos no propulsados por medios mecánicos, con capacidad máxima de 36 pasajeros.

Quitando estas excepciones, si hay un colectivo de viajeros cuyos derechos protege especialmente esta norma es el de las personas con discapacidad o con movilidad reducida. De esta manera se asegura que tanto los transportistas, como las agencias de viaje y los operadores turísticos no puedan negarse a aceptar reservas, expedir billetes o embarcar a personas, alegando como motivo su discapacidad o movilidad reducida, al igual que, por esta condición, tampoco podrán ofrecer billetes por un coste adicional.

Solo se contemplan algunas situaciones en que estas normas no se cumplen y son aquellas que por motivos de seguridad, diseño del buque o de las infraestructuras, no se pueda asegurar el embarque, desembarque o el transporte de las personas con discapacidad o movilidad reducida, aunque en estos casos se deberán de adoptar todas las medidas necesarias para proponer, a la persona de que se trate, un medio de transporte alternativo.

Los acuerdos entre camioneros y transportistas marítimos no se consideran dentro de los efectos del presente Reglamento

La nueva legislación protege también los derechos de los pasajeros en el supuesto de que vean interrumpido su viaje. En estos casos, el transportista deberá informar de la situación lo antes posible: un plazo que no podrá exceder los 30 minutos después de la hora de salida prevista, momento en el que además la compañía deberá comunicar a los pasajeros la hora que estima en que ésta se producirá.

En el supuesto de que la salida vaya a cancelarse o a retrasarse más de 90 minutos, los responsables del buque deberán ofrecer a los pasajeros aperitivos, comida y refrescos y, en caso de que se requiera, el alojamiento gratuito de una o varias noches, aunque este coste se podrá limitar a 80 euros por noche y por pasajero, para un máximo de tres noches.

Si así lo quieren, los pasajeros también tienen derecho a que se les lleve hasta el destino final de su viaje en la primera ocasión que se presente y sin coste adicional, o al reembolso del precio del billete y, si procede, a un servicio de regreso gratuito al punto de partida.

25% DEL BILLETE

Además, cuando la llegada al destino se retrasa, los viajeros también pueden solicitar una indemnización, que será de entre el 25% y el 50% del precio del billete, en función de la duración y del retraso que se acumule en el viaje. Este importe se abonará en forma de vales u otros servicios, a petición del pasajero y en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud correspondiente.

Eso sí, en caso de que el buque deba de cancelar su partida o llegue al destino con retraso debido a condiciones meteorológicas adversas, el transportista no estará obligado a ofrecer alojamiento o a pagar una indemnización a los pasajeros. Se consideran condiciones climatológicas adversas a los vientos fuertes, mar agitado, corriente fuerte, condiciones difíciles debido a la presencia de hielo, niveles de agua extremadamente altos o bajos, huracanes, tornados e inundaciones.

Este Reglamento tampoco afecta a las relaciones comerciales entre empresas relacionadas con el transporte de mercancías. Es decir, que los acuerdos entre camioneros y transportistas marítimos no se consideran dentro de los efectos del presente Reglamento y, por lo tanto, no otorga, ni al camionero ni a sus empleados, ningún derecho a indemnización en caso de retrasos.

Los retrasos en la llegada a destino se penalizan con una indemnización de entre el 25% y el 50% del precio del billete.

Las reclamaciones habrán de realizarse antes de que pasen dos meses del viaje



Dicho esto, el texto europeo -para asegurarse de que todos estos derechos se aplican correctamente- establece que los transportistas y operadores de terminal pongan en marcha o habiliten mecanismos accesibles que sirvan para la tramitación de las reclamaciones. Se trata de un servicio en el que el pasajero pueda presentar su queja, que habrá de realizarse en el plazo de dos meses, a partir de la fecha en que se prestó o hubiera debido prestarse el servicio de transporte. Desde este momento, la compañía cuenta con un mes para notificar al pasajero si su reclamación va a ser atendida, desestimada, o si está todavía en estudio. No obstante, el plazo de respuesta definitiva no deberá superar los dos meses desde la recepción de la reclamación.

Como garante máximo de la correcta aplicación de estos derechos, cada país miembro deberá de establecer un organismo nacional independiente que se encargue de hacer cumplir el Reglamento a todas las empresas que realicen transporte de viajeros por mar y que, en caso de ser necesario, imponga las sanciones que correspondan.

