

# Mar

Nº 499  
Diciembre 2010

**El sector analizó  
la nueva Ley de Puertos**

**Mar, balance  
de un año**

***Bruselas reclamaba un recorte del 50%***

**La ICCAT acuerda  
mantener las capturas**

# Centro Nacional de Formación Marítima de

*Dirección:*  
Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio  
C/ O Salgueiral nº 43, Bamio  
36616 Vilagarcía de Arousa  
(Pontevedra)  
Tel: 986 56 66 41 • Fax: 986 50 61 11

# BAMIO

## LA GRAN ESCUELA DEL MAR



UNIÓN  
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*



## A las gentes del mar

**C**erramos un año complicado y difícil, salpicado por la crisis económica que padecen la mayor parte de los países desarrollados en todo el mundo. España, en el marco de una economía globalizada, no ha sido una excepción y ha sufrido sobre todo el desplome del sector de la construcción y sus industrias auxiliares que en los años precedentes había tenido un crecimiento tan espectacular como desordenado. La crisis del ladrillo se ha traducido en un fuerte crecimiento de los niveles de desempleo y tres de cada cuatro nuevos parados provienen de ese sector.

Frente al problema que están sufriendo miles de familias y más allá de las posibilidades que ofrecería la actual situación económica, el gobierno no se ha quedado de brazos cruzados para responder a las necesidades de los colectivos más afectados por la crisis. La cobertura de protección por desempleo ha alcanzado el mayor porcentaje de la historia. Ocho de cada diez parados reciben prestaciones económicas. Sin embargo, además de ofrecer una respuesta puntual a su actual situación, considero importante tratar de dar una salida de futuro a esos colectivos. Y, la mejor manera de conseguirlo es una adecuada política de formación, la reforma y reforzamiento de las políticas activas de empleo, de manera que puedan reorientar sus capacidades profesionales y contar con una atención personalizada que les ayude a incorporarse al mercado de trabajo.

Tanto en periodos de bonanza como en épocas de crisis, para llevar adelante cualquier reforma, creo y soy un decidido defensor del diálogo social. Es la manera más eficaz de hacer política y, la consecución de acuerdos con sindicatos y empresarios adquiere un protagonismo clave en la relaciones de ámbito laboral. Apostamos por el diálogo y la concertación, pero el gobierno tiene en última instancia igualmente la obligación de adoptar una decisión si no existiera un acuerdo en cuestiones claves para la sociedad.

En cuanto a nuestro sistema público de Seguridad Social, desde hace muchísimos años oíamos hablar de que se dirigía irremisiblemente a la quiebra. El tiempo ha quitado la razón a los agoreros. En este momento, debido al proceso demográfico, con el descenso del relevo generacional y la mayor esperanza de vida, se hace necesario abordar la reforma de las pensiones en el seno del Pacto de Toledo, en el que están presentes todos los grupos parlamentarios. Es necesario resaltar que los principales sostenedores de nuestro sistema público de Seguridad Social, no son las diferentes Administraciones o gobier-



nos, sino los trabajadores y empresarios. Estoy seguro, y tengo la plena confianza que ellos van a ser los primeros en proteger este gran activo de nuestra sociedad y democracia.

Hay otra cuestión que no querría dejar a un lado en estas fechas. Es el fenómeno de la inmigración. Miles de hombres y mujeres que dejaron sus países en busca de una vida mejor para los suyos y que hoy forman parte de nuestra sociedad. Igual que hicieron miles de españoles hace unas pocas décadas. Alguien desde la oposición nos acusó de ser demasiado generosos y que el efecto llamada y lo de papeles para todos, como así los llamaban, iba a crearnos serios problemas en el mercado laboral. Sin embargo, lo que hicimos no fue otra cosa que reconocer una realidad ya que los inmigrantes estaban aquí, trabajando y rindiendo para nuestro país. Muchos de ellos se veían sometidos a condiciones de trabajo que no eran propias de una sociedad avanzada. Hoy día, forman parte de nuestro sistema social y, en el futuro, cuando hayamos superado la crisis económica, España necesitará trabajadores inmigrantes, al igual que el resto de Europa.

No quisiera terminar estas líneas sin aprovechar la oportunidad que me brinda la revista MAR del Instituto Social de la Marina, siempre pegado a los hombres y mujeres del mar, para desear lo mejor en estas fechas a todo el sector, a quienes las pueden disfrutar en sus casas y a los que tiene que permanecer alejados de los suyos.

**VALERIANO GÓMEZ, MINISTRO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN**

# SOSTENIBILIDAD FLOTA A FLOTA

Autor: Paloma Sánchez (Outclass Coyco S.L.) y CEPESCA



Confederación Española de Pesca (CEPESCA) y Paloma Sánchez (Outclass Coyco S.L.) han elaborado la colección **“Sostenibilidad flota a flota”** con la financiación del Fondo Europeo de la Pesca y del FROM.

La serie tiene como objetivo mostrar al conjunto de la sociedad la realidad del sector pesquero, un sector primario que trasciende su función de mera actividad económica de alimentos, ya que contribuye a la fijación de población en importantes áreas rurales costeras altamente dependientes de la pesca, en las que su peso llega a generar el 10% del PIB de estas regiones.

En España, 11.000 buques operativos traen al mercado unas 865.000 toneladas de pescado al año (dos tercios del consumo interno de productos pesqueros) dando empleo directo a 51.000 tripulantes y generando indirectamente 160.000 puestos de trabajo.

El sector tiene que ser capaz de dar a conocer su actividad a los consumidores quitándose el peso de los prejuicios que lastran la pesca, poniendo en valor su absoluto respeto por los recursos marinos, el medio ambiente, el empleo, la tradición y la cultura marinera. Sólo así podrá legitimarse ante la sociedad como proveedor de alimentos sanos, nutritivos y de calidad, obtenidos de forma responsable y sostenible y con una total garantía de seguridad alimentaria.

De este modo, la flota podrá diferenciar sus productos, obtener el reconocimiento merecido de la sociedad europea e internacional y contribuir a justificar los apoyos económicos que recibe de las instituciones comunitarias, en el marco de un comercio cada vez más globalizado.

**“Sostenibilidad flota a flota”** es una colección de cinco guías divulgativas en las que se analizan el arrastre de bajo-

ra y de altura, el palangre, el cerco y las artes menores, explicando qué artes y modalidades de pesca utilizan, las especies objetivo de estas pesquerías, cómo se pesca, quién, dónde, cuándo y cuánto; así como dar a conocer el recorrido que hace el pescado desde que entra a bordo hasta que se desembarca en puerto y llega a la mesa. Cada guía integra además consejos de conservación, manipulación y cocinado, para hacer más fácil el consumo de estos productos.

A parte del valor nutricional de las especies capturadas en cada modalidad pesquera, cada guía incluye recetas gastronómicas para que los consumidores sepan preparar exquisitos platos.

La colección está dedicada a las personas que faenan para traernos los mejores productos del mar y a quienes se esfuerzan por garantizar la sostenibilidad de la pesca. ■

# e n este número

Nº 499 diciembre 2010



SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA

## Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

## Director:

Vidal Maté.

## Redacción:

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

## Fotos:

Jesús Navarro y J.M. González Vallecillo.

## Secretaría:

Concha Serrano.

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

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

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

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

**Cádiz:** Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. Tel. 956 25 17 03.

**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Vizcaya:** Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 412 61 00.

## Redacción y Administración:

Churruga, 2. 28004 Madrid.

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

Fax: 91 591 99 19.

revista.mar@ism.seg-social.es

## Diseño:

www.editorialmic.com

## Imprime:

Rotedic S.A.

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-10-001-1

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



# 6

## Acuerdo en la ICCAT

La ICCAT decidió un ligero ajuste en las cuotas de pesca



# 12

## Ley de Puertos

El sector debatió la Ley de Puertos



# 26

## Nuevas medidas contra la crisis

El gobierno aprobó nuevas medidas para hacer frente a la crisis

- 6 Acuerdo en la ICCAT sobre las cuotas de atún
- 12 El sector analizó la nueva Ley de Puertos
- 18 Los puertos refugio
- 24 Paga para las pensiones
- 26 Nuevas medidas económicas
- 30 Ayudas del ISM a la pesca
- 32 Premios a la calidad en el ISM
- 34 Adiós a Juan Bartolomé
- 35 Un año en el 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

# Nadie quedó **SATISFECHO**

*La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) aprobó un 4% menos de capturas de atún rojo. Una decisión que no ha contentado ni a científicos, organizaciones ecologistas ni empresarios. Todos, excepto al Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, que calificó al conjunto de medidas adoptadas sobre esta especie como “positivas”. Las capturas acordadas serán de 12.900 toneladas (cifra que se mantendrá hasta 2012), de las que España contará con 2.414 toneladas. Previo a la 17ª reunión de la ICCAT se presentó un informe, elaborado por periodistas independientes, en el que se documenta el descontrol y las irregularidades de esta pesquería, estimando que uno de cada tres atunes capturados acaba en el mercado negro. La gestión del stock, puesta en duda incluso por los japoneses, está llevando a las empresas niponas a rechazar partidas de atún de algunas granjas por considerar ilegal su captura.*

Una reducción de 600 toneladas en la captura de atún rojo rebajará el total admisible de capturas a las 12.900 toneladas. Reducción en la que, por motivos bien distintos, empresarios y ecologistas coinciden en calificarla de “políti-



**Según el informe elaborado por periodistas de la ICIJ, entre 1998 y 2007, al menos uno de cada tres atunes pescados acabó en el mercado negro, lo que supuso unos 285 millones de euros anuales**

ca” y sin ninguna repercusión práctica. La comisaria de Pesca, María Damanaki, encontró una fuerte resistencia por parte de España, Francia e Italia en su planteamiento de reducir a la mitad las capturas de atún rojo, en una medida más acorde con las pretensiones científicas. Tampoco tuvo más apoyo en su pretensión de prohibir la pesca en las zonas de desove.

El TAC ahora aprobado tendrá una vigencia de dos años, ya que hasta 2012 los científicos de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) no evaluarán la situación del atún rojo oriental.

Oceana señaló que esta reducción era “casi una broma”. Fue, en palabras de María José Cornax, un *acuerdo político que no es bueno ni para el pescado ni para los pescadores, y lo que conseguirá es sobreexplotar aún más el stock*. WWF, por su parte, destaca la escasa preocupación de la ICCAT en la sostenibilidad de la especie, mostrando sólo un interés a corto plazo, ya que tampoco se han establecido medidas para luchar contra la pesca ilegal que sufre esta pesquería. Sergi Tudela, responsable del Programa de Pesca Mediterráneo de WWF, critica que el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM) siga apoyando el *statu quo* de la pesquería, desoyendo las recomendaciones científicas; destacando que se están poniendo en peligro los 2.500 empleos del sector artesanal. Lo que sí aplauden es el mantenimiento de las penalizaciones por capturar más atún del asignado, como fue el caso de Francia, que por este motivo ha visto reducido su TAC.

El MARM opina, por el contrario, que las medidas adoptadas son “positivas” para la recuperación del atún rojo, ya que se reforzará el control de la pesquería en granjas, en los buques cerqueros y en las almadrabas. CEPESCA, por su parte, considera el recorte de capturas como *político*, para acallar las demandas de las ONGs y otras partes contratantes.

### **DIFÍCIL RECUPERACIÓN**

Como ocurre de forma habitual en las reuniones de la ICCAT, la pretensión de los científicos y las medidas que se acaban aplicando distan un abismo. Cuando se aprobó el pasado TAC de 13.500 toneladas, el comité científico de este organismo señaló que, con esas cifras, no se lograría recuperar un 60% de la biomasa reproductora para 2020, que es el objetivo de recuperación marcado a largo plazo.

Por lo que respecta al atún rojo, y además de lo concerniente a las capturas aprobadas para esta especie, los días previos a la 17ª reunión estuvieron marcados por el informe sobre esta pesquería hecho público a través de distintos medios de comunicación como El País, The Sunday Times, Le Soir y la BBC, entre otros. Este informe fue realizado por un grupo de 12 periodistas independientes del Consorcio Internacional de Periodismo de Investigación (ICIJ, en sus siglas en inglés), con sede en Washington, EE.UU.

El resultado de la investigación -desarrollado a lo largo de ocho meses de seguimiento de la pesquería de atún rojo y su mercado- viene a poner el acento en algo ya sabido, denunciado y reclamado en multitud de ocasiones: La total y absoluta falta de control de esta pesquería, como destaca Raúl García, responsable de Pesquerías de WWF. Según este informe, entre 1998 y 2007, al menos uno de cada tres atunes pescados acabó en el mercado negro, lo que supuso unos 285 millones de euros anuales. Greenpeace abunda en la misma idea de descontrol del caladero, añadiendo que la "UE es la única que puede cambiar las cosas". Pero la presión de los países del Mediterráneo se ha demostrado poderosa, como se puso en evidencia ante las pretensiones de la comisaria de Pesca de

reducir en un 50% las capturas, frenadas por este grupo.

La propia ICCAT, según datos obtenidos por WWF, viene a confirmar que ese incumplimiento de las normas de la pesquería ha sido una práctica habitual durante la actual campaña de 2010. Por lo tanto, y como resalta esta organización ecologista, "los descubrimientos de la investigación de ICIJ muestran el fracaso flagrante del nuevo Documento Estadístico de Captura de Atún Rojo presentado por la ICCAT como una solución a la falta de control". El documento elaborado tras la investigación periodística, respecto al control de la pesquería, no se anda con ambages: "está tan plagado de lagunas que sus datos son casi inútiles". Malamente se puede aducir que el Plan de recuperación de la especie está funcionando, cuando la propia organización reconoce que los incumplimientos son una práctica habitual.

Para luchar contra el fraude, la ICCAT puso en marcha en 2008 un sistema de control según el cual cada barco da un número a cada captura. Ese número es el que habrá que facilitar en cada eslabón de la cadena. Los documentos son escritos a mano, se validan por los países y en la ICCAT pasan a ser introducidos en una base de datos. Al final, como se señala en el informe periodístico, "el sistema acaba con una información contradictoria e incompleta. Al 44% de las 4.102 entradas de 2009 les faltaba información relevante". Otro dato: al menos en 96 de los cargamentos enviados a Japón, lo que suponía unas 5.000 toneladas de atún rojo, no se pudo realizar el seguimiento hasta la granja de origen. El mejor resumen a todo este entramado lo facilita Jean Marc Fromentin, miembro del Comité Científico de la ICCAT, al definirlo como "un enredo".

WWF y Greenpeace emitieron un comunicado conjunto denunciando las múltiples irregularidades cometidas en la actual campaña, como las deficiencias en la trazabilidad de las capturas por parte de la flota de cerco industrial y las granjas de engorde, siendo una de las pesquerías con una de las tasas de pesca ilegal más alta del mundo. De 23 observadores a bordo de cerqueros españoles y franceses, 15 informaron de "las dificultades para estimar los volúmenes de atún rojo presente en las jaulas", reconociendo, en la mayoría de los casos que resultaba "simplemente imposible".



Raúl Gutiérrez

Otra de las ilegalidades detectadas por los observadores es el vaciado “incompleto” de las jaulas de transporte, quedando atunes en su interior. Estos ejemplares se mezclan con nuevos atunes de las redes de los cerqueros.

### **LAS GRANJAS, EN EL PUNTO DE MIRA**

La investigación de ICIJ dedica una especial atención a la flota pesquera francesa y a la actuación de su Administración, que ha venido tapando las actividades ilegales de sus barcos y declarado deliberadamente capturas muy inferiores a las reales tanto a la Unión Europea como a la ICCAT. La confirmación de estas irregularidades, por parte de la organización regional de pesca, se ha concretado en la reducción del TAC a Francia, para el próximo año, como sanción por el exceso de capturas en años anteriores.

Otro de los puntos negros denunciado en el informe periodístico lo constituyen las granjas de engrase, al ofrecer datos “especialmente problemáticos”. Y es que si la cuota anterior era de 13.500 toneladas, la capacidad de las granjas multiplica por cinco esa cifra, y la mayoría de ellas están en países con regulaciones muy laxas, como Turquía y Túnez. Además, Croacia, Malta, Italia, Chipre y Libia son los puntos donde más abundan, muchas de ellas de origen español y abastecidas por cerqueros españoles, italianos y franceses, fundamentalmente. Ya en 2008, la propia ICCAT obligó a una granja croata, con participación española, a liberar 712 atunes. Un año después, Japón rechazó la entrada de 560 atunes de una granja en Túnez, también con participación española, al no tener los documentos en regla, según el gobierno tunecino.

La situación ha llegado hasta tal punto que el mismo Japón, que compra el 80% del atún que se comercializa en el mundo, empieza a poner coto a los excesos, ante el temor de que se agote a la “gallina de los huevos de oro”. El pasado año, Japón vetó la importación de 3.500 toneladas de atún engordado en granjas del Mediterráneo, al señalar sus inspectores que “algunas granjas alegaban ritmos de engrase biológicamente imposibles y que otras exportaban más de lo oficialmente adquirido”. El delegado de Japón en la ICCAT, Masanori Miyahara, avisó de que *si no se controlan legalmente las granjas, deberían suspenderse*. Y es que al menos el 20% de los atunes sacrificados en las granjas carece de información, son atunes fantasma. Según el informe de la



Adolfo Ortigueira

***La propia ICCAT, según datos obtenidos por WWF, viene a reconocer que, durante la pasada campaña de 2010, el incumplimiento de las normas de la pesquería de atún rojo ha sido una práctica habitual***

ICIJ, al que se está haciendo referencia, y que vienen a corroborar los propios inspectores japoneses con sus actuaciones, “más de una docena de instalaciones mataron más ejemplares de los que compraron”.

En la misma línea que está marcando el gobierno japonés, se pronuncia la corporación Mitsubishi (posee el 60% de las existencias de atún congelado de Japón), que ya en la reunión de CITES, celebrada en Doha, Qatar, entre el 13 y el 25 de marzo de este año, mostró su preocupación por el riesgo que se cernía sobre el atún rojo (ver MAR, número 492, abril 2010). Tan preocupada como para haber anunciado públicamente su compromiso de proteger el stock de esta especie, apoyando los santuarios de desove y reducir las compras para permitir la recuperación de poblaciones amenazadas. Es decir, vienen a reconocer, a su manera, los problemas que se están planteando con el stock de atún rojo denunciados por organizaciones ecologistas y científicos, incluidos los que asesoran a la propia ICCAT.

### **RENUNCIAS A SU COMERCIALIZACIÓN**

El informe de la ICIJ no deja lugar a dudas sobre la situación de descontrol de esta pesquería y quién se beneficia: “las ganancias que genera el atún están controladas por una élite pesquera con una tecnología muy sofisticada que gestiona potentes buques de cerco y granjas de engorde de atún”. Y además, modernizada con subvenciones de la UE. Se creó, como se señala en el informe, un círculo vicioso: La inversión millonaria lleva a los pescadores a superar las cuotas para amor-



José Manuel Martín

tizar las inversiones. Este exceso de capturas es reconocido por un ex responsable de una gran empresa que señala, en la información publicada en el diario El País, “que a veces hay exceso de atunes por errores de cálculo”. Y para los peces “que obtienes por encima de la cuota hay que encontrar una solución: o los comercializas ilegalmente o los guardas para la siguiente temporada”. Y es que liberarlos no es una opción.

Como señala WWF, ante la magnitud del descontrol de esta pesquería, tal y como se desprende del informe de la ICIJ, el nivel de ilegalidades “supone que ningún consumidor, empresa o gobierno puede estar seguro de que el atún rojo ha sido capturado y comercializado de manera responsable, ya que toda la cadena está bajo sospecha [...] Los políticos no pueden seguir escondiendo la cabeza ante este escándalo internacional”.

Por ello, cerca de cincuenta empresas se han sumado al Manifiesto de Mercado de

Atún de WWF, por el que se comprometen a no comprar atún rojo “hasta que se gestione de manera responsable y se recupere”. Entre estas empresas figuran algunas de las empresas de distribución europeas más importantes como Carrefour, Auchan, Ikea o Eroski, e incluso cadenas de restaurantes de sushi, como Iitsu o Moshi-Moshi. Unas empresas que, con su actuación, como destaca WWF, “buscan asegurar la supervivencia de las poblaciones pesqueras que son importantes para el núcleo de negocio de muchas compañías y, sobre todo, para la conservación de la biodiversidad marina que sustenta esta fuente de riqueza”.

### **TIBURONES Y PEZ ESPADA**

Del resto de las especies incluidas en las discusiones de la ICCAT, el resultado tampoco vino a asegurar su protección. Así, del pez espada, Oceana destaca que esta organización regional de pesca “no respetó su compromiso del pasado año de establecer

en 2010 un plan de gestión a largo plazo y más completo para el pez espada del Mediterráneo". Precisamente, el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino mostraba su insatisfacción por ello, señalando en un comunicado que seguirá defendiendo la implantación de un Plan de Gestión Integral para esta especie. Así pues, el pez espada tampoco gozará de la protección requerida, a pesar de que sus poblaciones han disminuido sustancialmente en el Mediterráneo en los últimos veinte años. Y, a pesar de lo cual, se siguen capturando ejemplares antes de que hayan alcanzado la madurez sexual. El TAC se mantiene en 13.700 toneladas.

Respecto a los tiburones, Oceana destaca la "ironía" de que sean las especies con menor valor comercial las que reciben en esta ocasión una mayor protección. Sin embargo, esta organización señala que *hasta hoy, sólo había una especie de tiburón protegida por la ICCAT; hoy nos alegramos de que sean ocho. Los tiburones empiezan a atraer la atención y protección que merecen.* Respecto a esta especie, el MARM se congratula de que se haya adoptado la propuesta de la UE, impulsada por España, para la pro-

**De 23 observadores a bordo de cerqueros españoles y franceses, 15 informaron de "las dificultades para estimar los volúmenes de atún rojo presente en las jaulas", reconociendo, en la mayoría de los casos, que resultaba "simplemente imposible"**

hibición de la captura de los tiburones martillo, así como la recomendación de la prohibición de captura del tiburón oceánico de cola blanca, por su especial vulnerabilidad. La población de tiburón martillo del Mediterráneo ha experimentado un declive del 99%.

Al igual que ocurre con el atún rojo, las capturas reales de tiburones distan bastante de las oficiales. En 2008, según señala Oceana, se calcula en 1,3 millones los tiburones altamente migratorios capturados en el Atlántico. Según estimaciones científicas, basadas en el comercio de aletas en Hong Kong, estas capturas pueden ser más del triple de las declaradas ante la ICCAT.

Por lo que se refiere a las tortugas marinas, la ICCAT aprobó una propuesta para que se declaren los datos relativos a las capturas de tortugas y obligará a la utilización de utensilios para extraer anzuelos y liberar a los animales atrapados en las redes. Los científicos estiman que entre 240.000 y 350.000 tortugas quedan atrapadas en la pesca del palangre en el Atlántico y el Mediterráneo. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Adolfo Ortigueira

Encuentro del sector portuario

# EXAMEN A LA LEY DE PUERTOS

*Administración, operadores y trabajadores portuarios analizaron en Madrid la Ley de Puertos que, tras ser publicada en el BOE el 7 de agosto, entrará en vigor el primer día de 2011 estableciendo un nuevo modelo portuario asentado en criterios de rentabilidad para lo cual define las dársenas españolas como empresas a las que se exige competitividad. Con este fin, los legisladores han consensuado un régimen económico común, pero flexible que atienda las peculiaridades de cada puerto a la vez que asegure el funcionamiento del conjunto del sistema. La norma, aunque ha contado con el apoyo de los dos partidos políticos mayoritarios y ha incorporado durante su debate las propuestas de los distintos actores portuarios, no carece de puntos de fricción como los provocados por los cambios en las tasas portuarias, la destitución de los servicios portuarios y el libre acceso reglado a la prestación de servicios, o el plan anual de empresa.*



Jesús Navarro

El presidente del Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), Fernando González Laxe, abrió el encuentro efectuando un diagnóstico de la realidad mundial determinada por una competitividad marítima internacional definida por la rivalidad existente en torno a las cadenas de suministro global y la consolidación empresarial —operadores de terminales, transportistas oceánicos, fletadores internacionales— que marca las tendencias del mercado forzando fusiones y alianzas. Estos cambios a nivel mundial, como subrayó el presidente de OPPE, exigen a los puertos efectuar las transformaciones necesarias en infraestructuras, equi-

pamientos y conectividad para buscar volúmenes de tráficos más elevados y fidelizar cargas a través de sistemas de trabajo más eficientes.

