

Mar



Nº 545
Marzo 2015

Con la aplicación de la
reforma de la PPC
LLEGARON LOS DESCARTES

Mercante, la flota
bajo mínimos

Bruselas exige
CAMBIOS EN LA ESTIBA

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

Tel. 986 56 66 41 - Fax 986 50 61 11

BAMIO

La gran escuela del Mar



MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Contra los ilegales

Saber exactamente lo que se pesca en el mar, no solo en aguas comunitarias, sino en todos los caladeros y fundamentalmente en el conjunto de los mares, en aguas de terceros países, aguas controladas por los diferentes organismos regionales de pesca donde existe una presencia de las instituciones comunitarias o en las aguas internacionales, constituye uno de los objetivos prioritarios desde Naciones Unidas, a través de FAO, como por parte de la Unión Europea.

Dentro de las actuaciones de pesca ilegal que se puedan cometer por parte de cualquier tipo de flota y en cualquier caladero, en el marco internacional preocupa fundamentalmente la actividad de las llamadas flotas ilegales no reguladas ni reglamentadas, generalmente amparadas bajo banderas de conveniencia, cuyo volumen de capturas es todavía hoy un interrogante barajándose nada menos que entre 11 y más de 20 millones de toneladas por un valor que podría oscilar entre los siete y los 17 millones de dólares comercializado en fresco o para la industria conservera en una clara competencia con otras flotas y otras industrias que operan por la vía legal en materia de pesca o en aspectos socio laborales.

Luchar contra esas pesquerías ilegales en defensa de la sostenibilidad de los caladeros, pero a la vez en defensa de las flotas y de las industrias que operan en el sector en el marco de la legalidad, constituye igualmente un primer objetivo de los mismos organismos comunitarios e internacionales. En los últimos años, las autoridades comunitarias han adoptado diferentes normativas para lograr la máxima transparencia, sobre todo en lo que se pueda combatir más de cerca como son los transbordos en alta mar y, especialmente en las descargas en los puertos. España, con una importante industria y flotas que operan en caladeros lejanos afectadas por las actividades de este tipo de flotas ilegales, se mantiene en los últimos años como uno de los países miembros que han desarrollado una política más agresiva en materia de controles en puertos y en fronteras



contra la entrada de productos de la pesca procedentes de esas actividades.

La nueva Ley de Pesca adoptada este año ha supuesto un paso más en el logro de ese mismo objetivo para perseguir, no solamente a las descargas, sino también a los barcos abanderados en otros países donde puedan existir intereses económicos o laborales con personas de nacionalidad española implicadas. En los últimos meses, desde la Administración pesquera se han desarrollado diferentes inspecciones a empresas con sede en varios puertos gallegos en la denominada operación Sparrow cuyos datos son todavía hoy motivo de secreto sumarial. Lo de la pesca ilegal, no regulada ni reglamentada, no solo era cosa de aguas lejanas. España mantiene su compromiso contra este tipo de actividades y lo está haciendo escudriñando en sus propios puertos. Un ejemplo ante el resto de la UE que le sigue dando autoridad para poder exigir en Bruselas que otros países hagan lo mismo. ■

Web 2.0 y medios sociales para el desarrollo en pesca y acuicultura

Autor: Enrique Wulff Barreiro

Edita: Editorial Académica Española

El autor tiene como objetivo la generalización de la experiencia obtenida con las empresas de la industria pesquera en las condiciones de planificación y preparación de recomendaciones prácticas para piscifactorías, investigadores en acuicultura y administradores de proyectos y fondos. Como mecanismo de estimulación, el libro ilustra la necesidad de usar la web 2.0 debido a sus ventajas en cuanto a la conexión instantánea, alta diversidad de los participantes a costes que se pueden pagar, flujo de información a doble sentido (es un instrumento de comunicación reversible), estándar alto de servicio en un intervalo de tiempo aceptable que minimiza las diferencias entre los lazos sociales, evaluación del aprendizaje, control de la calidad de los contenidos, así como por su política de archivo de los materiales.

Facebook, Twitter, LinkedIn o Goggle+ tienen una función y manejan tal cantidad de datos (y de tanto valor) que permiten abordar la economía digital en el mundo del trabajo de la pesca y de la acuicultura. El criterio para elegir en blogs y redes sociales se centra principalmente en las noticias de investigación sobre acuicultura, cuando se trata de científicos. Pero un boletín que distribuya por correo electrónico “buenas noticias” de prensa sobre los resultados de la organización a la hora de mejorar las condiciones de vida de los acuicultores y de las comunidades rurales, se orienta principalmente a administradores de proyectos y fondos.

Cuestiones como la integración de un blog en un sitio corporativo, la solución de gestión de conocimientos entre los departamentos, la publicación de podcasts y la radio online, la creación de estructuras de mercado horizontal, como las que facilitan en pesca y acuicultura e-Bay, Skype y Amazon, reciben respuesta en este libro. Cómo ganar

seguidores en Twitter, derivar negocio y dominar a la audiencia, gestionar los posts promocionados por Facebook son preguntas para descubrir el poder de las redes sociales. Estos trucos, estos diseños, tienen sus parámetros y su mecánica en el sector pesquero y acuícola.

El precio del libro es de 35,9 euros y se puede adquirir en la librería online: <https://www.morebooks.de>. ■



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 Ortigueira

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.

Bizkaia: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Bizkaia). Tel. 94 473 90 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. Muelle Alfonso XII s/n. 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. C/ Celestino Junquera, 17-19. Tels. 985 327 200 - 985 327 300.

Gipuzkoa: Casa del Mar. Hermanos Otamendi, 13. San Sebastián 20014 (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, 2. 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/Churruca, 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. 963 359 900.

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. 986 568 300.

Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

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

Fax: 91 591 99 19.

revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: i2v SL (Grupo ATENEA) www.onemagazine.es

Imprime: i2v SL (Grupo ATENEA) / Einsa Print

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 273-15-001-7

NIPO Web: 273-15-002-2

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

LLEGARON LOS DESCARTES A LA PESCA

Con la entrada en vigor de la reforma, se inicia la aplicación progresiva de los descartes



42

FLOTA MERCANTE

Sigue la reducción de la flota bajo pabellón español



54

CAMBIOS EN LOS PUERTOS
Bruselas exigió cambios en la estructura de la estiba en los puertos españoles

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:
www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:
www.seg-social.es - icono **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

- 6 Política de descartes
- 10 Atlas de descartes
- 14 Normativa sobre puertos base
- 18 Consumo de pescado
- 26 Mercamadrid, el puerto más seguro
- 30 Acuicultura
- 32 Revalorización de las pensiones
- 34 Tarifa plana en Seguridad Social
- 36 Buen mes para el empleo
- 38 Acuerdo de BIAMAR
- 40 Predicción del clima desde el mar
- 42 ANAVE, la flota en caída libre
- 46 Convenio Navantia
- 48 Tribuna: Guía de seguridad
- 50 Puerto de El Musel
- 54 Cambios en la estiba
- 62 Plásticos en el mar
- 66 Tribuna, Accidentes a bordo
- 68 De costa a costa
- 72 Página médica
- 74 Noticias breves

ARVI desarrolla un arte selectivo de arrastre

Mejorar la **SELECTIVIDAD**, reducir los **DESCARTES**

El pasado 1 de enero entró en vigor la primera fase de los planes de descartes, contemplados en la nueva Política Pesquera Comunitaria (PPC), que serán introducidos gradualmente hasta 2019. Este año comenzó con la prohibición de arrojar por la borda las capturas incidentales en las pesquerías pelágicas. Todo lo capturado deberá llegar a puerto. Pero los expertos coinciden en afirmar en que ésta es sólo una de las medidas necesarias para que haya pesquerías sostenibles. Lo más importante es reducir la mortalidad por pesca. Y mejorar la selectividad de las artes es un gran paso en ese sentido. Así lo entiende también el sector que, como la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (Arvi), trabaja en el desarrollo de un arte selectivo para la flota de arrastre en Gran Sol.



Prohibir los descartes es un paso necesario, pero no es suficiente. La nueva política de la PPC afronta este primer paso de la supresión de los descartes como el camino a seguir para frenar el despilfarro (las capturas no deseadas suponen el 23% del total) que se viene registrando en muchas pesquerías. Desde el pasado 1 de enero, entró en vigor la primera fase que afecta a la obligación de desembarcar todo lo capturado por las pesquerías pelágicas. Sobre la dificultad en la aplicación de esta política se ha hablado en estas páginas en diversas ocasiones. Una dificultad que entraña problemas y relevantes perjuicios para algunas pesquerías, que deberán acomodarse a esta nueva normativa, imprescindible por otra parte para que los caladeros sigan siendo productivos, para que siga habiendo pesca en el futuro. Por ello, y para irse acomodando a los nuevos tiempos, se ha comenzado por las pelágicas, más limpias y en las que resulta más fácil de implantar la nueva normativa.

Este primer paso, necesario pero no suficiente, deberá ir acompañado de más actuaciones, como han venido planteado los científicos tras diversos estudios. Hace falta mucho más. Uno de estos trabajos para analizar tanto su repercusión en los caladeros como sobre el sector extractivo lo ha realizado un equipo de investigadores de la Universidad de East Anglia, en el Reino Unido. En él se pone de manifiesto que “la prohibición sólo ayudará a las futuras poblaciones de peces si es acompañada con otras medidas para reducir la mortalidad total por pesca”. Según destacan en su estudio, más de la mitad de los peces capturados

La prohibición sólo ayudará a las futuras poblaciones de peces si es acompañada con otras medidas para reducir la mortalidad total por pesca.

en las pesquerías analizadas son arrojados de nuevo al mar, cuya supervivencia es más bien escasa, y han evaluado cómo la prohibición de los descartes afectará a las capturas y a los beneficios de los diferentes segmentos de la flota.

Entre otras conclusiones a las que llegaron los expertos de la Universidad de East Anglia cabe destacar que “la prohibición aplicada de manera aislada no crea un fuerte incentivo para la pesca selectiva”; “las cuotas de capturas (en la que el total capturado se deduce de un límite) crean un fuerte incentivo para evitar las especies reguladas, pero no otras especies”; “los beneficios de algunos sectores de la flota pueden resultar afectados a menos que las cuotas de captura se establezcan de manera diferencial”.

MÁS INFORMACIÓN

Según la investigadora principal de este estudio, Harriet Condie, hay que desembarcar todo el pescado, ya que además se obtendrá una información más exacta de cuántos peces de cada especie están siendo capturados y el estado de sus poblaciones. “Pero el hecho de que lo pescado ya no pueda ser devuelto al mar no repercutirá, automáticamente, en que su explotación sea más sostenible, porque se demuestra que no hay ningún incentivo significativo para evitar su captura”. Y añade que “la prohibición de los descartes junto con las cuotas de captura tiene el mayor potencial para incentivar la pesca más selectiva, pero sólo para las especies reguladas, como el bacalao, el eglefino y la solla”.

Harriet Condie sentencia: “La medida más importante para salvaguardar las poblaciones de peces sobreexplotadas es reducir el número de peces que se atrapan. Pero nuestra investigación muestra que la prohibición de los descartes por sí sola no podrá dar lugar a una reducción drástica de las capturas de todas las especies no comercializables”.

Tanto esta investigadora como el profesor Alastair Grant, supervisor del trabajo, plantean que una de las razones que podría desembarcar en que la política de descartes sea efectiva es la rentabilidad económica de éstos, pero unos incentivos mayores a los descartes también pueden derivar en un incremento de las capturas no deseadas. La solución no es fácil ni en igual grado para todas las flotas.



“Un pescado que se desembarca y se convierte en harina de pescado constituye un aporte tan pequeño a las generaciones futuras como el que se devuelve muerto al mar”, señala Alastair Grant. Y esta conversión en harina de pescado de las capturas accesorias o de las que no tengan la talla legal tiene otra deriva, como expuso en el congreso de Sostenibilidad Pesquera, realizado en la lonja de A Coruña, el presidente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Bacalao (Agarba), Iván López, “yo no tengo por qué rebajarle el coste a la competencia”, en el sentido de que el gran beneficiado de esta situación va a ser el sector acuícola.

Frente a los sectores pesqueros que critican esta nueva política sobre los descartes, los científicos del centro tecnológico especializado en la investigación marina y alimentaria Azti-Tecnalia remarcan que la supresión de los descartes es un cambio positivo para el sector pesquero, el reto al que se enfrentan los pescadores es encontrar la mejor manera de aplicar la normativa. “Hay dos vías

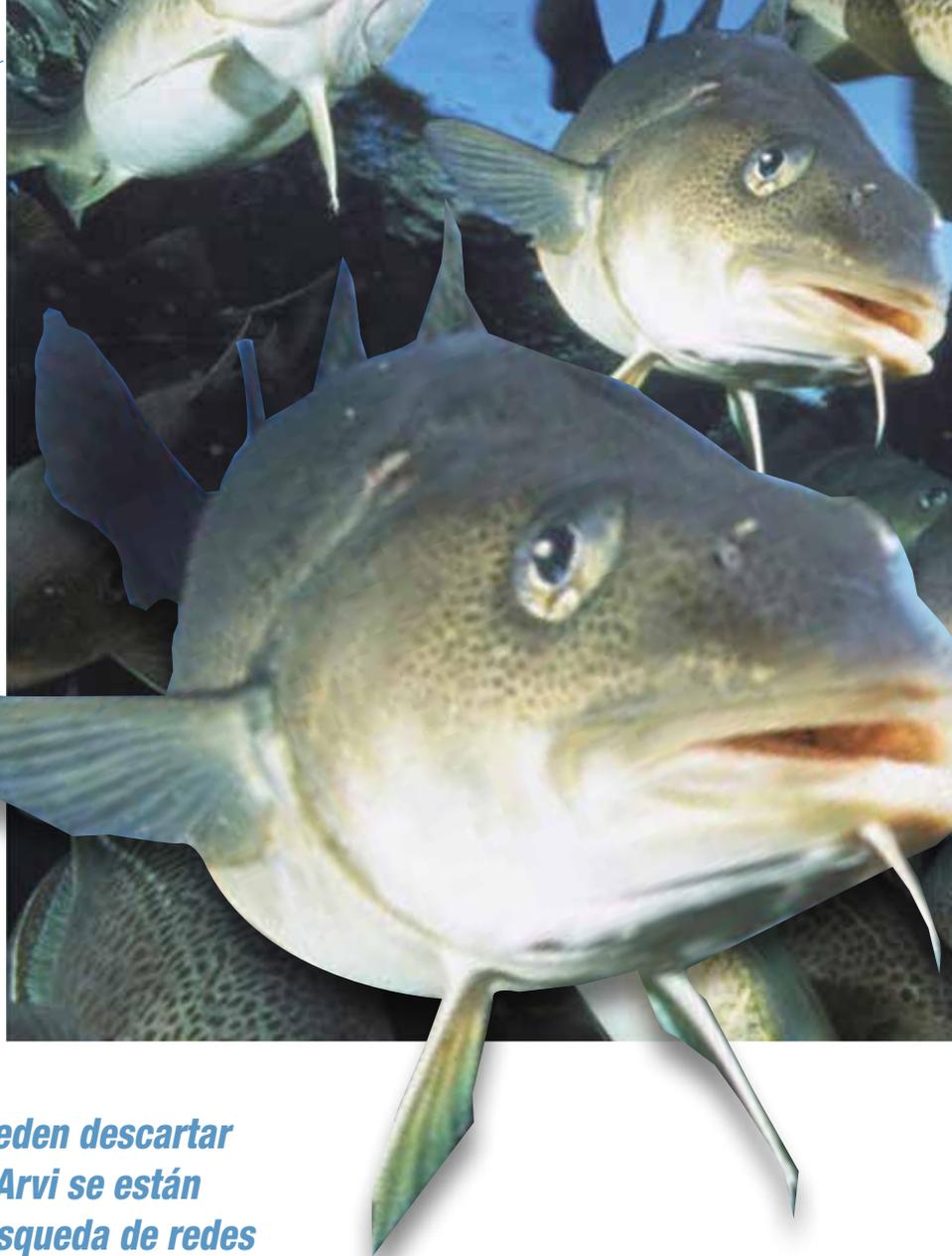
Algunas pesquerías de arrastre pueden descartar hasta el 90% de la captura. Desde Arvi se están impulsando soluciones como la búsqueda de redes más selectivas para sus pesquerías en Gran Sol.

para reducir los descartes: disminuir el esfuerzo (menos barcos y menos mareas) y mejorar la selectividad de la pesca”, como destacó Marina Santurtún, representante de Azti.

Al mismo tiempo, la investigadora abre otra incógnita. Y es cómo puede afectar la selectividad en el ecosistema. “Centrarnos en una especie podría tener consecuencias en el medio marino”. Eso es cierto, pero la incidencia que ahora se está teniendo sobre especies no comerciales también tiene un fuerte impacto. Como también lo tiene la ingente cantidad de pescado que se tira por la borda, ya que se está favoreciendo a las especies carnívoras.

SELECTIVIDAD Y ARTES DE PESCA

Otro aspecto, no menos desdeñable en el mantenimiento de unos caladeros saludables,



es la selectividad de las artes de pesca. Una selectividad que serviría para reducir sustancialmente los descartes, así como el poner el acento en lo que plantean los científicos como el mayor desafío: reducir la mortalidad por pesca. Hay pesquerías cuya selectividad brilla por su ausencia. Recientemente, la organización Greenpeace volvía a hacer hincapié en ello, refiriéndose a la entrada en vigor de la nueva PPC, al destacar que “algunas pesquerías de arrastre pueden descartar hasta el 90% de la captura. Otras atrapan aves, tortugas, delfines, tiburones...”. “El nivel de mortalidad es tal que en algunas pesquerías los descartes pueden afectar a la estructura y función de los sistemas marinos y se considera uno de los impactos ambientales más graves de la pesca comercial actual”.

En lo que todos coinciden es en la necesidad de encaminarse, junto a la nueva política de prohibición de los descartes, en la mejora

de la selectividad de las artes de pesca. Algo en lo que científicos y sector pesquero llevan trabajando hace tiempo, sabedores de que la actual situación es insostenible. Un buen ejemplo de ello es el proyecto, financiado por el Fondo Europeo de Pesca, que viene desarrollando la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (Arvi) en la búsqueda de un arte selectivo para la flota de arrastre del caladero de Gran Sol en la pesca de gallo y rape. Estos estudios cuentan con la colaboración del Centro Oceanográfico de Vigo del IEO.

Los trabajos desarrollados sobre la base de la metodología Fishselect se centran en evaluar las condiciones morfológicas de un pez. Con ello se determina la capacidad de penetrar físicamente en una malla dada de un arte de pesca de arrastre. El ángulo de apertura de la malla contribuirá a los procesos selectivos de las especies estudiadas.

La primera fase para desarrollar este arte selectivo tuvo lugar entre los meses de mayo y octubre. En el mes de julio, un biólogo a bordo del pesquero "Cachacho" realizó una campaña de recolección de datos biométricos para el establecimiento de las mejores opciones para seleccionar las características del copo. El nuevo arte de pesca que se está diseñando reduce significativamente la captura de peces redondos sin que ello redunde en un perjuicio en las capturas de peces planos. También se han constatado mejoras en las posibilidades de supervivencia en el proceso de captura, mejor calidad del pescado capturado, menos consumo de combustible. Además, todo ello sin que se produzca un encarecimiento respecto al precio de otros copos, ya que tampoco requiere una confección especial.

La segunda fase del proyecto servirá para que los científicos cuantifiquen cómo la estructura de la malla que se está probando aumenta su ángulo de apertura y, a su vez, mejora la selectividad del copo. Además de la colaboración del IEO, se cuenta con el apoyo del Instituto de Pesca del mar Báltico de Rostock, Alemania.

No cabe duda que la mejor manera de hacer frente a la política de descartes es que las capturas incidentales se reduzcan al mínimo. Son muchos los trabajos en este sentido, como el que está llevando a cabo Arvi. Fuera de nuestras fronteras también se están incen-

tivando las reducciones de capturas accidentales con más ayudas. A finales del pasado año, la División de Pesca de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de los Estados Unidos de América (NOAA), concedió 2,4 millones de dólares para trabajos cuyo objetivo fuera reducir las capturas no deseadas (peces, mamíferos marinos, tortugas).

En 2013, las investigaciones realizadas gracias a estos proyectos de la NOAA han logrado, por ejemplo, desarrollar un repelente químico para tiburones que ha reducido su captura entre un 18% y un 35%, dependiendo del tipo e intensidad del repelente utilizado. También se obtuvieron esperanzadores resultados en la reducción de la captura incidental de salmón, en la pesquería de merluza del Pacífico, mediante el uso de luces para atraer al salmón hacia zonas de escape en las redes de arrastre pelágico. Otro campo de pruebas es el que se realiza en la pesca del pez espada con la utilización de



boyas profundas, entre 250 y 350 metros, durante el día, siendo las tasas de capturas incidentales, como la de tiburones, relativamente bajas, mientras que no se produjeron capturas de tortugas laúd, en peligro de extinción.

Estas investigaciones van a redundar en beneficio de una pesca selectiva y en provecho de los pescadores. A pesar de los desacuerdos en cómo poner en marcha estas medidas, al menos cabe destacar el acuerdo en que algo hay que hacer. Y pronto. El primer paso ya se ha dado. ■

Raúl Gutiérrez

Proyecto Mapdescar del IEO en el Cantábrico-Noroeste

MAPA INTERACTIVO de DESCARTES por flota y área

Greenpeace

Una aplicación web desarrollada por investigadores del Instituto Español de Oceanografía en Vigo, así como la publicación de un “Atlas de los descartes de la flota de arrastre y enmalle en el caladero nacional Cantábrico-Noroeste”, permitirán conocer de forma detallada los descartes por especies, flotas y artes de pesca y en qué áreas se producen. Ello ha sido posible gracias al proyecto Mapdescar, del que Julio Valeiras es su investigador principal. Este trabajo permitirá elaborar planes de descartes y planes plurianuales de pesca, según requiere la nueva Política Pesquera Comunitaria.

Julio Valeiras, investigador del grupo de pesquerías del Centro Oceanográfico de Vigo y responsable del proyecto Mapdescar, destaca a la revista MAR que el resultado final de este proyecto no hubiera sido posible sin el trabajo de décadas, el que han venido realizando observadores científicos a bordo de los barcos de pesca. Años recogiendo datos, gracias a la colaboración del sector pesquero, y que ahora han permitido desarrollar este proyecto que se ha materializado en la publicación de un Atlas sobre los descartes de la flota pesquera de Galicia y Asturias, junto con un mapa interactivo y sendas guías visuales de peces e invertebrados de la plataforma continental de Galicia y Cantábrico.

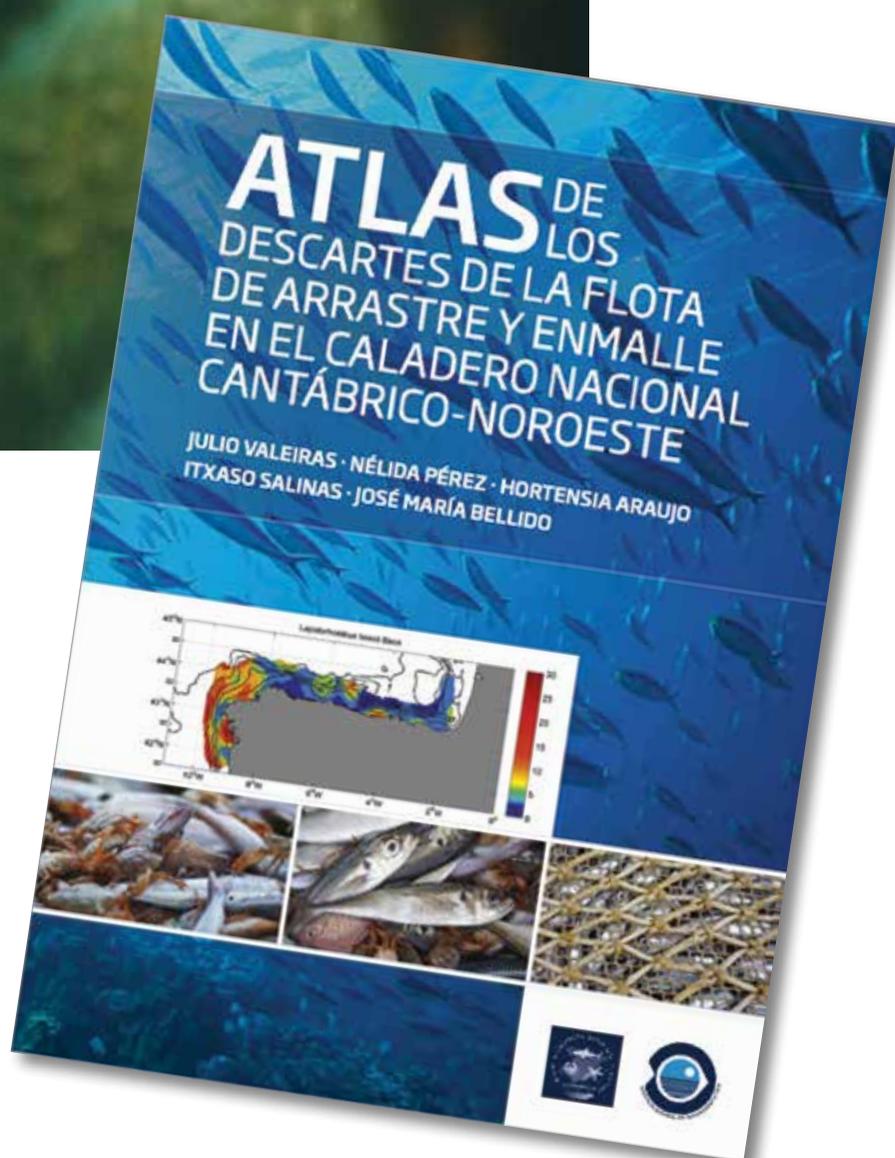
Desde IEO de Vigo se ha elaborado un Atlas de los descartes de la flotas de arrastre y enmalle en el caladero nacional Cantábrico-Noroeste, gracias al cual se podrán elaborar planes de descarte y planes plurianuales de pesca, requerimiento de la nueva PPC.