Con la entrada en vigor de esta norma se cubre de forma general el vacío legal que existía a nivel europeo y, se puede decir que internacional, en la protección de los derechos de los viajeros por mar, que hasta el momento interpretaba cada compañía a su manera. Por eso, el Reglamento no impide que las empresas puedan ofrecer condiciones aún más favorables a las expuestas para ganarse así la fidelidad de sus clientes. ■

Texto y fotos: A. Munguía

Emergencias 2012

SALVAMENTO realizó una media de 14 ACTUACIONES

El año pasado los buques y otros medios de Salvamento atendieron más de 5.000 emergencias relacionadas con rescates, búsquedas, evacuaciones médicas, remolque de embarcaciones, y lucha contra la contaminación, entre otras intervenciones.

Se trata de un servicio en cuya coordinación están implicados 21 centros de Salvamento, las 24 horas todos los días de año, y cuya área de influencia marítima es tres veces superior al territorio nacional.



La Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo coordinó el rescate, la asistencia y búsqueda de cerca de 12.000 personas el año pasado, hasta alcanzar una media de 33 al día, en las más de 5.000 actuaciones marítimas realizadas, unas 14 diariamente. Una cifra que, aunque elevada, supone un descenso del 9% tanto en el número de personas fallecidas como en el de actuaciones respecto al año anterior.

Según las estadísticas que ha presentado Salvamento Marítimo relativas a 2012, la mayor parte de las intervenciones estuvieron relacionadas con el salvamento de vidas, 3.872 actuaciones, 754 fueron dirigidas a garantizar la seguridad, y 441 actuaciones relacionadas con la protección del medio ambiente marino.

Recordemos que el área de influencia asignada por la Organización Marítima Internacional a los servicios de Salvamento Marítimo español se extiende por una superficie marina de 1.500.000

km², tres veces superior a la extensión del territorio nacional, y que se trata de un servicio en alerta 24 horas, los 365 días al año.

RECREO, LOS MÁS ACCIDENTADOS

El total de buques a los que se tuvo que socorrer ascendió a 3.500, 385 menos que en 2011. Por tipo de buques, los barcos de recreo siguen a la cabeza en el número de intervenciones realizadas por los servicios de salvamento, protagonizando más del 55% de los incidentes atendidos, hasta alcanzar 1.942 intervenciones. Concretamente, en los meses de verano —época en la que se usa más este tipo de embarcaciones— Salvamento Marítimo atendió un total de 1.046 emergencias relacionadas con barcos deportivos motivadas, en un alto porcentaje, por fallos estructurales o mecánicos.

Respecto al resto, los buques que precisaron menos intervenciones fueron los mercantes, 487, seguidos de los pesqueros con cifras similares, 578 emergencias atendidas. El resto de asistencias realizadas, están relacionadas con otros tipos de embarcaciones o artefactos flotantes, como es el caso de las pateras rescatadas en torno al Estrecho y Canarias. Así, Salvamento Marítimo coordinó 214 emergencias relacionadas con inmigración irregular en las que hubo 3.657 personas involucradas, con un descenso del 13% en el número de personas y del 17% en el número de intervenciones atendidas, respecto al año anterior.

Entre las tareas de Salvamento, como ya hemos indicado, se encuentra también la lucha contra la contaminación, un apartado en el que este año hay que destacar la intervención realizada con el pecio del petrolero Woodford, hundido desde 1937 en aguas de Castellón, y del que se extrajo 350m³ de combustible. Una operación en la que se han utilizado modernas técnicas de buceo en saturación (mirar MAR, número 519), realizadas íntegramente con medios propios de la administración española. ■

A. Munguía

En el puerto de La Palma

Trágico SIMULACRO

Cinco miembros de la tripulación fallecidos y tres heridos, dos de ellos de gravedad, es el trágico balance del ejercicio de evacuación realizado a bordo del crucero Thomson Majesty, que ahora investigan inspectores españoles y malteses.

La realización de estos simulacros es una práctica rutinaria y obligatoria de seguridad recogida por los convenios internacionales, por lo que ahora habrá que depurar responsabilidades y aclarar qué falló para que esa mañana se tornara en tragedia.



El Thomson Majesty permanece amarrado en el puerto de Santa Cruz de La Palma mientras se realizan las inspecciones pertinentes.

Lo que se preveía como unas agradables vacaciones para unos, y un ejercicio rutinario de salvamento para otros se tornó en tragedia a bordo del Thomson Majesty, atracado en el puerto de Santa Cruz de la Palma (Tenerife), el pasado 10 de febrero.