Llevar a cabo estas transformaciones en las 28 Autoridades Portuarias que componen el sistema portuario español no es una tarea fácil ya que hay puertos grandes, medianos y pequeños con una alta dispersión en lo referente a la especificidades y singularidades. Además, nuestros puertos, al estar tan próximos los unos de los otros, compiten por los mismos tráficos y están determinados por los mismos hinterland o áreas de influencia.

Teniendo en cuenta la realidad mundial y las peculiaridades de nuestro sistema por-

tuario, el nuevo marco legislativo de los puertos, plantea seis políticas integradas, entre las que destacan la acción estatal y de coordinación de las políticas industriales (responder a la especialización industrial y de servicios como la industria automovilística o la pesquera); la actuación sobre las actividades marítimo-portuarias (terminales, operadores y servicios técnico-náuticos); sobre los conceptos de integración de los modos de transporte; sobre los territorios dando respuesta entre otros a la relación puerto-ciudad; y actuaciones sociales y medio-ambientales (dando cabida a los agentes sociales y económicos en la toma de decisiones). La integración de estas políticas pretende introducir una nueva cultura que lleve al renacimiento portuario.

Laxe expuso ante los directivos de puertos y empresas asistentes al encuentro los nuevos conceptos que introduce esta ley consensuada entre el PP y el PSOE, que permite mayor libertad tarifaria, a la vez que un estricto control económico financiero para establecer criterios de racionalidad y equilibrio. La norma también garantiza condiciones de competencia y propone puertos más atractivos para la iniciativa privada. Además, garantiza condiciones de competencia definiendo en libre acceso a la prestación de servicios portuarios e impulsa la competitividad al ampliar las bonificaciones sobre las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía. Finalmente la norma impulsa la integración de los puertos en el sistema de transporte profundizando en la interoperatividad entre las redes viarias y ferroviarias de los puertos y las del resto del sistema de transporte de interés general posibilitando un transporte regular, como el de las autopistas del mar, asentado en la eficiencia tanto desde la perspectiva intermodal como desde la medioambiental.

Para Laxe, el volumen de tráfico de agosto permite afirmar que la recuperación está en ciernes y que ante esta circunstancia *las actuales infraestructuras y equipamientos portuarios son suficientes para permitir crecimientos del 6 por ciento anuales durante el próximo quinquenio.*

Terminó su intervención señalando que el desafío consiste en impregnar de una nueva cultura empresarial el ámbito de la gestión. Así, subrayó que los puertos son empresas y, por tanto, deberán ser renta-

***El desafío consiste en impregnar de una nueva cultura empresarial el ámbito de la gestión, ya que los puertos son empresas y, por tanto, deberán ser rentables y generar valor añadido agregado a los servicios que prestan.***  
**(González Laxe)**

bles y generar valor añadido agregado a los servicios que prestan.

### **TASAS PORTUARIAS**

El primer bloque de la mañana estuvo centrado en el nuevo sistema tarifario que el nuevo marco establece para generar de competencia entre puertos.

El director de Planificación y Desarrollo de OPPE, Álvaro Rodríguez Dapena, resaltó en su exposición las posibilidades de la Ley especialmente al permitir la bonificación en la actividad de tránsito. Esta actividad es determinante en nuestros puertos ya que más de la mitad de los TEUs que se mueven son en tránsito y a través de las bonificaciones se que pretende preservar España como plataforma marítima. A esta circunstancia se añaden, según Rodríguez, las fuertes inversiones en infraestructuras que han sido necesarias para atender el crecimiento de los tráficos durante la pasada década, que se situaron entorno a los 1.100 millones de euros anuales y que ahora rondan los 700 millones. Ahora es el momento aplicar una cultura empresarial para generar valor añadido a las infraestructuras, ya que, según Rodríguez, nuestro sistema portuario no está muy endeudado si se compara con otros nodos con los que compite. Todo ello unido a las tasas de utilización, que mantienen una estructura y cuantías básicas comunes para todos las Autoridades Portuarias, pero con la posibilidad de optar por coeficientes reductores diferentes tanto para el buque como el pasaje o la mercancía, colocan a nuestro sistema portuario en una buena situación para captar tráficos en el futuro.



En su intervención, Adolfo Utor, presidente de Anave, subrayó la colaboración que ha habido entre la administración y los navieros durante la elaboración de la norma y sobre todo el “estilo” con el que se ha abordado el trabajo; aunque en algunos aspectos no se esté de acuerdo. Ya en el tema de las tasas, planteó la pregunta: *¿han subido o no han subido las tasas?* Respondiendo que, según, el OPPE, no han subido; pero de acuerdo con los datos de la organización empresarial que preside, sí suben las tasas. Señaló que *los cambios en las tasas portuarias son muchos y complejos de analizar al depender de segmentos, tramos y tráficos, pero no se puede decir sin más que las tasas bajen.* De acuerdo con un estudio de Anave sobre el impacto del nuevo modelo tarifario en diversos tráficos y rutas marítimas, Utor afirmó, cuando la ley entre en vigor en muchos tráficos, *las tasas subirán notablemente.*

***Los cambios en las tasas portuarias son muchos y complejos de analizar al depender de segmentos, tramos y tráficos, pero no se puede decir sin más que las tasas bajen. (Adolfo Utor)***

Utor, rebajó los niveles de competencia entre los puertos del sistema portuario español que la Ley pueda generar argumentando que el 70 por ciento de los tráficos son cautivos—graneles sólidos, líquidos y ferries— al estar vinculados a refinerías, a eléctricas, o a viajeros entre las islas y la península, etc. En consecuencia, estos tráficos no van a cambiar de puerto por una bonificación.

Respecto de las tasas, admitió la bajada de las tasas aunque puso ejemplos en los que estas suben. A esto se añade el fin de las bonificaciones al tráfico peninsular con Canarias y Baleares debido a la normativa europea.

Termino su intervención coincidió con González Laxe en que los cambios posibilitarán una mayor competencia interpuertos, aunque no dejó pasar la ocasión de señalar que *los coeficientes correctores tan elevados que se han aplicado en muchos casos*



Manuel Cuenca



*no parece justificados por los resultados de explotación; y reclamar a las AA PP mayor austeridad en su gestión ya que, según Utor, los puertos siguen realizando elevadísimas inversiones y sus gastos de explotación— especialmente los de personal— siguen aumentando de forma preocupante.*

### **DIÁLOGO PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD**

El consejero delegado de Bergé Marítima, Cristóbal Valdés cerró el bloque coincidiendo en la valoración positiva de esta ley que aporta estabilidad al sector portuario al haber escuchado a todos los actores portuarios durante su tramitación y haber conseguido un consenso con el que no han contado las anteriores normas. Para Valdés hay que aprovechar la autonomía que proporciona el marco legislativo a las AA PP fijar coeficientes correctores y bonificaciones—hasta un 30 por ciento si la actividad de la concesionaria es determinante para el puerto— que faciliten la innovación y la in-

versión de las concesionarias. Esta innovación e inversión tiene que ser bidireccional; es decir, las concesionarias también tienen que proponer aquellas propuestas que merezca la pena desarrollar pues tienen millones de euros invertidos y la eficiencia de las infraestructuras posibilitará coeficientes más bajos. Señaló que, aunque las visiones son diferentes debido a los intereses que cada actor portuario representa, es necesario ser inteligentes y dialogar para aprovechar la autonomía que la ley otorga a las AA PP ya que todos están vinculados a lo que pase en el puerto y el puerto es nuestro interés común. Valdés respondió al presidente de Anave al señalar que aunque determinados tráficos estén vinculados a determinados puertos, no significa que no se pueda alcanzar la eficiencia ya que las empresas concesionarias también tienen competencia y tienen que dar unos resultados a final del ejercicio. Por tanto, en cualquier situación buscan la eficiencia, lo que significa tráficos con bajo coste.

Concluyó Valdés señalando la voluntad flexibilizadora de la Ley que, en estos momentos de crisis, facilita las inversiones y la innovación. Y haciendo referencia al nuevo Observatorio de los Servicios Portuarios y los comités que incorpora la ley. Estos foros de diálogo entre los actores de sector portuario, para Valdés, serán positivos en función de si su filosofía de trabajo es aunar ideas para la innovación, porque para que el sistema sea viable los actores del sector portuario tienen que ser viables y eficientes.



El observatorio tiene que ser un foro que garantice la inversión empresarial.

El en bloque dedicado a la regulación de servicios portuarios el director de Coordinación de Gestión del OPPE, Julián Maganto, analizó la destitularización de los servicios portuarios que mantiene la Ley así como el libre acceso reglado a la prestación de servicios, suprimiendo de la consideración de servicios portuarios a los servicios de depósito y transporte horizontal. En este sentido señaló, que *ahora el objetivo es rentabilizar las inversiones llevadas a cabo en el sistema portuario. Y este objetivo pasa por tener los mejores servicios posibles.* Con el marco ya establecido, lo importante señaló, es que los empresarios (ANESCO) y los trabajadores (representados por Coordinadora) dialoguen para establecer los márgenes en los que van a realizar los servicios, que tenderán hacia una tarifa plana para el aprovechamiento intensivo de la infraestructura.

Uno de los temas novedosos de la norma es la exención como servicio portuario del embarque y desembarque de vehículos a motor

sin matricular. Pero existe una condición: la empresa debe acudir a la nueva Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios, Sociedad Anónima (SAGEPs) en una primera oferta para ejercer ese trabajo. *Según Maganto, el acuerdo dependerá del diálogo entre el personal de la SAGEP y la empresa o empresas que tengan la autorización.*

El nuevo marco legislativo dispone que las dos figuras que coexisten actualmente, Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SEEDs) y Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIEs), se transformen en SAGEPs, estableciéndose un único modelo de sociedad de gestión de la puesta a disposición de los trabajadores de estiba. Esta nueva figura, exclusivamente de participación privada, estará constituida por las empresas titulares de licencias de prestación de servicio portuario de manipulación, con una distribución accionarial alícuota por el número de titulares y proporcional por volumen de facturación de cada una de ellas.

Maganto también habló sobre la autoprestación como instrumento para impulsar el transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar. Aquí se recupera el concepto y se introduce en la Ley el que el personal de tierra pueda realizarlo. Es decir la naviera puede realizar los trabajos de estiba y desestiba con su personal de abordaje y con personal de tierra—sea suyo o contratado para ese servicio—siempre que cumpla con los requisitos establecidos por la norma. De esta forma, se amplía la restricción que suponía realizar los servicios únicamente con el personal de abordaje.

La última novedad tratada fue la de los incentivos para la contratación de personal estibador en relación laboral común. Aquí Maganto subrayó la doble vertiente del marco legislativo que incentiva, por un lado, el que las empresas estibadoras supere el 25 por ciento de personal en plantilla y, por otro, permite a la AA PP en determinadas circunstancias, como caída de tráfico, problemas de competencia, no tener que aplicarlo siempre que lo justifique.

Para el presidente de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO), Javier Vidal, la Ley de puertos ha sido debatida y puede ayudar a recuperar la buena relación de entendimiento que había con Puertos del Estado. Vidal manifestó *no entender la intromisión del legislador en la obligatoriedad de contratar por las em-*



presas pertenecientes a la SAGEP el 25 por ciento de fijos de empresa. Cuando es obvio que el 100 por cien del personal de la SAGEP es fijo y pertenece a las empresas en su totalidad. Desde la asociación de empresarios consideran que es una intromisión innecesaria en las facultades de gobierno de los consejos en cada uno de los puertos.

Terminó este bloque el líder del sindicato Coordinadora, Antolín Goya, que subrayó el tono conciliador y la disposición al diálogo tanto de la administración como de los dos portavoces de los grupos políticos que han aprobado la norma y situó a los trabajadores portuarios en clara disposición al diálogo para abaratar costes ya que el reto de este sindicato es *dar estabilidad a esta norma y acompañarla de un acuerdo marco, ya que se necesita marcar el desarrollo de las tareas portuarias.*

Para Goya era absolutamente necesaria una ley consensuada que dé estabilidad al sector. Tras años sin diálogo entre los actores portuarios, los tráficos se podían resentir tanto por la crisis como por la incertidumbre en los puertos. Los trabajadores tienen la intención de participar en el proceso que este

**Los trabajadores portuarios nos hemos convertido en una parte más de la actividad comercial del puerto y al igual que los demás actores necesitamos que los puertos sean competitivos. (Antolín Goya)**

nuevo marco legal permite. La norma es flexible y se adapta a la situación real del sector.

Según el representante de los trabajadores, esta no es una ley que recoja los intereses de los estibadores, pero es una norma que establece los fundamentos necesarios para seguir adelante. Goya señaló en su intervención que los trabajadores entienden que se han convertido en una parte más de la actividad comercial del puerto y ellos al igual que los demás actores necesitan que los puertos sean competitivos y están dispuestos a dialogar para abaratar los costes.

Entre estos aspectos destacó el ámbito funcional (tareas específicas de la estiba); el modelo único para todos los puertos (SAGEP); la cualificación profesional de los trabajadores de la estiba; el régimen laboral de los trabajadores portuarios. Otro aspecto de la norma que Goya quiso destacar es el Observatorio de los Servicios Portuarios, que será una herramienta fundamental para fomentar el diálogo.

El encuentro mostró que el nuevo marco legislativo, aunque con fricciones, permite la estabilidad del sistema portuario mediante un equilibrio entre la rentabilidad y la eficiencia. ■

J.M.S.

Sigue la trasposición de la Directiva 2009/17 CE

# Nuevas normas sobre BUQUES ACCIDENTADOS Y LUGARES DE REFUGIO

*El Consejo de Ministros ha acordado modificar la regulación existente sobre el sistema de seguimiento e información del tráfico marítimo para adaptarse a lo establecido por la Directiva Comunitaria 2009/17/ CE, cuya incorporación al ordenamiento jurídico español se inició con la Ley de Puertos y ahora se completa con este nuevo Real Decreto. Su puesta en práctica supone implantar y utilizar los avances técnicos que se han venido produciendo en los sistemas de control de la navegación marítima y, entre otras cuestiones, redefine los planes de asistencia a buques y aspectos relacionados con los lugares de refugio.*

La entrada en vigor del nuevo Real Decreto otorga al Director o Directora General de Marina Mercante la responsabilidad última sobre acogida de buques necesitados de asistencia en un lugar de refugio, una norma que incluso habilita a esta autoridad a imponer su decisión en caso de que se considere la mejor solución.

Para refugiar barcos en estas circunstancias, según fuentes de la Dirección General de la Marina Mercante, se han identificado 1.100 posibles lugares de refugio a lo largo del litoral español, especialmente en torno a las zonas del Estrecho y Finisterre, cuya ubicación no se hará pública ya que no tienen la denominación específica de lugar de refugio, sino que se considerarán simplemente como opciones operativas en circunstancias muy concretas.

Entre estos posibles "refugios", identificados por un equipo multidisciplinar encabezado por el Centro de Estudios y Experimentación en Obras Públicas del Ministerio de Fomento (CEDEX), hay puertos, ensenadas, radas o simples lugares abrigados que, en un momento de dificultad, pueden ser utilizados por un buque en peligro.

## **ASESORÍA DE UN COMITÉ TÉCNICO**

En la toma de las decisiones más adecuadas para cada caso, - que pueden ir desde la acogida



de un buque accidentado en un lugar de refugio pasando por la restricción de movimientos o imposición de un rumbo y el embarque de un equipo de evaluación-, el titular de Marina Mercante estará asesorado por un comité técnico formado por el capitán marítimo, el jefe del distrito marítimo, los coordinadores de inspección y seguridad marítima y otras personas cuyos conocimientos puedan colaborar a elegir la solución más acertada. Hasta ahora no participaban expertos ajenos a la administración marítima y su incorporación supone asegurar la mayor independencia de criterio al comité técnico a la hora de tomar decisiones, tal y como estipula la Ley de Puertos. No hay que olvidar que parte de la Directiva que traspone el nuevo Real Decreto al que nos estamos refiriendo ha sido, en parte, traspuesta a la legislación española a través de la citada norma, aprobada el verano pasado.

El que sea solo una persona la que tome la decisión última, según comentó a esta revista Manuel Carlier, director general de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), es una medida muy positiva. Este tipo de decisiones hay que



La tragedia del Prestige dio como resultado la elaboración de políticas a nivel europeo para ofrecer mejor respuesta ante una catástrofe de este tipo.

## **Un equipo multidisciplinar encabezado por el Centro de Estudios y Experimentación en Obras Públicas del Ministerio de Fomento (CEDEX) ha identificado 1.100 lugares de refugio a lo largo del litoral español**

tomarlas de forma rápida. Tiene que ser una persona, con todos los asesoramientos que se consideren necesarios, y no una comisión complejísima como sucedía hasta ahora.

Para poner en práctica la asistencia a los buques accidentados, el Decreto prevé la elaboración de "planes de acogida" que estarán coordinados con el Sistema Nacional de Respuesta. Estos procedimientos de intervención se elaborarán consultando a los sectores implicados en cada caso, y, si se considera necesario, con un informe de Puertos del Estado y fundamentándose en las resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) referidas a estas cuestiones. En todos ellos deberá de incluirse información sobre el litoral español y las cuestiones cuyo estudio previo puedan contribuir a la adopción de una decisión rápida respecto a un buque accidentado frente a nuestras costas.

Mientras que se elaboran los planes de acogida o protocolos de actuación, que estarán listos el año que viene tal y como ha anunciado la directora general de Marina Mercante, Isabel Duránte, se valorará la navegabilidad del buque, su flotabilidad, estabilidad, disponibilidad de medios de propulsión, de producción de energía y capacidad de atraque. El estado de la carga y el tipo de mercancías que porta el buque, la distancia al lugar de refugio, la presencia o ausencia del capitán así como su conformidad con las decisiones de las autoridades, son también cuestiones que se sopesarán a la hora de acoger a un buque o no.

Según la norma publicada el 30 de noviembre en el Boletín Oficial del Estado, no se podrán embarcar mercancías peligrosas en puertos españoles sin que previamente se entregue al capitán, al operador o al agente una declaración que contenga información precisa sobre la carga, entre ella, el número de teléfono de emergencia del expedidor o de cualquier otra persona u organismo que posea información sobre las características fisicoquímicas de los productos y sobre las medidas que se han de adoptar en caso de emergencia.

### **GARANTÍA FINANCIERA**

Para preservar el medio ambiente costero y las instalaciones portuarias, el Real Decreto sigue regulando la constitución de una garantía financiera para responder ante las reclamaciones de indemnización por los posibles daños que se puedan ocasionar.

Desde este momento, tal y como estableció el Consejo de Ministros de la UE en la Directiva co-

munitaria, la garantía deja de ser requisito imprescindible para acceder a un puerto de refugio. Esto no quiere decir que no se vaya a tener en cuenta si el buque ha realizado o no un depósito,- la ausencia de un seguro de garantía será otro elemento más, junto a los descritos anteriormente, para determinar si se autoriza o no la entrada de un buque en un lugar de refugio-, aunque dejará de ser requisito imprescindible para su asistencia en caso de ser necesario, que era lo que sucedía hasta ahora. Para ANAVE, se ha adoptado una solución muy buena para decidir acoger, o no, un buque independientemente de la garantía. Lo importante es minimizar el daño. Si, como hasta ahora, hay que esperar tres días a que se deposite la garantía puede suceder que el barco se parta y no consigamos el efecto que se pretende, que es proteger el medio ambiente.

La exigencia de garantía como condición para dar refugio a un barco que, en el caso

### ***La garantía financiera deja de ser requisito imprescindible para acceder a un lugar de refugio***

de grandes buques llegaba a ser astronómica, podía incluso constituir un obstáculo para que el armador o propietario de la carga procediera al salvamento del barco en un siniestro.

En esta línea, la nueva norma prevé también el desarrollo de criterios como la posibilidad de renunciar al beneficio de la limitación de responsabilidad para optar al refugio. La limitación de responsabilidad es una nota sobresaliente del derecho de la navegación y supone el establecimiento de una cantidad máxima más allá de la cual el propietario armador de un buque no habrá de responder por los créditos que fue generando el buque en el desarrollo de la navegación.

Además, desde este momento, el operador, la empresa naviera, el propietario o receptor de la carga, el expedidor o el salvador del buque necesitado de asistencia deberá depositar la garantía financiera que se exija en una entidad financiera con do-



micilio en España a favor de la Dirección General de la Marina Mercante. En la misma, se deberá de precisar el carácter irrevocable de la garantía para responder de las reclamaciones de indemnización que se deriven del accidente.

Según ha declarado la directora general de Marina Mercante, el Decreto "en ningún caso trata de propiciar o favorecer que se incrementen las acogidas" aunque si elimina cuestiones de trámite que "podrían entorpecer la decisión de acogida" -en alusión al tema de la garantía financiera-, si la mejor decisión es acoger al buque accidentado.

### **SISTEMAS DE INFORMACIÓN DEL SIGLO XXI**

La norma aprobada ahora, al igual que la Directiva comunitaria que la inspira, pretende impulsar y utilizar los últimos avances técnicos de seguimiento e información, compatibilizándolo con la libertad de navegación y la protección del medio ambiente.

Con esta disposición se implanta con carácter obligatorio el sistema comunitario de información marítima denominado *SafeSeaNet*, el Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de buques (LRIT) y se amplía la utilización del Sistema de Identificación Automática (AIS).

*SafeSeaNet* ha sido impulsado por la Comisión Europea para favorecer el intercambio de datos entre administraciones y está gestionado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA). Gracias a esta red compartida de datos se dispondrá no solo de información sobre buques bajo bandera de países de la Unión Europea, sino también de los barcos que navegan por aguas europeas bajo pabellones extracomunitarios, sus movimientos, el tipo de cargas que transporta, si éstas son peligrosas o contaminantes así como datos sobre los incidentes marítimos que hayan podido protagonizar.

Para que el *SafeSeaNet* resulte eficaz es esencial que todos los Estados miembros incluyan los datos que disponen en el Sistema, entre los que se considera especialmente importantes los relativos a las mercancías peligrosas y contaminantes.

El Sistema LRIT realiza un seguimiento remoto vía satélite y tiene cobertura mun-



*A partir de ahora, la máxima autoridad de la Dirección General de la Marina Mercante será quién tenga la última palabra en las medidas a adoptar cuando un buque esté necesitado de asistencia.*

### **El nuevo Decreto amplía la obligatoriedad de instalar el Sistema AIS en pesqueros de eslora igual o superior a 15 metros**

dial, lo que permite extender la vigilancia del tráfico marítimo hacia alta mar. Mediante su uso, cada Estado será capaz de obtener automáticamente posiciones actualizadas de sus buques cada 6 horas o, si fuera necesario, hasta en intervalos de 15 minutos.

Con la entrada en vigor de este Real Decreto todos los buques que hagan escala en puertos españoles y estén obligados a ello, es decir, todos los buques bajo pabellón de países de la OMI o a los que les sea de aplicación la regla 19 del capítulo V del Convenio SOLAS, deberán tener instalado el Sistema LRIT.

Después de que la OMI estableciera el Sistema de Identificación y Seguimiento a Largo Alcance de buques (LRIT), los estados miembros de la UE acordaron la creación de un centro de datos LRIT, de cuya gestión se ocupa EMSA desde julio de 2009. En este sentido cabe destacar que, según la patronal naviera, la parte de la flota mercante española que está obligada a tener estos sistemas los tienen ya operativos.

### **PESQUEROS DE MÁS DE 15 METROS**

Dados los positivos resultados obtenidos con el uso del sistema de identificación automática (AIS) y, paralelamente, el alto número de abordajes en los que se ven impli-

**La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) será la encargada de gestionar los sistemas de intercambio de información**



*El Vemaoil XXI fue uno de los últimos buques que encalló en la zona del Estrecho de Gibraltar. Foto cedida por Verdemar-Ecologistas en Acción.*

cados los buques pesqueros, el Real Decreto amplía la obligatoriedad de instalar el Sistema en pesqueros de eslora igual o superior a 15 metros para lo que establece el siguiente calendario:

- Para los buques pesqueros de eslora, igual o superior a 24 metros e inferior a 45 metros, el plazo para tener instalado el sistema finaliza el 31 de mayo de 2012
- En el caso de los buques pesqueros de eslora, igual o superior a 18 metros e inferior a 24 metros, el plazo se prolonga un año más, hasta el 31 de mayo de 2013
- Buques pesqueros de eslora igual o superior a 15 metros e inferior a 18 metros, tendrán que tener instalado el AIS, antes del 31 de mayo de 2014
- Los buques pesqueros de nueva construcción con una eslora superior a 15 me-

tros, tendrá que contar obligatoriamente con este sistema desde que fue publicado este Real Decreto en el Boletín Oficial del Estado, o sea desde el 30 de noviembre de 2010.