El aspecto más llamativo de este trabajo es el desarrollo de una aplicación web que permite tener una visión de los descartes pesqueros de la flota estudiada. Una herramienta que posibilita la elaboración de mapas de diferente resolución espacio-temporal de forma interactiva, lo que servirá para que se establezcan planes de descarte y planes plurianuales de pesca, según se establece en la Política Pesquera Comunitaria y, por lo tanto, con la que España tiene que cumplir.

Se podrá conocer la cantidad de especies que se descartan, por artes de pesca y en qué áreas del Cantábrico-Noroeste de una forma sencilla y rápida (el documento se puede descargar en la página web www.mapdescar.org). Estos trabajos han sido cofinanciados con la Fundación Biodiversidad, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en la Convocatoria de ayudas para la realización de acciones colectivas y de medidas dirigidas a proteger y desarrollar la fauna y la flota acuáticas cofinanciadas por el Fondo Europeo para la Pesca.

TRABAJO ANTERIOR

Para elaborar el Atlas y obtener el cartografiado espacio-temporal en el caladero Cantábrico-Noroeste, así como una aproximación a las causas que sirvan de explicación a la intensidad de los descartes en las pesquerías de arrastre y enmalle en este caladero, ha sido necesario un importante trabajo de observación de años, como destaca Julio Valeiras. El Atlas se ha elaborado con datos científicos obtenidos por los observadores a bordo de buques comerciales que colaboraron con el Instituto Español de Oceanografía. Estos estudios anteriores son los que han servido para caracterizar la situación de los descartes en los últimos años. En este sentido, destacar la colaboración del sector pesquero que, como señalan desde el IEO, ha servido ade-





más para reforzar la cooperación entre científicos y pescadores, asociaciones pesqueras y comités consultivos regionales (CCRs), que serán además los beneficiarios del mayor conocimiento aportado por el Atlas.

La flota de Galicia y Asturias estudiada comprende las pesquerías de enmalle (beta, volanta y rasco) y arrastre de fondo (arrastre con puertas y arrastre a parejas). Así pues, serán seis las pesquerías estudiadas y nueve especies reguladas (merluza europea, gallo de cuatro manchas, gallo del norte, rape negro, rape blanco, bacaladilla, jurel, caballa y ochavo) por la normativa europea las que se verán afectadas por la entrada en vigor, desde el pasado 1 de enero y hasta 2020, de la nueva normativa de la PPC en la que se instaure la obligatoriedad de desembarque que entrará en vigor de forma paulatina en la UE.

RECOGIDA DE DATOS

El observador a bordo recopila información sobre las características del barco y del lance de pesca (velocidad de arrastre, duración, posición del lance, condiciones ambientales...). Se registran datos sobre el peso de la captura retenida y descartada de un número de lances significativo de cada marea. La separación de la captura del descarte, antes de que se almacene en las bodegas del buque, la realiza la propia tripulación. Los descartes de cada lance muestreado son cuantificados según la estimación del patrón

Los investigadores han integrado todos los datos sobre descartes en una web, de fácil manejo, que permite conocer qué especies se descartan según qué arte de pesca y en qué áreas del caladero estudiado.

y el observador. Se identifican las especies de peces (que son pesados y medidos) e invertebrados (los crustáceos y moluscos se identifican por especies y son pesados; en el caso de descartes de cigala, se recoge la longitud del cefalotórax).

Con todo este registro realizado por los observadores científicos del IEO se ha elaborado el “Atlas de los descartes de la flota de arrastre y enmalle en el caladero Cantábrico-Noroeste”, en el que se puede obtener una amplia información sobre la distribución espacial de los descartes de cada especie por pesquería a partir de la serie de datos obtenidos en el periodo 2003-2013. Respecto a las principales especies objetivo reguladas que tienen tasas de descarte, se presenta información sobre las especies, los stock explotados y su biomasa reproductora actual así como de las cuotas actualizadas para el año 2014.

Lo que motiva los descartes son razones legales y económicas, según se incide en el Atlas. Las legales provienen de las capturas que incumplen la talla mínima de desembarque; por las cuotas de pesca, cuando se supera la anual establecida para el estado miembro, la flota o la embarcación, pudiendo seguir la actividad al haber cuota de otras especies; cuando se superan los porcentajes legales de composición de capturas; especies prohibidas al estar protegidas, por



lo que no se pueden mantener a bordo ni comercializar.

En cuanto a la vertiente económica, un grupo importante de los descartes se produce por la captura de especies de menor valor y se quiere disponer de espacio de almacenamiento para otras de mayor valor comercial; o que simplemente no tengan ninguno o casi nulo valor comercial, por no ser comestibles, y que serán descartadas por cuestiones de venta; y otro grupo formado por el pescado dañado que pierde su valor comercial o por no cumplir los requerimientos sanitarios. El perfecto conocimiento de la situación por la que se producen los descartes ayudará a adoptar medidas que los palien. Y de eso se trata, a través de la nueva política pesquera.

También se ofrecen los resultados, en los trabajos realizados dentro del proyecto Mapdescar, de las estimaciones de capturas y descartes en peso por especie y pesquería en el trienio 2011-2013, lo que permite disponer de una visión actualizada, como destaca a MAR Julio Valeiras.

Por lo tanto, como señala el investigador

principal del proyecto, se cubren dos objetivos. Por un lado, mediante el Atlas se describen los descartes acompañados de las guías visuales; por otro lado, se encuentra la herramienta de la web, en la que se dispone de una detallada información de los descartes, barcos y artes con los datos de esa serie histórica de 2003-2013 que antes señalábamos.

Como refiere a esta revista Julio Valeiras, ahora están viendo las posibilidades para cubrir todo el caladero nacional en un único visor y un único Atlas. Del actual, el que corresponde al caladero del Cantábrico-Noroeste, se va a realizar una tirada en papel -también se puede descargar de la web- que se distribuirá en cofradías, asociaciones pesqueras y demás organismos relacionados con el sector de la pesca. Si hay algún interesado en disponer del Atlas en papel se puede dirigir al IEO de Vigo, aunque el número de ejemplares que se pondrá a disposición de los posibles interesados será limitado. En la propia web, como nos señala nuestro interlocutor, hay un formulario para solicitarlo. ■

Raúl Gutiérrez

Respetando el principio de libertad de establecimiento

Pesca actualizará la **NORMATIVA** sobre **PUERTOS BASE**

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, en coordinación con las Comunidades Autónomas y las organizaciones representativas del sector, ha puesto en marcha la modificación de la actual normativa sobre el establecimiento y los cambios en los puertos base que está vigente desde 1997. Respetando el principio de libertad de establecimiento de las empresas y de las personas, con la nueva disposición se trata de actualizar la normativa a la realidad de la flota fijando la vinculación que debe tener el puerto base con los barcos de pesca pero a la vez la necesaria flexibilidad. El Real Decreto afecta a todos los barcos de la flota de pesca que actúe con pabellón español, los cuáles deberán contar con un puerto base vinculado al que suponga el mayor peso de sus descargas o con el caladero donde tengan la obligación de desarrollar su actividad. Esta disposición se enmarca igualmente en el ámbito de las exigencias contempladas en la nueva Ley de Pesca Marítima del Estado.





En el caso de los barcos que faenan fuera del caladero nacional y que recalen ocasionalmente en puertos nacionales, el puerto base será aquel con el que mantengan una vinculación socioeconómica destacable. Esta vinculación se puede interpretar como el domicilio donde radica la razón social de la empresa propietaria o el armador del barco o, en su defecto, el puerto donde se disponga de una oficina comercial que controle las actividades pesqueras y comerciales. Si la empresa no dispusiera de un domicilio social localizable en una población española con puerto pesquero, ni tampoco la oficina comercial en un puerto nacional, la vinculación socioeconómica se deberá acreditar aduciendo razones que se entiendan como suficientes.

Todos los buques pesqueros con pabellón español deberán establecerse en un puerto base en el territorio nacional elegido por el armador o el propietario de acuerdo con lo contemplado en esta disposición. Si los barcos se hallan autorizados para ejercer su actividad en un determinado caladero nacional

Todos los barcos pesqueros bajo pabellón español deberán contar con un puerto base donde lleve a cabo la mayor parte de sus actividades.



diferenciado para el que dispongan de una autorización, deberán hacerlo en el litoral de ese caladero. Para el establecimiento de un puerto base se requiere el informe previo de la Dirección General de Ordenación Pesquera y de la Autoridad Portuaria y corresponderá, en cualquier caso a un puerto del litoral de la Comunidad Autónoma que autorice la construcción. En los casos de Ceuta y Melilla, el informe corresponderá a la Dirección General de Ordenación Pesquera. Un vez se haya dado de alta al barco en el Registro General de la Flota Pesquera, el hecho deberá comunicarse a la Capitanía Marítima del puerto de matrícula para su anotación en el Registro de Buques y Empresas Navieras. Cuando el puerto base no coincida con aquel donde tenga autorización para ejercer su actividad, el armador deberá solicitar cambio de puerto base. Salvo autorización en vigor para el uso temporal de un puerto pesquero distinto al puerto base, no podrá autorizarse el cambio de un puerto distinto al puerto base por periodos superiores a los tres meses.

En el marco de una misma Comunidad Autónoma los cambios de puerto base serán autorizados por sus órganos competentes, previo informe de la Dirección General de Ordenación Pesquera cuando comporte un

Se contempla la movilidad necesaria para modificar temporalmente o de forma definitiva el cambio de puerto.

cambio de caladero. Si se trata de cambios de puertos base entre Comunidades Autónomas, la autorización compete a la Dirección General de Ordenación Pesquera con un informe previo de la Comunidad Autónoma en la materia y en base a sus competencias. Este tipo de cambios deben estar basados en razones relacionadas en su actividad económica, pero nunca motivadas por razones de subvenciones públicas para el sector.

CAMBIOS EN LOS PUERTOS BASE.

En el caso de los caladeros nacionales, el cambio solo será posible si el barco en cuestión ha obtenido de la Dirección General de Ordenación Pesquera la autorización correspondiente para operar en el litoral donde se halle el nuevo puerto. Se consideran como caladeros diferenciados, Cantábrico y Noroeste; Golfo de Cádiz; Mediterráneo y Canarias. Es preciso, así mismo, que las condiciones del puerto posibiliten dicho cambio y que ofrezca posibilidades de comercialización, prestación de servicios y que no se contravengan medias o políticas sobre contención del esfuerzo pesquero. Cada Comunidad Autónoma podría añadir otros requisitos de cara a lograr una mayor vigilancia sobre este tipo de actuaciones. La nueva disposición se



muestra especialmente sensible a los posibles cambios de puertos base cuando los mismos se orienten hacia zonas o caladeros que en ese momento se hallen sometidos a diferentes planes de gestión del esfuerzo pesquero o para ajustar la capacidad de las flotas. En esos casos, se contempla que los cambios en ningún caso puedan afectar al cumplimiento de los objetivos marcados en esos planes.

Las autorizaciones para la utilización temporal de un puerto distinto al puerto base pueden ser de diferente tipo.

Cuando sean por periodos iguales o inferiores a los tres meses en un mismo año natural, no se requeriría autorización salvo que una norma específica autonómica o estatal lo contemple, si bien, en ningún caso podrían superar los seis meses durante un año.

Para periodos superiores a los tres meses, entre otras exigencias, deberán contar con la autorización específica correspondiente si se trata de especies migratorias o estacionales, podrá sustituirse por la denominación de una o de varias provincias, el periodo máximo será de seis meses. Si se trata de puertos de varias Comunidades Autónomas se requerirá la autorización de la Dirección General de Ordenación Pesquera. Esa autorización deberá ir siempre a bordo del barco.

Los barcos que en el momento de la publicación de esta disposición se hallen faenando sin disponer de autorización para operar desde un puerto que no sea su puerto base, deberán regresar al mismo o en su caso solicitar el cambio de puerto base o autorización temporal de utilización de un puerto distinto en un plazo de seis meses para no incurrir en las infracciones previstas por la actual Ley de Pesca Marítima del Estado. ■

V.M



PUERTO BASE:

Es aquel desde el cual desarrolla la mayor parte de su actividad pesquera o de las operaciones de despacho del buque, en rolamiento de la tripulación, adquisición de pertrechos y comercialización de las capturas. A todos los efectos reglamentarios, el puerto base será el que tenga establecido con carácter permanente o figura en el Registro General de la Flota Pesquera, bien tras el establecimiento del puerto base o bien como consecuencia de un cambio de puerto base.

ESTABLECIMIENTO:

Se trata de un acto administrativo mediante el cual la Administración competente autoriza, al iniciarse por primera vez la actividad pesquera, la fijación de un puerto pesquero para sus operaciones pesqueras y comerciales y que se corresponderá con aquel que se fije en la resolución de autorización de construcción del buque pesquero por la Comunidad Autónoma correspondiente.

CAMBIO DE PUERTO:

Es un acto administrativo por el cual la Administración competente autoriza, con posterioridad al establecimiento de puerto base del buque y con carácter de permanencia de un puerto pesquero para sus operaciones pesqueras y comerciales.

AUTORIZACIÓN DE CAMBIO TEMPORAL:

La autorización temporal de un puerto distinto al puerto base es un acto administrativo por el que la Administración competente autoriza el uso con carácter temporal de un puerto pesquero distinto al puerto base para las operaciones pesqueras y comerciales de un buque pesquero.

PESCADO, MÁS CONSUMO y a mayor precio



España se mantiene como uno de los países con una mayor demanda de pescado, tanto en el conjunto de la Unión Europea como si se compara con el resto del mundo. Esta es una de las razones que históricamente han justificado la existencia de una flota potente y la necesidad de búsqueda de caladeros en el exterior para atender la elevada demanda interna. Al menos, así lo ponen de manifiesto los datos sobre el volumen del consumo de los últimos años a pesar de la crisis y concretamente con las cifras recogidas por Mercasa en su análisis sobre la evolución del consumo alimentario en España, publicadas en 2014 y referidas a 2013. Frente a la caída o la estabilización en la demanda de la mayor parte de los productos alimentarios con un incremento de solamente el 0,6%, pescados, conservas y mariscos incrementaron sus ventas en un 2,8 % en volumen y un 2,28% en el gasto en el ámbito de los hogares que suponen el grueso del consumo. Por su parte, fuera de los hogares, en la restauración cayó la demanda de todo tipo de productos alimentarios, menos el pollo, incluidos pescados y mariscos.

El gasto total en alimentación en España ascendió a 101.250 millones de euros lo que supuso un incremento del 0,6% sobre el ejercicio anterior. De esa cifra, los hogares se gastaron 69.225 millones de euros, con un incremento del 2,4%, mientras la demanda de productos alimentarios fuera de los hogares, en la restauración y en otro tipo de centros, las ventas cayeron un 3,1% hasta solamente 32.000 millones de euros.

En el caso concreto de los hogares, a la cabeza de los aumentos en volumen se hallan productos como las aceitunas con más del 11% o los frutos secos, lo que refleja la tendencia a consumir en casa, lo que se hacía fuera de casa en la restauración. Creció igualmente la demanda de aceites más baratos, de las pastas, mientras los productos de la pesca en su conjunto se hallan en unos niveles medios de crecimiento del 2% y del 2,8% en el gasto.

En el conjunto de la alimentación en los hogares, se consumieron 30.717 millones de kilos o litros, lo que equivale a una demanda por cabeza de 676 unidades. En el caso de los productos de la pesca, en volumen total fue de 1.219 millones de kilos, lo que supone el 4% del total y una cifra por persona y año de 26,8 kilos. De esa cifra, los pescados supusieron 685 millones de kilos lo que equivale a una demanda por persona y año de 15,1 kilos. Los mariscos y crustáceos ascendieron a 340,8 millones de kilos y finalmente, las conservas a 192,7 millones de kilos, lo que se traduce en una demanda por persona y año de 4,2 kilos. Si nos referimos al gasto en los productos de la pesca, el mismo ascendió a 9.083 millones de euros, lo que representa un gasto por persona y año de 200 euros. De esa cifra, los pescados supusieron 4.676 millones de euros, con un gasto por persona y año

de 103 euros. En moluscos y crustáceos ese gasto fue de 2.596 millones de euros, con una cifra por persona y año de 57,2 euros y finalmente en conservas de pescados o moluscos, 1.812 millones de euros con un gasto por persona y año de 40 euros.

VOLUMEN Y GASTO

De esos 1.219 millones de kilos de productos de la pesca que se consumen anualmente en los hogares, a la cabeza se hallan merluza y la pescadilla con 166 millones, seguidas de los bacalao con 47 millones, los boquerones con más de 43 millones, el salmón con 40,4 millones, el lenguado con 40 millones de kilos, la lubina con 30, la caballa con 29, el atún y el bonito con 27 millones de kilos, el rape con 20 y la trucha con más de 15 millones de kilos. En cuanto a los moluscos y crustáceos, destacan gambas y langostinos con 94 millones de kilos, calamares y pulpo con 82 millones, mejillones con casi 50 millones, almejas con 31 millones y los 192 millones de kilos de conservas donde destaca el atún con 101 millones, seguido de los mejillones con 13 millones y las sardinas con 12 millones de kilos.

En cuanto a los gastos, de los algo más de 9.000 millones que destinan los hogares a la compra de los productos de la pesca, los pescados supusieron 4.676 millones de los que 3.776 correspondieron a los frescos y 899 a los congelados. Por especies, la merluza y la pescadilla se hallan a la cabeza con 1.116 millones de euros, seguidos del salmón con 411 millones, 350 millones el lenguado, 348 las sardinas y los boquerones, 345 millones el bacalao, 247 millones

En 2013 el consumo de los productos de la pesca aumentó el 2% en volumen y el 2,8% en precio

CUOTA DE MERCADO EN LA COMERCIALIZACIÓN DE PESCA POR FOMATOS PARA HOGARES (%), 2013





el atún y el bonito, 213 millones la dorada y 200 el rape.

En crustáceos y mariscos, el primer lugar en el gasto de los hogares corresponde a gambas y langostinos con 914 millones de euros, seguidos de calamares y pulpo con 553 millones, almejas y berberechos con 238 millones y 131 millones en mejillones. El gasto en conservas asciende a más de 1.800 millones de euros de los que 786 corresponden al atún, 106 a los mejillones, 96 a las sardinas y 609 a chicharro y caballa.

Aunque se trata de una demanda media elevada, esos 26,8 kilos por persona y año, la realidad es que la misma tiene unas importantes variaciones por Comunidades Autónomas y no siempre la mayor demanda corresponde a las zonas costeras.

Por encima de esa media de los 26,8 kilos, en primer lugar se halla el País Vasco con 36,9 kilos seguido de los 34,2 kilos de Castilla y León, los 33,4 kilos de Asturias y los 33,3 kilos de Cantabria. Por debajo se hallan Galicia con 29,6 kilos, La Rioja con 29,4 y Madrid

con 28,5 kilos. En la parte contraria, la menor demanda corresponde curiosamente a dos Comunidades Autónomas bañadas por los mares, Canarias con solamente 18,3 kilos y Baleares con 19,1 kilos.

EVOLUCION DE LA DEMANDA

Aunque en el periodo analizado se ha registrado un incremento en volumen de la demanda, la realidad es que la misma ha experimentado un importante descenso en los últimos años frente a los 29,9 kilos que había en 2008. La cifra más baja se registró en 2012 con solo 26,4 kilos para iniciar desde esa fecha una ligera recuperación.

La demanda de los productos de la pesca, al margen de la evolución de los mercados y de los precios, se guía también por otras circunstancias. Así, hay una mayor demanda de los productos de la pesca en los hogares con un nivel más elevado de rentas que en los hogares con rentas más bajas. En los hogares con niños menores de seis años hay un menor consumo de pescado por las mayores

La demanda por persona y año en los hogares es de 26,8 kilos y el gasto de 200 euros.

CONSUMO Y GASTO EN PESCA DE LOS HOGARES, 2013

	Consumo		Gasto	
	Total (Millones de kilos)	Per Cápita (Kilos)	Total (Millones euros)	Per Cápita (euros)
Total Pesca	1.218,9	26,8	9.083,6	200,0
Almejas y Berberecho	30,6	0,7	237,7	5,2
Almejas congelado	5,9	0,1	31,0	0,7
Berberechos congelados	0,0	0,0	0,0	0,0
Almejas y Berberechos frescos	24,7	0,5	206,7	4,6
Mejillón	48,7	1,1	131,1	2,9
Mejillón congelado	2,3	0,1	14,0	0,3
Mejillos fresco	46,4	1,0	117,1	2,6
Calamares y Pulpo	81,7	1,8	553,3	12,2
Calamares congelados	19,2	0,4	120,4	2,7
Pulpo congelado	5,0	0,1	39,7	0,9
Clamar y Pulpo fresco	57,4	1,3	393,2	8,7
Gambas y Langostinos	93,8	2,1	914,1	20,1
Gambas y Landostino congelado	58,3	1,3	545,0	12,0
Gambas y Landostino cocido	18,1	0,4	169,0	3,7
Gambas y Landostino fresco	117,5	0,4	200,2	4,4
Otros mariscos y moluscos	86,1	1,9	759,5	16,7
Otros mariscos congelados	21,1	0,5	186,7	4,1
Otros mariscos cocidos	13,9	0,3	125,7	2,8
Otros mariscos frescos	51,0	1,1	447,2	9,8
Conservas pescado y moluscos	192,7	4,2	1.811,6	39,9
Sadinas	12,0	0,3	95,9	2,1
Atún	101,1	2,2	786,3	17,3
Chicarro y Caballa	7,6	0,2	58,9	1,3
Mejillones	12,8	0,3	106,4	2,3
Berberechos	3,5	0,1	64,3	1,4
Almejas	1,0	0,0	12,5	0,3
Calamares	4,4	0,1	28,0	0,6
Pulpo	0,9	0,0	7,0	0,2
Anchoas	4,4	0,1	79,5	1,8
Salmón ahumado	6,0	0,1	122,0	2,7
Trucha ahumada	0,2	0,0	3,8	0,1
Otros ahumados	3,1	0,1	38,2	0,8
Otras conservas de pescado	35,5	0,8	408,8	9,0



dificultadoras que supone su ingesta, por su preparación ante la existencia de espinas y aumenta cuando se trata de hogares sin niños. Si quien hace la compra es una persona que no trabaja y dispone de más tiempo libre, la demanda de pescado es superior. Igualmente consumen también más pescado las personas con edades superiores a los 65 años, que cuando hacen la compra personas con menos de 35 años. Se compran en proporción más productos de la pesca en los hogares con una persona que cuando se trata de hogares formados por varios miembros y se reduce a medida que aumenta su número. Hay un mayor consumo de pescado en los núcleos urbanos con entre 100.000 y 500.000 habitantes, mientras la demanda es mucho más baja cuando se trata de poblaciones de entre 2.000 y 10.000 habitantes. Tienen un mayor consumo los hogares formados por jubilados y adultos independientes, parejas con hijos mayores o jóvenes independientes, frente a la menor demanda de los hogares con niños pequeños o de parejas con jóvenes sin hijos.