El siniestro, cuyas causas estudian inspectores del Ministerio de Fomento y de Malta -estado donde está abanderado el buque- se produjo al precipitarse al mar un bote salvavidas con ocho tripulantes a bordo mientras participaban en un ejercicio rutinario de ensayo sobre cómo actuar en caso de naufragio.

A consecuencia del accidente perdieron la vida cinco marineros y otros tres sufrieron heridas de diferente consideración. Aunque la

identidad de los accidentados no ha trascendido se sabe que tres de las víctimas eran de nacionalidad indonesia, uno filipino y un ghanés.

Hasta donde se ha informado, el accidente se produjo tras romperse uno de los cables que sujetaba la embarcación de auxilio, lo que hizo que ésta se precipitara al mar desde 30 metros de altura. El siniestro motivó que se desplegara en la zona un amplio operativo de rescate compuesto por helicópteros, médicos, policías y bomberos que, pesar de la celeridad con que actuaron, no pudieron auxiliar a parte de las víctimas, algunas de ellas fallecidas en el acto.

Por su parte, la Asociación Europea de Cruceros (CLIA, en inglés) ha expresado sus condolencias a los familiares de la tripulación y manifestado su compromiso con la continua mejora y revisión de las medidas de seguridad a bordo. *Que se registren víctimas mortales en este tipo de prácticas es inusual...ya que las tecnologías, los procesos y los entrenamientos en materia de seguridad se han ido sofisticando cada vez más*, han apuntado desde la Asociación.

El Thomson Majesty pertenece a la empresa chipriota Louis Cruises aunque navega bajo bandera maltesa. Con cerca de 41 toneladas de peso y veinte años de antigüedad, tiene 207 metros de eslora y 10 cubiertas de altura, cuenta con una dotación de 600 tripulantes, llegando a albergar 1.800 pasajeros. En el momento del siniestro viajaban en el barco 1.462 turistas que resultaron ilesos y trasladados a sus puntos de origen mientras el buque permanecía amarrado en el puerto, hasta finalizar la investigación.

El ocurrido en el puerto de La Palma es el segundo accidente con víctimas mortales registrado a bordo del Thomson Majesty desde su botadura en 1992. El 3 de marzo de 2010, dos pasajeros que viajaban en el buque, en ese momento llamado Louis Majesty, murieron tras impactar en el crucero una ola gigante cuando realizaba el trayecto que une las ciudades de Génova y Barcelona. ■

Se trata del segundo accidente mortal ocurrido a bordo de este buque

A. Munguía

Acuerdo sobre cuotas en la costera de la xarda



El cierre de forma precautoria del caladero decretado por Pesca forzó a representantes de las CCAA y del sector en sus distintas modalidades a acordar el reparto de cuota por modalidad y pesquería.

La flota de arrastre, que salió el 25 de febrero—con diez días de retraso—, abrió la primera costera en el caladero del Cantábrico Noroeste y dos días después se sumaron el cerco y otros artes.

El cierre precautorio impuesto por Pesca en el caladero obligó al Grupo de Trabajo del Cantábrico Noroeste a negociar durante dos días hasta alcanzar un acuerdo sobre el reparto de cuota por artes y pesquerías que resuelva los problemas generados por la “pesca olímpica”. Un sistema que fuerza a pescar lo más posible hasta que se termina la cuota acumulando mucho producto en poco tiempo en las lonjas, lo que empuja el precio a la baja.

El reparto que pretende equilibrar el reparto entre flotas, establece unos topes de desembarque para el arrastre de 7.500 kilos por buque y día. Aunque el acuerdo incrementa sus cuotas de caballa para la flota de bajura, desde la Federación Gallega de Cofradías se consideran insuficiente la reserva de un 7 por ciento de la cuota para el segundo semestre que garantice que la flota de bajura pueda pescar caballa cuando esta

pesquería llegue en su desplazamiento natural a las aguas de la comunidad. Esto hubiera evitado el desplazamiento de los barcos a otras comunidades.

Para las modalidades de cerco y otros artes distintos, el caladero se abrió el miércoles 27 de febrero. Para el cerco se fijaron unos topes de capturas de 6.000 kilos por buque y día. Para el resto de flota que utiliza otras modalidades de pesca la cuota diaria quedó fijada en 2.000 kilos.

Para la flota arrastrera el acuerdo ha sido muy bueno. Pues aunque hayan perdido parte del porcentaje de cuota que tenían en ciertas pesquerías, han conseguido que se implante el sistema de derechos individuales transferibles de pesca (ITQ en sus siglas en inglés). Así, desde ahora, en vez de haber un reparto lineal de toneladas, el barco adquiere derechos como propietario de una cuota que podrá ser vendida, cedida o traspasada por el armador.