Hasta ahora, desde que el AIS fue aprobado por la OMI en 2002, su instalación era preceptiva en buques de carga con un arqueado igual o superior a 500 GT que no efectuaran viajes internacionales, para los buques de arqueado superior a 300 GT que realicen trayectos internacionales y para todos los buques de pasaje, independientemente de su tamaño.

Según la Regla 19 del Capítulo V del Convenio para la protección de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el sistema AIS debe transmitir y recibir adecuadamente, desde las estaciones costeras o hacia ellas, toda la infor-



mación relativa a la identificación del buque, bandera bajo la que navega, tipo de barco, posición, rumbo, velocidad, puerto origen y de destino, carga que transporta, estado de navegabilidad, y cualquier otra indicación que pueda resultar relevante para la seguridad. Para ello, debe de ser capaz de monitorizar y hacer el seguimiento de los buques y facilitar el intercambio de datos con las estaciones costeras (Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo).

La utilización del Sistema AIS tiene como finalidad controlar el tráfico marítimo en un radio aproximado de 30 millas y evitar colisiones, aunque se considera complementario a otros sistemas como el radar, las comunicaciones por radio, avisos sonoros o visuales y comunicación vía satélite. ■

**A. MUNGUÍA**

## CAMBIOS EN EL ESTATUTO GENERAL DE LOS PRÁCTICOS DE PUERTO

El Consejo de Ministros, a petición del Ministerio de Fomento, aprobó, el pasado 26 de noviembre, el Real Decreto por el que se modifica el Estatuto General del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto con la finalidad de completar el marco normativo institucional de este Colegio Profesional.

El 6 de junio de 2006 la asamblea del Colegio de Prácticos acordó modificar su Estatuto (artículo 16) para poder añadir la función de visar las certificaciones de compensación de agujas náuticas.

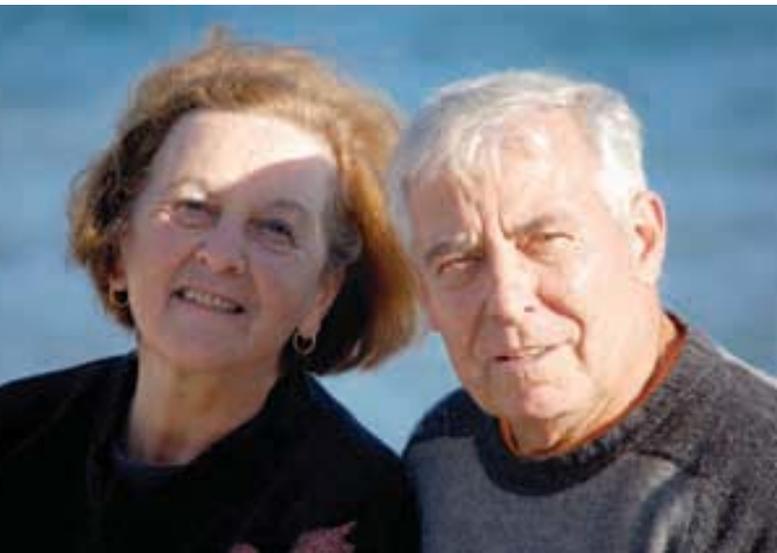
Esta modificación (artículo 16, apartado k) se aprobó mediante el Real Decreto 639/2007, de 18 de mayo. Su preámbulo señalaba literalmente que “la citada reforma estatutaria, objeto de este Real Decreto, se promueve con el fin de colmar el vacío del Estatuto General en lo que atañe a la práctica por el Colegio de funciones de visado de trabajos profesionales a fin de poder participar activamente en actuaciones para las que la normativa interna exige el correspondiente visado”.

La nueva normativa fue impugnada por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME) ante el Tribunal Supremo que, mediante sentencia de 2 de febrero de 2010, declaró la nulidad del artículo 16, apartado k.

En cumplimiento de esta sentencia, se aprueba ahora por Consejo de Ministros un nuevo Real Decreto, eliminando toda referencia al visado de la compensación de agujas náuticas y derogando expresamente el Real Decreto 639/2007, de 18 de mayo.



# Todos los pensionistas recibirán UNA PAGA EN ENERO



**Más de tres millones de pensionistas, que perciben pensiones mínimas de la Seguridad Social, verán aumentadas sus nóminas en 2011 un 2,3 por ciento al serles aplicada la revalorización del 1 por ciento, prevista en los Presupuestos Generales del Estado de 2011, más el 1,3 por ciento de desviación del Índice de Precios al Consumo (IPC) sobre lo previsto, medido entre noviembre de 2009 y el mismo mes de 2010.**

**E**l resto de pensionistas, unos cinco millones y medio, exceptuados los que han causado pensión en 2010, también serán compensados por la desviación de inflación del 1,3 por ciento en el ejercicio 2010.

En total para el conjunto de los ocho millones y medio de pensiones del sistema, la desviación de inflación supondrá un gasto de 2.659,32 millones de euros. Esta cantidad se

**Las pensiones mínimas subirán un 2,3% y, las restantes, un 1,3% por el desvío de la inflación.**

desglosa en una paga única que recibirán los pensionistas a finales del mes de enero, que tiene una dotación de



1.229,42 millones de euros, y en la consolidación de la nómina del ejercicio de 2011 debido a la mencionada desviación de los precios y que costará 1.429 millones de euros.

En el año 2010 no hubo paga extraordinaria compensatoria en enero ya que entre noviembre de 2008 y 2009 el IPC subió el 0,3 por ciento, 1,7 décimas menos que la subida del 2 por ciento aplicada en 2009.

La pensión mínima de jubilación, sin cónyuge a cargo y la de las viudas y viudos mayores de 65 años o de menos edad con alguna discapacidad, casi un millón de pensionistas que viven solos, ascenderá a 601,40 euros en 2011. La pensión máxima del sistema en 2011 queda fijada en 2.497,91 euros.

## **PENSIONES MÍNIMAS**

Entre los años 2004 y 2011 las pensiones mínimas contributivas se han revalorizado entre el 28 y el 81,25 por ciento. El mayor aumento (81,25 por ciento) corresponde a la pensión de viudedad con cargas familiares, que ha quedado fijada en 695,40 euros en 2011. En la misma cuantía quedará la pensión mínima de jubilación con titular menor de 65 años y cónyuge a cargo, que ha aumentado en ese periodo el 53,46 por ciento. Las pensiones correspondientes al Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI) han aumentado un 28,21 por ciento y se sitúan en 384,50 euros para 2011.

De las 3.040.399 pensiones mínimas registradas en el mes de diciembre de 2010, 449.923 son no contributivas, con una cuantía mensual de 347,60 euros en 2011. ■

## CUANTÍAS DE LAS PENSIONES MÍNIMAS PARA 2011

Clase de Pensión	CUANTÍAS MENSUALES			CUANTÍAS ANUALES		
	Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge: unidad económica unipersonal	Con cónyuge no a cargo	Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge: unidad económica unipersonal	Con cónyuge no a cargo
<b>JUBILACIÓN</b>						
Titular con 65 años	742,00	601,40	570,40	10.388,00	8.419,60	7.985,60
Titular menor de 65 años	695,40	562,50	531,50	9.735,60	7.875,00	7.441,00
<b>INCAPACIDAD PERMANENTE</b>						
Gran Invalidez	1.113,00	902,10	855,60	15.582,00	12.629,40	11.978,40
Absoluta	742,00	601,40	570,40	10.388,00	8.419,60	7.985,60
Total: Titular con 65 años	742,00	601,40	570,40	10.388,00	8.419,60	7.985,60
Total: Con edad entre 60 y 64 años	695,40	562,50	531,50	9.735,60	7.875,00	7.441,00
Total: Derivada de enfermedad común menor de 60 años	374,00	374,00	55% base mínima cotización Rég. Gral.	5.236,00	5.236,00	55% base mínima cotización Rég. Gral.
Parcial del régimen de Accidente de Trabajo: Titular con 65 años	742,00	601,40	570,40	10.388,00	8.419,60	7.985,60
<b>VIUDEDAD</b>						
Titular con cargas familiares		695,40			9.735,60	
Titular con 65 años, o con discapacidad igual o superior al 65%		601,40			8.419,60	
Titular con edad entre 60 y 64 años		562,50			7.875,00	
Titular con menos de 60 años		455,30			6.374,20	
<b>ORFANDAD</b>						
Por beneficiario		183,70			2.571,80	
Por beneficiario discapacitado menor de 18 años con una discapacidad en grado igual o superior al 65%		361,40			5.059,60	
En la orfandad absoluta el mínimo se incrementará en 6.374,20 euros/año distribuidos, en su caso, entre los						
<b>EN FAVOR FAMILIARES</b>						
Por beneficiario		183,70			2.571,80	
Si no existe viudo ni huérfano pensionistas:						
. Un solo beneficiario con 65 años		443,90			6.214,60	
. Un solo beneficiario menor 65 años		418,10			5.853,40	
Varios beneficiarios: El mínimo asignado a cada uno de ellos se incrementará en el importe que resulte de prorratear 3.802,40 euros/año entre el número de beneficiarios						
<b>PENSIÓN MÁXIMA</b>						
		2.497,91			34.970,74	

# REACTIVAR LA ECONOMÍA

## y reducir el Déficit



El presidente del Gobierno junto a la vicepresidenta y ministra de Economía y los ministros de Industria y Fomento.

**E**l presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, anunció en el Congreso de los Diputados un paquete de medidas para reactivar la economía, reducir el déficit y reforzar la atención personalizada a los parados. Las acciones van dirigidas, en su mayor parte, a favorecer la inversión y el empleo, sobre todo en las pequeñas y medianas empresas.

### **PYMES**

Se lleva a cabo una rebaja fiscal en el impuesto sobre sociedades, que consis-

### ***Rebaja fiscal para las pequeñas y medianas empresas***

te en ampliar la base imponible para las empresas que tributan al tipo reducido (25 por ciento), desde los 120.000 euros actuales de beneficios hasta los 300.000. De esta manera se amplía el número de empresas que se puede acoger al mencionado tipo reducido. También se va a ampliar el concepto de empresas de tamaño reducido hasta las que tienen 10 millones de euros de facturación, frente a los 8 millones actuales. Estas dos medidas beneficiarán a 40.000 pequeñas y medianas empresas. También se generaliza la libertad de amortización en el Im-

puesto de Sociedades hasta el año 2015. Hasta ahora sólo estaba prevista hasta 2012 para empresas de reducida dimensión y para las mayores que mantuvieran el empleo. Además se facilita la conversión en PYME de los autónomos.

Otra medida destacada es la reducción de plazos, costes y obstáculos para crear una empresa, que se podría llevar a cabo en tan sólo 24 horas.

Además, a partir de ahora no será obligatorio el pago del canon a las Cámaras de Comercio. Se hará de manera voluntaria, de modo que la financiación de las Cámaras está vinculada a los servicios demandados por las pequeñas y medianas empresas. Esta medida puede suponer un ahorro de 250 millones de euros, de los que 90 afectarían a las PYMES.

Junto a estas determinaciones está la privatización de la gestión de los dos principales aeropuertos españoles, Barajas y El Prat, que se hará mediante régimen concesional y, la gestión aeroportuaria, de la que actualmente se encarga AENA, se privatizará en un 49 por ciento frente al 30 por ciento inicialmente anunciado. De la Sociedad Estatal de Loterías y Apuestas del Estado se transformará en sociedad estatal.

El presidente del Gobierno, en su comparecencia en el Congreso, también anunció que los funcionarios de nuevo ingreso se incorporarán al Régimen General de la Seguridad Social, de tal forma que el régimen de clases pasivas tenderá a extinguirse. Su objetivo es simplificar el sistema de protección social.

## **MEDIDAS LABORALES**

Del paquete de medidas aprobadas, tres pertenecen al ámbito laboral. En primer lugar el programa de prestaciones para parados sin cobertura dejará de funcionar en febrero, fecha en la que se acaba la segunda prórroga de seis meses.

También se abordan la contratación de 1.500 promotores de empleo y la colaboración de las agencias privadas de colocación con los Servicios Públicos de Empleo.

## **UNIR OFERTAS Y DEMANDAS DE EMPLEO**

El ministro de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez informó al Consejo de Mi-

## ***Se dobla la plantilla de orientadores de los Servicios Públicos de Empleo***

nistros el borrador del Real Decreto que establece el régimen jurídico y los procedimientos para que las agencias de colocación privadas puedan colaborar con los Servicios Públicos de Empleo en la intermediación entre las ofertas y las demandas de empleo.

La regulación de las agencias privadas se incluía en la Ley de Medidas Urgentes para la Reforma del Mercado de Trabajo, aprobada en el pasado mes de septiembre, con el fin de mejorar los mecanismos de intermediación laboral y fomentar las oportunidades de acceso al empleo por parte de las personas desempleadas.

Los aspectos más destacados de dichas agencias, son los siguientes:

- Las agencias de colocación podrán ser públicas o privadas.
- Realizarán actividades de intermediación laboral a las que podrán acompañar actuaciones de orientación, formación profesional y selección de personal.
- Los servicios que presten serán gratuitos para los trabajadores.
- Podrán actuar de forma autónoma o como entidades colaboradoras de los Servicios Públicos de Empleo.



- Deberán atender a todos los parados y respetarán la igualdad de trato y no discriminación en el empleo.
- Su funcionamiento deberá ser autorizado por el Servicio Público de Empleo Estatal.

El aumento del desempleo en los dos últimos años requería una mejora en el funcionamiento de la puesta en marcha en contacto con las ofertas de trabajo de las empresas con los trabajadores que buscan empleo, que pasa a ser uno de los ejes fundamentales de las políticas activas de empleo junto a la orientación y formación a trabajadores ocupados o desempleados.

Las medidas de formación o de recualificación requieren un tiempo para producir efectos, ya que se trata de medidas de preparación de los trabajadores, pero

### ***Las agencias privadas de colocación colaborarán con los Servicios Públicos de Empleo***

la realidad actual del empleo no admite demoras en la puesta en marcha, de manera inmediata, de nuevas iniciativas que a medio plazo puedan contribuir a la formación de un escenario más productivo. En este sentido, junto al fortalecimiento de los Servicios Públicos de Empleo, se ha buscado una colaboración público-privada en la intermediación laboral, preservando la centralidad de los Servicios Públicos, pero complementando su actividad a través de las agencias privadas de colocación.

### **ATENCIÓN PERSONALIZADA A LOS PARADOS**

El Gobierno aprobó la contratación de 1.500 personas, promotores de empleo que se incorporarán el próximo mes de febrero a los Servicios Públicos de Empleo. Además confirmo la prórroga, has-





ta el mes de diciembre del año 2012 de la contratación de 1.500 orientadores que desde 2008 trabajan en los Servicios Públicos de Empleo. De esta manera la atención personalizada a los parados la llevarán a cabo un total de 3.000 personas especializadas en la intermediación laboral.

De esta manera, el Gobierno refuerza el Servicio Público de Empleo para ofrecer mejor atención personalizada a los parados, conocer sus necesidades, para agilizar su incorporación al mercado de trabajo y prestarles apoyo desde que pierden el empleo hasta encontrar un puesto de trabajo. Con esta finalidad se desarrollará un modelo de atención individualizada, denominado "itinerario personalizado".

Para garantizar la esta medida sea eficaz, es prioritario disponer de técnicos especializados en el refuerzo de la empleabilidad de los demandantes, que les ayuden a fomentar tanto los aspectos con el desarrollo de su carrera laboral, a través de una serie de acciones profesionales que puedan incrementar sus posibilidades de inserción laboral, y que atiendan igualmente a las empresas que ofertan empleo.

El personal técnico atenderá de forma directa al desempleado y llevará a cabo la información correspondiente a las empresas y prospección del mercado laboral de su entorno y seguimiento de las actuaciones realizadas con las personas desempleadas y con las empresas.

### **LABOR REALIZADA**

La labor llevada a cabo hasta la fecha por los orientadores ha sido muy eficaz.

## **Creación de empresas en 24 horas**

El Plan Extraordinario de Orientación Profesional, aprobado en el mes de abril de 2008, incrementó en 1.500 técnicos promotores de empleo, tal y como se les denomina, la plantilla de las oficinas de los Servicios Públicos y su tarea ha hecho posible que en 2009 se haya atendido a cerca de 900.000 personas y visitado más de 40.000 empresas y en los nueve primeros meses de 2010, 710.068 demandantes han recibido acciones de orientación, formación e intermediación. De esta manera, en menos de dos años, 1.700.000 personas han recibido atención directa.

Este Plan es considerado como un programa de referencia para próximas actuaciones, donde se sitúa a la persona que busca empleo como centro de todas las acciones, y que la motiva desde el primer momento para la realización de una búsqueda activa de empleo supervisada por el Servicio Público. En este sentido, la contratación de otros 1.500 profesionales y la prórroga del contrato de los anteriores en todo el territorio del Estado, es considerada como una medida eficaz y realista.

La gestión la realizarán las Comunidades Autónomas, con competencias en el ámbito de trabajo, el empleo y la formación, y por el Servicio Público de Empleo Estatal. ■



4872 beneficiarios por paralización de la flota



## El ISM tramita más de **16 MILLONES EN AYUDAS**

***Hasta finales de octubre, el Instituto Social de la Marina ha tramitado un total de 16.765.258,45 euros correspondientes al Programa Operativo FEP (2007-2013) en ayudas a los trabajadores afectados por paralización de la actividad. Se trata de 4.872 pescadores que faenan a bordo de 496 buques en los diferentes caladeros en los que opera nuestra flota. La flota que faena en la costera de la anchoa es la que recibe mayor número de ayudas.***

La Subdirección General de Seguridad Social del Instituto Social de la Marina es el organismo encargado de gestionar el Fondo Europeo de la Pesca, interviniendo exclusivamente en la “paralización temporal de actividades pesqueras” dentro del Eje prioritario 1 sobre “Medidas de adaptación de la flota pesquera”, cuyo objeto es mantener los medios de producción de las empresas pesqueras afectadas por medidas excepcionales del cese de actividad para conservación de los recursos, y que no necesitan

***La cuantía de estas ayudas se carga en el Presupuesto del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, que delega en el ISM la tramitación de las subvenciones***

una reducción definitiva de la capacidad, permitiendo a la vez que éstos recursos vuelvan a estar disponibles en un corto período de tiempo.

La financiación de las ayudas tramitadas, por parte del Estado Español, se hace con cargo al Presupuesto del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, mientras que la aportación comunitaria se hace con cargo al Fondo Europeo de la Pesca (FEP)

En las distintas Órdenes Ministeriales por las que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayu-

CALADEROS		AYUDAS
<b>Costera de la Anchoa</b>	Cuantía Duración  Total Devengos Nº Trabajadores Nº de Buques	45 euros por día de parada * máximo de 40 días entre el 23 de abril y el 30 de agosto de 2007 * máximo de 40 días entre el 25 de abril y el 30 de octubre de 2008 * máximo de 40 días entre el 24 de abril y el 30 de octubre de 2009 9.532.665,00 € 2.474 188
<b>Plan de Recuperación de la Merluza del Sur y Cigala</b>	Cuantía Duración  Total Devengos Nº Trabajadores Nº de Buques	45 euros por día de parada * 30 días de paralización temporal entre el 1 de julio de 2007 y el 31 de enero de 2008, ambos inclusive * 90 días de paralización temporal obligatoria entre el 1 de agosto de 2008 y el 31 de diciembre de 2009 3.934.035,00 € 1.212 155
<b>Mauritania</b>	Cuantía Duración Total Devengos Nº Trabajadores Nº de Buques	45 euros por día de parada *máximo de 61 días, entre el 1 de abril y el 31 de mayo de 2008 60.300,00 € 24 6
<b>Plan de Recuperación la Merluza del Norte (NEAFC)</b>	Cuantía Duración  Total Devengos Nº Trabajadores Nº de Buques	45 días por día de parada *90 días de parada temporal obligatoria entre el 1 de agosto de 2008 y el 31 de diciembre de 2009 1.498.770,00 € 617 62
<b>Palangre Superficie Pez Espada y Tiburón</b>	Cuantía Duración  Total Devengos Nº Trabajadores Nº de Buques	37,45 euros por día de parada *30 días de paralización temporal obligatoria entre el 1 de agosto y el 31 de diciembre de 2009 321.358,45 € 294 67
<b>Fletán Negro-NAFO</b>	Cuantía Duración  Total Devengos Nº Trabajadores Nº de Buques	45 euros por día de parada *máximo de 180 días de paralización temporal voluntaria entre el 1 de agosto de 2008 y el 31 de diciembre de 2009 *máximo de 60 días de paralización temporal voluntaria entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2010 1.418.130€ 251 18

das a los tripulantes afectados por la paralización temporal de la actividad de buques pesqueros, la ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino delega en los Directores Provinciales del Instituto Social de la Marina la competencia para la tramitación, resolución y propuesta de pago con caja pagadora centralizada.

Hasta octubre, se habían tramitado ayudas correspondientes al Programa Operativo FEP (2007-2013) por un valor de 16.765.258,45 euros para un total de 4.872 trabajadores que faenan habitualmente en 496 barcos. La costera de la anchoa es la que recibe mayor número de ayudas que superan los 9,5 millones de euros, y van dirigidas a 2.474 trabajadores que faenan en 188 barcos. ■

ANA DIAZ



Ana Díaz

Las direcciones provinciales de Málaga y Alicante obtienen certificados de excelencia

# Premios a la Calidad e Innovación EN LA GESTIÓN PÚBLICA

*El vicepresidente tercero y Ministro de Política Territorial y Administración Pública, Manuel Chaves, presidió el pasado 15 de diciembre en el salón de actos del Colegio de Médicos de Madrid, la entrega de los premios a la Calidad e Innovación en la Gestión Pública 2009, que este año celebran su décima edición, y que recayeron en el Aeropuerto de Ibiza, el Centro de Atención Integral a las Drogodependencias del Ayuntamiento de Getafe y al Centro de Coordinación Operativa SOS-Rioja. También se han entregado diez sellos de excelencia a organizaciones dependientes de los Ministerios de Interior, Defensa y Trabajo e Inmigración. Las Direcciones Provinciales del ISM en Málaga y Alicante recibieron esta mención al obtener el nivel de excelencia que otorga la Agencia de Evaluación y Calidad, conforme al modelo de evaluación EVAM.*



El director del ISM (en el centro) junto con los directores provinciales de Málaga y Alicante y los responsables de calidad de dichas Direcciones.

No es ésta la primera vez que las Direcciones Provinciales del Instituto Social de la Marina obtienen el máximo nivel de excelencia a la gestión que concede la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de Servicios (AEVAL), organismo dependiente del Ministerio de Política Territorial y Administración Pública. Siguiendo el modelo de evaluación EVAM, las Direcciones Provinciales de Valencia y Guipúzcoa obtuvieron este sello de calidad en diciembre de 2008 y febrero de 2009, respectivamente. Asimismo, las Direcciones Provinciales de A Coruña, Gijón y Vigo recibieron el máximo nivel de excelencia por su gestión, siguiendo el modelo de autoevaluación EFQM en los años 2006 y 2007.

En el ámbito de las organizaciones públicas, el concepto de calidad responde a los principios de orientación a resultados y al ciudadano/cliente, liderazgo y coherencia,

**Estos premios  
constituyen una  
realidad extendida  
y arraigada en los  
países de nuestro  
entorno**

gestión por procesos y hechos, desarrollo e implicación de las personas, aprendizaje, innovación y mejora continua, desarrollo de alianzas, transparencia, participación y responsabilidad social.

La excelencia es una herramienta que contribuye al logro de los objetivos estratégicos de modernizar e innovar en la Administración Pública para crear valor y servir mejor a las necesidades de los ciudadanos.

Los Estados miembros de la OCDE al abordar, hace ya más de un decenio, programas de modernización de sus Administraciones Públicas con los que mejorar la eficiencia y orientación al ciudadano, coincidieron en la introducción de conceptos de gestión como la calidad, la utilización de herramientas de evaluación basadas en modelos de excelencia y los concursos o premios a la calidad.

Por ello, estos premios a la calidad y excelencia constituyen “una realidad extendida y arraigada en la generalidad de los países de

nuestro entorno y han mostrado claramente su utilidad tanto como instrumento de motivación como en eso que podríamos denominar socialización de las buenas prácticas”, dijo el Ministro de Política Territorial y de Administración Pública en el acto de entrega de los premios.