Sobre una demanda de 1,2 millones de to-

El consumo total de los productos de la pesca es de 1,2 millones de toneladas

neladas, el conjunto de los mercados sigue suponiendo un peso muy importante en el suministro de los productos de la pesca, aunque en los últimos años se han ido abriendo progresivamente otras fuentes de suministro vía aérea o a través de los puertos para atender, sobre todo, las necesidades

de los grandes grupos de la distribución. En el último ejercicio recogido del informe de Mercasa, por la red de mercados pasaron 580.000 toneladas por valor de 3.425 millones de euros. De ese volumen, a la cabeza se halla Mercabarna con 149.000 toneladas, seguido de Mercamadr con 141.500 toneladas y Mercavalencia con 127.300 toneladas. El resto de los mercados tienen un peso mucho más reducido en el comercio de los pescados donde destaca Mercamálagá con 42.500 toneladas, Mercabillbao con 27.700 toneladas, Mercazaragoza con 21.500 toneladas y Mercasevilla con 19.000 toneladas. Los restantes no llegan a las 10.000 toneladas.

El valor de todos los productos de la pesca comercializados a través de los mercados as-



cendió en el mismo periodo a 3.400 millones de euros correspondientes a unas 430 empresas minoristas.

Del conjunto de los productos de la pesca comercializados a través de los mercados, el pescado fresco significa aproximadamente el 54% del volumen y el 45% en valor mientras el marisco fresco supone el 17% en volumen y en valor. En unos niveles más bajos se halla el marisco congelado con una participación del 15,6% en volumen y del 19% en valor y el pescado congelado con el 14% en volumen y en valor.

DEPENDENCIA EXTERNA

El comercio exterior tiene un peso muy importante en el conjunto del sector a escala mundial con unas operaciones por encima de los 122.000 millones de dólares. España, lejos de ser una excepción se mantiene en los primeros lugares entre los países más importadores solamente por detrás de Japón, Estados Unidos, y China y por delante de Francia, Italia, Alemania o Reino Unido. En lo que se refiere a las exportaciones, España ocupa a su vez el noveno lugar por detrás de China. Norue-

Merluza, pescadilla, gambas y langostinos son los productos que concentran el mayor gasto

ga, Tailandia, Vietnam, Estados Unidos, Chile, Canadá y Dinamarca.

Las importaciones españolas de los productos de la pesca ascendieron en ese periodo a 1,47 millones de toneladas por valor de 4.810 millones de euros en una línea de estabilidad con ligeros recortes sobre las campañas anteriores. En la exportación, las ventas se elevaron a 960.000 toneladas por valor de 2.900 millones de euros y en una línea de retroceso. Frente a lo que sucede en el conjunto de la industria alimentaria española, en el caso de los productos de la pesca, la balanza comercial ha sido históricamente negativa con una tasa de cobertura de solamente del 60%.

Aunque la situación ha experimentado en los últimos años un importante proceso de cambio, los terceros países siguen suponiendo el grueso de las compras de los productos de la pesca y de la acuicultura al significar más del 70% en volumen y en valor, mientras las exportaciones españolas tienen como principal destino el resto de los países comunitarios. En las importaciones, los países comunitarios han ido aumentando su peso en

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO Y DEL GASTO EN PESCADO 2009-2013



EVOLUCIÓN DEL CONSUMO POR TIPOS DE PESCADO (2009=100), 2009-2013



las ventas a España ante la disponibilidad de mayores posibilidades de capturas de acuerdo con la política de cuotas impuesta por la UE en base a la estabilidad relativa. Ello se tradujo en su día en menores posibilidades de capturas para la flota española y un aumento de las mismas para otros países, muy por encima de las necesidades de su demanda, lo que dio lugar a que ese volumen de excedentes se orientara hacia el mercado español para cubrir su déficit de oferta y además a unos buenos precios. Algunas flotas que se habían reducido, aumentaron sus efectos para pescar solamente con la mirada puesta en su comercialización en el mercado español. A su vez, armadores españoles adquirieron embarcaciones en esos países para seguir pescando y comercializar las capturas igualmente en España.

Dentro de las importaciones, los crustáceos suponen más del 20% y los moluscos más del 18%, mientras el conjunto del pescado fresco y refrigerado alcanzan el 30%. En lo que se refiere a las exportaciones, los productos más importantes son los pescados congelados y las conservas.

CALIDAD Y DISTRIBUCIÓN

En la comercialización de los productos de la pesca, al igual que sucede con el conjunto de los productos alimentarios, se ha producido un importante cambio en detrimento de los establecimientos tradicionales frente a las

nuevas formas de distribución formadas por los hipermercados y los supermercados.

Los supermercados se han hecho con la parte mayoritaria de la distribución de los productos de la pesca con el 54,4% de la cuota de mercado, seguidos de los establecimien-

País Vasco tiene la mayor demanda por persona y Canarias y Baleares las más bajas.



tos especializados, las pescaderías de siempre, con el 28,1% , de los hipermercados con el 12,7% y otras formas con algo más del 4%.

En la oferta nacional de los productos de la pesca en el año analizado, la flota aportó casi 400.000 toneladas de productos para su consumo en fresco a las que se sumaron otras 400.000 toneladas para su consumo como productos congelados y una producción procedente de la acuicultura de otras 270.000 toneladas, aunque el grueso de ese volumen, algo más de 200.000 toneladas corresponden a los moluscos, mientras la producción de peces se halla en una fase de expansión sin ofrecer todavía grandes cifras y donde destacan la trucha, la lubina y la dorada.

El sector de la pesca ha desarrollado en los últimos años un importante esfuerzo para poner en el mercado una oferta de productos de calidad diferenciada dando nuevas opciones a los consumidores y además con la posibilidad de lograr a su vez una mejora en los precios y la rentabilidad de pescadores industriales. Así, en Andalucía tiene Indicación Geográfica Protegida la caballa y la melva; en



CONSUMO PER CÁPITA DE ALIMENTOS Y BEBIDAS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS (HOGARES), 2013

	Pesca (kilos)
Cataluña	27,8
Aragón	27,9
Baleares	19,1
C. Valenciana	25,0
Murcia	22,5
Andalucía	23,8
Comunidad de Madrid	28,5
Castilla-La Mancha	25,5
Extremadura	23,7
Castilla y León	34,2
Galicia	29,6
Asturias	33,4
Cantabria	33,3
País Vasco	36,9
La Rioja	29,4
Navarra	25,8
Canarias	18,3
Media España	26,8

FUENTE: MAGRAMA (2014)

Los hogares con niños pequeños son quienes consumen menos pescado

Cataluña dispone de marca de calidad diferenciada el pescado azul; en Galicia cuenta con Denominación de Origen Protegida el mejillón; en La Rioja dispone de registro y certificado los embutidos de los productos de la pesca y las semiconservas de anchoas en salazón y aceite; en el País Vasco tiene el label propio de calidad alimentaria el bonito del norte y el atún rojo, así como marcas de garantía para las conservas, la anchoa y el bonito del Cantábrico.

Como el resto de los productos alimentarios, el conjunto del sector de la pesca y, muy especialmente las conservas, salazones o los ahumados, deben luchar contra la política de los bajos precios de la gran distribución y la imposición de sus propias marcas blancas a los precios que marcan esos grandes grupos. ■

V.M.

Mercamadrid, el mayor puerto y el más seguro

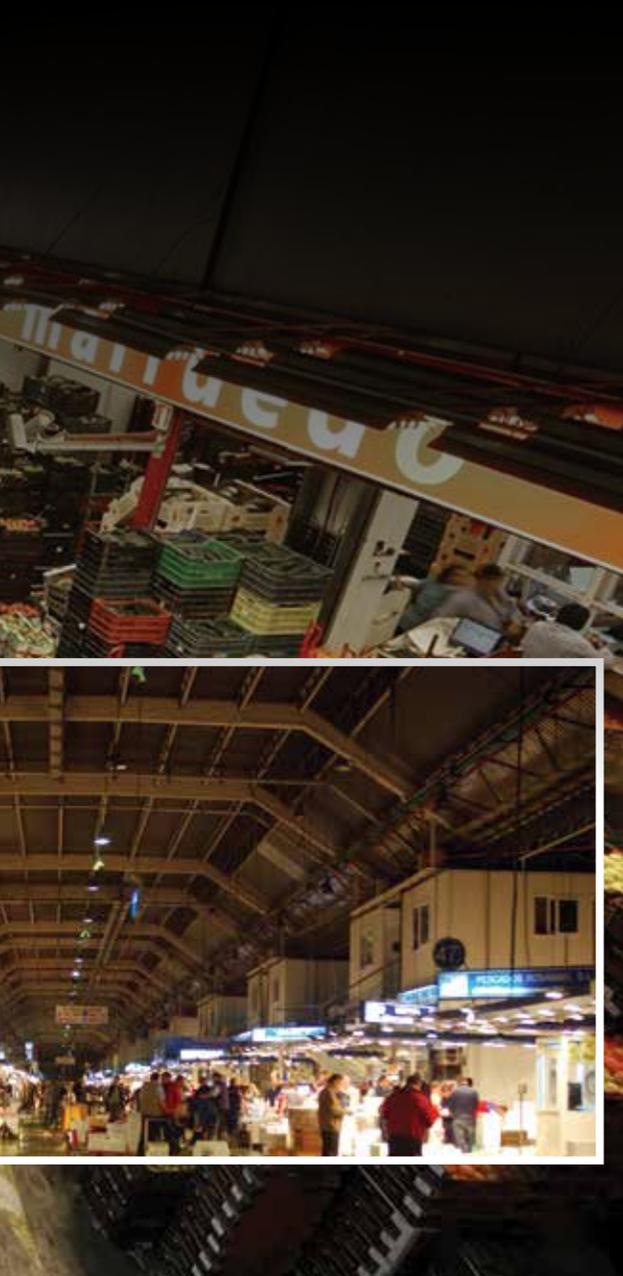


Sobre una demanda total en España de pescados y productos de la pesca de 1,2 millones de toneladas, por las instalaciones de Mercamadrid han pasado en los últimos años una media del 12% de todo ese volumen. En 2013 el conjunto de entradas y ventas de pescado y mariscos ascendió a 141.548 toneladas, de las que casi 69.000 correspondieron pescados frescos, 10.800 toneladas a marisco congelado y otras 62.000 toneladas a mariscos congelados. Aunque se trata de un volumen muy importante que le convierte en la primera lonja de pescado del país, la realidad es que en los últimos años su peso se ha ido reduciendo de una forma muy considerable si tenemos en cuenta que hace solamente cinco años, en 2009, las entradas

En sus instalaciones se comercializaron en 2013 más de 141.000 toneladas de pescados frente a las 232.000 toneladas de 2009

ascendieron a 232.000 toneladas, 119.000 de mariscos congelados, casi 96.000 de pescado fresco y más de 17.000 a marisco fresco. Los cambios experimentados en la gran distribución y en la demanda alimentaria han provocado en los últimos años la existencia de otras vías de suministro y, en consecuencia, una nueva competencia a los operadores que trabajan en sus instalaciones. A pesar de ello, Mercamadrid sigue siendo punto de referencia y, sobre todo, garantía de que todos los productos comercializados en sus instalaciones han pasado las inspecciones y tiene el marchamo de seguridad alimentaria.

Según los datos manejados por Mercamadrid, en pescados, los productos líderes son salmón, merluza, boquerón, pescadilla, dorada, sardina, lubina, rodaballo, atún, bacaladi-



Sigue siendo el primer puerto pesquero nacional, pero pierde peso frente a las entradas vía aérea por parte de la gran distribución.

lla y calamar. En marisco fresco, ese ranking lo forman mejillón, almeja, chirla, cangrejo, gamba, langostino, buey, berberecho, nécora y ostras. En productos congelados, calamar, langostino, merluza, gamba, bacalao, pez espada, pulpo, salmón, atún y dorada.

Esta reducción de las entradas y de las ventas se ha reflejado en el número y en la actividad de los mayoristas de pescado que operaban en sus instalaciones. Frente a los casi 200 puestos que llegaron a funcionar en su seno, en la actualidad apenas si superan los 150, en una clara línea de ajustes y cierres, así como en el valor de los mismos.

La evolución de las ventas en Mercamadrid tiene una relación directa con las modificaciones experimentadas en el conjunto de la distribución y, sobre todo, de los procesos para la apertura de fronteras a terceros países. Los millones de kilos que en estos últimos años

se han dejado de comercializar a través de Mercamadrid, han entrado en los canales de la distribución mayorista, de las grandes superficies o supermercados, de la restauración o de las propias pescaderías vía los puertos o los aeropuertos. Grandes grupos de la distribución tienen la posibilidad de llevar a cabo importaciones directas desde terceros países para atender sus necesidades vía marítima aérea convirtiendo a los aeropuertos de Madrid o Vitoria, como primeros puntos de entrada de pescado.

Mercamadrid se mantiene como un punto de referencia, no solamente para abastecer la demanda de los productos de la pesca en la Comunidad Autónoma, sino también para cubrir también necesidades de una amplia zona de influencia en el centro de la península que, según los datos manejados por la empresa pública, abarca a unos doce millones de habitantes, supone el trabajo para 8.000 empleos directos y de unos 25.000 estable-

PESCADOS Y MARISCOS COMERCIALIZADOS EN MERCAMADRID

	2013 Diciembre	2013 Tm.	%Dic/Total %
Pescado fresco	6.913	68.699	10,1
Marisco fresco	1.233	10.800	11,4
Congelados	7.660	62.049	12,3
Total	15.807	141.548	11,2

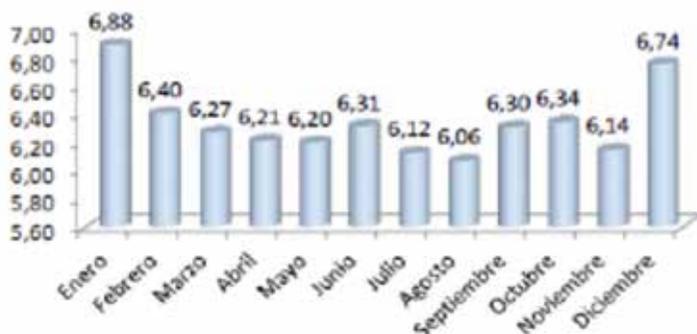


cimientos, mientras la venta de los pescados y de los productos de la pesca supone anualmente un montante de casi 1.300 millones de euros. Por el volumen del producto comercializado, Mecamadrid sirve de referencia a todo el sector, no solo español, sino también para el comunitario al ser un Mercado Testigo Europeo. Por un lado, supone la continuidad en el suministro de pescado ofreciendo precios en un mercado de libre competencia al operar la oferta y la demanda. Mercamadrid cuenta también con un Centro Interactivo del Pescado, como un servicio orientado a la promoción de la dieta mediterránea y para un consumo saludable en base a un programa educativo orientado hacia los niños de entre los ocho y los 12 años bajo el lema "Crecer con el pescado". Dentro de los muchos servicios y actividades complementarias, Mercamadrid aporta un importante valor añadido al conjunto de la cadena alimentaria donde se podrían destacar más de 700.000 metros cúbicos de frío industrial.

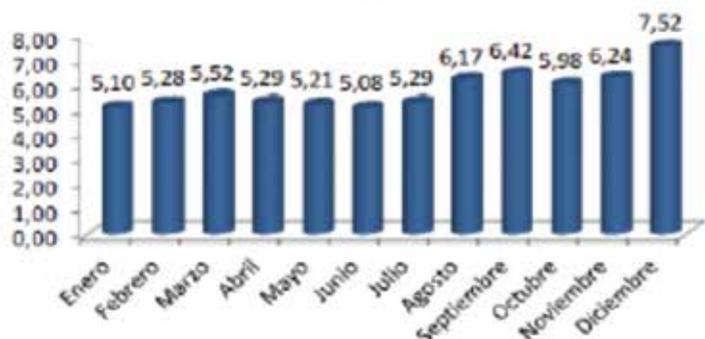
Consecuencia de los cambios habidos en el campo de la distribución en los últimos años se ha producido un progresivo aumento de las importaciones de pescados y mariscos, tanto desde el resto de los países comunitarios, como desde terceros países, aunque sigue existiendo un claro predominio de la producción nacional. Con datos de 2013, a la cabeza de los orígenes en su conjunto se ha-

Las ventas suponen el 12% de la demanda total nacional

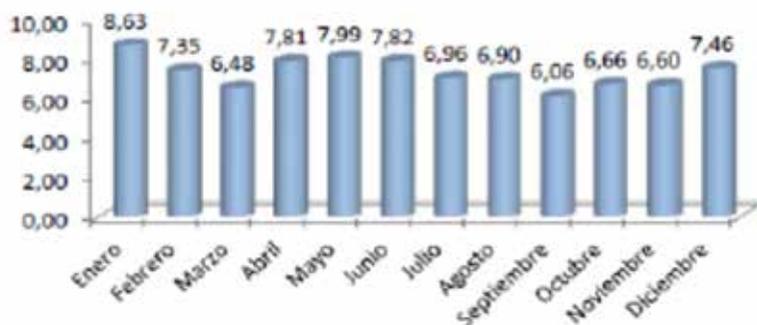
Precio medio PESCADO FRESCO
€/Kg



Precio medio CONGELADOS
€/Kg



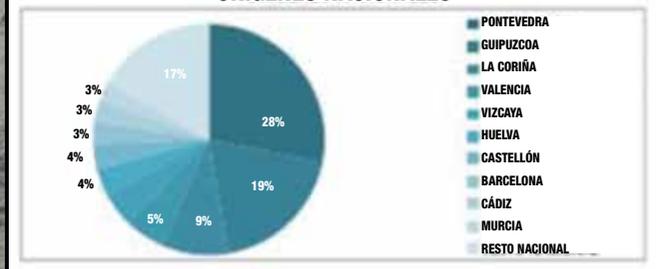
Precio medio MARISCO FRESCO
€/Kg



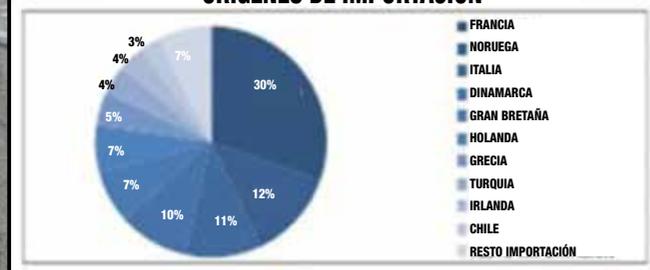
lla Pontevedra, seguida de Guipuzcoa, Francia se sitúa ya en tercer lugar, seguida de A Coruña y de Noruega. Con unas cantidades más bajas se hallan Italia, Bizkaia, Dinamarca y Huelva. Países antaño grandes exportadores hacia España como Chile, Argentina,



ORIGENES NACIONALES



ORIGENES DE IMPORTACIÓN



PRINCIPALES ORIGENES

(DATOS 2013 EN TM)

PONTEVEDRA	20.501
GUIPUZCOA	13.588
FRANCIA	10.531
LA CORUÑA	6.754
NORUEGA	4.303
VALENCIA	4.054
ITALIA	3.719
VIZCAYA	3.458
DINAMARCA	3.324
HUELVA	2.852

Marruecos, Namibia, Sudáfrica o Angola han pasado a un segundo lugar.

Esta modificación habida en el mapa de los proveedores nacionales o extranjeros ha sido paralela al cambio en la identidad de los compradores en las instalaciones de Mercamadrid. Se ha producido también un proceso de diversificación de los compradores. A Mercamadrid no llegan hoy cada madrugada solamente los pescaderos de los establecimientos de cada barrio, sino también una buena porción de restauradores que optan por hacer directamente la compra, así como grupos de supermercados y de pequeñas cadenas de la distribución. Otra parte de la distribución ya se suministra directamente de forma independiente, tanto a partir de los productos capturados en aguas costeras nacionales, comunitarias, importados, como a partir de las instalaciones de la acuicultura, cada día más presente en la oferta.

Mercamadrid, además de suponer ese gran punto de encuentro de la oferta y la demanda mayorista, significa para el consumidor un sello de garantía en lo que afecta a la seguridad alimentaria de los productos que se comercializan en el mismo. Cuenta con inspectores veterinarios del Ayuntamiento de Madrid de una forma estable para el control de calidad de todo lo que se comercializa en sus instalaciones. Estos controles se llevan a cabo en cuatro grandes sectores como son los de la pesca y la acuicultura,

La existencia de todo tipo de controles, ofrecen un marchamo de seguridad alimentaria a todos los productos comercializados.

las frutas y hortalizas, el sector de la carne y el de las industrias adyacentes.

Diciembre supone el 11,2% en el volumen de ventas sobre el conjunto del año, en 2013 con un total de 15.807 toneladas frente a las 141.548 toneladas de todo el ejercicio. Estas ventas se han ido trasladando progresivamente al mes anterior. Esa mayor demanda se traduce en un incremento de los precios para ese periodo. En el caso de los productos frescos, el precio pasó de una cifra ligeramente por encima de los seis euros a 6,74 euros en 2013. En el marisco fresco el precio medio en diciembre fue de 7,46 euros frente a los 6,40 del mes anterior y, finalmente, en los congelados pasó de 6,24 a 6,52 euros kilo.

Dentro de las oscilaciones de precios registrados, en conjunto se puede hablar de una cierta estabilidad durante todo el año. ■

V.M.

Asamblea anual de la FEADSA

Mayor **PRESTIGIO** social

Representantes de las diferentes Agrupaciones de Defensa Sanitaria (ADS) de la acuicultura española participaron el pasado mes de febrero en Paterna en la Asamblea anual de la Federación que las agrupa (FEADSA). De acuerdo con los asistentes, el encuentro sirvió para constatar la consolidación del sistema y la reputación que se están labrando estas asociaciones, tanto frente a las Administraciones Públicas como al propio sector productivo.

La Asamblea anual de la Federación Española de Asociaciones de Defensa Animal (FEADSA) reunió a representantes de las asociaciones empresariales del sector acuícola nacional y regional como APROMAR, AVEM-PI, de la Comunidad Valenciana; FARM, de la Región de Murcia y ASEMA, de Andalucía; así como de las Asociaciones de Defensa Sanitaria ACUIVAL, de la Comunidad Valenciana; ADSAQUA, de Andalucía; la ADS de la Región de Murcia y el CETGA, de Galicia, que actuó por delegación.

Las ADS diseñan y aplican programas sanitarios comunes y disposiciones de buenas prácticas

En el encuentro se repasaron las acciones llevadas a cabo en el ejercicio anterior, constatándose la consolidación de las actividades de las ADS y la cada vez más visible participación de la Federación en foros nacionales e internacionales. Además, se destacó la confianza que las empresas del sector de la acuicultura van depositando en el sistema de ADS y en la propia Federación, acordándose intensificar la coordinación entre las diferentes asociaciones y avanzar en la uniformidad de los programas sanitarios, con el establecimiento de unos “mínimos comunes” en todos ellos.

Por otra parte, los participantes destacaron el creciente valor del Sistema de Comunicación de Brotes Patológicos para informar, en tiempo real, de los riesgos existentes para las granjas de acuicultura.

MEJORES SEGUROS

Desde el año 1997, APROMAR negocia con la Entidad Estatal de Seguros Agrarios (ENE-SA) y con la Agrupación Española de Entidades Aseguradoras de los Seguros Agrarios Combinados SA (AGROSEGURO) las pólizas de seguros agrarios para adecuar estas pólizas a las necesidades de las empresas de cultivos marinos.

En la reunión mantenida con el máximo órgano de las Asociaciones de Defensa Sani-



De izquierda a derecha, Tomás Hernández, Carlos Rodríguez, Javier Ojeda, Rodolfo Barrera y Jordi López.



taria se acordó que FEADSA colaborará con APROMAR en la tarea de mejorar las pólizas de los seguros, tanto en lo que se refiere a la biomasa viva frente a patologías como a la retirada de bajas.

Dado el elevado coste de producción de las especies de acuicultura, especialmente las marinas, sus largos ciclos de producción y el posible efecto devastador de temporales sobre las instalaciones de viveros en el mar, la práctica totalidad de las granjas de acuicultura marina cuentan con un seguro para sus peces, ya sea público o privado.

Las demandas tradicionales del sector en esta materia han sido la posibilidad del aseguramiento contra actos malintencionados, sabotajes y de responsabilidad civil y la necesidad de poder fraccionar los pagos de las muy elevadas primas que deben abonarse.

Otra reclamación histórica es pasar de un seguro de cobertura de riesgos casuística, sujeta a numerosas excepciones, a un seguro que cubra riesgos determinados, menos exclusiones, aún dentro de las limitaciones que establecen las normas legales.

Debido a una reciente obligación europea, el actual sistema de bonificaciones desincentiva las mejores prácticas, beneficiando indirectamente a las empresas con peores

resultados. APROMAR ha solicitado que se replantee la fórmula de cálculo de las bonificaciones, o bien que encauce los beneficios a través de otras vías como, por ejemplo, con menores franquicias.