Vigo, sede del primer biobanco marino del mundo

La sede central del primer biobanco marino del mundo estará en el Instituto de Investigaciones Marinas del CSIC en Vigo, especializado en los parásitos presentes en el pescado. En un futuro está previsto que se abran subse-des en Madrid y en las Universidades de Tuscia, Italia, y Bergen, Noruega.



Gleizes. Greenpeace

Vigo albergó las primeras reuniones, los pasados 7 y 8 de febrero, del proyecto Parasite, un proyecto multidisciplinar financiado por el Séptimo Programa Marco de I+D de la Unión Europea que engloba a una veintena de socios de nueve países europeos y tres asiáticos, así como seis pymes europeas. Esta nueva iniciativa tiene como finalidad el estudio del impacto de parásitos presentes en los productos pesqueros europeos y de importación.

El presupuesto de este proyecto es de cuatro millones de euros y una duración de tres años bajo la dirección de Santiago Pascual, del Instituto de Investigaciones Marinas del CSIC. Según declaraciones de este investigador, el biobanco acogerá “todos los parásitos que identifiquemos en la recogidas de muestras en el mar [...]. Habrá una trazabilidad. Se va a saber todo, no sólo de los parásitos, sino de los perfiles de ADN o de la proteína que vayamos extrayendo de cada uno

de ellos”. Gracias a este proyecto se podrá disponer de un preciso banco de información con el lugar donde ha sido capturada la muestra, de qué pez proviene y qué procesos se han seguido hasta llegar al banco.

De lo que se trata es que con toda esta información se pueda actuar para mitigar el impacto de los parásitos en los productos pesqueros, evaluando para ello ecosistemas a lo largo de los océanos Atlántico y Pacífico, con una decena de especies objetivo (entre las que cabe citar la merluza, la bacaladilla, el chicharro y el rape). Con lo cual, se mejorará la seguridad alimentaria, se fortalecerá la competitividad de los productos europeos de la pesca y se potenciará la mejora de las políticas europeas de seguridad alimentaria, que conformarán sus tres líneas de actuación.

A los datos obtenidos y almacenados en el biobanco podrá acudir todo el que lo necesite, lo que se traducirá en un ahorro de costes para la comunidad científica.

• Acuerdo sobre el boquerón en el Golfo de Cádiz

La Secretaría General de Pesca y el sector llegaron a un acuerdo a mediados de febrero sobre el reparto de la cuota de boquerón entre los buques del censo de cerco que ha posibilitado la reapertura de la pesquería en el Golfo de Cádiz desde el pasado 18 de febrero. La pesca del boquerón había estado cerrada de forma preventiva en ese caladero desde el 1 de septiembre de 2012 por haberse agotado la cuota.

Desde Pesca se espera que el acuerdo mejore la gestión y control de esta pesquería para que los barcos puedan faenar de forma ininterrumpida a lo largo de 2013. Asimismo, se pretende que el acuerdo evite la concentración de las capturas en determinadas épocas del año, lo que fuerza a la baja el precio del pescado en primera venta perjudicando a los productores.

• Nuevo presidente en el Puerto de Bilbao

El Consejo de Gobierno vasco nombró a Asier Atutxa presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao relevando en el cargo a José Ramón de la Fuente. El nuevo presidente, de 44 años, es licenciado en Sociología y Ciencias Políticas y ha ocupado el puesto de director de recursos humanos en una empresa vizcaína y también en el Museo Guggenheim de Bilbao. Hasta la fecha ha dirigido la empresa de consulting Ingeplan desde la que ha trabajado en varios proyectos de gestión portuaria. Atutxa asume la responsabilidad de dirigir un puerto cuyos tráficos principales están sintiendo la crisis económica que padece tanto el *hinterland* del puerto como los países de nuestro entorno.

• Exposición sobre la pesca en Cataluña

“Tripulaciones. La gente de a bordo de los barcos de pesca”. Este es el título bajo el que el Museo de la Pesca de Palamós inauguró, el 22 de febrero, una exposición temporal en la que se muestra, de forma gráfica y amena, las personas y los





trabajos profesionales que se pueden desarrollar en una embarcación. En dicha exposición, que permanecerá abierta hasta el 7 de abril, esta explicación estará complementada con informaciones generales sobre la pesca en Cataluña.