Desde hace varios años, la AEVAL concede estos premios de evaluación de calidad, aunque la temática se alterna cada año: en una edición se premian las buenas prácticas en el servicio a los ciudadanos y, en la siguiente, la innovación en la gestión y en las tecnologías, que es la que ha correspondido en esta ocasión al aeropuerto de Ibiza, al Centro de Atención Integral a las Drogodependencias del Ayuntamiento de Getafe y al Centro de Coordinación Operativa SOS-Rioja.

El Ministro de Política Territorial, Manuel Chaves, se mostró satisfecho porque “en un momento en el que es necesaria la cooperación y colaboración entre administraciones, resulta simbólico que se hayan premiado los tres ámbitos administrativos”.

### **SEGURIDAD SOCIAL**

También destacó las organizaciones que forman parte del Sistema de la Seguridad Social que han obtenido este año los incentivos al rendimiento en el marco para la mejora de la calidad, al recibir el sello de excelencia AEVAL: las Direcciones Provinciales del ISM de Málaga y Alicante y las Direcciones Provinciales de la Tesorería General de la Seguridad Social en Asturias, León, Barcelona, Navarra y Baleares.

***Desde 2006, más de un centenar de organizaciones públicas han obtenido un sello de calidad, con incentivos a la productividad cercanos a los 800.000 euros***

“Resulta especialmente gratificante y significativo que uno de los principales pilares del Estado de Bienestar de nuestro país haya apostado de modo tan firme por la excelencia, que haya extendido su ámbito de actuación funcional y territorial este empeño y que, año tras año, sus órganos provinciales o centrales sean merecedores de certificaciones de nivel de excelencia en sus categorías más altas, y las personas de estas organizaciones, acreedoras de los incentivos económicos”, dijo Manuel Chaves.

El reconocimiento lleva aparejada una dotación económica adicional de productividad que, en el caso de la Dirección Provincial de Málaga ha ascendido a 28.174 euros y a 29.264 euros a la Dirección Provincial de Alicante.

Las restantes organizaciones de la Administración que han conseguido el sello de excelencia son las Delegaciones de Defensa en Madrid y en Castilla-La Mancha y la Subdelegación de Defensa en Toledo, pertenecientes todas ellas al Ministerio de Defensa y la División de Formación y Perfeccionamiento del Cuerpo Nacional de Policía del Ministerio del Interior, que ha conseguido el sello de oro de Excelencia, con 500 puntos en el modelo EFQM.

Desde el año 2006 y hasta 2010 más de un centenar de organizaciones de los tres niveles de la Administración Pública han obtenido estos sellos de calidad, con unos incentivos a la productividad cercanos a los 800.000 euros en cada uno de los ejercicios presupuestarios desde su creación.

**ANA DIAZ**



# Adiós a JUAN BARTOLOMÉ



Inauguración del primer Esperanza del Mar en Palma de Mallorca, 1982, en la que aparece Juan Bartolomé, en el centro, con el uniforme de oficial médico. A su izquierda el entonces director general del ISM, Jesús Guillermo Rodríguez, y a su derecha el secretario general, Gregorio Ramos Charro.

Quizás muchos pescadores no conocieran su nombre, ni tan siquiera pusieran una cara cuando escuchaban pronunciarlo. Sin embargo, tienen mucho que agradecer al doctor Juan Bartolomé Martín, una persona que no sólo ha trabajado por el bienestar de las gentes del mar sino que dedicó toda su vida al servicio y entrega a los demás.

Nacido en Burgos en julio de 1936, entró a formar parte de la plantilla del Instituto Social de la Marina en 1973, cuando contaba con 36 años. A él se debe el diseño y puesta en marcha del Centro Radio Médico Español y de varios de los centros asistenciales que el ISM tiene en el extranjero. También se ocupó de elaborar la "Guía a bordo" del Centro Radio Médico, que sirve de referencia a los facultativos a la hora de atender las consultas que reciben de los pescadores y de gestionar el funcionamiento del primer buque hospital del Instituto, el "Esperanza del Mar".

Viajero infatigable, comprometido con la vida y su profesión, dedicó sus años a la medicina, a la cooperación y a la ayuda hu-

manitaria trabajando en la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), dependiente del Ministerio de Asuntos Exteriores, en la Cruz Roja Española y colaboró con varias Organizaciones No Gubernamentales coordinando las labores humanitarias de urgencias y emergencias en los países donde se necesitaba ayuda.

Su labor ha sido reconocida en numerosas ocasiones por varias instituciones. Entre otras condecoraciones, recibió la Cruz de la Orden de Isabel la Católica, máximo galardón que concede el Ministerio de Asuntos Exteriores a las personas que han contribuido, de manera especial, a favorecer las relaciones de amistad y cooperación de España con el resto de la comunidad internacional. Poco antes de dejarnos, se le hizo entrega de la Medalla de Oro de la Cruz Roja Española y próximamente se va a crear la Fundación Juan Angel Bartolomé que reunirá fotografías y objetos reunidos de sus viajes alrededor del mundo.

Desde estas páginas queremos recordarle, con un modesto homenaje, agradeciendo la dedicación y el servicio que prestó en este organismo a la gente del mar.



# Tiempo de negociaciones Y PROYECTOS

*Se cierra un año dominado por los efectos y las exigencias en materia de reformas derivadas de la crisis económica general que afecta a las economías más desarrolladas del mundo. España no ha sido una excepción y consecuencia de esa situación, el Ministerio de Trabajo e Inmigración ha sido y se mantiene como el escenario para la negociación de cambios en materia sociolaboral, el empleo y de las pensiones con los agentes sociales. En lo que afecta al sector marítimo pesquero, ha sido un tiempo de proyectos y debates.*

*No hubo siniestros importantes y los piratas no lograron realizar ningún secuestro de atuneros gracias a la presencia de fuerzas de seguridad privadas en los barcos, además de que se mantuvo en aguas del Indico la "Operación Atalanta". Está en marcha la tramitación de una nueva ley de Puertos y también ha iniciado su andadura en el Parlamento otra nueva Ley de Pesca Sostenible. En el sector de la pesca han destacado igualmente los debates bajo la presidencia española para la reforma de la Política Pesquera Común para su entrada en vigor a partir de 2012. ■*



# Hacia una nueva Ley de PESCA SOSTENIBLE

*La nueva Ley de Pesca Sostenible ha iniciado su andadura en el Parlamento tras la aprobación por el gobierno de un proyecto de ley por el que se trata de dar respuesta a la realidad del sector. La actual normativa española en materia de pesca data de 2001. Con la aprobación de la nueva ley, la Administración española mantiene las líneas básicas de la normativa anterior, pero también trata de responder a las nuevas exigencias de la política de pesca tratando de lograr un equilibrio entre la sostenibilidad de los caladeros, las necesidades de aprovisionamiento de la población y la actividad de las flotas para el mantenimiento de la economía de las zonas de la costa.*



**C**on la nueva disposición se pretende recoger en la misma los cambios más importantes habidos en política de pesca desde el inicio de esta década. Entre otras cuestiones, se halla la Cumbre Mundial de Desarrollo Sostenible en 2002 donde se aprobó el Código de Conducta para la Pesca Responsable en el marco de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación, FAO. Uno de los mandatos más importantes recogidos en esa Cumbre fue el compromiso de recuperar las poblaciones más seriamente dañadas en los caladeros de todo el mundo con 2015 como fecha tope. Junto a este compromiso, en el seno comunitario también se han adoptado en estos años otros compromisos como la normativa para luchar contra la pesca ilegal no

## ***Contempla graves sanciones contra la pesca ilegal y para todos los contactos con este tipo de flotas***

declarada ni reglamentada por la que se pusieron en marcha exigencias mucho más duras frente a este tipo de flotas que durante muchos años han actuado con total impunidad desde las políticas de capturas hasta los desembarques. Finalmente, cabe señalar las directrices comunitarias para desarrollo de una Estrategia Marina Integrada. Al margen de la actividad de la pesca, la Administración recoge finalmente el peso en aumento de la



acuicultura, tanto como actividad económica como un complemento a las capturas en la mar.

Los objetivos de la nueva ley se concretan en la regulación de la pesca marítima basada en un conjunto de medidas de protección, conservación y regeneración de los recursos marinos; el acceso a los mismos y la regulación de la pesca en aguas exteriores; el fomento de la investigación oceánica; el establecimiento de medidas y mecanismos de control sobre el comercio de la pesca y, finalmente, la ordenación del sector en materia de inspecciones y sanciones desde la captura hasta los procesos de comercialización. Con la aplicación de la nueva disposición se pretende velar de una manera más directa por una explotación más equilibrada y responsable de los recursos, por una mejora de las condiciones para desarrollar la actividad pesquera y el nivel de vida de los pes-

cadores, por lograr una adaptación del esfuerzo pesquero y la capacidad de las flotas a los recursos, por el desarrollo de empresas más competitivas económicamente viables, la formación adecuada de los profesionales, el fomento del

## ***Uno de los objetivos es el desarrollo de una política de pesca integrada incorporando las disposiciones comunitarias de los últimos años***

asociacionismo, la investigación o el fomento responsable del comercio y el consumo de los productos de la pesca. ■

## **CONTRA LA PESCA ILEGAL**

Uno de los ejes más importantes de esta nueva ley será el desarrollo de una pesca responsable en todo el proceso, desde las capturas hasta la comercialización, en el marco de una política marítima integrada. En ese escenario, la ley hace especial hincapié al control desde todas las perspectivas de la pesca ilegal, ni declarada ni reglamentada. Esta posición de firmeza en relación con la actividad y las capturas de este tipo de flotas, parte de un control muy riguroso sobre la comercialización de estos barcos en los puertos y mercados comunitarios. Se incorporan nuevas exigencias para impedir que esa pesca pueda ser transformada en alta mar, descargada en puerto y comercializada. Se contemplan fuertes inspecciones y más dureza en las sanciones para este tipo de flotas. Las multas serán extensibles, no sólo a esa flota, sino a quien se relacione o trate de hacer negocio con las mismas, por lo que habrá un seguimiento directo sobre conexiones con las empresas que gestionen ese tipo de barcos. Este control se extenderá también a los profesionales del sector que pasen a trabajar bajo ese tipo de banderas. Se actuará igualmente con extrema dureza contra las operaciones como la compra de ese tipo de barcos.

De acuerdo con las exigencias comunitarias, la ley contempla el compromiso del gobierno de elaborar un Plan de acción nacional contra la pesca ilegal.

La nueva ley aborda de manera muy completa todo lo referido a las infracciones en el sector, desde la política de capturas hasta los procesos de transformación, in-

dustrialización y comercio. En ese contexto, las sanciones más graves están referidas a todo lo que suponga alguna relación con las actividades de las flotas ilegales, ni reguladas ni reglamentadas. La Administración pesquera se plantea la necesidad de lograr una cadena más transparente desde que se vende un pescado en lonja hasta que el mismo llega al consumidor. Se insiste en la adopción de nuevas medidas para mejorar los procesos de normalización y de trazabilidad en los productos de la pesca como mecanismos para generar más ingresos a los pescadores y también para garantizar una calidad a los consumidores. A pesar de que ya son normas aplicables, la realidad es que, en la mayor parte de los casos, el consumidor no sabe realmente el producto que está comprando, su procedencia, frescura y en conjunto, la calidad del mismo.

En la ley se abordan también las políticas para la reestructuración y reconversión de las flotas, así como para el control de la actividad de los barcos y de la acuicultura.

En materia de representatividad, la nueva disposición mantiene la actual situación con el reconocimiento de las Cofradías de Pescadores como corporaciones de derecho público con fines de colaboración y consulta con la Administración. Igualmente reconoce el peso y el papel de las Organizaciones de Productores como un elemento básico para mejorar el funcionamiento del sector, así como de otras entidades asociativas empresariales, de asociaciones profesionales y sindicales.

# Debates para la reforma de la POLÍTICA PESQUERA COMÚN

***El pasado mes de mayo, Galicia se convirtió en el centro de la política pesquera comunitaria con el desarrollo de una cumbre con asistencia de representantes de los 27 países miembros y con la reforma de las Política Pesquera Común (PPC) sobre la mesa. La celebración de un consejo informal no supuso la adopción de medidas concretas en relación con esta política. Sin embargo, la misma supuso el inicio de la cuenta atrás de cara a la próxima reforma que debe estar lista para su aplicación a partir de 2012.***

Los debates desarrollados en A Coruña partieron de un punto sobre el que todos los países miembros están de acuerdo. La existencia de un sector con problemas, donde el esfuerzo pesquero es superior a las posibilidades de los caladeros y sobre el que es indispensable adoptar medidas de ajuste, desde las flotas, su volumen, su actividad, hasta los sistemas o mecanismos de control. A partir de este punto, las posiciones entre los principales países con intereses en la pesca son claramente divergentes. Hay Estados para quienes es necesario modificar solamente algunos aspectos de la actual política de pesca mientras para otros se deben introducir cambios fundamentales si

***Galicia fue sede de la cumbre donde se debatió el futuro de la misma con asistencia de representantes de los 27 países miembros***

se pretende asegurar las pesquerías en el futuro. En medios comunitarios surgieron algunas de las voces más pesimistas al señalar que, o se adoptan cambios de calado, o en poco tiempo nos podemos encontrar con una actividad en quiebra con todo lo que ello puede suponer para una serie de zonas costeras cuyos habitantes viven directa o indirectamente de la pesca.

Entre los principales puntos de acuerdo se pueden destacar cuatro. Primero el apoyo a la pesca de bajura en el marco de las 12 millas en cuanto la misma supone en muchos casos el 80% de las flotas en país por el número de embarcaciones. En esa línea se planteó la posibilidad de aplicar una política diferenciada para esta franja costera con una actividad artesanal, pero sin descarta igualmente la posibilidad de un ajuste, como se sigue planteando para el resto de las flotas. Segundo, la necesidad de lograr una reducción de los descartes por lo que ello supone en la eliminación de recursos. Tercero, lograr una mayor descentralización a la hora de adoptar las decisiones en política de pesca contando más con los países y los organismos regiona-

les del sector. Cuarto, necesidad de disponer de una mayor información sobre la realidad del sector. Desde la perspectiva de los recursos, de tener unos mejores y más abundantes datos científicos sobre la situación y evolución de los caladeros. Desde la perspectiva de las flotas, disponer de más datos sobre su capacidad de capturas y sobre el desarrollo de las mismas.

España defiende el mantenimiento de un régimen de gestión diferenciado para el segmento de la flota que opera en la franja costera, aunque considera que un paso previo en el marco comunitario debería ser definir qué es la pesca costera y artesanal ante la existencia de criterios diferentes entre los países miembros. La Administración española se posiciona igualmente sobre la conveniencia de que esa franja se mantenga en actual status sobre su gestión donde la responsabilidad corresponde a cada país cuyos gobiernos tiene la autoridad para restringir el acceso a barcos de otros países. En materia de estructuras de las flotas, España no se opone frontalmente aun ajuste de las mismas, pero reclama un análisis pro-



fundo sobre su composición y también sobre el esfuerzo que ya ha hecho cada país en las últimas décadas.

Junto a estos puntos de acuerdo, hay profundas discrepancias entre los Estados miembros sobre las posibles salidas a la situación actual donde se reconoce la existencia de un cierto fracaso en el desarrollo de la misma en las últimas décadas. Se halla abierto el debate sobre la necesidad o no de modificar el actual modelo de gestión de las pesquerías basado en el establecimiento de los TACs y las cuotas así como para la distribución de las posibilidades de pesca. Desde algunos países y, concretamente desde España, se apoya la necesidad de un cambio sustancial poniendo como alternativa un sistema basado en el control del esfuerzo pesquero. No hay posiciones comunes sobre

la actual política de estabilidad relativa por la que los derechos de pesca de un país se han quedado en el pasado, mientras no se contemplan las necesidades de otros Estados cuyos armadores se ven obligados a cambiar la ubicación de sus flotas en otros países para desarrollar su actividad. Francia o Alemania son países que se oponen a ese cambio en el modelo. España es en este punto un claro perjudicado al tener bloqueadas en algunos caladeros sus posibilidades de pesca tras sufrir un largo periodo transitorio. Tampoco existe un acuerdo en la política de transferencia de los derechos de pesca. En lo que afecta a los acuerdos con terceros países no hay duda de que todos los Estados miembros apoyan el desarrollo de nuevos compromisos para facilitar la actividad de las flotas comunitarias.

España es uno de los países más interesados, dada la composición de su flota, siempre ligada y más dependiente de aguas exteriores. Pero, el debate se mantiene sobre la financiación de esos acuerdos don-

## ***España aboga por un cambio radical en la política de gestión de las pesquerías***

de Bruselas apoya que los armadores paguen más dinero por ejercer el derecho a la pesca en esas aguas. Los armadores no se oponen frontalmente a una revisión en la política de pagos de esos acuerdos, pero siempre considerando las posibilidades de capturas y, en definitiva, la rentabilidad de los mismos. ■



# LOS PIRATAS nunca se fueron

**Los atuneros españoles que faenan a varios cientos de millas frente a las costas de Somalia, volvieron a ser en los últimos meses objetivo de los piratas de Somalia que operan en esas aguas. Los reiterados ataques lanzados por parte de estas bandas de criminales, fueron repelidos en todos los casos por las fuerzas privadas de seguridad que viajan a bordo de cada uno de los pesqueros. En la totalidad de los casos, las actuaciones de esos cuerpos de seguridad, con disparos de ametralladoras, sirvieron para alejar a los asaltantes sin que se produjeran víctimas.**



media docena de empresas, han reclamado a la Administración la necesidad de intensificar la seguridad para la flota. El gobierno, de acuerdo con los

## **La seguridad privada repeliendo ataques a los atuneros impidió la consumación de nuevos secuestros**

compromisos asumidos en su día para la protección de esta flota, ha autorizado al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino a contribuir en 2011 con 841.375 euros para el pago de los costes para la contratación de los servicios privados de seguridad. La Administración justifica el pago de esta ayuda de carácter excepcional ante el agravamiento de la situación y por la inseguridad de los barcos. Entre los años 2010 y 2011, la aportación de la Administración central para estas contrataciones se eleva a 1.921.375 euros

La protección para los barcos atuneros que operan en aguas del Océano Índico se enmarca en la llamada "Operación Atalanta" comandada por la Unión Europea. España participa en la misma con la aportación de unidades de la Armada y del Ejército del Aire con un total de más de 400 efectivos. ■

## **El Ministerio de Medio Ambiente aportará en 2011 más de 800.000 euros complementarios para contribuir a financiar los costes de la seguridad**

**E**n 2010, la primera oleada de ataques se produjo la primavera pasada coincidieron con una mejoría en las condiciones climatológicas en esos mares. Los ataques en esas fechas se perpetraron contra barcos como el "Albacán", el "Intertuna II", "Internuta III" o el "Artxanda". Junto a la respuesta de los guardas privados de seguridad, en las operaciones de defensa participaron igualmente diferentes unidades de la "Operación Atalanta" y concretamente por el avión español P-3 Orión y la fragata francesa "Nivose".

Tras la tregua derivada del empeoramiento de las condiciones climatológicas, durante el pasado mes de noviembre, primero de los periodos intermonzónicos, las bandas de piratas volvieron a lanzar sus ataques, no sólo contra los atuneros, sino contra todo tipo de embarcaciones que atraviesan la zona. Entre los pesqueros objetivos de los ataques se hallaban el "Campolibre Alai" y el "Intertuna III".

Ante esta nueva situación, los armadores de buques atuneros, un total de 20 embarcaciones, propiedad de



# LA INDUSTRIA CONSERVERA en la encrucijada

*La producción de conservas constituye una actividad estratégica, no sólo para una gran parte de las zonas costeras dependientes de la pesca, sino para la propia actividad de capturas. La industria conservera de pescado tiene una facturación media de unos 8.000 millones de euros y emplea directamente a más de 12.000 trabajadores. Frente a periodos de bonanza en el pasado, en la actualidad, se trata de un sector que atraviesa problemas importantes. En unos casos, los mismos son consecuencia del mantenimiento de una cierta estructura familiar y de minifundismo. Sin embargo, los problemas más importantes vienen determinados por el cambio que se está produciendo en el conjunto de los mercados de la pesca y de las materias primas en origen, junto a la crisis económica que está condicionando la demanda.*



**E**n el último ejercicio, la producción de conservas de pescado en España se elevó a 341.434 toneladas, lo que supuso un ligero incremento sobre las 334.670 toneladas del ejercicio anterior. El atún supone el grueso de la materia prima utilizada, al significar más del 60%.

La crisis económica general, no se ha traducido en una caída de la demanda

## **El sector aporta más de 12.000 empleos en zonas costeras**

de los bienes más básicos en la alimentación. Se consume casi lo mismo, pero, sobre todo, con los productos a precios más bajos con un fuerte incremento de las marcas baratas de la distribución donde los grandes grupos fuerzan a las empresas a fabricar barato, sin apenas

márgenes de beneficio. En la actualidad se estima que las marcas de la distribución suponen más del 60% de las cuotas de mercado. El freno a este crecimiento sólo está siendo posible con una reducción de los precios de las marcas de fabricante, lo que implica menores márgenes para seguir investigando y mejorando los productos.

El segundo y gran problema al que se enfrenta el conjunto de la industria conservera española es la competencia desde terceros países y muy especialmente desde Asia, sobre todo en producciones como el atún. Las empresas ubicadas en esos países tienen la posibilidad de disponer en primer lugar de una materia prima más barata al estar cerca de los caladeros donde se llevan a cabo las capturas. En segundo término, tienen a su favor unos reducidos costes de producción fundamentalmente por la mano de obra barata. A estas dos condiciones se suman las facilita-

des comunitarias para las importaciones en los países miembros de este tipo de productos, lo que supone que ya el 50% del mercado comunitario de las conservas corresponde a terceros países. España ha reclamado mayores controles, sobre todo, para evitar la entrada de

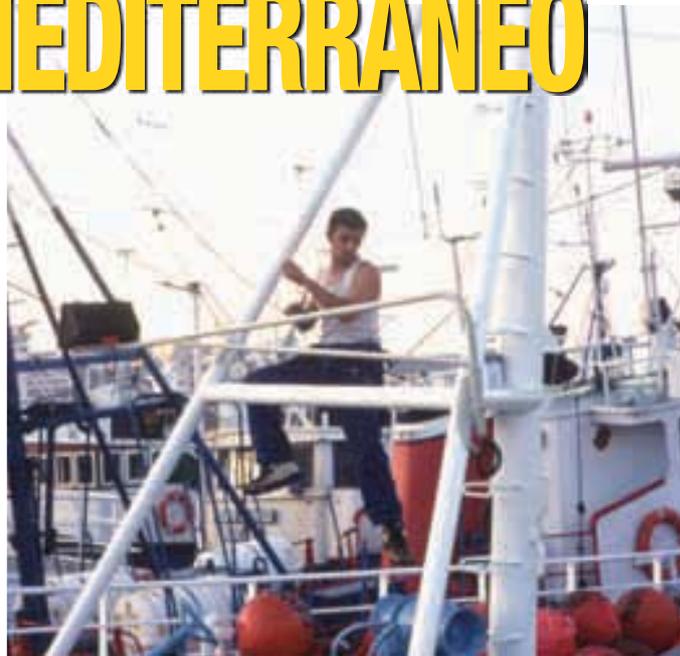
## **La competencia viene de las importaciones baratas desde países asiáticos**

materia prima procedente de pesca ilegal, no regulada ni reglamentada.

Para luchar contra esta situación, algunas de las empresas conserveras de pescado más importantes están impulsando una política de investigación y desarrollo de nuevos productos con un mayor valor añadido para tratar de compensar la pérdida de volumen de mercado con productos más sofisticados. ■

# LEYES PARA EL MEDITERRÁNEO

*Tras varios años de rodaje y de una aplicación parcial del mismo, el pasado mes de julio entró plenamente en vigor el reglamento comunitario por el que se fijan nuevas reglas de juego para el desarrollo de la pesca en aguas del Mediterráneo. Con la terminación del periodo transitorio, la comisaria María Damanaki hizo un llamamiento de los países miembros para el cumplimiento de las nuevas normas. En el caso de España, aunque las flotas acometieron los procesos de ajuste y reformas en artes y aparejos para seguir faenando en el nuevo marco, se reclamó sin éxito un aplazamiento de las medidas.*



Frente a lo que sucede en las aguas de Norte de la Unión Europea donde hay una larga historia ya en la aplicación de la Política Pesquera Común, en el Mediterráneo, las reglas de juego han sido mucho menos concretas, lo que ha dado lugar a la existencia de graves incumplimientos, así como a la falta de las necesarias medidas de control.