La Asociación de Productores de Cultivos Marinos opina que las reglas que rigen estos seguros deben perfeccionarse para que las ayudas tengan verdaderos efectos prácticos sobre las empresas productoras.

La Federación y APROMAR acordaron negociar las condiciones de las pólizas de seguros con ENESA y AGROSEGURO

INTERMEDIACIÓN

Las Asociaciones de Defensa Sanitaria (ADS) sirven de puente entre las empresas y las Administraciones Públicas en materia de sanidad y bienestar animal. Por otra parte, diseñan y aplican programas sanitarios comunes y disposiciones de buenas prácticas. Los veterinarios de las ADS son técnicos cualificados que aseguran la calidad de la relación con las empresas, aconsejando y vigilando el cumplimiento de las normas de sanidad animal.

Según Javier Ojeda, representante de la Asociación Nacional de Productores Marinos (APROMAR), uno de los principales objetivos de las asociaciones de empresarios acuícolas es mantener la máxima salud de los animales; de ahí, “el apoyo y la apuesta continua que desde el sector se hace al sistema de las ADS y a su Federación Nacional”. ■

Ana Díaz

En el mes de febrero

La **PENSIÓN** media de los **MARINOS** fue de **930** euros



A. Munguía

La Seguridad Social empleó más de 8.000 millones de euros en pagar la nómina de las pensiones contributivas de febrero, un 3,1% más que el año pasado. De esta cantidad, más de 121 millones de euros los destinó al pago de las 130.406 pensiones contributivas que tiene reconocidas a la gente del mar, cuya cuantía media es de 929,68 euros. A 1 de febrero se contabilizaron cerca de 8.000 pensiones de incapacidad, más de 71.000 de jubilación, 44.000 de viudedad, 5.300 de orfandad y 972 a favor de familiares dentro del Régimen Especial del Mar

El mayor número de prestaciones reconocidas en el Régimen Especial del Mar son de jubilación, donde se contabilizan 71.419 beneficiarios en el mes de febrero, con una pensión media de 1.172 euros, la más elevada dentro de este Régimen. Por incapacidad permanente de los trabajadores del mar, la Seguridad Social desembolsó 6,9 millones de euros en el pago de las cerca de 8.000 pensiones que tiene reconocidas, cuya cuantía media es de 871 euros.

En lo que se refiere a las pensiones de viudedad de este colectivo, se abonaron

cerca de 45 millones de euros, en las más de 45.000 prestaciones reconocidas, con un importe medio de 622 euros. Las 5.317 personas que tienen reconocida pensión de orfandad dentro del Régimen Especial del Mar cobraron de media 420 euros, y las 972 prestaciones “en favor de familiares” se situaron, de media, a 530 euros

De todas estas prestaciones del Régimen Especial del Mar, cerca de la mitad se cobraron en Galicia, 32.476, seguida de Andalucía, donde se cobran 10.610 prestaciones del REM, y del País Vasco con 7.122. Llama la atención Madrid, donde se perciben y

gestionan más prestaciones que en comunidades costeras como Murcia y casi las mismas que en Baleares.

MEDIA DEL SISTEMA

El número de prestaciones que se pagan en el Régimen Especial del Mar es el menos numeroso del Sistema, después del de la Minería del Carbón que, en cambio, es el que paga, de media, las pensiones más altas -1.525 euros-. El Régimen con más prestaciones es el General, con 6,5 millones contabilizadas, y una pensión media de 976 euros, en el mes de febrero.

En total, la Seguridad Social gastó 8.169 millones de euros en el pago de la nómina de prestaciones contributivas del Sistema del mes de febrero. La pensión media, que comprende las distintas clases (jubilación, incapacidad permanente, viudedad, orfandad y en favor de familiares), se situó en 881 euros al mes, lo que supone un aumento del 1,7% respecto a la misma fecha del año pasado.

A la vez que ascendió la cuantía, también lo hizo el número de pensiones contributivas reconocidas -un 1,3% más que en 2014- hasta llegar a 9.267.273. La mitad de estas prestaciones son por jubilación, 5.615.160; 2.349.657 corresponden a viudedad; 927.063 a incapacidad permanente; 336.895 a orfandad y 38.498 a favor de familiares.

PENSIÓN MEDIA PARA 2015

La revalorización de las prestaciones para todos los pensionistas- que ha afectado



Andalucía es la Comunidad Autónoma con más pensionistas del Régimen Especial del Mar

a casi 10 millones de pensiones-, se situó en el 0,25%, en 2015. Esto supone que la pensión máxima está en algo más de 2.500 euros mensuales, apenas seis euros más que en 2014. La subida ha sido menor en las mínimas: al ser el incremento porcentual igual para todas las prestaciones, y ser menor la base de cálculo, el aumento es más pequeño.

Las pensiones ya subieron en 2014 el 0,25%. Y, de nuevo, este año vuelven a hacerlo en el mismo porcentaje. Esta vez el incremento llega por la aplicación de la última reforma que supeditó la evolución de las pensiones a una fórmula que básicamente tiene en cuenta la evolución de los gastos e ingresos de la Seguridad Social durante un ciclo de 11 años, con dos límites: en las épocas malas, el aumento nunca podrá ser menor del 0,25%, aunque el resultado de la fórmula sea negativo o menor a ese porcentaje; en las buenas, la mejora no podrá superar la suma del IPC más medio punto porcentual.

A pesar de que el porcentaje de revalorización es muy modesto, la pensión media mejorará más, en términos netos, gracias a la rebaja fiscal que ha entrado en vigor en 2015 y que supondrá que las personas que cobran una pensión media del Sistema, y más de 11.200 euros brutos al año, finalmente dispongan de un 3% más en su cuenta. Es decir, que un pensionista que reciba unos 1.000 euros de prestación, gracias a la bajada de la retención del IRPF, cobrará 30 euros más al año.

No sucederá lo mismo en el caso de la pensión mínima que se incrementa un 0,25% como las demás, sin embargo, el efecto de la rebaja del IRPF no las afecta: esto se debe a que un jubilado de 65 años que cobró el año pasado 780,9 euros al mes no tiene que hacer declaración de renta, por lo que no se beneficia de esta reducción en el impuesto. Por tanto, en las pensiones mínimas de jubilación, el aumento será de 1,9 euros cuando el jubilado tenga cónyuge a su cargo y de 1,5 euros para quién no lo tenga. ■

A. Munguía

Incentivos a la contratación

500 euros exentos

El presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, aprovechó el Debate sobre el Estado de la Nación para anunciar nuevos incentivos a la contratación indefinida, en forma de rebajas a las cotizaciones de la Seguridad Social. Así, el Consejo de Ministros que siguió a este anuncio acordó eximir a las empresas de cotizar por los primeros 500 euros de salario de cada nuevo contrato indefinido que realicen, durante dieciocho meses. Esta tarifa estará vigente hasta septiembre de 2016.



A. Díaz

La medida aprobada sustituye a la actual tarifa plana de 100 euros, cuya vigencia concluye el próximo 31 de marzo y de la que se han beneficiado hasta ahora unas 240.000 personas, y consiste en exonerar de la cotización a la Seguridad de los primeros 500 euros de salario, a los empresarios que realicen nuevos contratos indefinidos y los mantengan, al menos, dos años. Además, las empresas de menos de diez trabajadores podrán beneficiarse, durante un año más, de una exención de 250 euros.

La nueva tarifa, que estará vigente durante 18 meses, se aplicará de forma progresiva, es decir, que el ahorro respecto a la cotización será mayor para los salarios más pequeños.

Este punto es el que diferencia una tarifa de la otra, ya que el incentivo de 100 euros era igual para todos los salarios.

En la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros en el que se presentó la medida, la vicepresidenta del Gobierno, Soraya Sáez de Santamaría, señaló que la nueva tarifa es una forma para conseguir rebajar progresivamente el coste laboral de las cotizaciones sociales. Como explicó la vicepresidenta, los trabajadores con salarios más elevados verán reducidas sus cotizaciones en un 14%, mientras que los empleados con salarios de 1.000 euros verán disminuir sus cotizaciones un 50%. Por último, los salarios más bajos, reducirán prácticamente un 70% sus cotizaciones a la Seguridad Social. En el caso de

los contratos indefinidos a tiempo parcial, la cuantía exenta de cotización se reducirá de forma proporcional al tiempo de la jornada. No obstante, en este supuesto, ésta no podrá ser inferior al 50% del horario a tiempo completo.

La reducción en la cotización aprobada para el empleador en ningún caso tendrá repercusión en la generación de derechos de prestaciones para los trabajadores, que se seguirán calculando aplicando el importe íntegro de la base de cotización.

EMPLEO POR TRES AÑOS

Además, la exención obliga al empresario a aumentar la plantilla y el número de trabajadores fijos, ya que éste está obligado a mantener el nivel de empleo generado con los nuevos contratos durante al menos tres años.

Si durante el primer año, por cualquier circunstancia, el empresario no cumple con este requisito deberá devolver a la Administración la totalidad de la reducción de cuotas. Si eso sucede a partir del segundo año, el empleador deberá reintegrar la parte proporcional a los meses transcurridos.

La medida tampoco permite que las empresas beneficiarias utilicen ésta para efectuar el mismo número de contratos que de despidos colectivos o individuales declarados improcedentes, que hayan sido realizados en los seis meses anteriores. Igualmente, la exención no se podrá aplicar a la contratación de trabajadores que hubiesen estado contratados en la misma empresa mediante un contrato indefinido ni en otras del mismo grupo, con lo que se evita la posibilidad de que se de "efecto sustitución" de trabajadores.

Con la nueva tarifa, tal y como apuntan desde el Ministerio de Empleo y Seguridad Social se pretende fomentar la contratación fija y favorecer especialmente la contratación de los colectivos más vulnerables, es decir, aquellos en los que se concentra más el paro y la temporalidad. En este sentido hay que señalar que la nueva exención es compatible con otras prestaciones como la Tarifa Joven de 300 euros para la contratación indefinida de jóvenes menores de 25 años, inscritos en el Sistema Nacional de Garantía Juvenil. Así, si la cuota a pagar es inferior a los 300 euros de bonificación durante seis meses por contratar a un



Los empresarios del mar pueden solicitar estas exenciones en cualquier oficina del ISM.

La reducción de cotización no tendrá ningún efecto en la generación de derechos de prestación para los trabajadores

joven inscrito en Garantía Juvenil, la empresa podrá destinar el excedente a financiar los costes sociales de otros trabajadores.

La exención también podrá ser simultánea con el Programa Especial de Activación para el Empleo, aprobado recientemente por el Gobierno, después de alcanzar un acuerdo con los agentes sociales, y que consiste en una prestación de 426 euros destinada a parados de larga duración y cargas familiares. En este caso se podrá compatibilizar hasta 5 meses la percepción de esta ayuda con el trabajo por cuenta ajena.

APOYO A AUTÓNOMOS

En la misma reunión, el Ejecutivo aprobó también una nueva ayuda a dirigida a los trabajadores autónomos con menores de 7 años o con familiares a su cargo, que sean dependientes.

En estos casos, los trabajadores autónomos se podrán beneficiar de un 100% de bonificación en su cotización a la Seguridad Social por contingencias comunes, durante un año. Esta bonificación estará condicionada a la contratación de un trabajador a jornada completa o a tiempo parcial (no inferior al 50% de la jornada completa). No obstante, este trabajador de "sustitución" deberá de estar contratado, al menos, 1 año.

A. Munguía

Desde el comienzo de la crisis

El MEJOR febrero para el EMPLEO

A pesar de que los Servicios Públicos de Empleo siguen registrando más de 4,5 millones de personas sin trabajo, el mes pasado fue el mejor febrero en lo que a desempleo se refiere desde 2001 y desde que comenzó la crisis. La ocupación en términos generales mejoró también en todos los sectores, un 2,8%, tal y como apuntan los datos de afiliación a la Seguridad Social. Concretamente, en el Mar se contabilizaron 544 altas más que el enero pasado, aunque en términos anuales la afiliación en este Régimen descendió un 2%.



La afiliación se situó en 16.672.220 ocupados, casi 100 mil personas más que en enero.

En el último año, según los datos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, el paro registrado disminuyó en más de 300 mil personas, es decir un -6,24%, y es el mayor descenso interanual del desempleo, desde 1999.

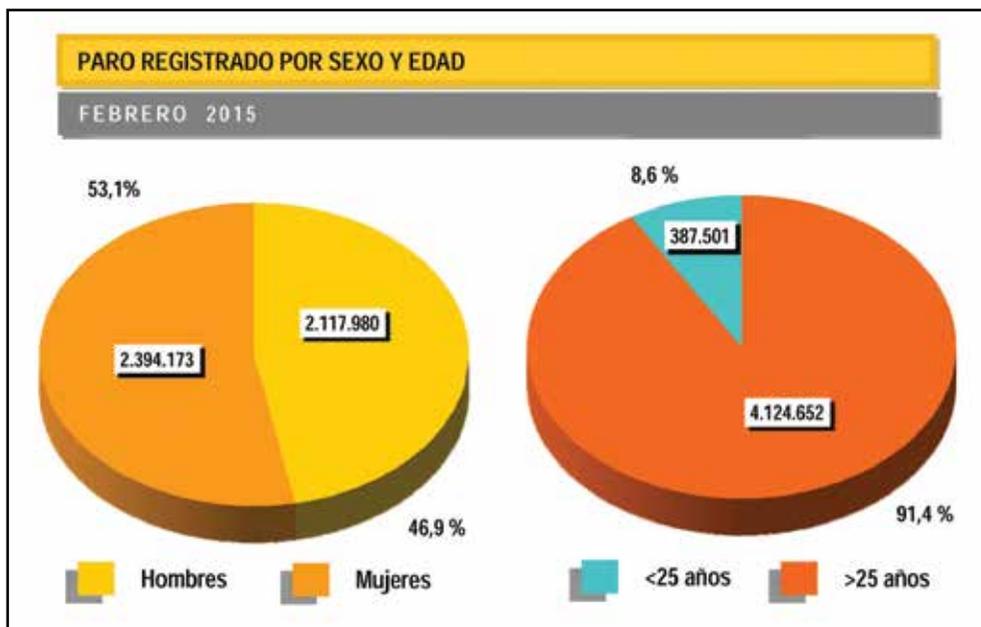
La mejora en el mercado laboral, con 13.538 personas menos sin empleo -como ya hemos indicado el mayor recorte en un mes de febrero desde hace 14 años-, se aprecia especialmente en los sectores como la construcción donde encontraron empleo 10.091 personas, en la industria, con 6.535 desempleados menos, y en el sector servicios, con 223 parados menos que en enero. Por el contrario, aumentó el paro en los sectores de Agricultura y pesca, con 467 nuevos inscritos al desempleo y las personas sin

En este mes se suscribieron un 12,4% más contratos que en febrero de 2014, un 10 % de ellos indefinidos

empleo anterior, entre los que el paro crece en 2.844 personas.

Y es que, en el caso de los jóvenes menores de 25 años -uno de los sectores más castigados por el desempleo, y el que integra principalmente el grupo de los apuntados en busca de un primer empleo-, el paro se incrementó en febrero en 2.569 personas (0,67%) respecto al mes anterior, mientras que entre los de 25 y más años baja en 16.107 personas (-0,39%).

En total se suscribieron más de 1,2 millones de contratos en el mes de febrero pasado, un 12,4% más que el año pasado. De ellos, indefinidos fueron cerca del 10% (120.281) y más del 90% temporales (1.106.669). Por su parte, se formalizaron 11.247 nuevos contratos de formación y



aprendizaje y 5.676 contratos en prácticas, casi un 24% y un 36% más que el año pasado, respectivamente.

544 AFILIADOS MÁS

También han sido positivos los datos de afiliación ofrecidos por el Departamento que dirige Fátima Bañez. Así, el mes pasado, la afiliación se situó en 16.672.220 ocupados, casi 100 mil personas más que en enero. Desde 1997 tampoco se registra un mes de febrero tan positivo respecto a la afiliación a la Seguridad Social, que crece en todas las Comunidades Autónomas y en prácticamente todos los sectores, entre ellos, la ocupación en el Régimen Especial del Mar, que se situó en 57.669 ocupados, y 544 nuevas altas, un 0,94% más que el mes anterior. Aunque en términos interanuales (respecto al mismo mes de 2014) este grupo de cotización perdió 1.219 afiliados.

Por su parte, el Régimen General fue el que más afiliados contabilizó, y creció respecto a enero en 95.883 afiliados, hasta alcanzar los 13,4 millones de altas. Dentro de este régimen de cotización, los sectores que más subieron fueron: la construcción, con 26.068 afiliados más que en enero, (4,40%); la educación, con 16.203 más (2,13%), y la industria manufacturera, con 15.097 altas de incremento respecto a enero (0,94%).

Tanto el Sistema Especial de los empleados de Hogar como el Régimen de Autónomos contabilizaron incrementos respecto al mes

anterior, aunque en el último caso fueron escasamente 463 personas más. Por el contrario, el Sistema Especial Agrario perdió en el mismo periodo 8.588 afiliados.

A pesar de datos tan optimistas, en nuestro país sigue habiendo más de 4,5 millones de parados, de los que solo percibe prestación un 56,49%. Para combatir esta situación el Gobierno, en colaboración con los agentes sociales, ha puesto en marcha una nueva prestación de 426 euros, dirigida a parados de larga duración con cargas familiares y que comenzó a aplicarse el 15 de febrero pasado. En este tiempo, han solicitado ayuda

59.011 personas, se han aprobado 8.539, y otras 30.000 han sido remitidas a las Comunidades Autónomas. Con la medida se espera aumentar la tasa de cobertura de paro al 65% de los parados registrados.

MUJERES TRABAJADORAS

Las mujeres siguen siendo uno de los colectivos afectados particularmente por el paro así, mientras que el desempleo masculino se situó en febrero en 2.117.980, al bajar 19.857 (-0,93%), el femenino contabilizó 2.394.173 paradas, 6.319, un 0,26% más que en el mes de enero. Si lo comparamos con febrero de 2014, el paro masculino bajó en 216.642 (-9,28%) personas y el femenino se redujo en 83.691 (-3,38%).

Y es que según la nota difundida por el Ministerio de Empleo, coincidiendo con el Día de la Mujer, en este momento las mujeres representan el 46,40% de los afiliados a la Seguridad Social, el nivel más alto de las series históricas registradas.

De los 9,2 millones de pensiones contributivas del Sistema de Seguridad Social, más de 4,7 millones corresponden a mujeres, aunque son más las de viudedad que las de jubilación, 2,1 millones y 2,05 millones, respectivamente. En cuanto a la pensión media de jubilación que perciben las mujeres, se registra un incremento en sus cuantías, desde el comienzo de la crisis: en 2007 esta se situaba en 654,74 euros y, al cierre de 2014, era de un poco más de 1.000 euros. ■

Desde 2007, la pensión media de jubilación de las mujeres se incrementó más de un 40%.

Colaboración institucional con la asociación La Línea al Mar

Los BARCOS DEL ISM, realidad virtual para los JÓVENES

El Instituto Social de la Marina y la Asociación La Línea al Mar acaban de establecer una alianza institucional por la que, entre otras cosas, apoyarán proyectos divulgativos sobre la actividad marítima. “Grumete a Bordo” es el primero de estos proyectos cuyo objetivo es el de fomentar el interés de los jóvenes por las actividades que el ISM y otras instituciones públicas desarrollan en el medio marino. El director del Instituto Social de la Marina, Luis Casqueiro, y José Luis Soler, en representación de la Asociación, firmaron el pasado 16 de marzo en Madrid el acuerdo que sella esta alianza, a la que también se ha unido el Instituto Español de Oceanografía (IEO).



Acto de la firma del acuerdo de colaboración entre el ISM, el IEO y la Asociación La Línea al Mar.

No es éste el primer contacto que tienen el Instituto Social de la Marina y el Instituto Español de Oceanografía con la asociación La Línea al Mar en el marco de la Bienal Juvenil de las Actividades Marítimas y el Empleo (BIAMAR) con el objeto de impulsar el conocimiento del mar y las oportunidades de empleo que las actividades marítimas y pesqueras ofrecen a las jóvenes generaciones.

En virtud del acuerdo, ratificado por las tres partes, el ISM y el IEO se comprometen a apoyar a la Asociación ante terceras organizaciones públicas y privadas para que ésta consiga los fondos necesarios con los que hacer realidad sus proyectos divulgativos.

“Grumete a Bordo” marca el inicio de esta colaboración. El apoyo de estas instituciones a la Asociación es, a juicio de los organizadores e impulsores del programa, “esencial para que se haga realidad”. La responsabilidad ante las entidades financiadoras recae en exclusividad sobre la Asociación.

LA MAR DE ACTIVIDADES

El proyecto “Grumete a Bordo” permitirá a los jóvenes conocer en tiempo real las ac-

Los jóvenes interesados en el proyecto podrán visitar los buques del ISM y de otros organismos públicos e interactuar con sus tripulaciones a través de internet

tividades que desarrollan las flotas de distintos organismos estatales en el ámbito de la ciencia, la seguridad, la investigación o la defensa. A través de Internet, los participantes podrán interactuar con las tripulaciones de los barcos incorporados al proyecto y descubrir las experiencias que tienen, tanto cuando navegan en alta mar como cuando están en puerto.

El proyecto incorpora todos los elementos de una red social activa; esto es, chats, imágenes y videoconferencias; así como concursos. Un sistema de competición y recompensas premiará a los jóvenes con visitas a las embarcaciones y excursiones en el mar.

Según los organizadores, se trata de un proyecto novedoso, ameno, interactivo y de carácter masivo con el fin de establecer canales de comunicación, información e intercambio entre jóvenes españoles o de cualquier parte del mundo. “Gracias a la iniciativa, cerca de 150.000 participantes se acercarán a la realidad de nuestra presencia marítima”, aseguran.

A través de Internet, los jóvenes podrán interactuar con los barcos incorporados a la Red “Grumete a Bordo” de BIAMAR. En una



primera fase, las embarcaciones propuestas son los buques-hospital y de apoyo logístico del Instituto Social de la Marina; buques oceanográficos del Instituto Español de Oceanografía; buques polivalentes y remolcadores de la Sociedad Española de Salvamento Marítimo y ocho patrulleras clase Bazán Saeta-39 del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Sin embargo, el proyecto está abierto a cualquier organización que tenga embarcaciones dedicadas a una actividad comercial, cultural, industrial o científica que quieran difundir. “Lo que pretendemos es dar a conocer el potencial de las actividades marítimas como motor de desarrollo, sostenibilidad y futuro económico para los jóvenes que, en los próximos años, formarán parte de la vida activa de este país” dicen desde la Asociación.

PARTICIPACIÓN

Quienes deseen participar en el proyecto deberán identificarse como usuarios. Cuando hayan sido aceptados, dispondrán de un camarote y una taquilla virtual donde guardarán recuerdos y objetos de cada visita virtual a los barcos. Los objetos podrán intercambiarse con otros usuarios.

**150.000
participantes
en el proyecto
“Grumete
a Bordo”
conocerán
de cerca
la realidad
de nuestra
presencia
marítima en el
mundo**



El “Juan de la Cosa” participará en el proyecto “Grumete a Bordo”.

La interacción entre participantes y entre éstos y los barcos serán puntuables. Las personas que obtengan más puntos recibirán una recompensa. Los premios consistirán en visitar las embarcaciones en puerto o formar parte de una determinada campaña, expedición o travesía.

El acceso a las embarcaciones se realizará mediante terminal informático, radio internet o soporte móvil y se establecerá un calendario de visitas y horarios para cada una de las embarcaciones adheridas a la red. Además de elementos de interacción activa, el programa dispondrá de podcast audiovisuales y abundante información sobre los barcos y las organizaciones a las que pertenecen. ■

PROGRAMA “GRUMETE A BORDO”

ORGANISMOS	BARCOS
Instituto Social de la Marina	Buques sanitarios y de apoyo logístico “Juan de la Cosa” y “Esperanza del Mar”
Instituto Español de Oceanografía	Buques Oceanográficos “Coomide de Saavedra”, “Ramón Margalef”, Francisco de P. Navarro”, “Odón de Buen”, “José Rioja”, “J.Mª. Navaz”, “Lura” y “Angeles Alvariño”
Salvamento Marítimo	Buques polivalentes y remolcadores “Don Ida”, “Clara Campoamor”, “Luz de mar” y “Miguel de Cervantes”
Servicio Marítimo de la Guardia Civil	Patrulleras clase Bazán Saeta-39

El ISM colabora con la AEMET recopilando datos atmosféricos

PREDICCIONES METEOROLÓGICAS desde el mar

El Instituto Social de la Marina colabora desde hace años con la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en la recogida de datos para predecir el tiempo. Y lo hace con la participación de uno de sus barcos. Una estación automática y de sondeos, a bordo del “Esperanza del Mar”, sirve para estos fines. Los miembros de la tripulación se encargan de realizar observaciones de superficie y aerológicas, logrando una tasa de eficiencia del 90%. Los datos, transmitidos desde el buque a la Red de Servicios Meteorológicos Europeos, son necesarios en los modelos numéricos para la predicción del tiempo en Europa. Además, son importantes porque se refieren a una zona atlántica donde existen pocos registros meteorológicos.