• **Tiburón con aleta adherida**

El secretario general de Pesca, Carlos Domínguez, señaló a requerimiento de la Confederación Española de Pesca (Cepesca), que se acreditará el cumplimiento del reglamento de aletas adheridas con la finalidad de poner en valor las capturas españolas de tiburón en el mercado internacional. Señaló, asimismo, que es necesario explicar al consumidor que las pesquerías de palangre de superficie se gestionan de forma sostenible. "Vamos a crear un marchio de calidad para esos productos".

• **Elecciones en la Cofradías gallegas**

El diputado de AGE, Juan Manuel Fajardo, ha denunciado la situación "irregular" en la que están numerosos patrones mayores de los pósitos gallegos y sus respectivas juntas directivas por llevar suspendidas durante tres años las elecciones por *decisión de la Consellería* de Pesca. La situación actual, según este político, está provocando una *conflictividad innecesaria* por la redacción de normativas que permitan la prórroga de los mandatos. La solución para este problema, que socava la legitimidad de los dirigentes, pasa por que desde el ejecutivo autonómico se establezca un calendario común para la elección de los patrones mayores.

• **Cabrera, al Parlamento Europeo**

Apoyado en las denuncias de Oceana, el diputado europeo Raül Romeva ha dirigido una pregunta a la Comisión Europea sobre la "insostenible" situación del Parque Nacional Marítimo-Terrestre del Archipiélago de Cabrera y a la ineficacia del Patronato del parque. La organización ecologista ha denunciado en reiteradas ocasiones la falta de gestión sobre este espacio protegido,



MEDITERRÁNEO

Detectada una nueva especie invasora

Investigadores del Instituto Español de Oceanografía han hallado larvas de un camarón originario del sudeste asiático en el mar Mediterráneo, lo que indica el asentamiento en estas aguas de una especie que ya ha colonizado otras regiones del mundo.



Alrededor de las Islas Baleares, y durante cinco campañas, los científicos han recolectado y estudiado larvas de crustáceos decápodos, entre las que figuraban las del camarón oriental *Palaemon macrodactylus*. Los científicos señalan que, lo más probable, es que estas larvas provengan de puestas de adultos asentados en el Mediterráneo occidental, según señala Asvin Pérez, autora principal de la publicación sobre las investigaciones en las que se realiza la primera cita sobre esta especie en el Mediterráneo, junto con científicos del Centro Oceanográfico de Baleares del IEO, del Instituto Portugués del Mar y la Atmósfera (IPMA) y del Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía del CSIC.

La introducción de especies alóctonas (no originarias del lugar en que se encuentran) es la segunda causa de

pérdida de biodiversidad. Especialmente graves son las especies invasoras con gran capacidad de adaptación hasta el punto de desplazar a las especies autóctonas. El Mediterráneo es uno de los puntos "calientes" por lo que respecta a estas invasiones (especialmente grave resultó la de *Caulerpa taxifolia*, como recordarán los lectores de MAR).

La presencia del citado camarón sería una más de estas especies invasoras que están colonizando el Mediterráneo, y que ya se ha establecido incluso en las costas atlánticas europeas. La presencia de sus larvas podría indicar la existencia de poblaciones asentadas en el área, lo que sugiere a los científicos un potencial dispersivo elevado de la especie, "ya que a pesar de que los individuos adultos habitan aguas salobres de áreas costeras, sus larvas pueden localizarse en mar abierto".

Extraña desaparición del tripulante de un palangrero en Gran Sol

Capitanía Marítima de Lugo ha calificado la desaparición de un tripulante del palangrero de Celeiro Ecce Homo como accidente laboral con resultado de muerte. La policía ha inspeccionado el barco, tras su regreso al puerto de Celeiro, para intentar aclarar la extraña desaparición de Enrique Basanta, cuando el palangrero se dirigía a puerto en el caladero de Gran Sol.



El pasado 12 de febrero desapareció del palangrero de Celeiro *Ecce Homo* Enrique Basanta mientras el barco se dirigía al puerto de Castletown. El primer maquinista se había herido el día anterior mientras el barco faenaba a unas 150 millas de la costa en aguas de Gran Sol. El patrón solicitó desde el pesquero la evacuación, que no se pudo llevar a cabo debido a que el mal tiempo impidió al helicóptero de rescate irlandés realizar las maniobras con seguridad. Por este motivo puso rumbo hacia puerto para que Basanta pudiera recibir atención médica.