Consecuencia de todo ello, según apuntaron en su día los dictámenes de los científicos, un 54% de las poblaciones de los peces en esas aguas se hallan sobreexplotadas.

El denominado como el "Reglamento del Mediterráneo" fue adoptado en el año 2006 y el objetivo del mismo era poner un poco más de orden en la explotación de esas aguas para su aplicación por parte de todos los países miembros. En paralelo a su aprobación, se acordó, sin embargo, que el mismo no entrara en vigor de forma automática ante la necesidad de dar tiempo a que las flotas se ajustaran a la nueva situación. A la vista de esas demandas, Bruselas decidió dar un periodo transitorio de tres años para la aplicación de una parte de las medidas. Según los datos manejados por las autoridades comunitarias, la mayor parte de los países no habían realizado los deberes en ese tiempo y por ese motivo reclamaban una prolongación del periodo transitorio.

Frente a las peticiones de los sectores de la pesca afectados, la comisaria se mostró inflexible a las demandas. En su opinión, si la situación de los caladeros en esas aguas del Mediterráneo era ya grave en 2006, en la ac-

tualidad la misma había empeorado, por lo que su entrada en vigor automática más necesaria que nunca. Entre otros puntos, la nueva reglamentación contempla la integración de la dimensión ambiental en la política de pesca, la creación de redes de zonas protegidas restringiendo la actividad de las flotas, establecimiento de nuevos métodos de pesca, fijación de distancias mínimas de la costa para poder faenar y defensa de los habitats protegidos. Bruselas dejaba la puerta abierta a que cada país pusiera en marcha planes de pesca complementarios en defensa de

## ***Este año se aplicó, por fin, el Reglamento con nuevas medidas para el control de la pesca***

espacios de pesca locales.

Según los datos que obraban en su día en poder de la Comisión, durante ese periodo transitorio, los Estados miembros no sólo no se habían preparado para la aplicación total de ese reglamento, sino que además se habían detectado graves incumplimientos con infracciones muy graves en cuestiones como las tallas mínimas o los tipos de artes.

Los responsables comunitarios señalan igualmente que, para una correcta gestión de la pesca en el Mediterráneo es necesario que la Unión Europea ponga en marcha esta nueva reglamentación y, para ello, es indispensable contar con la colaboración de organismos multilaterales como la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico y de la Comisión Nacional de Pesca del Mediterráneo. ■



Entró en vigor el pasado uno de enero

# Implantado el DIARIO ELECTRÓNICO A BORDO

**Desde el pasado mes de enero es obligatorio tener el diario electrónico a bordo de acuerdo con las disposiciones comunitarias y en base a una orden de la Administración española. El sector de la pesca había reclamado el aplazamiento varios meses de su aplicación al existir ya otros mecanismos para el control de la actividad de las embarcaciones más allá de lo que hacen otros países comunitarios.**

Con esta medida, la Administración pesquera pretende tener un mayor seguimiento sobre la actividad de los barcos de la pesca. No se trata, sin embargo de una exigencia totalmente nueva, sino la culminación de un proceso de exigencias puesto en marcha en los años anteriores por Bruselas para conseguir conocer mejor la pesca real en los caladeros comunitarios y en aguas exteriores. Hasta la fecha, los resultados conseguidos no satisfacen las expectativas de los organismos comunitarios en materia de control sobre la pesca. Las inspecciones sobre el terreno, tanto en tierra como a bordo, en alta mar, tampoco han ofrecido los resultados esperados.

Desde 1993, de acuerdo con la reglamentación comunitaria, ya se exigía a los capitanes de los barcos disponer de un diario de a bordo donde anotar cada captura y presentar el mismo tras su desembarque. En la misma línea se aplicó un nuevo Reglamento en 2006 por el que se regulaba la obligación de registrar con datos electrónicos todo lo relativo a la actividad de la flota, Reglamento que se complementó con otro en la misma línea en 2008.

De acuerdo con esta disposición, todos los barcos con una eslora superior a los 24 metros, desde esa fecha deberán tener instalado un equipo mínimo necesario para el registro y la transmisión electrónica de los datos sobre la actividad pesquera con independencia de las aguas donde se hallen faenando o los puertos donde hagan las descargas. No están obligados a disponer de ese equipo, los barcos que, aún tendiendo una eslora superior a los 24

metros sus mareas sean inferiores a las 24 horas y cuando sus actividad se desarrolle sólo en aguas bajo soberanía española. Igualmente, no están obligados a disponer de esos equipos los barcos destinados a la acuicultura.

La normativa señala la obligación de que esos equipos se hallen instalados en una zona de seguridad para que no se vean perjudicados por la actividad de la pesca y que tampoco interfieran en los sistemas de seguridad del barco. Los equipos deben estar en todo momento operativos, desde que sale el barco de puerto hasta su regreso

***Es obligatorio para barcos con más de 24 metros de eslora y quedan excluidos los que estén fuera de puerto menos de 24 horas***

al mismo y se debe comunicar la existencia de cualquier avería que impida la correcta comunicación. Los capitanes deben comunicar el inicio de cada marea, desde el mismo momento que el barco sale de puerto y así como la terminación de la marea y dar a diario datos sobre las capturas.

Para la implantación de estos equipos, la Administración puso en marcha una línea de ayudas de hasta el 75% del gasto, con un techo por barco de 4.500 euros. ■



# Prioridades de la PRESIDENCIA EN LA UE

*Durante el primer semestre de este año, España desempeñó la presidencia de la Unión Europea, en un momento importante dadas las condiciones económicas globales y los procesos de cambio en el seno comunitario.*



En materia de pesca, los trabajos de la Administración española en sus contactos con otros países miembros y con los organismos comunitarios, se concretaron a tres puntos. La futura reforma de la Política Pesquera Común, las reformas también de las Organizaciones Comunes de Mercados y el desarrollo de los planes plurianuales de pesca como mecanismo para la recuperación estable de los caladeros

A partir de 2012 se debe aplicar una nueva política de pesca a partir de un análisis de las actuaciones desarrolladas en los últimos años y los resultados obtenidos con el objetivo de lograr una actividad sostenible y la recuperación de los recursos. España se ha manifestado como un propulsor de un cambio en los sistemas para mejorar los caladeros y modificar el actual mecanismo basado en los TACs y las cuotas. Los debates se mantienen en el seno de la Unión Europea.

Un segundo punto en los objetivos de la presidencia española es lograr una reforma de las Organizaciones Comunes de Mercado tanto de los productos de la pesca como de la acuicultura.

Finalmente, un tercer aspecto en esos objetivos es el desarrollo de nuevas políticas para la recuperación de los caladeros donde destaca la aplicación de los planes plurianuales, sobre todo en las especies de un mayor interés económico. España defendió que, antes de adoptar cualquier tipo de decisión en esta línea, se dispongan de los datos más fiables para lograr un equilibrio entre los intereses de los pescadores y de los propios caladeros. Un punto de preocupación es el relativo a evitar la actual situación y en volumen que supone los descartes en el conjunto de la actividad de la pesca, en algunos casos hasta el 70%, para lo que es indispensable una nueva política de artes más selectivos, así como de otra política de capturas.

## ***España desarrolló trabajos para la reforma de la Política Pesquera Común y la Organización Común de Mercado.***

En el ámbito de las competencias de Trabajo e Inmigración, desde la presidencia comunitaria se trataron de impulsar una serie de políticas encaminadas especialmente a la construcción de un espacio comunitario con más empleo y de mayor calidad, en línea con el objetivo global de mejorar también la cohesión social.

En lo que afecta al Ministerio de Fomento, concretamente en la política del transporte, los trabajos de la presidencia española se han centrado en tres cuestiones como ejes prioritarios. La seguridad en la actividad de la flota, la sostenibilidad del medio y la innovación. ■



# ESPAÑA RATIFICA EL CONVENIO sobre trabajo marítimo de la OIT

**España ha sido el primer país comunitario en ratificar el Convenio Internacional sobre el Trabajo Marítimo de la OIT. Se trata de un paso esencial para que esta carta de derechos de la gente del mar entre en vigor ya que la iniciativa española puede animar a que otros países de nuestro entorno hagan lo mismo.**

**T**al como van las cosas, todo parece indicar que en los primeros meses del 2011 se alcanzará el acuerdo de firmas necesario para que el Convenio entre en vigor, un año más tarde. Para ello, deberán haberlo ratificado al menos 30 Estados, miembros de la Organización Internacional del Trabajo que, en su conjunto representen el 33% del arqueo bruto de la flota mercante mundial. Este requerimiento es mucho más elevado de lo que habitualmente se exige en los Convenios de la Organización y utiliza una nueva fórmula para garantizar que tenga mayor impacto.

El tratado establece los derechos de la gente del mar a disfrutar de unas condiciones de trabajo decentes, creando condiciones de competencia justa para los armadores. Aspira a ser un instrumento aplicable en todo el mundo, fácil de entender, actualizar y aplicar de manera uniforme.

El texto ha sido diseñado para convertirse en un instrumento jurídico de alcance mundial que, al entrar en vigor, se convierta en el "cuarto pilar" del régimen normativo internacional, garante de un transporte marítimo de calidad y que complemente los Convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional.

La ratificación de España refleja el compromiso que nuestro país tiene con la OIT apoyando las normas internacionales laborales y sobre trabajo decente. Tanto es así que somos la nación que

más Convenios ha firmado con esta Organización, dependiente de Naciones Unidas (132, de los que 27 afectan al sector marítimo).

Según Juan Somavia, director general de la oficina de la OIT en España, esta ratificación evidencia "el compromiso de nuestro país por mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar en los buques de bandera española. Además, es un paso importante ya que anima al resto de Estados miembros de la Unión Europea a hacer lo mismo".

La mayoría de las obligaciones establecidas en el nuevo texto se dirigen a armadores y a Estados de pabellón; por lo que

es muy importante que lo firmen países con decidida vocación marítima y con jurisdicción con flotas de elevado arqueo bruto.

A medida que se ratifique este Convenio, aprobado en la 94ª Conferencia Marítima de la OIT celebrada en Ginebra en 2006, se irá retirando la legislación anterior. Sin embargo, se prevé un período transitorio en el que seguirán vigentes algunas normas.

El Convenio 2006 protege a los aproximadamente 1,2 millones de trabajadores del mar que existen en el mundo. Por ello, tiene en cuenta la realidad cambiante del sector y las necesidades de una industria que maneja el 90% del comercio internacional. ■



Foto: I. Mora

# Las campañas de VERDEL, ANCHOA Y BONITO dejan buen sabor de boca



**Las tres pesquerías más importantes para las flotas de las cuatro comunidades del Cantábrico Noroeste han dejado un balance positivo. La costera de verdel finalizó rápidamente al agotarse la cuota asignada, pero el pescado alcanzó un precio alto en primera venta. Por su parte, la costera de la anchoa ha dejado buenas capturas y, aunque el precio no ha sido el esperado tras el largo cierre del caladero, Bruselas ha ampliado la cuota de captura para 2011 al mejorar las perspectivas. Finalmente, las capturas de bonito han subido respecto de la campaña pasada y el precio de venta se ha mantenido prácticamente. Quizá las campañas no batan records históricos, pero han mejorado las capturas de campañas pasadas y las buenas perspectivas alivian la situación de estas flotas.**

La campaña de verdel o xarda duró pocas semanas ya que las capturas de los barcos fueron abundantes y las 26.000 toneladas de cuota asignada se acabó rápidamente. Esta circunstancia llevó a algunas flotas, como es el caso de los 25 barcos de la flota gallega de cerco, a pedir más cuota tras pecar las 6.300 toneladas que tenían asignadas. El precio medio alcanzado por el pescado en lonja ha doblado y, en ocasiones, triplicado el precio medio de 2009. En algunos puertos se ha pagado hasta dos y tres euros por kilo. Aunque estos precios han sido la excepción, dan una idea de los buenos resultados obtenidos por algunos barcos. El total de capturas permitida (TAC) a cada embarcación ha estado entre 15 y 18 toneladas por barco y día. Esta circunstancia hizo que la cuota se acabara rápidamente.

La campaña de la anchoa en el Cantábrico dio relevo a la de verdel en marzo y finalizó a principios de junio, aunque algunos barcos dejaron de capturar bocarte debido al bajo precio de venta. En lonjas como la de Santoña el precio medio ha sido de 1,5 euros el kilo llegando hasta los 3 euros dependiendo del tamaño de los ejemplares. Durante los tres meses de la costera, la lonja cántabra subastó 633,5 toneladas. De esta cantidad, más del 70 por ciento era anchoa por debajo de 38 gramos (entorno a treinta ejemplares por kilo) se pagó entorno a los 3 euros por kilo, mientras que el resto, unas 170 toneladas, de menor tamaño, se pagaron entorno a los 2 euros por kilo. La lonja de Colindres ha sido la segunda de la comunidad por volumen de anchoa subastada con un total de 140 toneladas. Los pescadores esperaban vender sus capturas a buen precio tras la larga parada, pero parece que la industria ya tenía parte de sus necesidades cubiertas con anchoa de otros mares.

Los resultados de la campaña de bonito se pueden calificar de buenos. Las capturas para los cerca de 450 barcos con autorización se han mantenido más o menos estables desde que a primeros de junio aparecieran los primeros bonitos en las lonjas hasta el cierre de la cam-



paña, que en esta ocasión, ha cerrado a finales de octubre. Sin embargo, aunque la campaña se ha alargado y el volumen de capturas ha superado al de la campaña pasada, el precio de venta, que ha rondado los 3,7 euros de media, es similar al de 2009, aunque por debajo.

Como viene siendo habitual, en una campaña que se alarga casi cinco meses ha habido altibajos en las capturas y unas flotas han tenido mejor suerte que otras.

Así, para la flota gallega el balance ha sido muy positivo tanto por volumen de pesca vendida como por volumen de negocio. De esta forma, para la flota artesanal con base en puertos gallegos tener una buena bonitera y recuperar la anchoa despeja el horizonte tras unas campañas difíciles por las bajas capturas y el alto precio del gasoil. Burela, el puerto gallego que lidera las subastas de esta pesquería, ha subastado 2.233 toneladas de bonito a un precio medio de 3,7 euros el kilo. Estas cifras han colocado la presente campaña como la mejor en diez años. El volumen de ventas de esta lonja ha sido un 50 por ciento más alto que el de 2009.

***La costera de bonito ha sido para la lonja de Burela la mejor en diez años (Miguel Neira)***

Para los 109 barcos que componen la flota cántabra, la campaña bonitera también ha sido positiva. El volumen de capturas—1.427 toneladas— supera en casi un tercio a las de 2009. Como en el caso de la flota gallega, el precio de venta del túnido ha sido inferior al de la costera anterior, pero el volumen de las capturas ha compensado la diferencia. En el caso cántabro son dos lonjas: Colindres y Santoña las que centran las subastas de bonito en la comunidad.

Para la flota vasca las capturas de bonito, aunque mejoran el volumen de la campaña anterior, no han sido buenas, ya que la bonitera fue calificada como pésima. Los puertos de la provincia guipuzcoana subastaron 3.300 toneladas. Esta cifra supera en 500 toneladas a la de la campaña pasada y el precio medio del túnido en primera venta estuvo entorno a 3,6 euros. Por otro lado, para la flota con base en el puerto vizcaíno de Bermeo, la campaña no ha sido mala, pues, aunque el volumen no ha sido excepcional, los precios se han mantenido entorno a los 3,35 euros por kilo. Así pues, las flotas del cantábrico han podido pescar las tres pesquerías principales y las expectativas para la campaña 2011, a priori, se presentan mejor al haberse doblado la cuota de la anchoa. ■

# Nuevo modelo portuario, FLEXIBLE Y RENTABLE

**Con la publicación el pasado 7 de agosto en el BOE de la Ley de Puertos aprobada por los dos partidos políticos mayoritarios se ha establecido un nuevo modelo portuario asentado en criterios de rentabilidad, que define las dársenas españolas como empresas a las que se exige competitividad. Para ello los legisladores han consensuado un régimen económico común, pero flexible que atienda las peculiaridades de cada puerto a la vez que asegure el funcionamiento del conjunto del sistema.**

La clave de este régimen económico es el nuevo esquema tarifario que tiene como ejes principales la rentabilidad y la flexibilidad con los que se pretende impulsar la competencia entre las dársenas para captar nuevos tráficos. El nuevo sistema tarifario posibilita a cada autoridad portuaria a fijar cada ejercicio sus propios coeficientes reductores en función de la rentabilidad obtenida por su gestión. De esta forma, los puertos con menor endeudamiento pueden incentivar la llegada de nuevos tráficos al reducir sus tasas, que en la actualidad suponen un 25 por ciento del coste del paso de la mercancía por los puertos españoles.

El sistema portuario parte de un régimen económico común que se compromete a alcanzar una rentabilidad anual del 2,5 por ciento. Esta rentabilidad garantiza su autosuficiencia económica y financiera. Las dársenas no recibirán ninguna aportación de los Presupuestos Generales de Estado. Por tanto, sus gastos de funcionamiento e inversiones serán cubiertas mediante los recursos generados por sus operaciones o por las subvenciones de

fondos europeos. Los puertos que no sean eficientes tendrán que asociarse con puertos próximos para ofrecer a

***Los puertos más rentables podrán reducir las tasas para captar nuevos tráficos***

las navieras mejores servicios que proporcionen la rentabilidad necesaria.

También con el objetivo de mejorar la competitividad de los puertos, el nuevo texto transforma las Sociedades de Estiba y las Agrupaciones de Interés Económico en Sociedades Administrativas de Gestión de la Estiba Portuaria (SAGEP). La transformación, que tendrá que estar finalizada en febrero de 2011, no contempla la participación de las autoridades portuarias en las sociedades y pretende reducir el impacto de prestación de servicios en coste total del paso de la mercancía por el puerto.

Además, la reforma tiene como objetivo la sostenibilidad al establecer la obligación de las Autoridades Portuarias de elaborar una memoria de sostenibilidad e incentiva las buenas prácticas medioambientales. ■





# LA BAJURA ANTE EL RETO

## de la seguridad a bordo

*Las conclusiones que los expertos han extraído sobre las deficiencias detectadas durante las inspecciones llevadas a cabo en distintos puntos del litoral entre 2007 y 2009 en barcos pesqueros son contundentes: el error humano causa el 80 por ciento de los siniestros y sólo el 50 por ciento de las tripulaciones gestiona bien o al menos de forma aceptable las situaciones de emergencia. Además, el 90 por ciento de los accidentes no se habría producido si hubiese habido medidas de prevención. Para paliar esta situación desde finales*

*de 2008 cofradías y las distintas administraciones implicadas han puesto en marcha jornadas de seguridad en las localidades pesqueras más relevantes.*



Las inspecciones se enmarcan en el Plan Nacional de Inspección de Salud, Seguridad y Condiciones de Vida y Trabajo a Bordo de Embarcaciones Pesqueras (SEGUMAR) puesto en marcha hace un lustro por los departamentos implicados en seguridad —Fomento, Medio Marino y Trabajo e Inmigración— a los que posteriormente se han sumado los de Interior y Justicia. También forma parte del plan la campaña de concienciación sobre prevención de riesgos laborales para el sector pesquero “Amárrate a la vida” durante la que se presentó en Madrid a los integrantes de los órganos gestores de la Federación Na-

cional de Cofradía de Pescadores las conclusiones extraídas por los expertos de las inspecciones realizadas en los barcos pesqueros.

En el trascurso de la jornada, que pretende fomentar la cultura de la seguridad en la mar, tres expertos exponen a los pescadores información sobre la estructura básica de la seguridad en los buques pesqueros; la responsabilidad empresarial en caso de accidente; e irregularidades laborales. Por su importancia para la flota de bajura esta revista publicó en el número 493 la ponencia del coordinador de seguridad e inspección de la Capitanía Marítima de Vigo, José Bernardo Rodríguez sobre la esta-

### ***Campaña para fomentar la cultura de la seguridad en la mar***

bilidad del barco. El coordinador señala que los siniestros de los barcos —aunque sean de reciente construcción— se producen por un cúmulo de circunstancias que restan estabilidad al barco. La estabilidad del barco es variable y, como consecuencia, puede ser incrementada o reducida por las decisiones del patrón. Además, la tripulación debe conocer las medidas de seguridad a través de la práctica de ejercicios de salvamento cuando se contrata marinería nueva. ■



# ASOCIACIÓN DE MUJERES EN LA RED

## para dignificar su trabajo en el sector pesquero

*Entorno a trescientas representantes de distintas asociaciones de mujeres que realizan sus tareas en el sector se dieron cita en el I Congreso de la Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero para reivindicar y dignificar su papel en la pesca, el marisqueo, la acuicultura, el procesamiento y comercialización del pescado, reparación y construcción de redes, descarga de pescado, y la administración y gestión de empresas pesqueras. El encuentro también ha facilitado el intercambio de experiencias y el conocimiento mutuo entre las distintas organizaciones que agrupan—de acuerdo con los datos del Instituto Social de la Marina— a cerca de 5.300 mujeres dadas de alta en el Régimen Especial del Mar.*

La Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero, puesta en marcha por la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, es una herramienta en la red que posibilita la comunicación y el intercambio de experiencias entre mujeres o agrupaciones de mujeres que trabajan o desean trabajar en el sector.

El asociacionismo fue calificado por los representantes de las distintas administraciones y asociaciones que intervinieron durante el encuentro como el paso indispensable para que las mujeres, que durante décadas han realizado actividades determinantes en la actividad de la economía costera, reivindiquen su papel en el sector saliendo de su invisibilidad para dignificar su trabajo. Para facilitar la comunicación entre estos colectivos en su objetivo por obtener el reconocimiento debido nace esta Red que pretende convertirse en un canal interactivo entre todas las personas vinculadas o interesadas en el sector. De esta forma, la asociaciones de rederas vascas podrán intercambiar infor-

### ***La Red quiere convertirse en un canal interactivo que fomente la profesionalización***

mación sobre los pasos dados por las rederas gallegas para profesionalizar su trabajo. Y estas asociaciones podrán, a su vez, comparar y contrastar la situación de su colectivo respecto del colectivo de mariscadoras para fijarse sus objetivos.

Por tanto, la Red Española de Mujeres ha mostrado en su primer encuentro la importancia del asociacionismo para la defensa de los intereses colectivos en su afán por lograr su visibilidad y un reconocimiento profesional que lleve a la mejora de las condiciones laborales de estas mujeres. No parece un camino fácil, pero las mujeres han mostrado su aguante en numerosas ocasiones y ahora disponen de herramientas y una legislación que allanará el camino por recorrer para obtener el reconocimiento de su función económica y social en las localidades costeras. ■



# COFRADÍAS Y PRODUCTORES apuestan por la comercialización

**Para la Administración pesquera española la futura reforma de la Política Pesquera Común debería de girar sobre unos ejes principales entre los que destacan la transformación y la comercialización de los productos del mar. Hasta ahora, desde las distintas administraciones, se ha señalado la falta de interés de la bajura—pescadores y productores a flote y a pie— por lo que ocurre con el producto del mar una vez descargado en la lonja del puerto. Esta actitud, que ha permitido con frecuencia derivar la ganancia principal de estos productos a las cuentas de resultados de los asentadores o de las empresas transformadoras, ha iniciado un cambio como lo muestra la creación de la asociación de lonjas vinculada a la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores o la empresa “Mar de Sieiro”.**

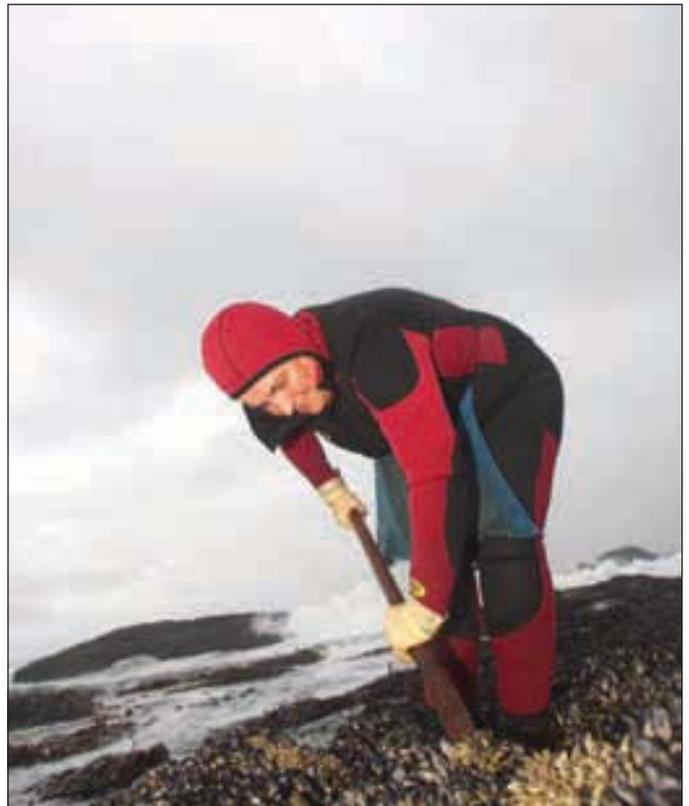
Los motivos que han empujado a las cofradías de pescadores o a algunas agrupaciones de percebeiros a involucrarse en la comercialización del producto que capturan en el mar o extraen de la roca pueden ser diferentes, pero el resultado es el mismo: tener más control sobre la sostenibilidad de la pesquería y del futuro de su trabajo. Esta mentalidad ha sido hasta ahora la asignatura pendiente de la pesca de bajura y de los productores a flote o a pie; pero parece que se está produciendo un cambio en la tendencia.