De todos es conocida la importante labor asistencial y médica que realiza el “Esperanza del Mar”. Sin embargo, pocos sabíamos que desde el barco del ISM se recogen datos meteorológicos esenciales para la navegación marítima y aérea mundial.

Representantes de la Red de Servicios Meteorológicos Europeos (EUMETNET) y de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) han agradecido la participación del “Esperanza del Mar” en el programa E-ASAP (Automated Shipboard Aerological Programme). Una flota de 18 naves, entre las que se incluye el buque del ISM, lanzan globos sonda desde el mar y recopilan datos que sirven para mejorar las predicciones del tiempo en Europa y el Atlántico Norte.

España participa de esta observación meteorológica desde hace años, facilitando los registros de las boyas dispuestas por Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fo-

**Barcos, boyas
fijas y boyas
a la deriva
aportan
registros
indispensables
para predecir
el tiempo en
Europa**



mento, y los de la estación automática y de sondeos que AEMET, en colaboración con el Instituto Social de la Marina, tiene instalada en el “Esperanza del Mar”.

Roberto González Díaz, capitán del barco, asegura que la tripulación recibió un curso de formación para iniciar los radiosondeos.

Coincidiendo con el Día Meteorológico Mundial, el 23 de marzo de 2001, el director general del entonces Instituto Nacional de Meteorología, Enrique Martín, y la directora general del ISM, M^a Antonia Lucena, acordaron instalar en el “Esperanza del Mar” dos estaciones automáticas, una de radiosondas aerológicas y otra de medidas de superficie. Las estaciones registran la temperatura, el viento y la humedad atmosférica, así como la presión, las precipitaciones y la temperatura del agua del mar en las áreas atlánticas donde navega el buque. Los datos constituyen una valiosa información, tanto para la comunidad científica como para los trabajadores del mar.

Según Roberto González, la colaboración es posible “gracias a los responsables de la Estación Zonal de la AEMET en Las Palmas y a los oficiales encargados del mantenimiento



Interior del container meteorológico con las botellas de helio y el equipo de calibrado de la radio sonda.

y lanzamiento de los globos sonda”. Por otra parte, asegura que “los equipos se han mejorado recientemente con un nuevo anemómetro y un nuevo termómetro”.

EVOLUCIÓN

La idea de disponer estaciones meteorológicas en los océanos surgió en paralelo al desarrollo de las comunicaciones por radio y de la aviación transoceánica. En 1921, el Servicio Meteorológico francés propuso establecer un conjunto de barcos fijos de observación del tiempo en el Atlántico Norte. Sus registros fueron muy útiles para la navegación marítima y aérea.

La pérdida de un avión de la Pan American a causa del mal tiempo en 1938 llevó a la Oficina de Meteorología de EEUU a analizar los niveles altos de la atmósfera utilizando

La tripulación del “Esperanza del Mar” maneja con destreza la estación automática y de sondeos que la AEMET ha instalado en el buque



Globo saliendo del container meteorológico del “Esperanza del Mar”.

equipos meteorológicos en globos. Las pruebas tuvieron tanto éxito que derivaron en el establecimiento de una red de barcos en el Océano Atlántico.

En 1940, el presidente Roosevelt creó el Servicio Atlántico de Observación del Tiempo (Atlantic Weather Observation Service) que utilizaba los datos proporcionados por los barcos guardacostas.

Con la entrada norteamericana en la Segunda Guerra Mundial, los barcos guardacostas se emplearon en tareas bélicas y un abanico de barcos, desde yates a cargueros abandonados, suministraban los datos meteorológicos. El desarrollo de la navegación aérea en la época hizo crecer el número de estaciones de observación del tiempo que, en su máximo esplendor, tuvo 22 estaciones en el Atlántico y 24 en el Pacífico.

Al término del conflicto bélico, la Marina estadounidense intentó desactivar las operaciones de los barcos oceánicos del tiempo. Sin embargo, la presión de varias organizaciones dio lugar al establecimiento de un sistema permanente de 13 estaciones en el Pacífico, financiadas por países con aerolíneas que realizaban trayectos transoceánicos.

En los años 70, el desarrollo de la aviación a reacción hizo menos necesarios los datos de las estaciones fijas oceánicas. Los sistemas de comunicación se hicieron más sofisticados y la aparición de los satélites dio comienzo a una nueva era en la transmisión de datos meteorológicos desde el espacio. Los nuevos requerimientos de los modelos de predicción numérica del tiempo, exigiendo datos en la vertical, aún precisan los registros meteorológicos que se hacen desde el mar. ■

Ana Díaz

Premios de periodismo

PABELLÓN bajo mínimos

Los tráficos insulares, los más importantes para las navieras españolas, se han recuperado bastante en el último año.



Tanto el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, como el presidente de Anave, Adolfo Utor, coincidieron en hacer un llamamiento a impulsar medidas para la reversión urgente de la situación que atraviesa el Registro Especial de Buques de Canarias (REBECA). Los 118 buques contabilizados, 3 menos que el año pasado, han hecho saltar las alarmas en el sector, tal y como quedó patente en el acto de entrega de los premios de periodismo, que la patronal naviera organiza anualmente y cuyo primer premio ha recaído en David Page de Expansión. com, por el reportaje “La globalización del gas natural viaja en barco”.

En los dos últimos años, según el Gabinete de Estudios de Anave, la bandera española perdió 14 buques y casi un 18% de sus GT, mientras que los buques operados bajo otros pabellones descendió en 2 unidades, manteniendo prácticamente su tonelaje. Una situación que, tanto el director de la Marina Mercante como el presidente de la patronal naviera, lamentaron durante el acto de entrega de la XIII edición de los premios de periodismo que convoca la Asociación

En opinión de Adolfo Utor, *estos datos confirman que el Registro Especial de Canarias sigue estando en situación de baja competitividad respecto de otros registros europeos y reiteró la necesidad de poner en marcha medidas de refuerzo de competitividad que desde Anave llevan reclamando hace años, ya que es una medida urgente.*



De hecho, el representante de Anave hizo una serie de propuestas, dentro del ámbito laboral y el técnico, que podrían, en su opinión, revertir esta situación. En el primer grupo señaló medidas relacionadas con la seguridad jurídica en el enrole de marinos no comunitarios; la exención de visados, como sucede en buques extranjeros; la regularización de agencias de empleo de marinos, siguiendo el Convenio de la OIT y, como es habitual, ampliar el porcentaje de marinos extracomunitarios permitidos.

La mayoría de las propuestas que Utor enunció en el plano técnico estaban relacionadas con las sociedades de clasificación: con la posibilidad de ampliar los supuestos en que sea posible la delegación de tareas y, en concreto, con que el Ministerio de Empleo y Seguridad Social pueda delegar en ellas, así como la limitación de responsabilidad de

En los últimos tres años se han producido nueve detenciones de buques con bandera española

estas organizaciones, al estilo de la Directiva comunitaria. A la vez, el presidente de Anave pidió que se deroguen las normas complementarias al Convenio SOLAS. *De estas medidas podría deducirse el retorno al pabellón español del 60% de los buques actualmente operados en el extranjero –unos 50 buques, con unas 900.000 GT y unos 1.200 puestos de trabajo–*, apuntó Utor.

También el director de Marina Mercante –que aprovechó este acto para despedirse de los presentes– manifestó que siente *cierta pena* cuando ve tan mermada la flota bajo pabellón español y solicitó la colaboración de todos los agentes implicados para conseguir mejorar esta situación.

NUEVO PLAN LISTA BLANCA

Y es que, no es solo que esté mermada la flota, según anunció Rodríguez Valero es más

que probable que nuestra bandera vuelva a la Lista Gris del Memorando de París el año que viene. *El MOU penaliza a las banderas con pocos barcos, se realizan menos inspecciones y una detención tiene mayor repercusión. Además, con las 9 detenciones de buques bajo pabellón español, en los últimos tres años... Es muy difícil permanecer en la Lista Blanca con buques tan antiguos y tan pocos,* apuntó Rodríguez Valero. Como consecuencia, el director general anunció la puesta en marcha de un plan de reforzamiento para volver a esta Lista en colaboración con Anave, *en el que debe haber coordinación y un planteamiento común por ambas partes.*

A pesar de esto, Adolfo Utor alabó la nueva Ley de Navegación Marítima, que entró en vigor en septiembre y que, en su opinión, *ha supuesto una notable modernización y clarificación de la legislación marítima,* a la vez que agradeció que la inmensa mayoría de las propuestas que se hicieron desde la Asociación, se tuvieron en cuenta e incorporado al texto legal.

En lo que se refiere a la actividad que afrontarán en los próximos meses los navieros españoles, el presidente de Anave enumeró algunas de estas tareas entre las que están las inspecciones intermedias que establece el Convenio sobre Trabajo Marítimo de la OIT, para las que han solicitado la participación de organizaciones reconocidas: *es cuestión de eficiencia y eficacia. No conseguir cosas*



En la imagen una instalación de Reganosa para el suministro a buques de GNL.

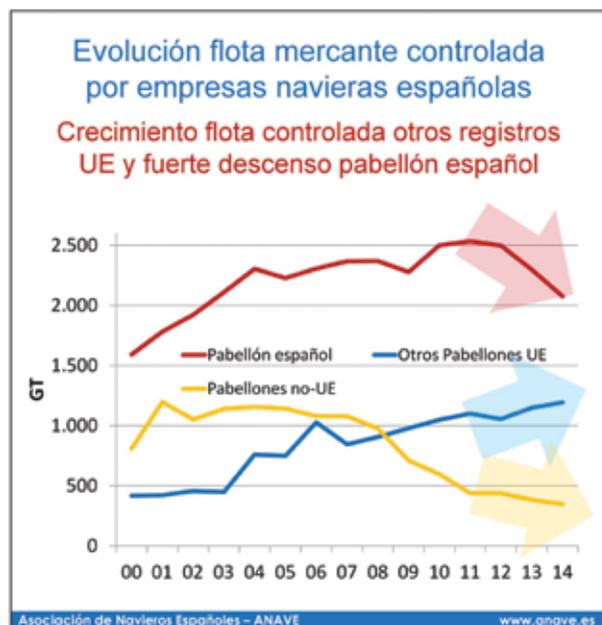
La piratería se redujo más de un 30% en la zona de Somalia, Golfo de Adén y Mar Rojo, en 2014

como estas son las que restan competitividad a nuestra bandera, apostilló Utor. También se refirió a la entrada en vigor del Convenio de Gestión de Aguas de Lastre de la OMI que, según apuntó, va a suponer *nuevos costes y nuevos quebraderos de cabeza para las empresas navieras.*

DECEPCIÓN CON LA UE

Por el contrario, el presidente de Anave calificó como *más bien decepcionantes para el sector naviero* algunas de las novedades normativas adoptadas en el seno de la Unión Europea el año pasado. Concretamente, se refería a la Directiva sobre la implantación de infraestructuras para combustibles alternativos que, en su opinión, no va a servir para aliviar los problemas que plantean al sector las nuevas normas, y también al Reglamento sobre acceso al mercado de los servicios portuarios *del que ya se había excluido la estiba y los servicios al pasaje, y que sigue vaciándose de contenido. Estudiaremos con lupa que no se siga perjudicando a los tráficos cauti- vos,* anunció Adolfo Utor.

A nivel internacional, puso el acento en el descenso de *una verdadera lacra del comercio marítimo, como es la piratería:* en 2014, los ataques piratas se redujeron en un 7,2% en el mundo, y un 27% adicional en la zona de Somalia, Golfo de Adén y Mar Rojo, donde sólo se registraron 11 ataques, frente a 15 en



2013, y 217 en 2011, así como ningún sequestro. Todo esto es motivo de satisfacción para la patronal naviera, *consecuencia de la continuada protección de las fuerzas navales que operan en la zona y de las medidas de autoprotección aplicadas por los buques, en la que España fue pionera.*

En términos de reducción de emisiones y contaminación del modo marítimo, y a pesar de los vertidos de hidrocarburos en accidentes de buques tanque en 2014, que según datos de ITOPF (International Tankers Oil Pollution Federation), sumaron 4.000 toneladas -cifra ligeramente superior a la registrada 2012 y 2013, cuando se registraron mínimos históricos-, se confirma la tendencia decreciente de la última década *hacia la práctica desaparición de los derrames accidentales*, concluyó Utor.

Una imagen que se acrecienta gracias a los buenos resultados del informe de la OMI sobre emisiones de gases a la atmósfera, que muestran un descenso del 25% de las emisiones del transporte marítimo, en cierta medida debido a que las compañías han moderado su velocidad por el alto precio del combustible, por lo que también invitó a abordar estos datos con prudencia *ya que, si cambia el precio del combustible, se puede producir un repunte.*

BUENOS DATOS EN LAS ISLAS

Manuel Carlier, director de la Asociación, después de analizar los principales datos económicos a nivel general y del transporte marítimo –en particular centrándose en la crisis del índice de fletes de graneleros–, destacó la buena salud de los puertos españoles, cuyos tráficos crecieron un 5%, hasta llegar a los 482 millones de toneladas, alcanzando niveles récord en varias partidas, como en los contenedores. El ránking de los puertos españoles con mayor actividad sigue encabezado por el de Algeciras que se consolida como el primer puerto del Mediterráneo.

Por su parte, los puertos insulares, muy importantes para las navieras españolas han recuperado, salvo alguna excepción, los tráficos especialmente en Baleares, donde la carga general aumentó un 12,1%. Particularmente, el tráfico ro-ro creció en conjunto un notable 8,1%, con aumentos especialmente importantes en Las Palmas, Valencia y Baleares.

EL GAS NATURAL VIAJA EN BARCO

La decimotercera edición de los premios que la Asociación Española de Navieros entrega anualmente recayó este año en David Page, profesional de Expansión.com (la edición on-line de este diario), con el reportaje “La globalización del gas natural viaja en barco”, publicado el pasado octubre en la web del diario.



Además, estos premios también comprenden dos accésits. El primero de ellos ha sido para Araceli Muñoz por el trabajo “OPE 2014: comienza el éxodo estival”, publicado en el diario Europa Sur y Diario de Cádiz y, el segundo, lo comparten Iñaki Carrera de Transporte XXI por “Ciberataques en la industria marítima”, y Carlos Núñez, por una serie de ocho trabajos radiofónicos sobre el “Convenio de Trabajo Marítimo” emitidos en Radio Exterior de España, y de los que esta Revista ofreció resúmenes en varios números.

En lo que se refiere al considerable descenso de los precios del crudo y, como consecuencia, de los combustibles marinos: el precio del Fuel Oil está ahora un 41% más barato y el del Gas Oil de 0,1% de azufre un 31% más barato, Carlier explicó que esta *bajada de precios ha tenido un impacto desigual en las empresas navieras*. Concretamente, en el caso de los armadores que tienen buques cedidos en fletamento por tiempo, los costes de combustible los cubre el fletador, por lo que el armador no ha percibido este descenso, lo mismo ocurre con las empresas que cerraron contratos de aseguramiento del precio del combustible a comienzos de año. ■

A. Munguía

Navantia

ANULADO el Convenio Colectivo



En la imagen las instalaciones de Navantia en Puerto Real

La Audiencia Nacional anuló recientemente el Convenio Colectivo de Navantia, después de que Comisiones Obreras (CCOO) y CIG (Confederación Internacional Galega) demandaran el acuerdo suscrito por el comité intercentros de la empresa, y de que Comisiones destituyera a sus cuatro representantes en la firma del acuerdo. Tras la decisión judicial, la empresa pública de astilleros ya ha anunciado la interposición de un recurso de casación ante el Tribunal Supremo.

La empresa defiende tanto la validez del proceso como la necesidad de un marco estable frente a la inseguridad jurídica que supone estar sin convenio colectivo desde 2010, especialmente en momentos de dificultad para el sector y la empresa, apuntan desde Navantia.

Por su parte, la sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional afirma que este cuarto convenio colectivo de Navantia vulneraba el artículo 63.3 del Estatuto de los Trabajadores ya que, en contra de lo que dice este texto, el comité intercentros que suscri-

El pre-acuerdo no gustó nada en los astilleros de la Ría de Ferrol pero sí contó con el apoyo de los de la Bahía de Cádiz y Cartagena

bió el convenio no estaba legitimado para negociarlo. Sus miembros no habían sido designados directamente por los trabajadores sino por sus federaciones sindicales, por lo que la Sala también llega a recriminar las malas prácticas en las mismas y a afirmar que, en este caso, la representatividad de los firmantes ha brillado por su ausencia.

INSEGURIDAD JURÍDICA

La negociación del Convenio de Navantia comenzó en marzo de 2010 y, después de tres años de negociación, se alcanzó un preacuerdo que firmaron los representantes

de UGT (Unión General de Trabajadores) y CCOO y que el presidente del Comité ferrolano, Ignacio Naveiras, rechazó. De hecho, lo que recogía este Convenio no gustó nada en los dos centros de la ría de Ferrol -donde los trabajadores lo rechazaron de forma unánime: los más de 2000 operarios gallegos que se pronunciaron en asamblea consideraron el texto como un *retroceso en sus derechos laborales*- y, en cambio, sí se aprobó en las otras cinco plantas, lo que generó ciertas tensiones entre los representantes sindicales de Bahía de Cádiz y Cartagena con los de la ría de Ferrol.

A continuación, el pasado 9 de septiembre, se produjo la firma del Convenio con la firma de tres delegados de UGT, cuatro de los cinco de CCOO, y uno del CSIF y con la oposición de: CIG, USTG (Unión Sindical de Trabajadores de Galicia). Todo esto a pesar de que un día antes, la Federación de Industria de CCOO había desautorizado a sus representantes en el acuerdo. Entre ellos se encontraban el ex presidente del comité intercentros y del comité de San Fernando (Cádiz), José Antonio Oliva, y su homólogo en Cartagena, Ignacio Briones.

Ante el anuncio de recurso de Navantia, la sección sindical de Industria ha hecho un llamamiento a la *responsabilidad y cordura para reconducir la situación con el diálogo y la negociación*. En este sentido, el sindicato ha instado a la dirección de la empresa a abordar una negociación más amplia, donde se defina un plan industrial para la factoría, según recoge la *Voz de Galicia*.

Tras conocer la sentencia de la Audiencia, Ignacio Naveiras, presidente del comité intercentros y el único representante de este sindicato que no firmó el Convenio, ha comentado que este es *un triunfo que llega tarde* porque en estos meses de aplicación *ha tenido muy malos efectos*.

De hecho, los trabajadores de Navantia Ferrol han acusado al anulado Convenio de la rescisión de un contrato a un trabajador al que la Seguridad Social concedió una incapacidad laboral, el pasado mes de diciembre. Y es que, anteriormente, ante un caso así el empleado podría elegir entre dejar de trabajar y cobrar una pensión con un porcentaje estipulado sobre su nómina, o ser recolocado en



otro puesto en el astillero. Con el acuerdo que ahora ha tumbado la Audiencia y que Navantia piensa recurrir, la declaración de incapacidad implica obligatoriamente que la empresa pública indemnice al afectado, pero sin darle la opción a ser recolocado en otro puesto adecuado a su situación. ■

A. Munguía

VUELTA A LA ACTIVIDAD

Al momento de redactar esta información, Fene estaba a punto de recibir la chapa gruesa para la construcción de las 29 estructuras de anclaje (jackets) del parque eólico marino Wikinger que Iberdrola promueve en el Mar Báltico.

Se trata del mayor proyecto de energía *offshore* (eólica marina) que se ha adjudicado hasta la fecha en España y significa la vuelta del astillero de Ferrol a la actividad, después de doce años. El importe del encargo es de 90 millones de euros y los trabajos supondrán, según Iberdrola, unas 641.000 horas de trabajo, que darán empleo a unas 450 personas durante los próximos 20 meses, una cifra que Navantia eleva hasta los 700 trabajadores en los picos de mayor carga de trabajo.

Por otra parte, el astillero de Cádiz tiene contratados seis buques, tres de ellos cruceros, además de la reparación del buque insignia de la Armada "Juan Carlos I" y de otros dos buques más. De hecho, la factoría de la capital gaditana ha tenido que desviar a Puerto Real la reforma integral del barco de investigación Ramform Explorer de la compañía Petroleum Geo-Services.

No obstante, el buen momento del sector de reparaciones no acaba de consolidarse en la construcción que, aunque ha reanudado actividad, con la entrada del Buque de Acción Marítima y el contrato de Iberdrola, sigue aguardando el anunciado quinto gasero o parte de la faena pendiente para la plataforma petrolífera de Pemex.

Para buques menores de 24 metros

Dispositivos de **SEGURIDAD**, a punto

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), por encargo de la Capitanía Marítima de Huelva, acaba de publicar la "Guía de mantenimiento de los dispositivos de salvamento y de los equipos contraincendios a bordo de las embarcaciones de pesca menores de 24 metros de eslora (L)". De carácter gratuito, con el manual se persigue reducir el número de accidentes y mejorar la respuesta en caso de que se produzca una situación de riesgo.

La entrada en vigor del Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, en el que se detallan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación que deben cumplir los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L), introdujo cambios sustanciales en las cuestiones técnicas que afectan a la seguridad marítima y de la vida humana en la mar. Esto supuso que los buques debían de instalar nuevos equipos y elementos de salvamento y seguridad, y la obligación de que los miembros de la tripulación realizaran ejercicios de salvamento, abandono y lucha contra incendios.

Partiendo de esta base, y considerando que las líneas de actuación del Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo 2010 – 2018, entre otros objetivos, pretende reforzar las medidas preventivas en sectores vulnerables como es el pesquero, la Capitanía Marítima de Huelva realizó en el año 2013 un estudio de campo sobre el grado de desarrollo de las normas de seguridad marítima a bordo



de los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora.

400 embarcaciones

Y es que uno de los aspectos por los que destaca la flota pesquera de Huelva es el alto número de embarcaciones que la componen: según los datos publicados en el Censo de Flota Pesquera Operativa correspondientes al mes de julio de 2014, alrededor de 400 embarcaciones de pesca me-

nores de 24 metros de eslora tienen puerto base en la provincia de Huelva u operan regularmente en sus puertos. También la diversidad en las modalidades de pesca que se desarrollan y que se llevan a cabo a lo largo de la costa del litoral onubense, Golfo de Cádiz e incluso en el caladero Portugués es otra de las características definitorias de la flota.

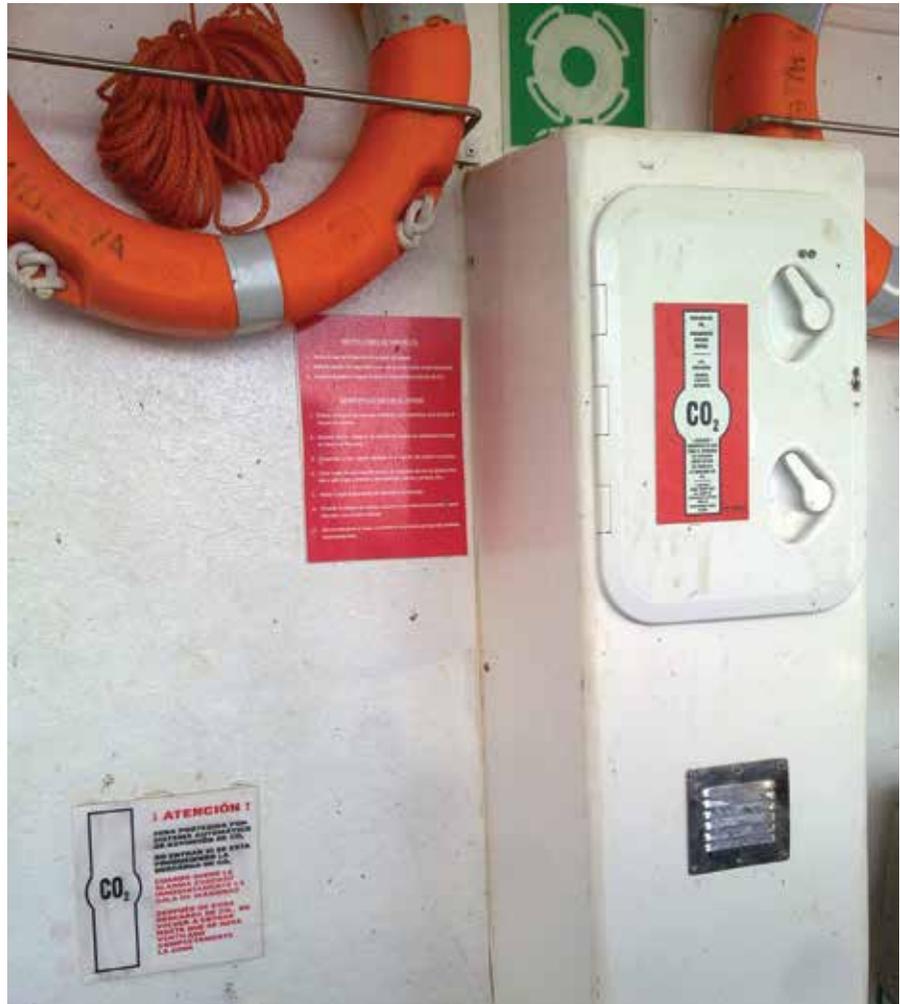
Entre estas modalidades cabe reseñar: el Arrastre de fondo, el Cerco, o las Artes Menores, como la draga hidráulica, el trasmallo, las nasas para pulpo, etc. Además, el número de personas asociadas a estas embarcaciones y que desempeñan su trabajo a bordo es también elevado y supera la cifra de 1.000 tripulantes.