La desaparición, que se produjo a 23 millas de puerto, está rodeada de incógnitas. El tripulante estaba en su camarote después de que la herida fuera curada y la hemorragia contenida siguiendo las instrucciones recibidas desde el Centro Radio Médico con el que se mantuvo contacto. A las

5,50 de la mañana el patrón comunicó que Basanta había desaparecido. La sospecha es que el marinero pudiera haber caído al agua, aunque nadie lo había visto. Tras la alarma, los guardacostas de Irlanda iniciaron la búsqueda del desaparecido con tres helicópteros y dos buques que estuvieron hasta las 13.30 horas sin hallar rastro de Basanta.

El barco puso rumbo al puerto de Celeiro. A su llegada agentes de la policía subieron a bordo para realizar inspecciones oculares de las estancias en las que estuvo el maquinista en un intento por reconstruir lo ocurrido entre el momento en que ocurrió el accidente—Basanta se cortó con una radial en la ingle— y el momento en que se dio por desaparecido en la madrugada del martes. En la iglesia de Celeiro se celebró una misa en su memoria tras la que amigos y conocidos resaltaron la persona excepcional que era.

BREVES



agravada por la drástica reducción del presupuesto destinado a personal, mantenimiento e investigación y seguimiento, vulnerando la normativa nacional y comunitaria sobre la protección de este tipo de espacios. Ahora la Comisión Europea deberá investigar y pronunciarse al respecto.

• Censo de embarcaciones

El BOE del pasado 28 de enero publicó la Resolución de la Secretaría General de Pesca actualizando el censo de embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca marítima profesional de artes menores en la reserva marina de Cabo de Gata-Níjar; así como el de la flota de altura, gran altura y buques palangreros, mayores de 100 toneladas de registro bruto, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste.

• Almería exporta un 36,5% más

El sector pesquero almeriense exportó, entre enero y noviembre del pasado año, más de 7 millones de kilos de pescado y marisco, lo que representa un incremento del 36,5% con respecto a igual periodo de 2011. Estas cifras sitúan a Almería como la tercera provincia andaluza, tras Cádiz y Huelva. Las exportaciones en los mercados exteriores supusieron una facturación, en ese periodo, de 10,7 millones de euros (un 18% más que en 2011). De esta facturación, el 71% corresponde a la exportación de pescados frescos, y el resto, a los congelados.

• Certificado ecológico para Bueu

La Cofradía de Bueu, Pontevedra, ha conseguido que sus navajas hayan obtenido el certificado de la *Maine Stewardship Council* (MSC), organización internacional que acredita la sostenibilidad del producto. Este marchamo, en forma de etiqueta azul, diferenciará a este producto de otros semejantes en las pescaderías de todo el país. Y significa que los consumidores pueden encontrar en el mercado navajas extraídas de forma artesanal y sostenible en la ría.

SANIDAD MARÍTIMA

¿Toma bien, LOS ANALGÉSICOS?

El dolor se define como una sensación molesta de intensidad muy variable. En realidad, es una alarma que nuestro organismo tiene para avisarnos de que algo va mal. Atendiendo a su duración, puede ser agudo o crónico. Además, puede presentarse como síntoma principal o acompañando a todo un cuadro clínico.



En la actualidad, existen diferentes tipos de fármacos y técnicas aplicables al tratamiento del dolor. Los medicamentos empleados para suprimirlo o calmarlo son los analgésicos.

El consumo de analgésicos y el de antibióticos se ha popularizado tanto en España (siete de cada diez españoles, de entre 18 y 40 años, toman estos medicamentos habitualmente y un 37% de manera ocasional, al menos una vez al mes) que su uso

abusivo está provocando nuevos cuadros de cefaleas crónicas.

Los analgésicos más consumidos, por consiguiente, de los que más se abusa, son los simples, tipo paracetamol (75%); los que contienen cafeína (71%); ergotamina y derivados (26%); triptanos (15%); y antiinflamatorios (4%). Más del 40% de estos medicamentos se adquieren sin receta. Su abuso también puede provocar patologías como nefritis intersticial, hemorragias digestivas o reacciones alérgicas.

TIPOS DE ANALGÉSICOS

Según el mecanismo por el que actúan, los analgésicos se clasifican en **opiáceos**, que actúan en los receptores cerebrales para inhibir el impulso doloroso que llega hasta ellos y **no opiáceos** como el ácido acetilsalicílico, el ibuprofeno o el paracetamol.