Un ejemplo a nivel local de esta tendencia es la empresa “Mar de Sieiro” recién creada por percebeiros de Baiona y A Guarda—mayoritariamente mujeres— que han decidido participar en todos los eslabones de la cadena productiva: extracción, transformación y comercialización del percebe. La iniciativa, que enlata y distribuye percebe y en el futuro hará paté de este crustáceo, se remonta un lustro en el tiempo y da respuesta a la invasión creada por una variedad de menor calidad. Estas mujeres y hombres del mar han contado con el apoyo técnico y financiero para profesionalizar su actividad y sacar rendimiento a su trabajo en toda la cadena productiva adecuándose a los principios de la pesca sostenible: pesquería responsable y sostenible; nivel de renta adecuado; mantenimiento del empleo; relevo generacional en la costa.

A nivel nacional, la Asociación Nacional de Lonjas de Contratación de Pescado ha sido la respuesta que las cofradías han dado a la posibilidad que recoge la ley de pesca sostenible de que se establezcan otros lugares de primera venta distintos de las lonjas en los que puedan entrar operadores autorizados por las administraciones central y autonómica. Para hacer frente a esta situación se ha creado esta asociación que ofrece las siguientes ventajas: control sanitario del

producto desembarcado y subastado; falta de impagados que tienen los patrones; revalorización de los productos a través de campañas formativas; y, además, evita las duras condiciones de pago que imponen las grandes distribuidoras de alimentos.

Parece que la bajura está dando los pasos, aunque tímidamente, para involucrarse en la comercialización de los productos del mar. ■



# Un buen año para las INVESTIGACIONES MARINAS



Robot submarino. CSIC

***El año que ahora finaliza resultó bastante provechoso para la investigación marítima y, en especial, para la acuicultura. Los avances en la investigación para el cultivo del atún rojo y la merluza, o el cierre del ciclo del bonito atlántico, así lo atestiguan. La investigación oceanográfica tampoco se ha quedado atrás. Estas son las informaciones más destacadas al respecto que recogimos en nuestras páginas.***

**F**ue un buen año para la investigación sobre el atún rojo. Dedicamos un amplio reportaje para explicar los grandes avances experimentados por el equipo de investigación encabezado por Fernando de la Gándara, en colaboración con Aurelio Ortega, del Centro Oceanográfico de Murcia, dentro del programa Seldott. Por vez primera se había

logrado una puesta masiva viable de esta especie, en la primera quincena del mes de julio de 2009. En total, 140 millones de huevos. La larva más longeva sobrevivió poco más de setenta días. Un año después, este equipo lograba una nueva puesta masiva, a mediados de junio de 2010. Pero, en esta ocasión, sin necesidad de inducción hormonal.



En ese mismo verano de 2010, en una investigación encabezada por Aurelio Ortega sobre el bonito atlántico, utilizada como especie modelo en los trabajos con atún rojo, se lograba cerrar el ciclo de esta especie. Y se logró en tan sólo cuatro años.

A finales del pasado mes de noviembre, los investigadores del IEO de Murcia, junto a los técnicos Juan Ramón Prieto y Javier Viguri, lograban un nuevo hito: adaptar a juveniles de atún rojo a la vida en cautividad en instalaciones en tierra. Es la primera vez que esto se consigue en Europa y un nuevo paso hacia la domesticación de esta especie.



Atún rojo. Fernando López Mirones

### **MERLUZA, NUEVO RETO**

Desde el Centro Oceanográfico de Vigo, Rosa Cal, José Iglesias, Francisco Javier Sánchez y Juan Otero lograban una puesta viable, en 2009, con una especie que, en tan sólo dos años antes presentaba grandes incógnitas sobre su posible cultivo. Estas puestas se han continuado a lo largo de 2010, suponiendo un gran avance en los trabajos de investigación sobre una especie de la que apenas hay trabajos científicos publicados. Se han salvado grandes escollos, aunque queda mucho por hacer, como superar la fase larvaria, una tarea que no será nada sencilla, como señala José Iglesias en el trabajo que publicaremos en MAR en este próximo año.

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) lanzó, en junio, un robot sumergible en la zona de Cabo Silleiro, en la pontevedresa ría de Vigo, desde el buque oceanográfico "Mytilus". Este "planeador submarino" no necesita ningún tipo de propulsión y puede sumergirse a un kilómetro de profundidad y rastrear las aguas gallegas desde la zona costera hasta 150 kilómetros mar adentro. El artilugio, cuyo proyecto se lleva a cabo en colaboración con la Universidad de East Anglia, en el Reino Unido, recogerá datos mientras navega bajo el agua, realizando perfiles entre el fondo y la superficie. Tras cada perfil, al emerger, transmitirá vía satélite la información almacenada.

Gracias a los datos suministrados por este robot, se dispondrá de una valiosa información para la predicción de la deriva de larvas de las especies de interés comercial, de gran interés para el sector marítimo-pesquero; de vertidos contaminantes; o sobre el estado de la mar.

También nos hicimos eco en nuestras páginas de la puesta en marcha de la expedición "Malaspina 2010". El 16 de diciembre, desde Cádiz, partía el buque de investigación de la Armada "Hespérides". En enero lo hará el buque oceanográfico del CSIC "Sarmiento de Gamboa", que realizará una travesía de tres meses por la llamada

Ruta Colombia (desde Las Palmas a Miami, EE.UU), en la que se efectuarán estudios sobre el clima. El "Hespérides", por su parte, dará la vuelta al mundo. Invertirá unos nueve meses. Ambos buques recorrerán más de 42.000 millas náuticas y completarán un amplio estudio multidisciplinar para evaluar el impacto del cambio global y la biodiversidad del océano profundo.

Un equipo de geólogos dependientes de la Secretaría General del Mar y biólogos del Instituto Español de Oceanografía, dentro del proyecto Indemares, comprobaron la existencia del, hasta ahora, primer arrecife de coral en aguas frías en el área marítima española. Está situado frente al asturiano Cabo de Peñas, en la zona de influencia del Cañón de Avilés. Había fundadas sospechas de que "algo" podía haber en esa zona, según las investigaciones realizadas en 2008, en el Cantábrico, por la organización ecologista Oceana. Ahora, y gracias a los equipos de que disponen los científicos del IEO, han descubierto a unos ochocientos metros de profundidad un amplio asentamiento de arrecifes de corales de agua fría.

Por último, destacar el galardón que otorga la Fundación BBVA a las Actuaciones de Conservación de la Biodiversidad recibido por el grupo de investigación Ecomarg, formado fundamentalmente por investigadores del IEO. Este premio, concedido por los trabajos que durante años se vinieron realizando en el área marina conocida como El Cachucho, y que concluyeron con la propuesta y actual delimitación como primera área marina protegida de España. Este galardón supone, además de reconocer el esfuerzo científico, resaltar su importancia ante la necesidad de proteger nuestras aguas. Una protección que, en el momento actual, apenas llega al 1%. ■

# Se confirma la MEJORÍA DE LA POBLACIÓN DE ANCHOA

**Tras la campaña de primavera, en la que los científicos apreciaban signos de mejoría en el stock de anchoa, como señaló a esta revista el director del Centro Oceanográfico de Santander Pablo Abaunza, en la de otoño, realizada por los investigadores de Azti-Tecnalia, se confirmaba esa tendencia al alza por segundo año consecutivo.**

**T**ras la campaña de primavera, Pablo Abaunza destacaba a MAR que, aunque no fuera como para tirar cohetes, *el reclutamiento de anchoa fue el "suficiente" para que haya posibilidades de pesca.* El investigador del IEO comentaba que se había producido un buen reclutamiento al que se habían unido unas buenas condiciones ambientales, y destacaba que el esfuerzo de no pescar durante cinco años estaba dando sus frutos, *ya que había posibilitado un incremento de la población adulta, que siempre es importante a la hora de que se produzca un buen reclutamiento.*

La campaña de otoño vino a corroborar la mejor de las expectativas, confirmando la tendencia al alza de la biomasa de juveniles por segundo año consecutivo. Ahora, de nuevo con la vista puesta en la próxima campaña de primavera (campaña Bioman que realizan Ifremer, IEO y Azti), esperemos que se cumplan estas expectativas, al tratarse, como se ha señalado en ocasiones anteriores, de una especie "muy fluctuante" y "sensible" a diversos parámetros.

La de otoño encontró anchoa en prácticamente todo el Golfo de Vizcaya, con una distribución de juveniles un 60% mayor que la localizada en 2009. Unos datos que hacen pensar, según

el director de Azti, Rogelio Pozo, que *la posibilidad de superar la biomasa de precaución -33.000 toneladas- en la primavera del año que viene será muy alta.*

Otra de las noticias más destacadas sobre esta especie, en el año que ahora termina, fue la entrada en vigor del tan esperado Plan de Gestión de esta especie. El tratado de Lisboa había generado una situación legal de competencias que bloqueaba la entrada del proyecto de la Comisión Europea para la anchoa, presentado hace más de catorce meses. Finalmente, el Parlamento aprobó la aplicación de dicho Plan de Gestión por 612 votos a favor, 33 en contra y 13 abstenciones. ■





# Redes de deriva: LA HISTORIA INTERMINABLE

**Una de las artes más destructivas de pesca sigue vigente en el Mediterráneo a pesar de su prohibición, tanto por Naciones Unidas (1992) como por la Unión Europea (2002). Además del núcleo duro en Europa que mantiene su uso (algunos puertos italianos), se mantiene enquistada en Marruecos y Turquía, donde se están empleando las mismas triquiñuelas que antes utilizaron Francia e Italia.**



Oceana/Thierry Lannoy

Aprovechando la desidia de los políticos, provocada por no tomar acciones “impopulares” entre sus flotas, las redes de deriva parecen perpetuarse en el tiempo. Nadie duda de los devastadores efectos sobre el medio marino, pero tampoco se atreven a enfrentarse al problema. Los trucos que emplearon Francia e Italia para, durante años, mantener su uso a pesar de la prohibición, son los que ahora utilizan Marruecos y Turquía con, probablemente, las mismas redes que heredaron de las flotas europeas.

Después de años actuando al margen de la ley, Francia abandonó su uso “incentivada” por la denuncia de la Comisión Europea, en diciembre de 2007, y la posterior condena del Tribunal Europeo de Justicia. Los barcos franceses

ya no llevan esas redes a bordo, según ha podido constatar Oceana, pero permanecen almacenadas en puerto, como señaló a MAR María José Cornax, responsable de la Campaña de redes de deriva de esta organización ecologista.

En Italia, que también ha sufrido la condena de la Corte de Justicia europea, su utilización ha disminuido considerablemente... pero quedan núcleos que siguen sin darse por enterados. Y así siguen.

Turquía y Marruecos han hecho público que sus flotas abandonarán el uso de estas redes hacia mediados de 2011. Se abre, pues, una nueva puerta a la esperanza. Marruecos, a pesar de las ayudas que recibió para su desmantelamiento, y de su compromiso en que esto fuera realidad en diciembre de 2008, a finales del año que ahora ter-

mina sigue negociando las contrapartidas por la supresión de estas redes. Un peligro añadido es que, en vez de ser destruidas acaben en otras manos, como las argelinas, por ser el país más próximo, y porque también tienen alguna pesca con este tipo de redes.

Después de negar su uso, finalmente el gobierno turco reconoce que unos 150 barcos las vienen utilizando. Un reconocimiento obligado ante las denuncias debidamente ilustradas por Oceana ante la ICCAT. Después de aducir “vacío legal”, ahora se han comprometido a eliminarlas el 1 de julio de 2011. Están siguiendo paso por paso las tretas utilizadas por Francia, señala Oceana, que duda que se vaya a cumplir su compromiso. Lo que sí está claro es que, por desgracia, en 2011, las redes de deriva seguirán siendo noticia. ■

***Atún rojo, merluza, bonito atlántico, incluso un robot submarino para predecir la deriva de larvas de las especies de interés comercial, vertidos contaminantes o sobre el estado de la mar, fueron algunos de los protagonistas de las investigaciones en 2010***

# Hábitat marino y GESTIÓN PESQUERA

**MAR se hizo eco de la decisión del Consejo de Ministros en la que se aprobó el proyecto de Ley de Protección del Medio Marino, cuya principal novedad era planificar de forma integral la protección de hábitat marinos y gestión de pesquerías, lo que valoraron muy positivamente los grupos ecologistas. Finalmente, el pasado 16 de diciembre fue aprobada por las Cortes Generales.**

Constituir un marco normativo uniforme y completo que garantice la articulación de actividades humanas en el mar sin que se comprometa la conservación de las características naturales de los ecosistemas marinos. Ese es el objetivo de la nueva Ley de Protección del Medio Marino que, tras la aprobación del proyecto de Ley por el Consejo de Ministros, fue tramitado y aprobado en las Cortes Generales este mismo mes de diciembre.

El enfoque integral de la Ley -hábitat marino y gestión de pesquerías- ha sido muy valorado en un texto en el que se incorporaron las propuestas y observaciones de las Comunidades Autónomas costeras, así como sugerencias de organizaciones ambientalistas y ecologistas, y que contó con el dictamen favorable del Consejo de Estado. Esta nueva Ley incorpora una directiva europea que establece la acción comunitaria para la política del medio marino, y que regula numerosos aspectos de la protección del medio marino que hasta ahora no estaban incluidos en una ley estatal.

Los elementos clave que conforman la Ley son: las estrategias marinas como instrumento de planificación; la creación de la Red de Áreas Marinas Protegidas; y la incorporación de criterios ambientales en los usos del medio marino.

En cada demarcación marina que España delimite, se llevarán a cabo



Andrés Poncela

una serie de actuaciones específicas en función de las estrategias marinas previstas para cada caso en particular. Estas actuaciones irán encaminadas a garantizar que la presión derivada de las actividades que tengan lugar en el medio marino se realicen a niveles que sean compatibles con el estado del medio ambiente. Respecto a la creación de Áreas Marinas

Protegidas, tal y como se ha señalado desde estas páginas en reiteradas ocasiones, España tiene una de sus asignaturas pendientes más importantes, puesto que la protección actual cubre un escaso 1% frente al 10% que se comprometió a proteger para 2012 (compromiso establecido en el Convenio de Naciones Unidas sobre Diversidad Biológica).



# Impulso para SALIR DE LA CRISIS

**T**ras numerosas investigaciones, la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA) se ha pronunciado a favor de los valores nutricionales de la dorada y la lubina de crianza asegurando que comer estos productos dos veces a la semana ayuda a mantener un corazón sano.

La base científica de este conocimiento es el contenido en ácidos grasos Omega-3, de los tipos DHA y EPA, beneficiosos para el funcionamiento del corazón, el control del colesterol, la protección de la piel frente a la foto-oxidación y el funcionamiento del sistema inmunológico.

La EFSA también ha admitido que las posibilidades de que el salmón de acuicultura contenga anisakis son prácticamente nulas, dadas las condiciones de producción en cautividad y su alimentación a base de piensos.

Desde la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) se trabaja para que este mismo reconocimiento se haga extensivo a otras especies como el rodaballo, la corvina, la dorada o la lubina lo que, a su juicio daría "un espaldarazo a los valores de seguridad alimentaria de los productos de la acuicultura".

En 2010 ha entrado en funcionamiento la Federación Española de Agrupaciones de Defensa Sanitaria de Acuicultura (FEADSA) y APROMAR apoya la creación de Agrupaciones de Defensa Sanitaria en cada Comunidad Autónoma y su coordinación a través de la Federación.

También se ha impulsado el marco



Ana Díaz

**La acuicultura no está al margen de la crisis generalizada que afecta a muchos sectores de nuestra economía. En el 2010, las empresas dedicadas a la acuicultura marina se han visto obligadas a plantearse como objetivo la mera supervivencia. Otro tanto de lo mismo ha ocurrido con las piscifactorías continentales. La retracción del consumo, la presión a la baja de los precios, la profundización de los desequilibrios en la cadena de valor y la sequía del crédito han complicado el funcionamiento de esta actividad empresarial. Sin embargo, a pesar de que la producción ha descendido respecto al 2009, los peces de crianza han sido calificados como "buenos para la salud", lo que de alguna manera vuelve a ilusionar al sector.**

sociolaboral del sector con la creación de la Fundación Laboral Acuicultura, impulsada por los agentes sociales. Se encargará de apoyar los distintos convenios colectivos que se firmen en el sector y beneficiar a los trabajadores y empresarios vinculados a los mismos. En este sentido, prestará servicios sociales y asistenciales y mejorará las condiciones de seguridad y salud en el trabajo a través de la formación y la prevención de riesgos, vigilando el cumplimiento del II Convenio colec-

tivo, aprobado a finales del 2009.

Si en algo coincide el sector es que falta promoción. La Fundación Observatorio Español de la Acuicultura (OESA) se esfuerza para que la sociedad conozca esta actividad. A las jornadas técnicas y encuentros con medios de comunicación organizados a lo largo del año se une la exposición que ha llevado al Museo de Ciencias Naturales de Madrid, visitada por cerca de 100.000 personas, y que próximamente recorrerá otros puntos de nuestra geografía. ■

# LA REFORMA LABORAL contó con el apoyo del Parlamento

*La primera reunión para consensuar acuerdos con sindicatos y empresarios tuvo lugar en el mes de abril del año 2008. De esta manera arrancaba el Diálogo Social. Se celebraron casi 30 reuniones e incluso el presidente del Gobierno, Rodríguez Zapatero lo impulsó a través de varios encuentros en el Palacio de la Moncloa.*



El presidente del Gobierno, con el entonces ministro de Trabajo, Celestino Corbacho y los máximos dirigentes sindicales y empresariales.

**A**ntes de comenzar las negociaciones a tres bandas una de las primeras acciones del Gobierno fue aprobar una serie de “Medidas Urgentes de Impulso a la actividad Económica”. El Ministerio de Trabajo e Inmigración presentó un Plan Extraordinario de Orientación, Formación Profesional e Inserción Laboral, en el que se contemplaba la contratación de 1.500 orientadores profesionales para prestar atención personalizada a los desempleados así como realizar una prospección en empresas para conocer sus necesidades de empleo.

En el citado mes de abril de 2008, gobierno, sindicatos y empresarios marcaron la hoja de ruta del diálogo. Tres meses después, en presencia del presidente del Gobierno, suscribieron en la Moncloa un documento titulado “Declaración para el Impulso de la Economía, el Empleo, la Competitividad y el Diálogo Social”. En la anterior legislatura los agentes sociales firmaron 20 acuer-

dos en el marco del Diálogo Social, lo que hacía presagiar ciertas esperanzas.

Tras estos primeros contactos, el Gobierno creó la Comisión de Seguimiento del Diálogo Social, en la que estaban representados los agentes sociales y directivos del departamento de Trabajo e Inmigración. Hubo un momento en que el acuerdo se encontraba atascado en algunos temas, entre ellos el despido objetivo y la rebaja de las cuotas empresariales a la Seguridad Social.

Pasaron meses, celebrándose más de una veintena de reuniones. Incluso el Gobierno creó, en el seno del ministerio, el Gabinete para el Diálogo Social. Aún así se constató la imposibilidad de llegar a un acuerdo.

***“Con la reforma laboral nos situamos más cerca de Europa” (Rodríguez Zapatero)***



En el mes de mayo de 2010 el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto y, a continuación lo remitió al Parlamento para ser discutido y para que adquiriese rango de Ley. El jueves 9 de septiembre el Congreso de los Diputados aprobó el texto definitivo de la Ley de Medidas Urgentes de Reforma del Mercado de Trabajo.

El presidente del Gobierno manifestó entonces que “con la reforma laboral nos situamos más cerca de Europa”, y Celestino Corbacho indicó que “la nueva ley aspira a incrementar la productividad de la economía española y a mejorar la competitividad de nuestras empresas”.

## **LAS CLAVES (RESPETA LOS BOLILLOS)**

Los aspectos más destacados de la reforma son, entre otros, los siguientes:

- Se generaliza el contrato indefinido de fomento del empleo que conlleva una indemnización de 33 días por año trabajado en caso de despido.
- Las causas económicas para el despido objetivo, con 20 días de indemnización, podrá justificarse por pérdidas “actuales o previstas” o la disminución persistente del nivel de ingresos.
- Para desincentivar la contratación temporal se aumenta de manera paulatina las indemnizaciones por fin de contrato, actualmente en 8 días por año trabajado, hasta los 12 a partir de 2015.

- Se reduce de 100 a 30 días el periodo en el que una persona que se quede en paro esté exenta de la obligación de acudir a cursos de formación.
- Los trabajadores que encadenen contratos durante 3 años, con posibilidad de 12 meses más, no se les exige la obligación de estar en el mismo puesto de trabajo para hacerlos fijos.
- Aumentan las bonificaciones empresariales hasta 1.400 euros durante tres años si contratan de forma indefinida, especialmente a mujeres, jóvenes, mayores de 45 años o a colectivos con dificultades de encontrar un puesto de trabajo.
- Para aquellos trabajadores que puedan cobrar parte de su salario en especie, como ocurre con las empleadas del hogar, se establece la garantía del cobro del salario mínimo interprofesional, fijado en 633 euros.
- En el desempleo parcial el paro cobrado se calculará por horas y no por días, de manera que el porcentaje de la prestación consumida sea equivalente al de reducción de jornada. ■

***“Uno de los objetivos es establecer límites más estrictos para los contratos temporales”***  
***(Celestino Corbacho)***



Presupuesto 2011

Ministerio de Trabajo e Inmigración.

# LAS PENSIONES MÍNIMAS NO SE CONGELAN



Celestino Corbacho, entonces ministro de Trabajo e Inmigración.

***“Hemos incrementado un 51 por ciento el gasto en pensiones entre 2004 y 2010, y hemos subido más del 40 por ciento las pensiones mínimas”. Y sobre las prestaciones por desempleo tenemos una cobertura del 80 por ciento. En cuanto al fenómeno de la inmigración, es necesario poner en valor la aportación que han hecho al desarrollo económico y social de nuestro país”. Con estas palabras el entonces ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, valoraba las tres áreas de su departamento.***

**O**ctavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social, dio a conocer las líneas que han inspirado la elaboración de los presupuestos de su área. En primer lugar anunció

que el ejercicio se cerrará con superávit, a pesar de la crisis. Se calcula que 2011 se registre un superávit de 4.579 millones de euros. La austeridad en los gastos corrientes y de personal, y el aumento del importe destinado al pago de pensiones, son

***Entre 2004 y 2010 las pensiones mínimas han subido más del 40 por ciento***

las características más importantes del presupuesto de la Seguridad para el año 2011. Según sus propias palabras “los presupuestos siguen en la senda de la austeridad emprendida hace años, manteniendo la garantía de la protección social”.

## **SEGURIDAD SOCIAL**

Los gastos de funcionamiento, tanto en personal, que disminuyen un 4,21 por ciento, como en gastos corrientes y servicios que se retraen un 14,48 por ciento. Sin embargo se mantiene la protección social con una subida del 3,95 por ciento del gasto en pensiones contributivas, lo que supone 3.769 millones de euros más que en 2010, y un volumen total de 99.089,7 millones de euros. El gasto en Incapacidad Temporal para 2011 asciende a 7.008,9 de euros, lo que significa una reducción del 4,94 por ciento en relación con el ejercicio de 2010, debido a las mejoras de gestión destinadas a combatir la utilización indebida de la prestación.