Según las conclusiones a las que llega el estudio y la experiencia adquirida en la inspección de buques, se pudo elaborar esta "Guía de mantenimiento de los dispositivos de salvamento y de los equipos de contra incendios a bordo de las embarcaciones de pesca menores de 24 metros de eslora L", adaptada al sector pesquero de Huelva y basada en las características de los distintos elementos de los que disponen estas embarcaciones.

Este manual es de carácter gratuito y también se puede obtener en esta página web: <http://www.salvamento-maritimo.es/contenido-relacionado/guia-de-mantenimiento-pesqueros-menores-de-24-m-de-eslora/> y en <http://bit.ly/11JDLUu>. Se trata de una herramienta práctica y útil a bordo, por lo que se ha procurado que en el mismo predominen las imágenes sobre el texto y que sea directa y concisa.

Para empezar, la guía analiza los dispositivos de salvamento, iniciándose con las balsas salvavidas y prestando especial atención a los dispositivos de liberación hidrostática ya que, generalmente, tras las revisiones anuales efectuadas por las estaciones autorizadas, el montaje a bordo suele ser realizado por algún miembro de la tripulación.

A continuación, el manual aborda lo relacionado con los aros salvavidas y los trajes de inmersión y, antes de las señales de socorro pirotécnicas, se analizan los chalecos salvavidas, diferenciándose los chalecos salvavidas de abandono y los chalecos salvavidas de inflado automático. Sobre estos últimos se instruyen recomendaciones de mantenimiento, en caso de



ser abiertos a pesar de encontrarse sometidos a revisiones periódicas por empresas/estaciones autorizadas.

El apartado de los dispositivos de salvamento finaliza con instrucciones de mantenimiento de los equipos radioeléctricos de salvamento, de los equipos de radiocomunicaciones y de radionavegación. Se han incluido las radiobalizas personales, el AIS (SIA en castellano) Sistema de Identificación Automática, y orientaciones de comprobación del suministro eléctrico y del grupo de baterías de reserva (GMDSS).

En la sección de los equipos de contra incendios, se analizan los extintores portátiles, los detectores de incendios, y se ofrecen instrucciones de mantenimiento para bombas, mangueras y bocas contra incendios. Finaliza este repaso con los sistemas fijos de extinción de incendios distin-

guiéndose, las instalaciones mediante aspersión de agua de aquellas cuyo agente extintor es el gas (CO₂ o gases equivalentes). Dada la importancia del mantenimiento de este último sistema, debido a su eficacia y a los efectos que produciría su activación involuntaria, se han desglosado los elementos que lo componen para atraer su atención.

Por último, la Guía se acompaña de una lista de comprobación que ayuda a los miembros de la tripulación a realizar la supervisión de todos los elementos, y en la que se establece un intervalo recomendado de mantenimiento. ■

Por José Casado Martínez
Inspector de Seguridad Marítima
de la Capitanía Marítima
de Huelva

La ampliación de EL MUSEL en la AUDIENCIA NACIONAL

La obra de ampliación del Puerto de El Musel será investigada en la Audiencia Nacional para establecer si se produjo alguno de seis presuntos delitos denunciados. El sobrecoste de la ampliación del puerto, iniciada en 2005 y concluida en 2011, fue denunciado por Andecha Astur en Bruselas en 2009. La denuncia impulsó una investigación de la Oficina Europea Antifraude, cuyo informe forzó la denuncia de la Fiscalía Anticorrupción en la Audiencia Nacional, que ha sido aceptada en un auto emitido en enero por el juez Javier Gómez Bermúdez.

Las denuncias presentadas a principios del pasado diciembre en la Audiencia Nacional por la Fiscalía Anticorrupción y por dirigentes del Observatori Ciudadanu Anticorrupción d'Asturies (OCAN) para que se investigaran las responsabilidades de los dos máximos representantes de la Autoridad Portuaria de Gijón, durante la obra de ampliación de El Musel, así como las de los dirigentes de las constructoras que componen la unión temporal de empresas (UTE) Dique Torres llevaron al titular del Juzgado Central de Instrucción número 3, Javier Gómez Bermúdez, el pasado 8 de enero, a iniciar diligencias.

La denuncia de la Fiscalía Anticorrupción, basada en las irregularidades establecidas por

la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) en su informe, plantea que en la gestión y control de las obras de ampliación del puerto se pudo haber cometido hasta seis delitos. Así, se advierte de posible fraude y exacciones ilegales en el caso de que “funcionarios o integrantes de la Autoridad Portuaria se hubieran concertado con particulares de la empresa adjudicataria para la entrega indebida de fondos públicos a lo largo del procedimiento de contratación”. También se refiere a malversación de caudales públicos, en el supuesto de que las mismas personas, “en connivencia con representantes de la empresa adjudicataria, hubieran defraudado fondos públicos”. El tercer delito: estafa agravada por razón del importe, en el caso de que se “acreditara que



el adjudicatario hubiera engañado deliberadamente a la administración en el precio de los materiales utilizados para las obras”. El cuarto, falsedad en documento oficial y mercantil cometida por particular, “si fuera acreditada la existencia de facturas inveraces que hubieran para la reclamación de cantidades a la Administración”. El quinto, fraude a la Hacienda Pública, “si se acreditara que, por parte de la empresa adjudicataria, se hubieran simulado gastos que en realidad no existieron o producido documentos que fueran el origen de la entrega de fondos públicos a particulares sin motivo o justificación”. Por último, prevaricación, “en el caso de que la investigación permitiera establecer arbitrariedad en las resoluciones adoptadas por la Autoridad Portuaria de Gijón a la hora de adjudicar el contrato y en su modificación posterior”.

En el auto—resolución judicial razonada— del pasado 8 de enero, el juez aceptó la denuncia de la Fiscalía y de OCAN y reclamó a la Autoridad Portuaria de Gijón que informe de quienes eran los miembros de su consejo de administración, así como los del organismo público Puertos del Estado (OPPE) durante el tiempo en que se llevó a cabo la ampliación del puerto. Gómez Bermúdez también reclama toda la documentación sobre las relaciones de la autoridad portuaria con las empresas encargadas de la construcción de la

ampliación integradas en el consorcio Dique Torres— Dragados S.A.; FCC Construcción S. A.; Sociedad Anónima Trabajos y Obras (SATO); Construcciones Especiales y Dragados S. A. (DRACE) y Alvargonzález Contratas S.A—, y la de las empresas Hidrocantábrico y Tudela Veguín S. A., propietarias de las canteras de donde procedía la piedra para la obra. A esta documentación se sumarán los informes emitidos por la Intervención General del Estado sobre las distintas fases de la ampliación. El juez también ha pedido que se nombre a dos peritos que examinen el expediente de contratación.

EL INFORME DE LA OLAF

En marzo de 2013 la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), tras investigar la denuncia del grupo nacionalista Andecha Astur presentada a través de un eurodiputado vasco, recomendaba a la Comisión Europea (CE) que pidiera a España la devolución de 198 millones de euros de fondos europeos ya aportados y que no se entregaran los 49,5 millones pendientes de transferir. El informe de la oficina critica el proceso de adjudicación, plantea dudas sobre el precio pagado por la piedra que se utilizó para los rellenos, censura la falta de control y supervisión del OPPE y denuncia la obstaculización realizada por la UTE a la investigación.

Desde la CE se reprochaba la falta de control sobre las posibles irregularidades y a principios de octubre, a través de la Dirección Ge-

Los seis presuntos delitos:

- **Fraude en la entrega indebida de fondos públicos.**
- **Malversación de caudales públicos por la Autoridad Portuaria.**
- **Estafa en el precio de los materiales.**
- **Falsedad documental por facturas inveraces.**
- **Fraude a la Hacienda Pública por simulación de gastos.**
- **Prevaricación en la adjudicación de obras.**

neral de Política Regional, DG Regio, obligaba a España a devolver todas las ayudas concedidas a la ampliación de El Musel. Además, la CE reprochaba al Gobierno la “inacción” ante lo señalado por el informe de la OLAF.

La contestación a la DG Regio se realizó desde la subdirección de Relaciones Presupuestarias con la Unión Europea explicando el procedimiento para adjudicar y controlar las obras, que corresponde a la Autoridad Portuaria de Gijón y detallando cómo Puertos del Estado, tras recibir el informe de la OLAF en abril del pasado año, solicitó inmediatamente a la Abogacía General del Estado información sobre las medidas procedentes en defensa de los intereses públicos, tanto en sede administrativa ante las instituciones europeas



como, en su caso, en relación con posibles acciones judiciales con el fin de establecer las responsabilidades que posibilitaran la restitución del patrimonio público que se hubiera visto perjudicado.

El informe señala “razones de eficacia” para justificar el retraso de ocho meses –desde abril a diciembre– en presentar la denuncia ante la Audiencia Nacional. En cuanto a los problemas que encontraron los técnicos de la OLAF para analizar los datos contables de la obra, desde el Ministerio de Hacienda se señala que las gestiones realizadas por Puertos del Estado, la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) y Anticorrupción permitieron a los técnicos de la OLAF los

datos requeridos para elaborar su informe. Negando que pueda calificarse de “inactivas” a las autoridades nacionales, ya que en cada momento se ha dado respuesta a los requerimientos respetando el Derecho Nacional.

Por su parte, desde la actual dirección de la Autoridad Portuaria de Gijón se argumenta que la Abogacía del Estado ha apoyado las tesis de las autoridades portuarias con informes que avalan la gestión. Una gestión que fue fiscalizada por la Intervención General del Estado, la auditora KPMG y el Tribunal de Cuentas Europeo que no constataron irregularidades en su fiscalización.

FONDOS DE COHESIÓN

De la demanda penal de la Fiscalía Anticorrupción— dependiente de la Fiscalía General del Estado— se supone la sospecha de irregularidades en el proceso de ampliación del puerto. Pero, de acuerdo con los argumentos planteados en el informe de la subdirección de Relaciones Presupuestarias con la Unión Europea, no implica admitir la devolución de los 189 millones de euros de fondos públicos entregados, ni que no se reclamen los 49,5 millones pendientes, ya que no ha habido perjuicio para las arcas comunitarias pues el sobrecoste de la obra no fue asumido por las arcas comunitarias. Así, el informe plantea que los fondos europeos concedidos para ejecutar la obra se emplearon en una ampliación que esta hecha y se encuentra operativa.

Si no hay acuerdo entre el Gobierno y la Comisión Europea queda la vía judicial apelando al Tribunal de Justicia de Luxemburgo para no tener que devolver los 198 millones recibidos y los que quedan por recibir.

Ahora sólo cabe esperar la respuesta de las autoridades comunitarias al informe enviado por el Gobierno español con las alegaciones para contrarrestar las duras acusaciones del emitido por la OLAF para saber si mantienen la decisión sobre la devolución de los fondos y fuera necesario ir a vía judicial europea. En cuanto a la investigación en la Audiencia Nacional sobre el grave perjuicio causado para la economía nacional no será una instrucción rápida, pero todo apunta a que será exhaustiva. ■

J.M.S.

CRONOLOGÍA DE LA AMPLIACIÓN



Enero 2004. El BOE publica la viabilidad medioambiental de la ampliación del puerto. La Comisión Europea aprueba ayudas del fondo de cohesión por 247,7 millones de euros.



Abril 2005. La Autoridad Portuaria de Gijón adjudica la obra por 499,3 millones de euros (sin IVA) a la UTE Dique Torres. Se coloca la primera piedra de la ampliación de El Musel.



Febrero 2007. Se inicia la botadura de los cajones para ser fondeados. El puerto de Gijón modifica el contrato asumiendo un aumento de precio de 216,3 millones de euros. La UE no financia la modificación al no considerar que no se trata de la segunda fase del proyecto inicial.



Junio 2008. Se coloca el último cajón del dique Norte.



Marzo 2009. Andecha Astur registra una denuncia por sobrecoste.



Julio 2010. Dos dragas extraen arena para rellenar el espacio ganado al mar. Para el llenado de las 60 hectáreas ganadas al mar se utilizaron 24 millones de metros cúbicos de arena. Puertos del Estado concede un préstamo de 215 millones de euros con amortización a 37 años.



Enero 2011. Inauguración de la ampliación. El puerto certifica la obra en 750 millones.



Febrero 2011. La UTE Dique Torres acude a los tribunales para reclamar el pago de algunas certificaciones. Demandan al puerto por 354 millones de euros.



Julio 2013. Puertos del Estado, responsable último de las inversiones de las Autoridades Portuarias de Gijón y Avilés, se desliga de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias.



Marzo 2014. El informe de la OLAF plantea graves irregularidades, e incluso fraude. Por lo cual se reclama la retirada de las ayudas procedentes de fondos europeos.



Abril 2014. OPPE solicita a la Abogacía del Estado medidas para defender el interés público.



Mayo 2014. Abogacía del Estado informa que se personará en las diligencias judiciales si Anticorrupción ejerce la acción penal.



Diciembre 2014. Fiscalía Anticorrupción denuncia ante la Audiencia Nacional indicios en seis delitos en la obra de ampliación de El Musel.



Diciembre 2014. La Audiencia Provincial de Oviedo desestima el recurso de apelación de la UTE Dique Torres para reclamar sumas en concepto de sobrecoste.



Enero 2015. El titular del Juzgado de Instrucción nº 3, Javier Gómez Bermúdez, inicia diligencias.

Sentencia del Tribunal Europeo en Luxemburgo contra el modelo de estiba

Tiempo de MUDANZA en la ESTIBA

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea exige la desregulación de las Sociedades de Estiba para que haya libertad de establecimiento en los puertos estatales. La sentencia judicial, que llega en un momento de estabilidad y aumento de tráfico en los puertos, parece la vía que utilizará la Comisión Europea, tras dos intentos fallidos de directivas comunitarias, para liberalizar los puertos europeos. Fomento, con la participación de sindicatos y patronal, se enfrenta al reto de compatibilizar un modelo de estiba –competitivo, aunque caro para las empresas– con las obligaciones legales de la Comisión Europea manteniendo la paz social en los puertos en un año electoral.





La sentencia, por esperada, no deja de ser un problema para los puertos españoles que han cerrado 2014 con crecimiento de sus tráficos. Desde la aprobación en 2010 de la Ley de Puertos consensuada por los partidos mayoritarios, el modelo de estiba –con sus peculiaridades– ha proporcionado estabilidad, crecimiento, competitividad como lo muestran los balances y la presencia de navieras y terminalistas internacionales que invierten en las grandes dársenas. Las peculiaridades del modelo, en la medida que la Comisión Europea no ha conseguido aprobar una Directiva sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios, dependen de cada Estado. Y es Fomento, con la participación de empresarios y sindicatos, quien tiene la difícil tarea de adaptar el modelo de la estiba sin provocar el conflicto en los puertos.

EXIGENCIAS DE BRUSELAS

La sentencia es el último eslabón de una cadena que se inició en octubre de 2009 con una petición de la Comisión Europea (CE) para que se informara sobre la regulación de la contratación de la estiba debida a una denuncia “anónima”. La respuesta de Puertos del Estado no fue suficiente y la CE envió en septiembre 2012 un Dictamen Motivado contra el Reino de España por la incompatibilidad de nuestra legislación con las normas de la Unión Europea (UE) sobre la libertad de establecimiento, que requería cambios en el plazo de dos meses. En diciembre de ese año, el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) envía un informe de alegaciones al Dictamen en el que se apoya la vigente normativa reguladora del trabajo portuario en los puertos españoles de interés general. El siguiente eslabón se engarzó cuando en junio 2013 la CE llevó a España ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en Luxemburgo al considerar que los proveedores de manutención de cargas de otros Estados miembros que quieran establecerse en puertos españoles podrían no hacerlo debido a las prácticas laborales restrictivas.

El Tribunal de Justicia europeo requiere también en su sentencia el cambio de los artículos 153 y 154 que establecen los requisitos de capacitación de los trabajadores portuarios. Una reforma de los planes de formación de los estibadores y los requisitos de acceso a la profesión de estibador. Así mismo, demanda que se reconozca la



formación de estibadores de terceros países. De forma especial la de los de la UE donde en siete estados miembros ya existen titulaciones homologadas de estibador. Esta petición “pone en entre dicho” las titulaciones de portuarios en España y deja sin efecto parte del artículo 7 del IV Acuerdo Marco, que quedará fuera de la ley según el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, ya que de acuerdo con la queja llegada a la CE, el citado artículo, sólo tiene como objeto la preservación y la conservación del monopolio de Coordinadora sobre la selección y entrada de estibadores en los puertos.

El tercer y último aspecto que reclama el TJUE al Gobierno español es la habilitación de un modelo claro para el establecimiento de SAGEP para que cualquier empresa, naviera o terminalista pueda establecer una sociedad anónima de gestión de estibadores portuarios (SAGEP).

Nuestro modelo de estiba no es el único con el que la CE está en desacuerdo. En

abril 2014 la CE envió también un Dictamen Motivado contra Bélgica por la organización del trabajo portuario en los puertos belgas y, por parecidos motivos, tiene a Alemania en el punto de mira. Según las organizaciones sindicales, la Comisión Europea ha cambiado su estrategia. En vez de plantear un modelo portuario europeo en la Mesa de Diálogo Social, ha optado por exigir cambios en los modelos país a país a través de fallos judiciales.

ESTRATEGIA EUROPEA

La sentencia de diciembre de 2014 del TJUE contra España pide reformar el artículo 142, del texto refundido de la Ley de Puertos aprobada por Real Decreto Legislativo 2/2011, para eximir de la obligatoriedad de contratar en exclusiva con una SAGEP debido a que dicho artículo vulnera la libertad de establecimiento al tener que contratar exclusivamente portuarios de la SAGEP. En este punto, Puertos del Estado, el ministerio de Fomento y los representantes sindicales trataron de pactar



con la Comisión, la posibilidad de contratar con “dos SAGEPs” para evitar la denuncia de la CE. Esta opción no prosperó.

Ahora, la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE del 11 de diciembre contra los servicios portuarios exige el cambio de la vigente Ley de Puertos y modificará el IV Acuerdo Marco. Para ello, la ministra de Fomento, Ana Pastor, y el presidente del OPPE, José Llorca, se comprometieron con los representantes de los sindicatos mayoritarios de los trabajadores portuarios, Coordinadora, (73%, de los 6.500 trabajadores fijos), UGT, (17%), y CC. OO. (5%) y con los de la patronal ANESCO a realizar un análisis pormenorizado con el sector para que la adaptación a las directrices dictadas por la UE se hagan en conjunto, como industria, después de un diálogo abierto, aglutinador de todas las posturas y con consenso.

LA PROPUESTA DE OPPE

La filtración de la elaboración, por parte de

OPPE, de un documento que elimina la exclusividad de la estiba, mediante un régimen transitorio con incentivos fiscales, económicos y laborales para compensar el cambio en la situación de los estibadores en el que habrían colaborado y asesorado dos bufetes jurídicos y presentado en Bruselas sin contar con trabajadores ni empresarios, hizo que los representantes de los estibadores amenaza-

El Sistema Portuario

- Transporta el 85% de las importaciones y el 55% de las exportaciones***
- Integra casi 100.000 trabajadores directos.***
- De ellos, 6.500 estibadores fijos***
- Genera el 1,8% del PIB nacional***

ran a mediados de febrero con presentar un preaviso de huelga en los puertos.

De acuerdo con el documento filtrado y difundido, entre otros medios, por Naucher Global los trabajadores portuarios se regirían por la legislación laboral común, se crearían centros portuarios de empleo—oficinas de empleo— para el servicio de estiba, formación y cesión temporal a empresas estibadoras. Estas oficinas de empleo deberían contar con la autorización exigida a las empresas de trabajo temporal (ETT) y estarían obligadas a componer sus plantillas con los trabajadores con contrato indefinido provenientes de las SAGEPs. El documento, además, planteaba un período transitorio de un año para la regularización de los trabajadores hasta la disolución de estas sociedades.

La convocatoria de asambleas de urgencia en todas las dársenas bastó para que la ministra, Ana Pastor, convocara separadamente el pasado 26 de febrero a sindicatos y a la patronal. El anuncio de paros y movilizaciones en los puertos en un año cargado de citas

Exigencias de la CE

- **Libertad de contratación (reforma art. 142).**
- **Capacitación de los trabajadores portuarios (reforma art 153 y 154).**

Creación de centros portuarios de empleo.

electorales y con una situación de la economía que empieza a mejorar genera mucha inquietud. La paz social ha supuesto una de las principales bazas de los responsables portuarios a la hora de atraer a navieras y terminales. Basta recordar la pérdida de tráficos que supuso su conflicto laboral a Tanger-Med. Ante esta situación, el presidente de Bahía de Algeciras, Manuel Morón, señalaba la importancia que tiene la fiabilidad y la paz social para un gran centro de transbordo. Son, subrayaba, tan importantes como los costes de estiba. Para el responsable de este puerto, que cuenta con más de 1.850 estibadores, lo que verdaderamente importa a las empresas estibadoras para disminuir costes es reducir la composición de las manos.

Para el coordinador del Consejo Internacional de Estibadores (IDC), Jordi Aragunde, hay que apostar por el diálogo para resolver el problema que supone la sentencia contra el modelo español de estiba consensuado entre trabajadores y empresarios. Según el representante sindical, el modelo español ha demostrado su competitividad junto con Bélgica y Holanda. Barcelona y Algeciras están entre los primeros puertos de Europa en eficiencia, pero la entrada de los fondos de inversión en las terminales está priorizando la desregularización del modelo productivo para optimizar los resultados. Se puede mejorar, pero sin quitar los derechos a los trabajadores, afirma.

En esta misma dirección se dirigen las conclusiones que sacó el secretario federal de UGT, José Manuel Pérez Vega, afirmando defender los puestos de trabajo y la profesión y, por tanto, no se puede aceptar que personal sin formación ni garantías venga a trabajar al sector. Así mismo, insistió en no estar dispuestos a participar en maniobras para dilatar en el tiempo el proceso de adecuación





del modelo de la estiba a la sentencia, recalando los tres puntos clave: mantenimiento de los pools de trabajo, derecho preferente de los estibadores a trabajar en su ámbito y mantenimiento de las condiciones laborales y económicas.

En el ámbito político, los portavoces del grupo parlamentario socialista y de CIU en la comisión de Fomento del Congreso pidieron explicaciones por la opacidad con la que desde OPPE se han realizado las modificaciones del régimen de estiba alertando del fuerte impacto económico que una reforma no consensuada puede tener en los puertos.

LA LEY VIGENTE

En agosto de 2010, tras un largo proceso, se publicaba la Ley de Puertos que contó con el apoyo de los grupos políticos mayoritarios en las cámaras. Durante el largo y complejo desarrollo del texto se incorporaron algunas peticiones de los representantes de los colectivos del sector portuario para establecer un marco jurídico asentado en el consenso que buscaba estabilidad y eficiencia. Ya entonces, uno de los puntos más conflictivos de la norma fue la estiba.

Para los empresarios portuarios la liberalización del servicio de la estiba fue calificado de “tímido”, ya que esperaban un cambio del modelo de servicio de estiba que permitiese

la auto-prestación del servicio; es decir, terminar con la exclusividad de las empresas públicas de estiba y desestiba. Al no ser así, argumentaban que continuaría aumentando el coste de la escala portuaria.

Por el contrario, para los trabajadores la liberalización era innecesaria puesto que la productividad en los puertos españoles era alta haciéndoles competitivos. También señalaban que era una fórmula que no garantizaba ni la continuidad del servicio portuario ni la profesionalización de los trabajadores.