- Los **analgésicos opiáceos**, de dispensación con receta médica, se pueden usar para aliviar el dolor en períodos cortos o largos pero pueden generar adicción.
- Los **no opiáceos** se usan en dolores leves o moderados. Los más utilizados son el ácido acetilsalicílico (AAS), el paracetamol, el ibuprofeno y el naproxeno. Se venden sin receta, lo que no significa que haya que tomarlos con menos precau-





ción que otros fármacos. Automedicarse, si no se es un gran conocedor de la materia, siempre puede resultar peligroso. Con los analgésicos puede darse el caso de que su uso continuado, junto a la desaparición de síntomas, termine ocultando la gravedad de algunas lesiones o patologías. ■

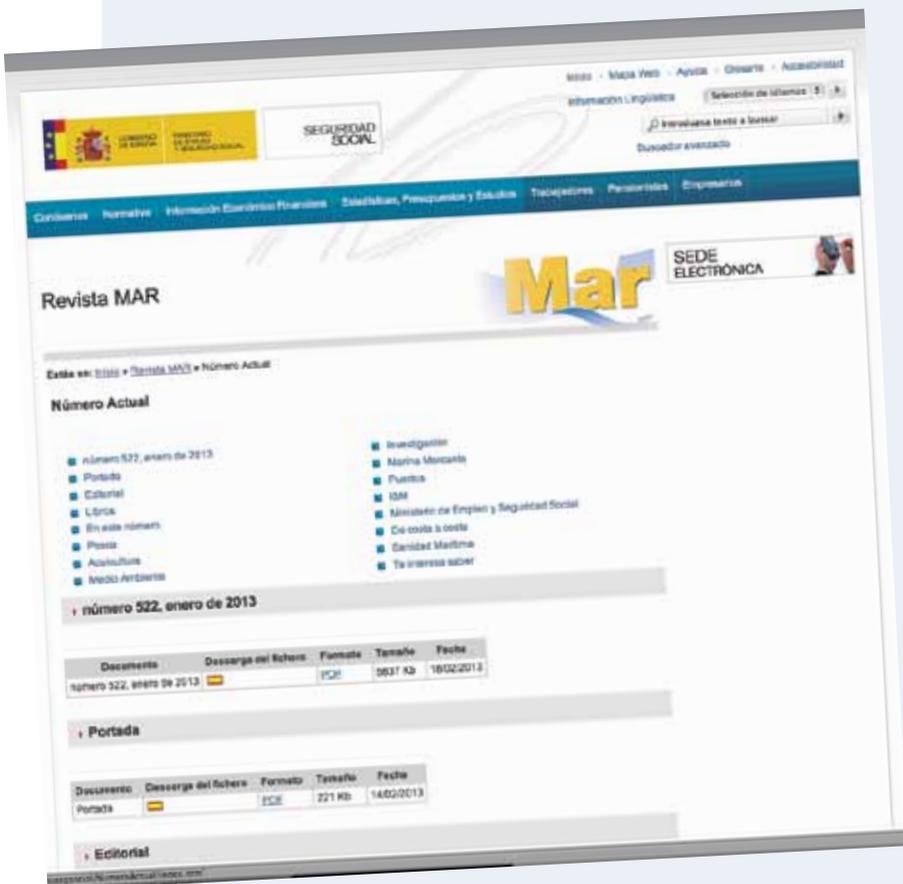
PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID

Conviene saber...