Sobre el Fondo de Reserva de las pensiones en el mes de diciembre del pasado año la “hucha” contará con 4.350 millones de euros más que en el mismo mes de 2009. Los fondos



de la hucha se elevarán a 64.300 millones de euros al cierre de 2010.

## **EMPLEO Y PROTECCIÓN**

“En un contexto profundo de ajuste derivado del plan de austeridad, el presupuesto permite mantener los sistemas de protección por desempleo y las políticas activas de empleo”, manifestó Maravillas Rojo entonces Secretaria General de Empleo.

Es necesario tener en cuenta que pese al notable aumento del número de parados, la cobertura por desempleo es del 80 por ciento, es decir, de cada 10 personas que están en paro, 8 perciben prestaciones.

El presupuesto total se eleva a 39.500 millones de euros, de los que sólo un 1 por ciento se destina a gestión, el 80 por ciento a prestaciones por desempleo y para protección social, a través del Fondo de Garantía Salarial. El 19 por ciento restante se aplica a políticas activas, es decir, para fomentar el empleo y formación profesional, tanto para los parados como para los trabajadores en activo. Mara-

***La partida para prestaciones por desempleo se eleva a 0.140 millones de euros***



Maravillas Rojo, ex secretaria General de Empleo.

villas Rojo resaltó que los presupuestos de su área incorporan por primera vez la prestación por cese de actividad de los trabajadores autónomos.

## **EMIGRACIÓN E INMIGRACIÓN**

Para el desarrollo de las políticas de emigración e inmigración, el departamento destina 268 millones de euros. Esta dotación se distribuye en tres áreas: para inmigración, con 7,5 millones de euros; para la integración de los inmigrantes, 141,5 millones y, para la emigración, 119,2 millones de euros.

Las prioridades en materia de inmigración continuarán siendo la gestión ordenada de los flujos migratorios, la cooperación y el diálogo internacional con los países de origen, la lucha contra la inmigración irregular y las políticas de integración que favorezcan la convivencia y la cohesión social. En materia de emigración, el Gobierno orienta su presupuesto para garantizar los derechos y prestaciones de los ciudadanos españoles en el exterior.

En relación con las políticas dirigidas a ciudadanos españoles que viven en el exterior, el Gobierno ha construido una serie de prestaciones y servicios que dotan de dignidad la figura del emigrante. El reconocimiento de los españoles en el exterior, como ciudadanos de plenos derechos, como así



Octavio Granado, secretario de Estado de Seguridad Social.

queda establecido en el Estatuto de la Ciudadanía Española en el Exterior, junto con la modernización de la actuación pública dirigida a ellos, continuará siendo una acción prioritaria del Gobierno. El ajuste presupuestario, debido a la crisis económica, no ha afectado a las prestaciones, tales como las pensiones para los retornados y para los llamados “niños de la guerra” retornados.■



Ana Terrón, secretaria de Estado de Inmigración y Emigración.

# VALERIANO GÓMEZ

## Nuevo Ministro de Trabajo e Inmigración

**E**n la última remodelación ministerial, Valeriano Gómez fue nombrado titular del departamento de Trabajo e Inmigración, en sustitución de Celestino Corbacho.

El nuevo ministro conoce cada rincón del ministerio. No en vano fue asesor ejecutivo, en materia de empleo y relaciones laborales, con los ministros Manuel Chaves, José Antonio Griñán y Luis Martínez Noval. En el año 2004 fue nombrado Secretario General de Empleo por el ministro Jesús Caldera.

En su primera intervención como ministro, Valeriano Gómez se mostró firme partidario del diálogo social y dijo que “una forma eficaz de hacer política es a través de acuerdos con sindicatos y empresarios”. Sobre el desempleo, informó que tres de cada cuatro empleos perdidos en la crisis económica proceden de la construcción y sus sectores auxiliares. También recordó que en tiempos de bonanza económica el 48 por ciento de los

parados cobraran las prestaciones por desempleo y, en la actualidad, ese porcentaje se eleva al 80 por ciento.

En torno al futuro del sistema público de Seguridad Social, indicó que “desde hace muchísimos años oíamos decir que la Seguridad Social se dirigía irremisiblemente a la quiebra y, ahora, es necesario reformar las pensiones debido, entre otros factores, al proceso demográfico. Hay que tener en cuenta que los principales sostenedores de nuestro sistema público no son los gobernantes, son muy especialmente los trabajadores y los empresarios”.

También se refirió al fenómeno de la inmigración, señalando que en la etapa comprendida entre los años 2004 a 2007 “alguien nos dijo que éramos demasiado buenos con la inmigración, eso que llamaban papeles para todos. Pero lo que realmente hicimos es dejar de ser hipócritas y reconocer que estaban aquí, trabajando y, por lo tanto, rendían fruto para nuestro país. Cuando superemos la crisis económica España, al igual que el resto de Europa, necesitará trabajadores extranjeros”. ■



Valeriano Gómez, nuevo ministro de Trabajo e Inmigración, recibe la cartera de su antecesor, Celestino Corbacho.



# Convenios con ORGANISMOS E INSTITUCIONES

*A lo largo del año, el Instituto Social de la Marina ha venido colaborando con otros organismos e instituciones para mejorar la asistencia a los trabajadores del mar, sus condiciones de vida e incluso facilitar y hacer más accesible su formación profesional. Ministerios, Universidades y órganos de la Administración se ven así vinculados entre sí.*

A principios de año, el ISM, el INSS y el Consejo General de la Abogacía Española alcanzaron un acuerdo con el fin de mejorar el servicio ofrecido a los ciudadanos, disminuir los costes de gestión y agilizar la concesión del beneficio de justicia gratuita. El convenio permite el intercambio de datos, vía telemática, de quienes solicitan este tipo de asistencia. Sin embargo, el uso indebido de estos datos puede originar responsabilidades administrativas y penales.

Para acceder a dicha justicia gratuita se debe probar que los recursos e ingresos económicos (computados anualmente por todos los conceptos y por unidad familiar) son insuficientes y presentar una serie de documentos al Colegio de Abogados de la localidad donde se ubique el Tribunal Juzgado que lleve a cabo.

En otro orden de cosas, el ISM y el Ministerio de Defensa llevan años colaborando mutuamente en la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar. Desde octubre de 2008 y hasta finales de 2012 está en vigor un acuerdo por el que el Hospital Central de la Defensa de Madrid "Gómez Ulla" presta asistencia médica telemática tanto a la flota de buques hospitales del ISM como al Centro Radio Médico español. Esta colaboración se viene realizando con resultados muy positivos.

Este año además, se firmó un convenio por el que, tanto el Centro Radio Médico Español como el centro asistencial que el organismo tiene en las islas Sey-



Ana Diaz

chelles prestarán asistencia mutua a la flota pesquera de bandera española que faena en el Índico y a los buques de la Armada, participantes en la "Operación Atalanta". Esto significa que los pescadores españoles que trabajan en el Índico y el personal civil y militar que participa en su protección, podrán ser atendidos bien por facultativos del ISM, bien por los de Defensa.

El Clúster de Empresas Pesqueras en Países Terceros (CEPTT) también se ha beneficiado de acuerdos con el ISM. Con la financiación de la Secretaría General del Mar, se ha instalado el primer sistema de telemedicina a bordo del "Golden Touza", uno de los buques pertenecientes a la Asociación de Empresas Comunitarias en Sociedades Mixtas de Pesca (ACEMIX). El sistema está asistido por el Centro Radio Médico del ISM.

Se pretende ofrecer servicios sanitarios de calidad a los tripulantes del arrastrero, sin tener que superar los

obstáculos que imposibilitan un rápido traslado a un hospital en tierra. Si las cosas funcionan adecuadamente, otros barcos del Clúster irán incorporando poco a poco estos mismos sistemas.

Las Universidades españolas también colaboran con el ISM en materia de formación. La Universidad de Santiago de Compostela ha digitalizado los manuales de formación sanitaria y trabaja en la puesta en marcha de cursos on line, lo que supone un importante ahorro tanto en papel como en el desplazamiento de los alumnos a los centros de formación.

Por otra parte, la Universidad de Valencia, de Santiago de Compostela o la Complutense de Madrid celebran periódicamente cursos de especialización en materia de Seguridad Social a los que asisten como invitados representantes tanto del ISM como del resto de órganos de la Seguridad Social. Para este curso se ha acordado becar a varios funcionarios que obtendrán el título de "Experto universitario en Seguridad Social" por la Complutense.

# Cambios en la estructura y en LA DIRECCIÓN DEL ISM

**El Consejo de Ministros del pasado 30 de abril acordó modificar dentro del plan de austeridad del gasto público, la estructura orgánica de varios Ministerios y de algunos organismos autónomos. En virtud de dicho acuerdo, la Dirección General del Instituto Social de la Marina pasó a ser el 1 de julio una Subdirección General. Como consecuencia de ello, la hasta entonces Directora General de la entidad, Pilar López-Riobóo, cesó en el cargo, siendo sustituida por quien durante años fue Secretario General del organismo, Luis Casqueiro, que desde entonces asume conjuntamente las funciones de dirección y de secretaría general. Durante el actual ejercicio, el objetivo de gestión ha sido la contención del gasto. Para el 2011 se seguirá la misma tendencia de austeridad y ahorro al haberse reducido el presupuesto del organismo un 2,25%.**



Los cambios en la estructura afectan a varias Subdirecciones Generales y a los Centros asistenciales del ISM en el extranjero y no suponen incremento en el gasto público. Así, corresponderá al Instituto Social de la Marina la gestión de las ayudas públicas por parada biológica de la flota dirigida a los trabajadores del mar.

En la Secretaría General se integran las funciones de información, relaciones públicas, fondos documentales, edición y distribución de publicaciones, coordinación de relaciones con los servicios jurídicos así como los recursos humanos, la prevención de riesgos laborales, la formación del personal del Instituto y la gestión de la calidad.

La Subdirección General de Seguridad Social tiene encomendadas la

gestión de las prestaciones del Régimen Especial del Mar (REM), incluida la prestación por desempleo (que desde hace unos meses ya puede tramitarse a través de internet), la gestión de los convenios especiales y la inscripción de embarcaciones. Además, colabora con la Tesorería General en la recaudación y cotización en período voluntario.

A la Subdirección General de Acción Social Marítima corresponden las prestaciones sanitarias del REM, los reconocimientos médicos de embarque marítimo, la formación de los trabajadores del mar, la promoción social y el bienestar del sector marítimo-pesquero, las políticas activas de empleo y la asistencia de los trabajadores a bordo y en el extranjero.

La Subdirección General de Administración Presupuestaria tiene atribuidas competencias en materia de formula-

ción del gasto, elaboración del presupuesto y su ejecución, evaluación de los programas, realización de análisis e informes económico-financieros.

Con la nueva normativa podrán crearse órganos periféricos de rango superior al de una dirección provincial, con competencias en el territorio de una Comunidad Autónoma, de parte de la misma o de más de una, sustituyendo a la Dirección Provincial existente donde establezca su sede. El titular de dicho órgano asumirá las funciones que desempeñan los Directores Provinciales del ámbito territorial correspondiente.

Los Centros asistenciales que el Instituto Social de la Marina gestiona fuera de nuestras fronteras, se configuran como servicios en el extranjero con carácter representativo, quedando sujetos al principio de unidad de acción sometidos a la dependencia del correspondiente jefe de la misión diplomática permanente, aún dependiendo orgánica y funcionalmente de la Dirección General del ISM. ■



# Transferidas a EUSKADI

## LAS POLÍTICAS ACTIVAS DEL ISM



J. Salamanca

**Desde el próximo 1 de enero, la Comunidad Autónoma del País Vasco se hará cargo de las funciones y servicios que en materia de educación, empleo y formación profesional prestaba hasta este momento el Instituto Social de la Marina en dicha región.**

**E**n el año 1997 se transfirió a Euskadi la asistencia sanitaria de la que venía haciéndose cargo en dicha Comunidad Autónoma el Instituto Social de la Marina. Un año más tarde, pasó lo mismo con los servicios sociales. Quedaban por traspasar las políticas activas de empleo, educación y formación profesional, algo que ya se había ido realizando con otras Autonomías.

La transferencia es, por tanto, consecuencia lógica del proceso normal seguido con las Administraciones autonómicas desde marzo de 1996, cuando Galicia y, un mes más tarde, la Comunidad Valenciana recibieron la gestión de la asistencia sanitaria (atención primaria y especializada) que hasta entonces realizaban en dichas regiones los facultativos del ISM.

Poco a poco, las Comunidades Autónomas con litoral se han ido haciendo cargo de la sanidad, la educación, el empleo y los servicios sociales, tal como regulan en su

articulado tanto la Constitución como los propios Estatutos de cada Autonomía.

En la actualidad, sólo Canarias, como región marítima, es la única Autonomía que aún no ha recibido las transferencias de las políticas activas de empleo y Madrid, en el interior, no ha recibido todavía ninguno de los servicios y funciones que el ISM lleva a cabo en dicha Comunidad.

El traspaso de competencias de las políticas activas a Euskadi se realizó tras el acuerdo alcanzado por el PSOE, PNV y Coalición Canaria para dar luz verde a los Presupuestos Generales del 2011. El Gobierno vasco ha calificado este hecho como “un compromiso por parte de la Administración central para encauzar el cumplimiento íntegro del Estatuto de Gernika”.

Pese al traspaso de competencias, ambas Administraciones deberán colaborar en el intercambio de información y asistencia, así como en el asesoramiento y cooperación permanente en las materias objeto de traspaso. ■

El último año para las navieras

# En busca de la **COMPETITIVIDAD**



*Cómo en años anteriores, los navieros españoles se reunieron para analizar la situación del sector en torno a su Asamblea General. La evolución del transporte marítimo español, aunque se espera una mejora del 3,5%, pierde posiciones respecto al comercio mundial, cuya previsión para 2010 es del 13,5%, un serio motivo de preocupación para la patronal naviera.*

*Por otra parte, la entrada en vigor, el próximo 1 de enero, de una de las Directivas que forman parte del Tercer Paquete de Seguridad Marítima de la UE, supondrá un nuevo reto para las navieras que forman parte del Memorando de París, en el que las navieras españolas mejoraron su posición respecto al año anterior.*

**P**or el contrario, los buenos resultados en materia medioambiental son motivo de satisfacción para el sector, y es que, según comentó el presidente de ANAVE durante la 32 Asamblea General, el transporte marítimo de crudo y derivados del petróleo por mar alcanza niveles de seguridad cercanos al 100%, aún a pesar de que cada día

se mueve más estas sustancias por mar. Además, los navieros españoles están comprometidos en promover la elaboración y puesta en práctica del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque en lo que se refiere a la lucha contra el cambio climático.

En cuanto a la política adoptada por la Unión Europea en el pasado año, Adolfo Utor dio cuenta a sus asociados de las gestiones realizadas para

minimizar la incidencia, especialmente para los petroleros y metaneros- estos últimos con gran representación en el sector español-, de la exigencia europea para que los buques atracados utilicen combustibles con un contenido en azufre no superior al 0,1%.

En su reunión anual, los navieros volvieron a reclamar mejoras en el Registro Especial de Canarias, en el que se encuentran todos los barcos



# PERDIDA



que navegan bajo pabellón español. Para ello, el presidente de ANAVE propuso que, tanto la Administración, como las empresas y la representación social se apliquen para *adquirir competitividad, por la vía de la productividad, la eficiencia, la innovación y la formación.*

Una de las medidas que proponen desde ANAVE para que esta situación mejore es simplificar la tramitación del

enrole de tripulantes no comunitarios a través de una modificación del Reglamento de la nueva Ley de Extranjería.

## **NUEVA LEY DE PUERTOS**

La aprobación de la Ley de Puertos es uno de los acontecimientos más determinantes para el sector marítimo español que deja 2010. Para los navieros, *a pesar de la mejora sustancial* que supone, hay algunos cambios que no les acaban de convencer, especialmente en lo que se refiere a los coeficientes correctores que las Autoridades Portuarias pueden aplicar a las cuantías básicas de la tasa de buque, de pasaje y de mercancía.

La medida acrecienta también, en opinión de ANAVE, la discriminación que sufre el transporte marítimo frente al aéreo. Mientras que las tasas aeroportuarias tendrán un incremento medio del 12%, las de los puertos marítimos van a subir muchísimo más. Esta pérdida de competitividad respecto a otras formas de transporte, sobre todo en lo que se refiere a las subvenciones a pasajeros residentes no peninsulares, es una de las constantes reclamaciones de la patronal naviera. *Nada se ha avanzado en este terreno en los últimos años. A veces, los navieros tenemos la sensación de ser el patito feo del transporte,* declaró a este respecto el presidente de ANAVE durante la Asamblea celebrada en julio.

Entre los planes de la patronal naviera para el próximo año, según anunciaron durante su reunión anual, está continuar con las actividades formativas para las empresas asociadas y con el apoyo a las prácticas de alumnos de náutica en sus buques.

## **CAMBIOS EN LAS INSPECCIONES DEL MOU**

Durante la Asamblea ya se hizo mención a una de las medidas que

más va a incidir en el sector del transporte marítimo. Nos referimos a las Directivas que forman parte del Tercer Paquete de Seguridad Marítima de la UE. Una de ellas, es la referida al Nuevo Régimen de Inspección (NIR), que entrará en vigor el primero de enero de 2011 y que sustituirá al sistema actual de Inspección del Memorando de París (MOU). Esta Directiva va a suponer que los buques que visiten o salgan de los puertos integrantes del MOU deberán notificar al Control de Puerto (PSC) toda la información relativa a la edad y tipo de buque, bandera, organización reconocida y compañía, así como el historial de detenciones y deficiencias de las que ha sido objeto. Una información que engrosará la base de datos sobre la que se determinarán las inspecciones futuras a realizar.

En lo que se refiere a la posición de las navieras españolas en la clasificación por listas que realiza anualmente el MOU, a las que tiene en cuenta el grado de cumplimiento de los mandatos de la Organización Marítima Internacional (OMI), los últimos datos hechos públicos, relativos a 2009, indican que la calidad de la flota española remontó respecto al año anterior. Así, como resultado de las 94 inspecciones realizadas a 54 buques españoles en puertos extranjeros, resultaron detenidos 2; es decir, una media del 2,1% de detecciones/inspecciones, un buen dato si nos fijamos en el 6,3% de la anterior campaña, o en la media de los países agrupados en el Memorando que alcanzó el 4,4%.

Pero la flota bajo pabellón española debe de seguir mejorando su calidad ya que, el número de deficiencias detectadas en puertos extranjeros a estos buques, un 58,5%, superaron ligeramente a las diagnosticadas en 2008 que supusieron un 51,4% de las inspecciones practicadas. ■

# Reunión de EXPERTOS COMUNITARIOS EN PREVENCIÓN MARÍTIMA

*El Centro Nacional de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio acogió a principios de junio un encuentro de expertos sobre la prevención y la protección social del trabajo marítimo-pesquero y la reunión del Comité de Diálogo Social Sectorial de la Pesca de la UE. Los actos fueron organizados por la Secretaría de Estado de Seguridad Social en el marco de la presidencia española en la Unión Europea.*

**E**l encuentro, inaugurado por el Secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, sirvió para debatir los programas y actuaciones que se llevan a cabo desde la Administración para prevenir los accidentes laborales en el mar.

Octavio Granado aseguró que, pese a que la siniestralidad en el mar se había reducido, la disminución de accidentes en el sector no seguía el mismo ritmo que el dado en otros sectores; por lo que se intensificarán los esfuerzos y la colaboración entre las distintas Administraciones con el fin de reducir dicha siniestralidad.

Desde hace varios años, los Ministerios de Trabajo e Inmigración; Fomento y Medio Ambiente, Medio Rural y Marino llevan desarrollando el Plan Nacional de Inspección de Salud, Seguridad y Condiciones de Vida y Trabajo en el mar con el que pretenden no sólo disminuir la siniestralidad sino también concienciar a los armadores y trabajadores, a través de la formación, de la necesidad de seguir medidas de prevención para evitar accidentes innecesarios.

Para la directora general de la Marina Mercante, Isabel Durántez, que también asistió al encuentro, los siniestros en el mar se han reducido un 37% desde que pusieron en marcha las acciones coordinadas por los tres Ministerios.

A lo largo de este año, el Instituto Social de la Marina ha promovido charlas informativas con el sector, en las que participaba un inspector de buques, un inspector



Ana Díaz

de trabajo y un fiscal delegado de siniestralidad laboral. Según Luis Anguita, el fiscal delegado de siniestralidad laboral de A Coruña, que participa en estas charlas se incurre en delito cuando no se facilitan las medidas de seguridad y cuando se pone en peligro la integridad física del trabajador. Dicho delito puede ser castigado con penas de cárcel y sancionado con cuantiosas multas económicas.

Durante el año 2011, continuarán estas charlas con la novedad de que se referirán a aspectos más concretos, según las modalidades de pesca que se dan en la zona donde se celebren estas conferencias. ■



Día Marítimo

# Cita europea del mar en España

*España acogió este año dos de los más importantes acontecimientos relacionados con el mar celebrados a nivel europeo. Por una parte, el Día Marítimo en Gijón y meses antes, dentro de los actos programados por la Presidencia española de la Unión Europea, la celebración de la Reunión de Ministros de Transportes bajo el lema “por un mar más limpio y seguro”, en A Coruña. Este protagonismo puso de manifiesto la capacidad organizativa de nuestro país y colaboró en mostrar el interés y compromiso español con todo lo relacionado con el mar.*

**G**ijón se convirtió en mayo en la tercera capital europea en acoger la celebración del Día Marítimo Europeo, un acontecimiento que se viene celebrando desde 2007, con el objetivo de llamar la atención sobre la importancia del sector marítimo para la Unión Europea y, por tanto, de la necesidad de potenciar una política marítima integrada.

A la cita asturiana acudieron alrededor de 1.600 expertos, políticos y ciudadanos procedentes de todo el mundo y de todos los subsectores marítimos para debatir sobre seguridad, transporte, protección medioambiental, política pesquera y turismo náutico.

Acaparó especialmente la atención lo relacionado con la innovación aplicada al medio marino; su importancia en el desarrollo de la competitividad, de la protección medioambiental y en la mejora de las condiciones de trabajo en los sectores relacionados con el mar.

La celebración de la tercera edición del Día Marítimo Europeo en Gijón, fue también un gran acontecimiento ciudadano ya que contó variadas actividades para todos los públicos. Entre las que más interés despertó destaca la presencia en el Puerto gijonés del portaviones “Príncipe de Asturias”, buque insignia de la Armada Española.

## **CON EL “PRESTIGE” EN LA CABEZA**

Otra de las grandes citas de 2010 relacionadas con el sector marítimo en España fue la Reunión de Ministros de Transportes de la UE celebrada en A Coruña. En este foro, la preocupación por mejorar la seguridad marítima en el marco de la Unión Europea, con la vista puesta en el desastre del “Prestige”, acaparó gran parte de las intervenciones de los participantes.

Los ponentes se refirieron a las medidas adoptadas en el seno de la Unión para evitar y dar respuesta a posibles incidentes de este tipo que se puedan producir

en un futuro y, entre ellas, destacaron la supresión de los petroleros monocasco, la armonización de los criterios para acoger en un lugar de refugio a un buque en dificultades o la creación de un fondo para indemnizar a las víctimas de daños sufridos por la contaminación procedente de hidrocarburos transportados por buques.

También hubo alusiones a la intención de promover nueva legislación para sancionar los vertidos por vía penal: escapes que suceden casi a diario frente a las costas europeas y cuyo volumen total supera al de las grandes catástrofes. Para perseguir estas acciones, el presidente de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) solicitó la colaboración activa de todos los Estados miembros en la persecución de estos sucesos.