MODELO DE ESTIBA

La Ley apostaba por flexibilizar la gestión y por incrementar la competitividad del sistema por-

MODELOS DE LA ESTIBA

- Ley de 1986 sociedades estatales de estiba
- Ley de 1992 consolida este modelo
- Ley de 2003 inicia la liberalización de las sociedades de estiba (51% autoridad portuaria, 49% empresas estibadoras)
- Ley de 2010 privatiza las sociedades de estiba (99% empresas, 1% AA. PP.), pero las empresas deben inscribirse en las sociedades y contratar a sus trabajadores.
- Bruselas exige que las empresas gestionen las oficinas de empleo de la estiba y organicen la formación.



Ana Munguía.

tuario. Ambas mejoras pasaban ineludiblemente por la adaptación del modelo de la estiba. La adaptación a la ley no fue rápida ni sencilla, aunque establecía un plazo de seis meses de transición para la transformación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SEEDS) y las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIEs) en sociedades anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEPs). Por ello, cohabitaron, durante 2011, tres tipos de sociedades de estiba: el modelo público de la SEED establecido en 1986; el modelo de la Ley de Puertos de 2003 que inicia la privatización creando las APIEs en las que el Estado participa con el 51 por ciento; y el de la Ley de 2010 que establecía a las empresas estibadoras como sociedades anónimas en las que las Autoridades Portuarias tienen únicamente un papel supervisor. Esta norma obliga con carácter general a las empresas estibado-

ras que operan en los puertos españoles de interés general a inscribirse en una SAGEP y a contratar de forma permanente o temporal a los trabajadores propuestos por la SAGEP a no ser que no fueran suficientes o idóneos. Al perder la condición de empresa pública, se produce, según la CE, una competencia desleal al imponer a una empresa de otro Estado miembro la utilización de la empresa portuaria de estiba en ese puerto.

Para la patronal portuaria, los cambios que introducía Ley de Puertos de 2010 y la siguiente reforma del modelo de estiba en 2011 no eran suficientes. Lo importante no era la fórmula jurídica que adoptaran las entidades que gestionaban el cupo de trabajadores en cada puerto—sociedades anónimas estatales o agrupaciones de interés económico—, lo relevante era terminar con la exclusividad. Así, aunque el Estado dejaba de ser accionista de las sociedades de estiba, se mantenía la participación de las autoridades portuarias en las entidades y el régimen de exclusividad.

Para los representantes de los trabajadores este punto era esencial, ya que la participación y la tutela, por parte de las autoridades portuarias, en las sociedades de estiba era crucial. Además, presentaban como aval la estabilidad social, la productividad del modelo y el bajo nivel de accidentes laborales si se comparan nuestras dársenas con las de los países de nuestro entorno.

Otros aspectos criticados desde la patronal (ANESCO) a la ley vigente han sido los horarios—con turnos de seis horas que empiezan a las ocho de la mañana—, la composición de las “manos” y la distribución del pasivo de las sociedades de estiba. Por su parte, las organizaciones sindicales mayoritarias lideradas por Coordinadora UGT, CC.OO. avalan el modelo por su estabilidad argumentando el aumento de los tráficos en el sistema portuario y el incremento de la productividad motivado por la rebaja del coste medio de estibador por tonelada manipulada. Para los representantes de los estibadores portuarios su baza es que dan un servicio competitivo en precio, de calidad, y ofrecen garantía social y paz laboral. A lo que añaden la baja siniestralidad debida a la formación de los trabajadores portuarios. ■

J.M.S.

LOS SERVICIOS PORTUARIOS EN LA UNIÓN EUROPEA

 **2002/2006.** El Parlamento Europeo rechazó las dos propuestas de directivas sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios.

 **2007.** Se crea el Comité de Diálogo Social sobre cuestiones laborales dentro de la Comisión Europea (CE). El Comité DS ha abordado temas de formación y seguridad y salud laboral.

 **Noviembre 2011.** La CE envía una Carta de Emplazamiento al ministro de Asuntos Exteriores, referida a la legislación española sobre estibadores.

 **Diciembre 2011.** Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) emite un informe de Observaciones a la Carta de Emplazamiento.

 **Enero 2012.** La Dirección General de Empleo emite un informe de Observaciones a la Carta de Emplazamiento de la CE.

 **Septiembre 2012.** La CE envía un Dictamen Motivado contra el Reino de España por la incompatibilidad de nuestra legislación con las normas de la Unión Europea (UE) sobre la libertad de establecimiento. Requiere cambios en el plazo de dos meses.

 **Diciembre 2012.** OPPE envía un informe de alegaciones al Dictamen en el que se apoya la vigente normativa reguladora del trabajo portuario en los puertos españoles de interés general.

 **Junio 2013.** La CE lleva a España ante el Tribunal de Justicia de la UE en Luxemburgo al considerar que los proveedores de mantenimiento de cargas de otros Estados miembros que quieran establecerse en puertos españoles podrían no hacerlo debido a las prácticas laborales restrictivas.

 **Abril 2014.** La CE envía un Dictamen Motivado contra Bélgica por la organización del trabajo portuario en los puertos belgas.

 **Diciembre 2014.** El Tribunal de Justicia de la UE en Luxemburgo sentencia en contra de España proponiendo modos alternativos al modelo existente.

 **Febrero 2015.** Se filtra el modelo planteado por el presidente de OPPE, José Llorca, a la CE que elimina la exclusividad de la estiba, mediante un régimen transitorio con incentivos fiscales, económicos y laborales para compensar el cambio en la situación de los estibadores. Para la CE la reforma no es suficiente. Desde el Gobierno, tras el visto bueno de la CE, se pensaba negociar con patronal y sindicatos. Éstos se reunieron para establecer medidas contundentes de presión.

Los portavoces del grupo parlamentario socialista y de CIU en la comisión de Fomento del Congreso pidieron explicaciones por la opacidad con la que desde OPPE se han realizado las modificaciones del régimen de estiba alertando del fuerte impacto económico que una reforma no consensuada puede tener en los puertos. **J.M.S.**



Plásticos en el mar

Una contaminación de CARÁCTER PLANETARIO

La basura marina, de la que los plásticos constituyen uno de los elementos más dañinos, es un grave problema medioambiental del que se ha dado cuenta en diferentes ocasiones desde las páginas de MAR. Los plásticos flotan en las aguas de todos los mares y tapizan buena parte de los fondos marinos profundos, con un impacto imprevisible sobre el ecosistema marino. También afectan a un enorme número de especies, lógicamente, desde el zooplancton hasta las ballenas, pasando por los mejillones. La situación preocupa a los científicos, y nada más revelador al respecto que las numerosas investigaciones que se están realizando sobre sus efectos y alcance, algunas de las cuales serán referidas a continuación.



Vertedero es un concepto al que el mar lleva asociado hace mucho tiempo. Ya sea de una forma premeditada, como un lugar ideal donde hacer desaparecer -o al menos eso querían creer- basuras “engorrosas” como residuos nucleares, barcos inservibles, etc..., a otras que llegan de una forma indirecta, más por mala gestión de los residuos o la falta de concienciación. Unas basuras, especialmente los plásticos, que constituyen un serio problema con difícil solución. Este material adquiere un gran protagonismo desde principios de los años setenta del pasado siglo. Y, desde entonces, no han dejado de crecer ni su producción ni sus residuos, difícilmente degradables en el medio ambiente.

Crece hasta el punto de que los científicos estiman que la producción de basura de plástico se sitúa en 275 millones de toneladas, lo que supone un incremento superior al 640% respecto a la producción de 1975. Si a ello unimos que, hasta hace unos pocos años, no se empezó a darle un tratamiento como residuo fuera de los vertederos tradicionales, comenzaremos a vislumbrar la magnitud del problema. De ese total, una proporción que estiman los científicos en un 3% acaba en el mar. Es decir: 8 millones de toneladas, en 2010, llegaron al mar por no darse un tratamiento adecuado a este residuo. Para 2015, esa cantidad superará los 9 millones de toneladas. Estas estimaciones parten de un traba-

Un estudio científico prevé que, en 2015, llegarán al mar más de 9 millones de toneladas de plásticos. Otras investigaciones apuntan a que la mayor parte se depositará en los fondos marinos, con un impacto de consecuencias imprevisibles.

jo desarrollado en la Universidad de Georgia y que acaba de ser publicado en la revista Science. Es el primer trabajo que se centra en el cálculo del plástico que llega al mar desde los 192 países con costa en el mundo.

LA INCÓGNITA

El gran problema al que se enfrentan los científicos es que las cuentas no les cuadran. Según el modelo que han desarrollado sobre los tamaños de plástico existentes en el mar, los microplásticos más pequeños, inferiores a un milímetro, deberían de ser los más abundantes. Los últimos estudios señalaban que hay más trocitos grandes que pequeños, salvo en el Pacífico Sur, y los grandes trozos tampoco seguían los parámetros esperados. En definitiva, que no saben a dónde van a parar los plásticos. De hecho, la campaña Malaspina, según los datos aportados por sus trabajos y a los que nos referimos recientemente (ver MAR 543, enero, 2015), encontraron menos abundancia de plásticos de lo que se esperaba. Los científicos españoles estimaron que de los plásticos que llegan al mar, la mitad se hunde en el agua y la otra mitad entra en la circulación oceánica. Pero de esta última mitad es de la que apenas se ha encontrado la proporción que debería corresponder a los cálculos de los científicos.

Estamos pues en el ámbito de las conjeturas. En referencia a las estimaciones realizadas en el citado estudio del Centro Nacional de Análisis de la Universidad de California-Santa Bárbara, coordinado por la investigadora de la Universidad de Georgia Jenna Jambeck, Andrés Cózar, investigador de la Universidad de Cádiz y uno de los expertos que participó en la expedición Malaspina, señaló que “el punto más débil [del estudio] es la conversión de plástico mal gestionado a plástico que acaba en el océano, pues usan porcentajes bastante constantes para todos los países”. Sin embargo, y aún teniendo en cuenta el “pero” que achaca el científico español a este cálculo de la llegada de plásticos desde tierra, las estimaciones encajan con las cantidades que su propio equipo echó en falta al analizar los residuos en superficie en la expedición Malaspina.

La investigación realizada por el equipo de Jenna Jambeck refuerza la teoría de que

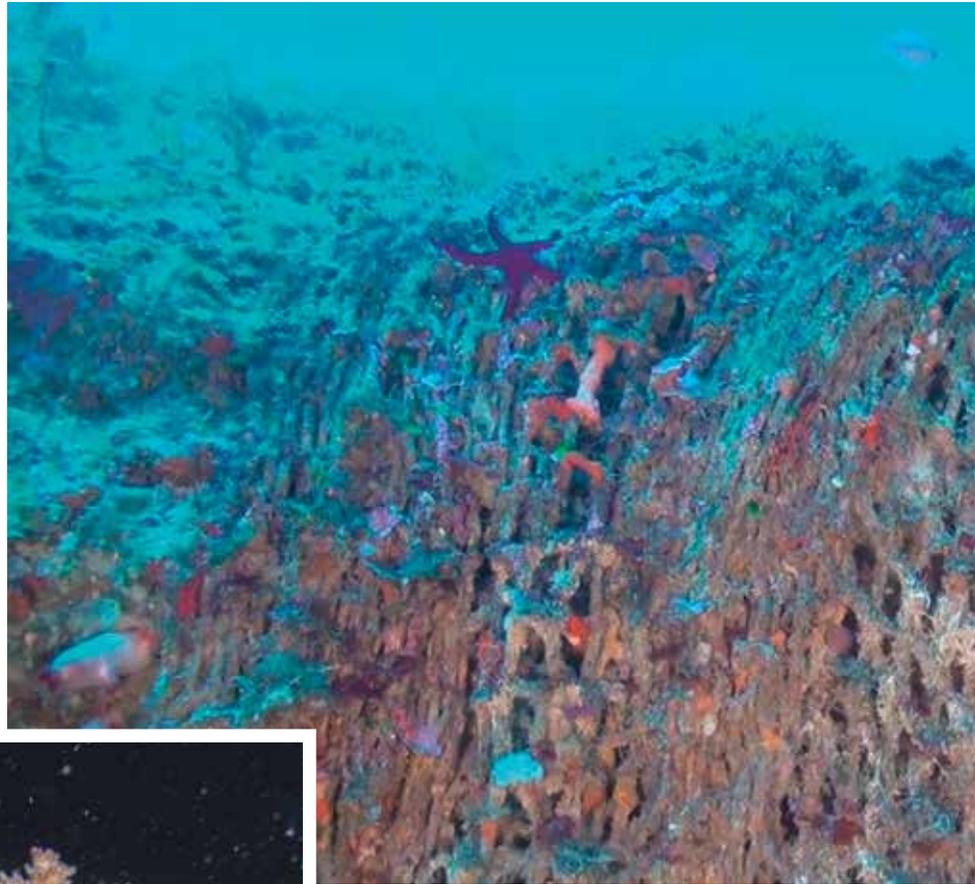


Cetmar

la mayor parte del plástico estaría depositado en los fondos marinos, y no en las islas de plástico correspondientes a los cinco grandes giros oceánicos, cuya densidad fue puesta en duda por los resultados de la expedición Malaspina.

BASUREROS EN FOSAS REMOTAS

Entre los diversos estudios a los que se hacía referencia al comienzo de este artículo, referidos a los plásticos en el mar, hay uno reciente, en el que ha participado la Universidad de Barcelona, y se ha centrado en las concentraciones de microplásticos en los fondos marinos. Según dicho estudio, publicado a finales del pasado año, “en algunos fondos marinos pueden encontrarse hasta 4.000 millones de fibras microscópicas de plástico (especialmente rayón, poliéster, poliamidas, acetato y material acrílico) por kilómetro cuadrado. Se-



gún una de las investigadoras de este estudio, Ana Sánchez, “la basura es un grave problema medioambiental que afecta a ecosistemas costeros y oceánicos de todo el planeta, e incluso en las partes más profundas y remotas del océano se puede encontrar la huella contaminante de la actividad humana”.

Sánchez Vidal, otro de los investigadores, destacó que “la concentración de fibras microscópicas de plásticos en los fondos marinos profundos es hasta cuatro veces más alta que en profundidades menores”. Apunta que esta podría ser la respuesta a los recientes estudios (en alusión al de Malaspina) que mostraban que la abundancia de los plásticos flotando en la superficie era menor que lo esperado.

Los investigadores señalan que este estudio, en el que participa la Universidad de Barcelona, “demuestra que las ingentes cantidades de plástico que no se sabía dónde estaban, en realidad se habían desmenuzado en fibras microscópicas que se han ido acumulando en los fondos marinos, desde la Antártida hasta el Ártico, muy lejos de las áreas de procedencia y, por tanto, a escala planetaria”. Esta investigación internacional ha recogido muestras de sedimentos y corales profundos en dieciséis puntos de muestreo en el Mediterráneo, el Atlántico nororiental, el Ártico y el Índico meridional.

Lucy Woodal, zoóloga del Museo de Historia Natural de Londres, que también participó en este estudio, destacó que resulta “alarmante encontrar niveles tan altos de contaminación, sobre todo cuando no se conoce el efecto completo de estos plásticos sobre el delicado equilibrio de los ecosistemas de aguas profundas”. Abundando en ello, Richard Thompson, de la Universidad de Plymouth, colaborador también en el proyecto, señalaba que “el descubrimiento de microplásticos en las áreas estudiadas podría ser



aún más perjudicial de lo que se cree sobre el hábitat marino”.

Andrés Cózar, investigador de la Universidad de Cádiz, apunta que, en todo caso, “hay demasiada basura plástica en el mar. Con sólo dos o tres generaciones usando plástico, está claro que el actual modelo para gestionar estos materiales es económica y ecológicamente insostenible”.

PLÁSTICOS Y FAUNA

Aunque, como se indicaba anteriormente, poco se conoce de las consecuencias de estas basuras en los ecosistemas de profundidad, lo que sí es más conocido es su efecto sobre la fauna. Como dice Cózar: “cuando se trata de plástico, en la fauna marina siempre que se busca se encuentra”. Los científicos ya han encontrado este material en unas seiscientas especies, desde ballenas a mejillones. Hay 79 estudios desde 1986 que describen algún tipo de interacción por basura marina en organismos marinos. Cetáceos, peces, tortugas, invertebrados, algas y plantas marinas en distintos hábitats comprendidos entre la superficie y los 850 metros de profundidad.

“Hay demasiada basura plástica en el mar. Con sólo dos o tres generaciones usando plástico, está claro que el actual modelo para gestionarlos es económica y ecológicamente insostenible”.
(Andrés Cózar)

Entre esta preocupación por cómo los plásticos están afectando a las especies marinas, se halla un reciente estudio realizado por el Instituto Español de Oceanografía en Baleares, en el marco del grupo de trabajo de expertos del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), y en el que se analizan los trabajos científicos que estudian la interacción de los organismos marinos del Mediterráneo con las basuras marinas, especialmente los plásticos.

Según estos expertos, el 41% de los documentos consultados se centra en el estudio de la basura marina y los cetáceos, mientras que el 24% estudia los pelágicos y demersales; otro 21% se refiere a tortugas marinas; y el 14% restante analiza la incidencia sobre los invertebrados.

Así que tenemos una idea aproximada del plástico que llega al mar cada año y a dónde va a parar, o al menos, parte de él, gracias a estos últimos trabajos. Los científicos destacan ese tránsito vertical que lo lleva desde la superficie hasta los fondos marinos, con consecuencias desconocidas. De no hacerse nada, los expertos calculan que para 2025 habrán llegado al mar unos 155 millones de toneladas de plásticos.

Los propios científicos señalan que es una proyección incierta. Incierta porque dependerá, y mucho, de la concienciación sobre este problema y el reciclaje que se haga de los plásticos en tierra. China encabeza la lista de los 20 países más contaminantes, en los que también están los Estados Unidos y la Unión Europea. La mejora de la gestión de estos residuos, especialmente en los países más desarrollados, que son los que encabezan la lista de los más contaminantes, lograría reducir sustancialmente la llegada de residuos al mar. Quitarlos del mar resulta inviable, y el daño que produzcan, probablemente irreparable. ■

Raúl Gutiérrez

ACCIDENTE A BORDO

en tiempo de descanso

El Tribunal Supremo declara, en la Sentencia de 16 de julio de 2014, que la caída sufrida por un marinero mientras veía una película en su tiempo de descanso constituye un accidente de trabajo.

El Tribunal Superior de Justicia de Galicia había establecido, en la sentencia de 12 de junio de 2013, que la baja médica de un marinero tras una caída accidental en su tiempo de descanso no entraba dentro del concepto de accidente laboral. Sin embargo, el Tribunal Supremo en la Sentencia de 16 de julio de 2014 (recurso 5144/2010), estima íntegramente el recurso formulado por el Instituto Social de la Marina, casando y anulando la resolución judicial dictada por la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Galicia.

En el caso que nos ocupa, el trabajador accidentado, con categoría de marinero de altura, segundo oficial de puente, cuando prestaba servicios por cuenta de la Armadora Pereira S.A, sufrió el 24 de agosto de 2009 una caída en el comedor de oficiales del buque Puente Ladeira mientras veía una película en su tiempo de descanso. La citada empresa tenía concertada la cobertura de los accidentes de trabajo de sus empleados con la Mutua Gallega de Accidentes de Trabajo. Tras ser desembarcado en Stanley ante la sospecha de una fractura en su extremidad superior derecha, fue repatriado a España donde los Servicios Médicos

de la Mutua Gallega lo atendieron. La facultativa de la Mutua le diagnosticó una fractura de diáfisis humeral, primeramente reducida con sedación. Por todo ello, le fue colocada una férula de yeso y se le pautó tratamiento analgésico para el dolor.

La Mutua al comprobar que el evento lesional aconteció fuera de las horas de trabajo, remitió al trabajador a los Servicios Públicos de Salud. Con posterioridad, el Instituto Nacional de la Seguridad Social instruyó el correspondiente expediente de determinación de contingencia de la incapacidad temporal del trabajador, declarando el carácter profesional de la baja. La Mutua impugnó tal resolución administrativa siendo desestimadas sus pretensiones por parte del Juzgado Social número 5 de Vigo. No obstante, el Tribunal Superior de Justicia de Galicia estimó el recurso de suplicación formulado por la Entidad Colaboradora al considerar que la baja médica del citado marinero no constituía un accidente laboral, ya que el trabajador se encontraba en un período de descanso, totalmente ajeno a la prestación de servicios.

La cuestión que subyace en el juicio planteado por la Mutua Gallega consiste en dilucidar el contenido y alcance de los términos “lugar de trabajo” y “tiempo de trabajo”, especialmente este último, a los fines de la aplicación de la presunción de laboralidad de los accidentes contenida en el artículo 115.3 de la Ley General de la Seguridad Social. Tal precepto legal señala que “se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de



accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo”. Pues bien, nos encontramos ante un trabajador que presta sus servicios en un buque, por lo que necesariamente su descanso y pernoctación se realiza a bordo del mismo, y es precisamente en este lapsus temporal en el que sufre el accidente.

El Tribunal Supremo valora adecuadamente que el buque en su totalidad constituye el centro de trabajo habitual de un marino. Por lo tanto, todas las dependencias del barco forman parte de su centro de trabajo y al propio tiempo su domicilio, y cuyos trabajadores -todos ellos- aun cuando lógica y legalmente disfruten de períodos de descanso, están no obstante sujetos a una permanente disponibilidad, dependiendo de las contingencias -a veces imprevisibles- que pueden surgir en el desarrollo del trabajo en el mar. Esta situación resulta semejante a los casos ya enjuiciados por el Tribunal Supremo que consideraron accidente de trabajo el evento lesivo sufrido por trabajadores -conductores que prestaban servicios en la actividad de transporte por carretera-, durante períodos de descanso, considerados como “horas de presencia” en virtud tanto de la presunción de laboralidad del artículo 115.3 de la LGSS, como de la precitada “disponibilidad” a la que nos hemos referido.

La singularidad del trabajo en el mar determina una clara diferenciación entre tiempo de trabajo y jornada efectiva de trabajo. En esta línea, la jornada está limitada a las horas de trabajo que efectivamente presta el marino y, en cambio, el tiempo de trabajo no estaría limitado al existir siempre la posibilidad de que el patrón del barco ordene a los marineros volver a la faena. Al respecto, un caso paradigmático podría ser aquella situación cronológica en la que durante la jornada de



descanso de los trabajadores aparece repentinamente un gran banco de pesca. La orden del patrón del buque será, sin lugar a dudas, la vuelta al trabajo de los marineros.

Esta “disponibilidad” a la que están sujetos los trabajadores embarcados en un buque, consecuencia de la singularidad del trabajo en el mar, hace que el Tribunal Supremo declare que la baja médica del trabajador que sufrió una caída en un momento en que veía una película, tenga el carácter de accidente laboral. Por ello revoca la Sentencia del TSJ de Galicia para reconocer al marino en cuestión el derecho a percibir la prestación de incapacidad temporal por contingencia profesional con cargo a la Mutua Gallega de Accidentes de Trabajo.

La resolución judicial del Tribunal Supremo supone una acertada inter-

pretación del concepto de “tiempo de trabajo en el mar” y provoca de forma inexorable, una nueva configuración de los accidentes laborales a efectos de la protección que el sistema de Seguridad Social español brinda a los trabajadores del mar. En este sentido, la sentencia del Alto Tribunal afecta a todas las prestaciones de Seguridad Social -invalidez, incapacidad temporal, viudedad, orfandad- que traigan su causa en una lesión o enfermedad generada exclusivamente a bordo de un buque. En tal sentido, las pensiones o subsidios derivados de tal contingencia serán considerados de etiología profesional para otorgar al trabajador una mayor protección, lo que ocasiona el reconocimiento de prestaciones con una mayor cuantía económica. ■

José Mario Paredes Rodríguez.
Letrado de la Administración de
la Seguridad Social.

El 'Santa Ana' no contaba con la dotación mínima de seguridad



El informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, dependiente del Ministerio de Fomento, señala la no planificación de la travesía y la falta de atención del patrón al mando como causas del embarrancamiento del arrastrero 'Santa Ana' frente a Cabo de Peñas. La investigación, presentada un año después del naufragio que costó la vida a ocho personas —siete tripulantes y un alumno en prácticas—, también revela que seis de los ocho tripulantes del pesquero estaban enrolados irregularmente.

Hace un año, en el número 535 de marzo de 2014 de la revista Mar se informaba del hundimiento del arrastrero 'Santa Ana' tras embarrancar. El impacto con los bajíos de la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas, Asturias, provocó graves daños estructurales y la rápida inundación del pesquero con resultado de muerte de ocho de las nueve personas a bordo.