- **Ante un dolor repentino.** La primera opción debe ser tomar paracetamol, ya que tiene menos efectos secundarios que otros medicamentos
- **El paracetamol** es adecuado para combatir el dolor de cabeza, la fiebre y dolores dentales o reumáticos. Sin embargo, no es eficaz cuando existe inflamación.
- **Otros fármacos incluyen analgésicos en su formulación** como sucede con ciertos antitusivos (medicamentos contra la tos). Podemos llegar a intoxicarnos si, junto a estos jarabes, ingerimos a la vez analgésicos contra el dolor de cabeza.
- **Menos de 10 días.** Los analgésicos no curan, mejoran síntomas. No los consuma durante mucho tiempo sin consultar a su médico, ya que el dolor puede llegar a hacerse crónico.
- **¿Por la noche?** No tome un analgésico poco antes de acostarse sin comprobar si lleva cafeína. Podría desvelarle. En cambio, si ingiere ácido acetilsalicílico (AAS) a diario para prevenir el infarto conviene que lo haga por la noche, ya que protege más.
- **Con las comidas.** El paracetamol es más efectivo cuando se toma con agua y el estómago vacío. En cambio, conviene haber comido algo cuando se toma AAS o ibuprofeno ya que, de este modo, se irrita menos el estómago (mezclar AAS con zumos de fruta puede dañarlo).
- **Las personas con antecedentes alérgicos o con problemas renales** deberían abstenerse de tomar este tipo de medicamentos.
- **Las mujeres embarazadas** también deben evitar tomar analgésicos durante el período de gestación.
- **El ibuprofeno** ha demostrado ser un buen antiinflamatorio para el tratamiento de enfermedades articulares. De hecho, éste fue su primer uso. En la actualidad también se valoran sus propiedades analgésicas y antipiréticas para bajar la temperatura y combatir la fiebre.
- **Si hay riesgo cardíaco** hay que evitar el ibuprofeno.
- **Se desaconseja el uso del ácido acetilsalicílico** en personas con gastritis o úlceras.
- Las personas mayores deben tener especial cuidado con la utilización de analgésicos; sobre todo **si toman anticoagulantes como la warfarina o diuréticos.**
- **Los niños que sufren varicela o influenza** no deben tomar ácido acetilsalicílico, ya que se relaciona este fármaco con la aparición del síndrome de Reye. En estos supuestos, hay que consultar al médico para encontrar un medicamento alternativo capaz de aliviar el dolor

NUEVA IMAGEN DE MAR EN INTERNET

La revista MAR ha estrenado nueva imagen en Internet. Ahora es posible consultar por epígrafes los artículos de la publicación, sin necesidad de descargarse el número completo. También se puede acceder a ejemplares pasados, divididos por años, desde el apartado "Hemeroteca"



Quienes estén interesados en consultar MAR por esta vía lo deben hacer a través de la página web de la Seguridad Social (www.seg-social.es). En la parte media de la página, a mano derecha, y bajo el índice revistas de la Seguridad Social aparecen dos iconos, uno enlaza con la revista Activa y el otro con MAR. Pinchando en este enlace se puede acceder al número actual (por secciones) y a los de los números anteriores de los años 2011 y 2012.

También puede consultar la revista MAR en su smartphone con el código QR que encontrará en la página 5, bajo los créditos de la publicación.

La revista MAR empezó su andadura en Internet en marzo de 2011. En aquel mes un total de 651 personas consultaron la publicación a través de la red. Curiosamente el último número publicado (el correspondiente al mes de enero de 2013 ha registrado 2.075 visitas). A lo largo del año 2012, la Revista MAR registró un total de 22.894 consultas.

PRUEBAS EN MERCANTE

La Dirección General de la Marina Mercante ha convocado pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española, actualizando el contenido de los exámenes. La convocatoria se ha publicado en el BOE del 28 de enero estableciéndose el período de matrícula del 16 al 30 de abril. Los exámenes se celebrarán a partir del 3 de junio.

Los interesados en participar en la prueba deberán formular la solicitud por escrito y presentarla en la Dirección General de la Marina Mercante, en cualquier Capitanía Marítima o en los lugares previstos en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de Procedimiento Administrativo Común.

Tienen que pasar estos exámenes las personas en posesión de un título profesional que les capacite para ejercer de capitán o primer oficial de puente y de jefe o primer oficial de máquinas

DANIEL PAULY REIVINDICA EL ACTIVISMO CIENTÍFICO

La Universidad de Alicante ha investido a Daniel Pauly doctor Honoris Causa. Considerado uno de los científicos más reconocidos e influyentes del mundo, como destacó su padrino en la ceremonia, el director del Departamento de Ciencias del Mar y Biología Aplicada, Sánchez Lizaso, este biólogo, de nacionalidad francesa, ha sido uno de los precursores de reservas marinas, entre las que figura la de Tabarca.

Pauly, autor de más de 500 artículos científicos y de una treintena de libros, posee cuatro doctorados Honoris Causa. En el acto, reivindicó el activismo científico y la participación en ONGs para "conseguir aliados e influir en las políticas orientadas a la conservación y defensa de la biodiversidad marina, si queremos continuar disfrutando de comida procedente del mar en el futuro". También alertó de que la biodiversidad, que hemos explotado durante milenios, está amenazada, criticando los problemas relacionados con el cultivo en el mar, como "criar pescado grande con una dieta de pescado pequeño".



Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

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

Dirección Provincial de Huelva



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Aquí

siempre es
tu turno

www.sepe.es



Las prestaciones por desempleo en internet



Servicio Público de Empleo Estatal
Trabajamos para ti