En el mismo foro, varios representantes de la Unión se



mostraron preocupados por los efectos de la crisis económica en el sector y, concretamente, alertaron sobre el riesgo de que la búsqueda por mejorar la competitividad pueda suponer, en algún momento, un recorte de los derechos de los trabajadores del mar. ■

Autopista del Mar

# ESPAÑA-FRANCIA EN 14 HORAS

*La puesta en funcionamiento de la primera "Autopista del mar" española ha supuesto también un hito para el sector marítimo y del transporte en el año que termina. La ruta, inaugurada el 8 de septiembre, une el puerto Gijónés de El Musel y el de Nantes-Saint Nazaire en 14 horas y ofrece grandes ventajas para los transportistas. Con el buque "Norman Bridge" la naviera Louis Dreyfuss (LD) explota la ruta con el buque "Norman Bridge" y la colaboración en su comercialización, desde hace un par de meses, de la española, Suardiáz. En lo que se refiere a la ruta proyectada para unir los puertos de Vigo, Saint Nazaire y Le Havre (con prolongación a Algeciras), su comienzo es aún una incógnita.*



**R**educir el trayecto a catorce horas —diez menos de lo que lleva por carretera—, y un coste aproximado para los transportistas de 400 euros, un 50% menos de lo que cuesta realizarlo por carretera, son algunos de los argumentos que esgrimen las navieras adjudicatarias para resaltar las ventajas de esta alternativa de transporte combinado de mercancías. Una opción que parece estar calando en el sector del transporte por carretera. Y es que, según los últimos datos a que ha tenido acceso esta revista, la Autopista del mar entre los puertos de El Musel y Nantes-Saint Nazaire, desde su apertura el 8 de septiembre, transporta, de media, 35 semiremolques por trayecto, una cifra que según Louis Dreyfus Lines "es superior a la que registramos en nuestra primera experiencia entre Toulon (Francia) y Roma".

En estos momentos, el "Norma Bridge" —un ro-pax con espacio para más de un centenar de camiones y remolques, y plazas para 399 pasajeros—

realiza tres salidas semanales de cada uno de los dos puertos, aunque en el plazo de cuatro años espera alcanzar una salida diaria.

Además de reducir la congestión en las carreteras, especialmente en los embudos que suponen los pasos fronterizos entre España y Francia, la alternativa intermodal minimiza los riesgos durante el transporte, consigue reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera y supone una considerable rebaja de la factura de combustible, un aspecto a tener en cuenta dado el creciente aumento de los precios del carburante.

Aunque parece que todas estas posibilidades no tuvieron el peso suficiente para evitar que la naviera Grimaldi abandonara el consorcio que tenía firmado con LD para la explotación de la línea. Finalmente, a últimos de noviembre, Logística Suardiáz anunció su colaboración con Louis Dreyfuss en el servicio comercial de la ruta para el transporte de camiones y remolques, así como de carga rodada

en general, que se viene realizando con la autopista del mar entre los puertos de Gijón y Nantes-Saint Nazaire.

Por el contrario, la ruta prevista para unir el puerto de Vigo, con el de Saint Nazaire y Le Havre (con prolongación a Algeciras) sigue enmarañada en un complicado proceso administrativo y aún no tiene fecha para su puesta en marcha.

No obstante, estos proyectos de "Autopistas del Mar" han contando desde el inicio de su andadura con el respaldo de los Gobiernos español y francés, de la Comisión Europea, a través del programa Marco Polo II, y del indispensable compromiso de los puertos implicados. Tanto el Parlamento español como la Asamblea Nacional francesa han ratificado un acuerdo en virtud del cual se comprometen a dotar a cada línea de las dos aprobadas —una con salida desde Gijón y otra desde Vigo— con 30 millones de euros, aportados a partes iguales, complementados con 4 millones de euros más procedentes del programa comunitario Marco Polo. ■



Aprobados dos Reales Decretos en 2010

# Esperanza en la NÁUTICA DE RECREO

**La caída de las ventas en la náutica de recreo parece haber tocado fondo y, mientras tanto, el sector se prepara para tiempos mejores con medidas que favorecen su expansión. Sin ir más lejos, este año ha sido testigo de la aprobación de un Real Decreto para regular los permisos temporales de navegación, conocido comúnmente como “matricula verde” y de otro sobre matriculación y abanderamiento de las embarcaciones de recreo.**

Tal y como comentó en su día la Directora General de Marina Mercante, estas nuevas normas no tratan simplemente de la mera trasposición de directivas sino que se busca lograr la simplificación de los trámites administrativos; la unificación normativa; la armonización con los países de nuestro entorno y la potenciación del sector y la popularización del ámbito, sin olvidar, en todo ello, la obligada perspectiva de seguridad.

La sintonía del sector con la representante de Marina Mercante ha quedado patente a lo largo de este año con la aprobación en junio de un Real Decreto por el que se reguló el permiso temporal de navegación o “matricula verde”. Esta iniciativa supone que las empresas constructoras, importadoras, concesionarias o distribuidoras pueden utilizar sus embarcaciones para traslados y exhibiciones sin necesidad de matricular las mismas durante un período máximo de seis meses.

También ha habido novedades en lo que se refiere a las pruebas de actitud psicofísica para el manejo de barcos, que ahora se pueden realizar en Centros de Reconocimiento de Conductores y también sobre los requisitos que han de reunir los equipos marinos de este tipo de embarcaciones.

El último Real Decreto que ha aprobado el Ejecutivo sobre abanderamiento y matriculación y que entrará en vigor el próximo 1 de enero de 2011,

elimina los trámites burocráticos para poder matricular una embarcación de recreo de eslora media de 12 metros, que cuente con el certificado CE.

La simplificación supone que el comprador sólo tendrá que solicitar un “certificado de inscripción” en la Capitanía Marítima, que se expedirá con la presentación de una sencilla documentación.

Además, si el importador o astillero han preinscrito la embarcación antes de venderla, el comprador del barco dispondrá de esta preinscripción como certificado de compraventa para poder navegar, de forma provisional, durante 6 meses sin alejarse más de 12 millas de la costa.

También se elimina, a partir del 1 de enero de 2011, la necesidad de solicitar autorización expresa a la Administración Marítima para instalar equipos radioelectrónicos a bordo de los barcos de recreo, con lo que será suficiente

su notificación que, en el caso de las embarcaciones de 12 metros, también desaparece.

Pero, parece que aquí no se van a quedar las novedades ya que, tal y como se comprometió el nuevo Secretario de Estado de Transportes, se va preparar un nuevo desarrollo normativo sobre titulaciones, que estará listo para el año que viene. Es éste otro de los caballos de batalla de la náutica deportiva española que históricamente viene reclamando la homogeneización de las titulaciones con Europa y su simplificación.

Igualmente, otros ámbitos desprovistos de regulación, como son los charter, los mega yates o las embarcaciones tradicionales o de regatas, tal y como han comentado representantes de Marina Mercante, también podrían ser objeto de regulación en un futuro. ■



Nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2010-2018

# Más aviones para reforzar la VIGILANCIA AÉREA

**En este año ha visto la luz el nuevo Plan de Salvamento Marítimo que se prolongará hasta 2018. Después de las grandes inversiones de los Planes anteriores, éste se plantea reforzar la prevención y afianzar el sistema de salvamento y vigilancia existente, especialmente incorporando nuevos medios aéreos. La imposición de sanciones penales a los causantes de vertidos, la intensificación de la vigilancia en zonas donde se registra mayor actividad y la intensificación de la formación preventiva entre los profesionales del mar, son algunas de las acciones que aborda el Plan.**

La consideración como delito contra el medio ambiente de los vertidos, independientemente de su envergadura, es quizás una de las medidas que más repercusión puede tener de las recogidas por el Plan de Salvamento Marítimo 2010-2018. En esta ocasión, en consonancia con los objetivos de la política marítima europea de la que incorpora gran número de propuestas procedentes del Tercer Paquete para la Seguridad Marítima, el proyecto abarca un período de vigencia de ocho años, frente a los cuatro que cubría hasta este momento.

Para reforzar el sistema preventivo y conseguir “un mar más limpio y más seguro”, tal y como reza uno de los epígrafes del Plan, se recogen medidas para potenciar la normativa existente y se determinan los instrumentos que aseguren el cumplimiento de la misma, a través, entre otras acciones, de la intensificación de la vigilancia, que se verá favorecida gracias a la incorporación de tres helicópteros de gran porte dotados de alta tecnología.

El Plan contempla también el incremento de las inspecciones y dota de más medios a las Capitanías Marítimas, al igual que establece sanciones concretas a cada infracción detectada. La importancia de la difusión de la cultura preventiva y de la formación de los trabajadores del mar tiene un énfasis especial en el texto para lo que se sirve, entre otros medios, de las tecnologías de la información y de la comunicación.



Se intensifica igualmente la actividad del “Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos”, haciendo especial hincapié en la investigación aplicada a la seguridad y a la lucha contra la contaminación.

Tras el esfuerzo inversor realizado con los anteriores Planes, ahora toca afianzar todos estos medios, tanto humanos como materiales, que hacen de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, una de las más importantes de Europa en la lucha contra la contaminación.

Para conseguir mayor eficacia de sus acciones, el Plan se ocupa de intensificar las relaciones y cooperación entre las distintas administraciones implicadas en el salvamento y vigilancia marítima, tanto a nivel nacional como internacional, de cara a mejorar la persecución de las infracciones.

Por último, el tercer eje estratégico sobre el que basa este Plan de acción se centra en la innovación y la investigación, a través de una estrecha cooperación con el organismo público Puertos del Estado. Entre los aspectos que se abordaron en este capítulo, el Plan menciona estudios para mejorar las condiciones de seguridad del transporte de viajeros y mercancías, el desarrollo de planes de eficiencia energética para los buques y el estudio de la mejora de los sistemas de detección temprana de la contaminación, entre otros.

No obstante, mientras que se van poniendo en marcha todas las actuaciones que propone el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2010-2018, la Sociedad de Salvamento Marítimo incorporó en este año: la Guardamar “Polimnia”; la Salvamar “Al Nair”; un avión Serviola Uno, con base en Girona, y dos helicópteros Helimer en A Coruña y Santander. ■



ARTÍCULO	REVISTA Nº	MES
----------	------------	-----

**ACUICULTURA**

● Jornada europea de acuicultura	489	enero
● Asamblea de Aetinape	489	enero
● Feria internacional de la acuicultura	491	marzo
● ANSE estudia la interacción entre delfines y acuicultura	491	marzo
● Jornadas de acuicultura	492	abril
● Fundación laboral de la acuicultura	492	abril
● Exposición de acuicultura	493	mayo
● Sociedad Española de Acuicultura	494	junio
● Distancia de seguridad entre las granjas marinas y ecosistemas sensibles	494	junio
● La marea roja en las aguas gallegas	495	julio-agosto
● Apromar	496	septiembre

**ASTILLEROS/CONSTRUCCIÓN NAVAL**

● Cae la demanda en los astilleros	492	abril
------------------------------------	-----	-------

**MINISTERIO DE TRABAJO****TEMAS GENERALES**

● Diálogo social	490	febrero
● Propuestas para superar la crisis	491	marzo
● Propuesta para el diálogo social	492	abril
● Medidas frente a la crisis	492	abril
● El gobierno aprobó un plan de ajuste	493	mayo
● Reajuste ministerial	493	mayo
● Propuesta del gobierno para la reforma laboral	494	junio
● Desempleo electrónico	497	octubre
● Diálogo social	498	noviembre
● Calendario laboral 2011	498	noviembre
● Nuevos cargos en la administración	498	noviembre
● Nuevas medidas ante la crisis	499	diciembre

**PARO Y EMPLEO**

● Desempleo para autónomos	490	febrero
● Bajó el paro	493	mayo
● Desempleo para autónomos	495	julio-agosto
● Reforma laboral	496	septiembre
● Prorrogadas las ayudas por desempleo	496	septiembre
● Relevó en el Ministerio de Trabajo e Inmigración	497	octubre

**PROTECCION SOCIAL**

● Más derechos para las embarazadas	490	febrero
● Ayudas para la mujer	492	abril
● Bonus a la falta de siniestralidad	492	abril

**SEGURIDAD SOCIAL****TEMAS GENERALES**

● Jornadas sobre Seguridad Social	493	mayo
● La Seguridad Social a debate	493	mayo
● Jornadas sobre la Seguridad Social	495	julio-agosto
● Superávit en la Seguridad Social	496	septiembre
● Presupuestos de la Seguridad Social	497	octubre
● Convenio con Ecuador en Seguridad Social	498	noviembre
● Reunión de directores del ISM	498	noviembre

**PENSIONES**

● Propuesta reforma de las pensiones	490	febrero
● Pacto de Toledo	491	marzo
● Menos papeleo en las pensiones	495	julio-agosto
● Paga extra para los pensionistas	499	diciembre

**INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA****TEMAS GENERALES**

● Justicia gratuita	489	enero
● Ayudas para acudir a tribunales médicos	489	enero
● Reunión de los directores del ISM	490	febrero
● Cartas de Servicios	491	marzo
● Reestructuración del ISM	491	marzo
● Reunión en Bamio de la presidencia española en la UE	494	junio
● Premios Solidaridad	494	junio
● Presupuestos del I.S.M	497	octubre
● Ayudas a la pesca	499	diciembre
● Premios calidad I.S.M.	499	diciembre
● Adios a Juan Bartolomé	499	diciembre

ARTÍCULO	REVISTA Nº	MES
----------	------------	-----

**FORMACIÓN,CURSOS**

● Plan de Formación	489	enero
● El ISM actualiza los programas de formación sanitaria	495	julio-agosto
● Cursos del ISM	496	septiembre

**SANIDAD MAR TIMA**

● Convenio ISM-Defensa	497	octubre
● Campaña sanitaria de Cepesca	497	octubre

**ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA**

● Nuevas ayudas para botiquines	492	abril
---------------------------------	-----	-------

**S.SOCIAL/PROTECCIÓN SOCIAL**

● Las cotizaciones en el REM	489	enero
● Ayudas del ISM al sector pesquero	498	noviembre

**PÁGINAS MÉDICAS**

● Páginas médicas. Un trabajador bien preparado siempre será un trabajador más seguro	489	enero
● Páginas médicas. Artrosis	490	febrero
● Páginas médicas. Los medios de protección	491	marzo
● Páginas médicas: ergonomía: adecuación entre el ser humano y su entorno	492	abril
● Páginas médicas: el mareo a bordo	493	mayo
● Páginas médicas: carga física y trabajo estático	494	junio
● Páginas médicas: Alteraciones corporales por calor	495	julio-agosto
● Páginas médicas: El trabajo psíquico: carga mental	496	septiembre
● Páginas médicas: Urgencias psiquiátricas a bordo	497	octubre
● Páginas médicas: Retinopatía diabética	498	noviembre

**MARINA MERCANTE****TEMAS GENERALES**

● Más cobertura en Salvamento Marítimo	489	enero
● Demostración marítima en A Coruña	490	febrero
● El tráfico marítimo	491	marzo
● Maniobras hispano-francesas de salvamento marítimo	493	mayo
● Día Mundial Marítimo	493	mayo
● Operación paso del Estrecho	494	junio
● Nueva autopista del mar	496	septiembre
● Operación Paso del Estrecho	497	octubre
● La Marina Mercante en el Senado	497	octubre
● Expedición en los Océanos	497	octubre

**ACCIDENTES/SEGURIDAD**

● Los accidentes marítimos	489	enero
● Se repiten los accidentes en aguas del Estrecho	489	enero
● Plan de Salvamento Marítimo 2010-18	496	septiembre
● Control para barcos de terceros países	496	septiembre
● Normativa Náutica de recreo	498	noviembre

**FORMACIÓN/TITULACIONES**

● Regulada la nacionalidad de las tripulaciones	495	julio-agosto
---	-----	--------------

**NAÚTICA DEPORTIVA**

● La náutica deportiva	491	marzo
● Cambios en la náutica deportiva	492	abril
● Seguridad para la náutica deportiva	494	junio
● Salón Náutico	498	noviembre

**ANAVE**

● Asamblea de Anave	494	junio
---------------------	-----	-------

**SEGUNDO REGISTRO**

● El ISM en la costera del bonito	494	junio
-----------------------------------	-----	-------

**CONVENIOS MAR**

● Convenio Mou	491	marzo
● Los datos del MOU	495	julio-agosto
● Convenio de la OIT	495	julio-agosto

**MEDIO AMBIENTE****CONTAMINACIÓN GENERAL**

● La contaminación en los mares	490	febrero
● El litoral en Tarragona	492	abril
● Plásticos, la invasión silenciosa	493	mayo
● Exposición de espacios marinos	497	octubre

ARTÍCULO	REVISTA Nº	MES
<b>SINIESTROS</b>		
● Efectos biológicos de la contaminación química	497	octubre
● La comisaría de Pesca apoya el recorte de capturas de atún rojo	497	octubre
<b>PROTECCIÓN DE ESPACIOS</b>		
● Proyecto de Ley de Protección de Medio Marino	491	marzo
● Protección para las costas	491	marzo
● Banco de coral en el Cantábrico	494	junio
● Balance de las costas	496	septiembre
● Las ONG piden mayor protección para las aguas de Baleares	496	septiembre
<b>PESCA</b>		
<b>TEMAS GENERALES - O.I.T</b>		
● Prioridades de España en la presidencia de la UE	489	enero
● Las almadabras gaditanas en peligro de extinción	489	enero
● Propuesta para reformar la PPC	490	febrero
● Pesquerías en Noruega	490	febrero
● Visita de la Comisaría de Pesca	491	marzo
● Peces tropicales en el mediterráneo	491	marzo
● Convenios de la OIT	492	abril
● La OIT en Sudamérica	492	abril
● Viaje al mundo de la pesca	492	abril
● Debate sobre la reforma de la Política Pesquera Común	493	mayo
● La encuesta sobre la PPC	493	mayo
● Propuesta de reforma de CEPESCA	493	mayo
● El peso de las mujeres en la reforma	493	mayo
● Vida de un marinero	493	mayo
● OIT, campaña en Senegal	494	junio
● Los planes de acción local en la pesca	495	julio-agosto
● Conil, alternativas a la pesquería tradicional	495	julio-agosto
● Viaje a la almadabra	495	julio-agosto
● La OIT en la pesca mauritana	495	julio-agosto
● Andalucía se suma a Galicia en la implantación del seguro de mal tiempo	495	julio-agosto
● Seminario en Guinea-Bissau de la OIT	496	septiembre
● Proyecto de Ley de Pesca	497	octubre
● Costera del bonito	497	octubre
● Curso de la OIT en Bamio	498	noviembre
<b>CUOTAS CONTROL</b>		
● Aprobados los TACs y cuotas para 2010	489	enero
● Cuotas NAFO	489	enero
● Diario electrónico a bordo	489	enero
● La subida de las pensiones	489	enero
● Propuesta sobre política de cuotas	494	junio
● Ayudas para instalar equipos electrónicos	496	septiembre
● El caladero de la anchoa	496	septiembre
● Propuesta de cuotas de pesca para 2011	498	noviembre
● Posibilidad de pesca en Nafo	498	noviembre
● Excelentes expectativas para la anchoa	498	noviembre
<b>PESQUERÍAS ILEGALES</b>		
● Penas de cárcel por el uso de dinamita para pescar	490	febrero
● El cerco de Portosin denuncia por enésima vez la "pesca" con dinamita	493	mayo
● Los vigilantes de Baiona denuncian el furtivismo interno amparado por el cabildo de la cofradía	494	junio
● La SGM detecta pesca ilegal en las reservas marinas	494	junio
● Los Tédax localizan un arsenal de explosivos destinado a la "pesca"	495	julio-agosto
● Redes a la deriva	497	octubre
<b>FONDO EUROPEO DE PESCA</b>		
● En vigor las medidas técnicas en el Mediterráneo	494	junio
● Cerrado el caladero de la anchoa	494	junio
● Resultado de la campaña	494	junio
<b>PLANES DE PESCA</b>		
● Apertura del caladero de la anchoa	489	enero
● La pesquería del atún rojo	489	enero
● Cambios en la explotación del pulpo gallego	489	enero
● La pesquería del atún rojo	490	febrero
● La costera de verdol, breve y problemática	491	marzo
● La pesquería del atún	492	abril
● Anchoa, se recupera el caladero	495	julio-agosto
● Ballenas, sin acuerdos en la pesquería	495	julio-agosto
● El ICAD mantiene las capturas del atún	499	diciembre
<b>FLOTA, CENSOS</b>		
● Mas de un millar de barcos gallegos no supera el proceso de regularización	496	septiembre
● La flota atunera comunitaria	498	noviembre

ARTÍCULO	REVISTA Nº	MES
<b>ACUERDOS DE PESCA</b>		
● Reajustes en el acuerdo con Marruecos	490	febrero
● Cepesca pide mas acuerdos de pesca	491	marzo
● Política de acuerdos con terceros países	495	julio-agosto
<b>CONSUMO</b>		
● El mejillón gallego hace saltar la alerta sanitaria en Francia	496	septiembre
<b>FROM</b>		
● Campaña del FROM	495	julio-agosto
<b>SINIESTROS/SEGURIDAD</b>		
● Prevención de riesgos en la pesca	490	febrero
● Un marinero muerto al naufragar el Ficha Segundo	490	febrero
● Volvieron los piratas	491	marzo
● La piratería en la Historia	491	marzo
● Jornadas sobre seguridad a bordo	492	abril
● Siniestros con historia	492	abril
● Reformas no autorizadas causaron el hundimiento del "Hermanos Landrove"	492	abril
● Seguridad a bordo	493	mayo
● El Cluster se apunta a la telemedicina	495	julio-agosto
● Seguro colectivo en la pesca	498	noviembre
● Cerquero vasco encalla en un espacio protegido	498	noviembre
<b>MARISQUEO</b>		
● Las mariscadoras	490	febrero
● Xunta y cofradías buscan incrementar la producción de los bancos de marisqueo	490	febrero
● Las rederas gallegas se movilizan contra la competencia desleal	491	marzo
● Ataque al Consello regulador Mexillón de Galicia	493	mayo
● Salidas para el percebe en lata	496	septiembre
● Gentes del mar en contra de las granjas de salmón en la ría de Muros	497	octubre
● Mala campaña del sector mejillonero	498	noviembre
<b>COFRADÍAS</b>		
● Entrevista presidente de Cofradías	498	noviembre
<b>ASOCIACIONES PROFESIONALES</b>		
● Redes de acción local en la pesca	492	abril
● Congreso de los mayoristas de pescado	494	junio
<b>POLÍTICA DE INNOVACIÓN</b>		
● Las comunicaciones en el mar	489	enero
● Plataformas tecnológicas de la pesca	493	mayo
● Bueu apuesta por la eficiencia energética	493	mayo
● Robot para estudiar los fondos marinos	494	junio
● Proyecto Innova	497	octubre
<b>FORMACIÓN /TITULACIONES</b>		
● Cualificaciones profesionales en la pesca	498	noviembre
<b>LA MUJER EN LA PESCA</b>		
● Mujeres en la pesca	497	octubre
<b>I.E.O./INVESTIGACIÓN</b>		
● El IEO investiga los fondos del Banco de la Concepción	492	abril
● El IEO cierra el ciclo del bonito	495	julio-agosto
● Campaña de marcaje de atunes en WWF	496	septiembre
● Premio al IEO	498	noviembre
● El IEO desvela los motivos del desove del atún rojo en las aguas del mar Balear	498	noviembre
<b>PUERTOS</b>		
● Puerto de Algeciras recibe las primeras grúas semiautomáticas	489	enero
● Puerto de Vigo	490	febrero
● La crisis entró en los puertos	491	marzo
● Puerto de Tarragona recibe 54 millones de euros para el pago de tarifas anuladas	492	abril
● Puerto de el Musel	494	junio
● Nueva ley de Puertos	496	septiembre
● Normativa sobre puertos refugio	499	diciembre
● Debate ley de puertos	499	diciembre
<b>SECTOR CONSERVERO</b>		
● Asia amenaza a la industria conservera	491	marzo
● Galicia impulsa las conservas	496	septiembre
<b>REPORTAJES</b>		
● Huellas de pescadores en el Puerto de Sta Maria	498	noviembre
<b>MUSEOS/EXPOSICIONES</b>		
● Exposición de medusas en el Acuario de Barcelona	492	abril

# 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*

# Prevenir

y gestionar los riesgos laborales en tu negocio ahora  
no te costará nada con

# Prevención10.es



Si tienes un negocio y menos de 10 empleados, entra en [www.prevencion10.es](http://www.prevencion10.es) o llama al **901 25 50 50**  
un nuevo servicio de asesoramiento público

evalua-t®  
evaluatuRiesgoLaboral



MINISTERIO  
DE TRABAJO  
Y SEGURIDAD  
SOCIAL



INSTITUTO NACIONAL  
DE SEGURIDAD E HIGIENE  
EN EL TRABAJO

**STOP**  
RIESGOS LABORALES

Con la colaboración de las Comunidades Autónomas

Haz de la prevención tu gestión más rentable