Desde el pesquero con pabellón portugués, que había salido del puerto de Avilés una hora antes junto con el arrastrero de la misma armadora 'Cidade de albufeira', no se realizó ninguna llamada de socorro, ni se respondió a los distintos intentos de comunicación que se hicieron desde el otro pesquero para avisar de que iban contra la rompiente, aunque sí se activó automáticamente la radiobaliza satelitaria.

El pesquero, según el informe publicado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim), se hundió rápidamente de popa quedando apoyado sobre el fondo y la proa velando sobre la superficie del agua en una zona de rompientes a la que se sumaron las difíciles condiciones del mar durante los días siguientes dificultando el rescate de los cuerpos de los tripulantes.

En las tareas de rescate intervinieron, a parte de los buques de pesca que se acercaron inicialmente a la zona, dos embarcaciones y una lancha de salvamento ('Salvamar Rigel', 'Capella' y 'Gijón I'), dos patrulleras ('Río Nalón' y 'Río Miño'), el remolcador 'Alonso Chaves' y dos helicópteros.

El naufragio del pesquero ocurrido con unas condiciones marítimas y meteorológicas normales planteó en los



puertos muchas preguntas sobre las circunstancias del accidente. Entonces, ya se apuntaba el error humano o el mal funcionamiento de los equipos de gobierno del buque como causas de la tragedia.

Ahora, el informe del Ciaim sobre los motivos del hundimiento señala como causas “no haber planificado la travesía y la falta de atención de la persona encargada de la guardia de navegación”. Las conclusiones de la investigación, cuya única pretensión es la prevención de accidentes futuros, “no aprecian causas técnicas desencadenantes del embarrancamiento del pesquero”. Según se colige de las investigaciones realizadas por la comisión, “las derrotas de las travesías no solían planificarse con antelación. Lo habitual era que el encargado de la guardia de navegación realizaba una estimación del rumbo necesario y gobernaba con el piloto automático, pero sin trazar los rumbos en las cartas náuticas”.

El informe no plantea la cuestión del cansancio como posible causa, pero en los puertos y en las cofradías, días después del accidente, se apuntaba al escaso descanso de las tripulaciones al que se añade los viajes de casa al puerto para iniciar la marea.

El informe es contundente en cuanto a la dotación del pesquero luso, ya que “los cargos que desempeñaban los seis tripulantes no portugueses no se correspondían con los que habían sido inscritos en el rol de tripulación del pesquero, ni con los que figuraban en las listas de tripulantes presentadas con las solitu-

des de despacho en los puertos de Pasajes (Guipúzcoa), el 10 de febrero de 2014, y de Ondarróa (Vizcaya), el 6 de marzo de 2014”. Debido a que no contaban con los títulos profesionales de pesca ni los certificados de especialidad preceptivos para ejercer las funciones a bordo, el pesquero no contaba con la dotación mínima de seguridad aprobada por las autoridades portuguesas.

Esta circunstancia genera inquietud; sí, como fue publicado en distintos medios, era una tripulación que, con la excepción de uno o dos miembros, llevaba años tripulando el mismo buque.

Las conclusiones no aprecian causas técnicas que hubieran provocado el embarrancamiento del pesquero. Por ello, señalan la carencia de planificación de la travesía y la falta de atención de la persona encargada de la guardia de navegación.

Los expertos que han elaborado el informe entienden que, “aun tampoco siendo causa ni factor contribuyente del accidente, pero teniendo también una relación directa con la seguridad marítima, cabe destacar que el pesquero no contaba con la seguridad mínima”. La falta de controles de la administración marítima portuguesa sobre la titulación profesional de los tripulantes extranjeros embarcados en sus buques, y la de la administración marítima española tampoco han sido causa ni factor contribuyente al accidente, pero influyen también en la seguridad marítima. Y por ello, destacan la falta de controles eficaces que ayuden a evitar estas tragedias.

Estudio de la población de sardina

Desde mediados de marzo hasta mediados de abril se desarrollará la campaña PELACUS, a cargo del IEO, en la que se estudiará el ecosistema pelágico (desde el plancton hasta los grandes cetáceos) de la cordillera cantábrica. Esta campaña, que se lleva realizando de forma ininterrumpida desde 1983, servirá para evaluar las poblaciones de sarda, anchoa, jurel y, especialmente, sardina, en una situación más que preocupante.

Los científicos y técnicos de los centros oceanográficos de Santander, A Coruña, Vigo, Cádiz y Baleares, a bordo del buque oceanográfico Miguel Oliver y coordinados por Pablo Carrera, efectuarán un completo análisis de la columna de agua entre los 40 y los mil metros de profundidad, realizando 125 estaciones y realizando la prospección de más de 1.200 millas náuticas (unos 2.160 kilómetros).

La mala gestión de la UE

La nueva política pesquera de la Unión Europea establece el principio del fin de los descartes y la obligación de que los países miembros pongan fin a la sobrepesca, a la par que promueve cambios que favorezcan a las flotas más sostenibles. Sin embargo los Estados no están haciendo los deberes, según la organización New Economics Foundation (NEF). Esta organización británica publica un informe en el que señala cómo una mejor gestión de la pesca podría generar 824 millones de euros de beneficio y más de cien mil empleos adicionales en el sector pesquero.

Entre otras denuncias, el informe señala cómo en el 63% de los caladeros los ministros de Pesca acordaron más capturas que las recomendadas por los científicos.

Alimentar al mundo

Sobre la gestión del mar incide también la nueva campaña de Oceana “Salva los océanos, alimenta el mundo”, destacando que si esta gestión se mejorase se podría alimentar al doble de personas de las que lo hacen en la actualidad. Una mejora que



BREVES

pasa, por ejemplo, en no dedicar el 37% de las capturas mundiales a fabricar harina. Según destaca Lasse Gustavsson, director de Oceana en Europa, en la presentación de esta campaña en la que participan reputados chefs internacionales que incluyen en sus recetas "especies menudas", "en Oceana no nos oponemos a que la gente pesque o coma pescado, queremos que ambas cosas se hagan de manera más sostenible".

Cómic sobre el cambio climático

Dos artistas, Luis Resines y Ana Bonilla, que forman Pelopantón, fueron ilustrados por científicos que trabajan en el Ártico, miembros del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Y éstos pusieron la creatividad para materializarlo en un proyecto que conciencie a los jóvenes sobre el cambio climático a través de un cómic titulado "El oso de Troya". El argumento recoge el mito de Cassandra, que representa a los científicos que trabajan en el Ártico, y a los que como a ella (maldecida por Apolo) nadie cree en sus predicciones. El equipo de creadores busca financiación a través de la página ilovescience.es.

Prisión para furtivos

Dos furtivos han recibido en la Audiencia de Pontevedra penas de 7 y 10 meses de prisión tras el decomiso hace dos años de 134 kilos de vieira que, tras los análisis, presentaba la toxina ASP (amnésica) en cantidades peligrosas para la salud al exceder los límites permitidos para el consumo humano. Los furtivos, que fueron sorprendidos por la Guardia Civil, han quedado, así mismo, inhabilitados para realizar cualquier tipo de actividad relacionada con el comercio de pescado por un período de año y medio.

Sentencia contra la gestión en el Cantábrico

La Audiencia Nacional ha declarado nula la orden ministerial que regula la pesca para los buques que faenan en aguas del Cantábrico Noroeste. El fallo, a favor del recurso

MURCIA

La planta del IEO en Mazarrón cumple 25 años

La Planta Experimental de Cultivos de Peces Marinos del Centro Oceanográfico de Murcia, situada en la localidad de Mazarrón, cumplió 25 años el pasado 1 de marzo. Allí se han logrado numerosos éxitos en sus trabajos de investigación, como el cierre del ciclo biológico de especies como el dentón, el bonito y el verrugato. Éxitos a los que muy pronto se unirá el del atún rojo, si se cumplen las previsiones.



Técnicas de cultivo de nuevas especies mediterráneas, cultivo de túnidos (atún rojo y bonito), reproducción y cultivo larvario, nutrición y alimentación de especies de cultivo y estudio del sistema inmune y desarrollo de vacunas. Estas son las líneas de trabajo de la planta de Cultivos Marinos del Instituto Español de Oceanografía en Mazarrón. En su puesta en funcionamiento, el 1 de marzo de 1990, sus objetivos se centraban en potenciar y dar soporte científico-técnico al desarrollo de la piscicultura marina en España. Unos objetivos a compartir con las plantas de Vigo, Santander y Tenerife.

Los trabajadores que se trasladaron a estas instalaciones tenían dos líneas prioritarias. Por un lado, mejorar las técnicas de cultivo de especies ya cultivadas industrialmente, como

la dorada y la lubina; y, por otro, estudiar la biología y técnicas de cultivo de nuevas especies susceptibles de ser cultivadas, como el dentón, aligote, lenguado senegalés, sargo, pargo, atún... Algunas de estas últimas, como el dentón, verrugato y bonito llevadas ya a buen fin, y con los trabajos de atún rojo a punto de culminarse.

Especialmente en los últimos años, se han modernizado las infraestructuras de la planta con la construcción de nuevas instalaciones, a fin de adaptarla mejor a los trabajos que en ella se están realizando. Este es el caso de la construcción de una gran instalación en tierra integrada por dos grandes tanques de 3.500 y 2.500 metros cúbicos de capacidad que servirán para acoger a los reproductores de atún rojo de hasta 150 kilogramos de peso, y otros dos tanques de 900 y 150 m³ destinados al mantenimiento de juveniles.

Mapa del fondo marino de la costa de Hondarribia

AZTI ha presentado el mapa de relieve del fondo marino frente a la costa de Hondarribia. El material, de alta calidad y precisión, será de gran utilidad para las actividades pesqueras (profesional o recreativa), surf, submarinismo. Este mapa forma parte del proyecto de cartografiado de toda la plataforma continental vasca.

Hondarribia ya dispone de un preciso mapa de los fondos marinos y la batimetría correspondientes al tramo costero situado frente a su término municipal. El mapa recoge el relieve desde la línea de costa hasta los 95 metros de profundidad, en su parte occidental, y hasta los 50 metros en la oriental, centrándose en la Sierra de Jaizkibel y la continuidad de la parte emergida bajo el mar. El trabajo ha sido realizado por el Área de Tecnologías Marinas y Acuícolas de AZTI y ha contado con el apoyo del Gobierno Vasco.

La información obtenida resulta de gran interés para los pescadores, ya que además de clasificarse los diferentes fondos marinos en función de la composición de sus sedimentos, se han detallado geográficamente las zonas de pesca artesanal y los fondos

marinos donde ésta se lleva a cabo. Además, resultará de utilidad para todos los sectores marinos, incluyendo el salvamento y el socorrismo, la investigación y el ocio, con una gran posibilidad de aplicación en sectores y actividades diversas como la pesca recreativa, ayuda en la preparación de rutas marinas o inmersiones deportivas, simulaciones para la navegación, investigación oceanográfica y pesquera, entre otros.

Los datos sobre las características de los fondos marinos resultan esenciales para conocer y predecir la distribución de los hábitats así como inferir cuál será el impacto del cambio climático en ellos y en los procesos geomorfológicos que afectarán a los estuarios de las costas. Este mapa puede adquirirse por internet en la dirección <http://tienda.azti.es>.



BREVES



presentado por dos empresas armadoras, pone en entredicho la normativa que regula la gestión por puertos o provincias para especies pelágicas como el jurel o la xarda que intentaba terminar con la denominada 'pesca olímpica'. En la sentencia se alega un defecto de forma en la orden ministerial al no incluir un informe previo del Consejo de Estado sobre la norma. El fallo ha añadido incertidumbre al plan del Cantábrico cuestionado desde el principio por el cerco gallego y el Gobierno asturiano. La secretaria de Pesca ha informado que revisará la sentencia, que aún no es firme y podría recurrirse.

Protestas del cerco

Los armadores gallegos de la flota cerquera han incrementado la presión y amenazan con reventar mítines electorales si no se cambia el plan de gestión del Cantábrico Noroeste aprobado en 2013.

El plan, aceptado por la representante de la Pesca gallega, ha sido rechazado por los armadores desde el principio ya que pasaba de un cupo diario por barco y día a una cantidad anual basada en capturas históricas. El cerco gallego considera esta fórmula perjudicial para sus intereses. Este reparto y la escasa cuota, debida a las penalizaciones de Bruselas por la sobrepesca de campañas anteriores, han forzado el amarre de muchos barcos.

La antigua cofradía de Bermeo seguirá vacía

El proyecto empresarial que la cofradía de Bermeo quería impulsar en la antigua sede del pósito tendrá que esperar ya que no cuenta con suficiente financiación para realizar las obras. La reforma del interior de la antigua cofradía posibilitaría el emplazamiento de pequeñas empresas vinculadas con el sector marítimo-pesquero que fomentaran el empleo y la riqueza en el municipio. Este proyecto, tendrá que esperar debido a que la aportación de algo más de 185.000 euros del Gobierno vasco no permitiría terminar una obra estimada en 400.000 euros.

SANIDAD MARÍTIMA

Reanimación cardiopulmonar básica

Cada año se producen en España más de 24.500 paradas cardiorespiratorias (PCR) extrahospitalarias. Una, cada 20 minutos de media. Las paradas cardiorespiratorias multiplican por cuatro el número de fallecidos en accidentes de tráfico. Una arritmia, fibrilación ventricular (FV) causa la mayoría de las paradas en adultos. La actuación rápida puede evitar gran parte de estas muertes.

El soporte vital básico y la desfibrilación son las únicas acciones eficaces para evitar que una persona en parada cardiorespiratoria muera. De hecho, su eficacia es proporcional a la rapidez con la que se actúa. Según los expertos, la efectividad de la desfibrilación inmediata en la recuperación eficaz del ritmo cardíaco alcanza el 90% en el primer minuto, disminuyendo entre un 7-10% cada minuto que pasa tras la parada.

La supervivencia y el pronóstico de los afectados dependen de un diagnóstico rápido y un tratamiento inmediato. Por eso, la actuación inicial no puede esperar hasta la llegada de un médico.

La comunidad científica internacional promueve la formación acreditada de personal no sanitario en el uso de desfibriladores automáticos y de su disposición en lugares públicos como aeropuertos, polideportivos o estadios.

PROTOCOLO PAS

En Medicina, el término “paro” se refiere a la interrupción súbita, inesperada y potencialmente reversible de la respiración



y de la circulación espontánea. Puede ser cardíaco o respiratorio. Para salvar la vida de alguien que se encuentra en esta situación, debemos seguir un protocolo de actuación que influirá en la supervivencia del paciente. Este protocolo se conoce por las siglas PAS (Prevenir, Avisar y Socorrer)

En primer lugar, iniciaremos nuestra actuación en un entorno en el que estemos fuera de peligro. Es muy importante la autoprotección, así como evitar riesgos innecesarios. Seguidamente, pediremos ayuda y, finalmente socorreremos a la víctima, valorando su nivel de consciencia mediante estímulos verbales (gritos) y dolorosos (sacudidas en los hombros o pequeños pellizcos). Valorada la situación, actuaremos tal como se detalla en el cuadro adjunto.



El hecho de iniciar rápidamente las compresiones torácicas y la ventilación (lo que se conoce como Resucitación Cardiopulmonar o RCP) puede duplicar las posibilidades de supervivencia de la víctima y disminuir lesiones por hipoxia.

Se deben realizar 30 (100-120 por minuto) compresiones torácicas por minuto a un ritmo de dos por segundo y 5 cm de compresión del tórax. Posteriormente, se realizarán dos ventilaciones, previa apertura de la vía aérea. Para realizar las ventilaciones adecuadamente, pincharemos la nariz de la víctima e insuflaremos dos veces aire por su boca, fijándonos en la elevación del tórax cuando el aire entra en los pulmones.

Finalizadas las dos ventilaciones, seguiremos sucesivamente con las compresiones y ventilaciones (30/2) hasta la llegada del equipo sanitario o la resucitación del paciente.

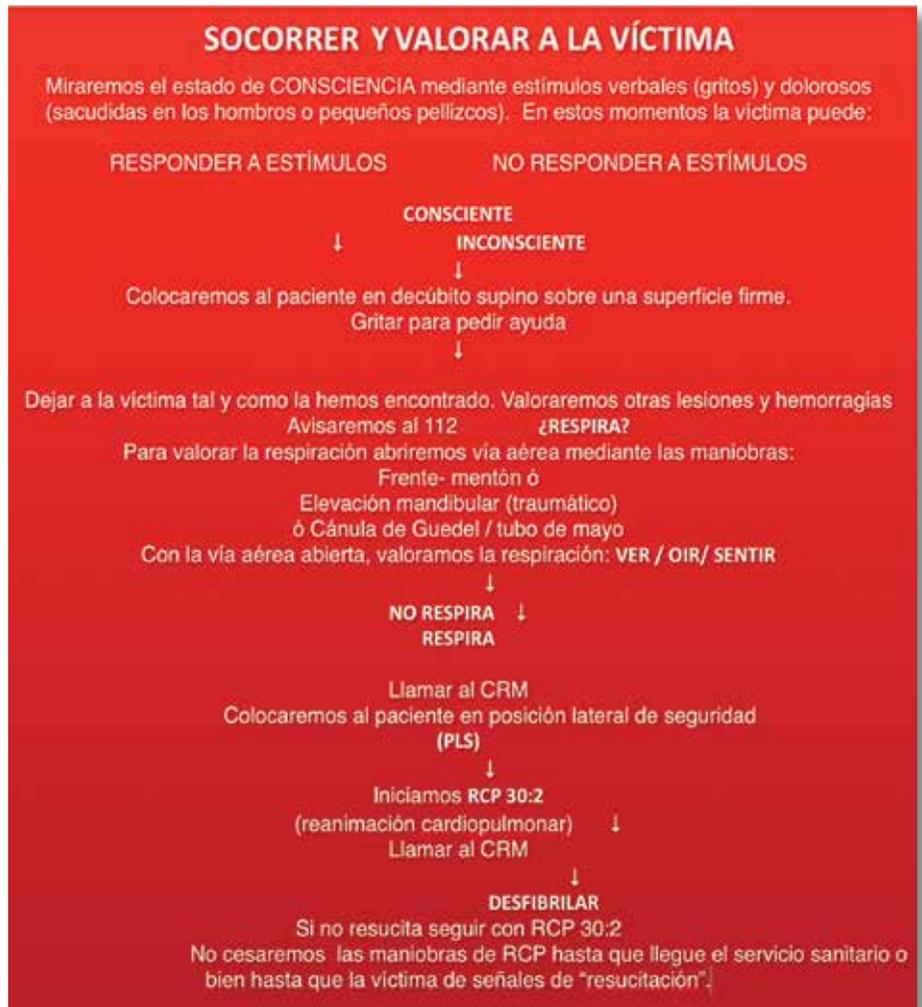
USO DEL TUBO DE MAYO O DEL DESFIBRILADOR

El “tubo de mayo” o “cánula de Guedel” es un tubo de plástico curvo y semirrígido que mantiene abierta la vía aérea del paciente cuando se le introduce en la boca, impidiendo que la lengua y la musculatura faríngea obstruyan el paso del aire.

Antes de colocarlo, seleccionaremos el tamaño adecuado comprobando que la longitud de la cánula corresponde a la distancia vertical entre los incisivos del paciente y el ángulo de la mandíbula. Posicionaremos la cánula realizando la maniobra “frente-mentón” e introduciendo el tubo, rotado 180° con respecto a su posición definitiva. Es decir, la parte cóncava se dirigirá hacia el paladar, girándolo progresivamente hasta dejarlo en la posición definitiva.

Tras su colocación, comprobaremos su permeabilidad realizando dos insuflaciones y verificando que el tórax se desplaza hacia arriba.

El desfibrilador se emplea para reiniciar el ritmo cardíaco. Para usarlo adecuadamente, debemos descubrir el pecho



de la víctima, colocar los electrodos del desfibrilador (uno, debajo de la axila izquierda y, el otro, debajo de la clavícula derecha cerca del esternón). Mientras el desfibrilador analiza el ritmo de la víctima y administra la descarga, no debemos tocar a la víctima. El propio aparato indica cuando debe iniciarse la RCP.

Cuando la resucitación se haya realizado con éxito, los reanimadores colocarán a la víctima en posición lateral de seguridad (PLS), valorando regularmente su estado hasta la llegada de personal sanitario. ■

Marta Sanz Berzosa, diplomada en Enfermería
Helena Estopá Pujol, médico de Sanidad Marítima
de Barcelona

Manuel Rodríguez, nuevo interventor general de la Seguridad Social

Manuel Rodríguez ha sido nombrado nuevo interventor general de la Seguridad Social sustituyendo en el cargo a María Victoria Viguera. El acto de la toma de posesión fue presidido por la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez y contó con la presencia del secretario de Estado de la Seguridad Social, Tomás Burgos.

Manuel Rodríguez Martínez, (Almonacid del Marquesado, Cuenca, 20 de junio de 1955) es licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid y máster en Dirección Pública por el Instituto de Estudios Fiscales. Perteneció a los cuerpos superiores de Interventores y Auditores del Estado,



Fátima Báñez y Manuel Rodríguez en la toma de posesión

de Inspectores de Hacienda del Estado y al Cuerpo Técnico de Hacienda. En su carrera profesional ha desempeñado puestos de responsabilidad en diferentes organismos públicos relacionados con el área económico y financiera como director de la administración financiera de la Escuela Oficial de Turismo, interventor delegado de Turespaña, interventor delegado adjunto del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y subdirector general de Entidades Gestoras de la Seguridad Social. Desde 1998 era subdirector general de Intervención y Fiscalización del Sistema de la Seguridad Social.

Curso de Prevención de Riesgos en el Acceso a Buques

El Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina fue el escenario donde los pasados 5 y 6 de marzo tuvo lugar el curso de "Prevención de Riesgos Laborales en el Acceso a Buques". El seminario, promovido por la Dirección Provincial de Huelva, estuvo dirigido al personal de Sanidad Marítima adscrito a dicha Dirección Provincial. También asistieron el responsable de Prevención de Riesgos Laborales y el subdirector provincial.

José Carlos Macías, director del Centro, impartió la parte teórica del curso mientras que el profesor Francisco García se encargó de explicar la parte práctica. El programa se centró en el uso y manejo de los equipos de protección individual, riesgos y medidas preventivas así como la legislación existente en la materia. Los participantes realizaron ejercicios de acceso a un barco desde el muelle y el acceso o desembarco a barcos desde un helicóptero.

La aplicación del Convenio Laboral Marítimo o del Plan Segumar obliga al personal sanitario del ISM a realizar inspecciones a los barcos y a los botiquines que llevan a bordo "in situ". El curso les ha aportado información para embarcar y desembarcar personas de manera segura, deambular por el barco sin riesgo, reconocer las emergencias que se producen a bordo y saber actuar ante ellas.



Encuentro en el Golfo de Guinea

El patrullero de altura de la Armada "Vencedora" y el buque hospital del ISM, "Esperanza del Mar" se reunieron en alta mar el pasado 13 de marzo. El encuentro tuvo lugar en aguas del Golfo de Guinea, cuando el barco militar se dirigía a Port Gentil (Gabón), donde salvaguarda la seguridad marítima en la zona.

Aprovechando la ocasión, dos miembros de la tripulación del "Vencedora" se trasladaron al "Esperanza del Mar" para conocer las instalaciones sanitarias del barco; mientras que otros dos tripulantes del "Esperanza del mar" visitaron el buque de la Armada donde el comandante Miguel Jerónimo Perales les explicó las funciones que realiza el patrullero.

El encuentro permitió a las naves contactar con varios pesqueros y con el mercante "Monte Toledo", fortaleciéndose la relación de ambas embarcaciones y sus tripulaciones con los buques españoles que navegan por la zona.



Ayudas por paralización de actividad

La Administración pesquera ha convocado ayudas por un montante de 4,2 millones de euros para los tripulantes de barcos cerqueros afectados por la paralización temporal de la actividad de la pesca consecuencia de la aplicación de la regla de la explotación conjunta entre España y Portugal del plan de gestión de la sardina en el Cantábrico Noroeste y Golfo de Cádiz, zona CEIM VIII c y aguas de Portugal y del Golfo de Cádiz, zona IX.

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



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*



ESTRATEGIA DE EMPENDIMIENTO Y EMPLEO JOVEN



 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA</p>	<p>MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE EMPLEO</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DEL TRABAJO AUTÓNOMO, DE LA ECONOMÍA SOCIAL Y DE LA RESPONSABILIDAD SOCIAL DE LAS EMPRESAS</p>
---	--	---



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo
El FSE invierte en tu futuro

www.empleo.gob.es
[@empleo_joven](https://twitter.com/empleo_joven)