

# Mar

Nº 478  
Enero 2009

## Estabilidad en las cuotas de pesca

España mejora las  
posibilidades de capturas  
en bacalao y merluza

Los planes de gestión han  
mejorado los caladeros



## Subieron las pensiones

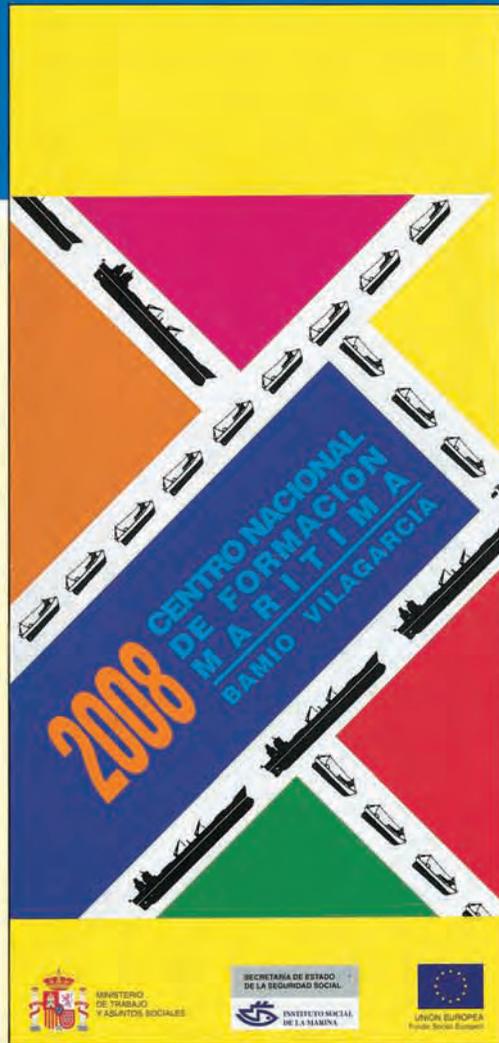
Todas mantienen el poder adquisitivo y suben más las más bajas

Centro Nacional de Formación Marítima de

# BAMIO

**Cerca de 30.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus quince años de existencia.**

**El 75 por ciento de los participantes en cursos han encontrado empleo**



**Centro de Formación Marítima de Bamio**  
El Salgueiral, s/n.  
Vilagarcía de Arousa  
(Pontevedra)  
Tel.: 986 51 02 55  
Fax: 986 50 61 11

*También puede encontrar información del Centro en cualquiera de las Direcciones Provinciales del ISM*

**LA GRAN ESCUELA DEL MAR**



## Pesca responsable

**L**os ministros comunitarios de pesca acordaron el pasado mes de diciembre las posibilidades de pesca para este año en unos volúmenes que han dejado satisfechos, tanto a la Administración como a las organizaciones más importantes del sector.

Tradicionalmente, las negociaciones de diciembre para fijar el Total Admisible de Capturas, TACs y las cuotas por países, especies y caladeros, constituían uno de los debates más importantes del año en el conjunto de la Política Pesquera Común, con duros enfrentamientos entre los Estados miembros y la Comisión, así como entre los propios países. Con los informes técnicos sobre la mesa, a la postre, se acababan imponiendo las posiciones del sector y de los Estados.

Este año, según lo discutido y aprobado en Bruselas, algo ha cambiado en el seno de la Unión Europea y en cada uno de los países. Frente a las batallas del pasado, donde los éxitos se medían por el aumento o no de las posibilidades de pesca, en las últimas negociaciones, con el escenario de una gran parte de los caladeros sobreexplotados, se habrían puesto de manifiesto dos cuestiones

Primera, un claro posicionamiento de la Comisión y de los países miembros por la estabilidad en las capturas y la responsabilidad a la hora de fijar cuotas. Bruselas ha reconocido por activa y por pasiva en los últimos meses el fracaso en la aplicación de la política de pesca para sostener los caladeros y ha mantenido una posición de mayor firmeza a la hora de asignar TACs y cuotas ajustadas a las posibilidades de pesca. Las cuotas se han acercado más que en ocasiones anteriores a la situación de los caladeros y la estabilidad de las mismas no se ha interpretado como éxito ni fracaso, sino la respuesta adecuada a los recursos disponibles

Segundo, que los datos de los últimos tiempos ponen de manifiesto la posibilidad real de salvar los caladeros esquilmos a poco que se apliquen correctamente los planes de recuperación como serían los casos de especies como merluza o cigala en la zona sur y, en menor medida en el bacalao en los mares del norte.

Abordar las posibilidades de pesca de cada año desde una posición de una mayor responsabilidad de todos, manteniendo un equilibrio entre los recursos y la actividad del sector, constituyen el camino que nunca se debió abandonar. ■

## Crisis y prioridades en los gastos

**E**spaña, no ha sido, ni se esperaba fuera una excepción en la evolución del conjunto de la economía mundial inmersa en una crisis de actividad y confianza arrastrada por el fracaso de los sistemas y mecanismos financieros. Esta situación ya se ha traducido en el aumento de los niveles de desempleo con más de tres millones de parados y la perspectiva de que sigan aumentando con la entrada de la economía en un periodo de recesión y una situación de déficit en las cuentas del Estado.

En este delicado escenario del que se espera una salida progresiva a partir del segundo semestre de este año o de 2010, la peor parte de la crisis sigue cayendo, como siempre, sobre los colectivos más vulnerables de la sociedad, como son una parte muy importante de los pensionistas, los parados y quienes tienen los salarios más bajos, en líneas generales los jóvenes en busca del primer empleo.

En épocas de bonanza y con las cuentas del Estado boyantes, como ha sucedido en la última legislatura, el desarrollo y la extensión de la política de protección social era una tarea fácil para el cumplimiento de un programa de gobierno. Mantener esa misma política en periodos de crisis como el actual, supone por el contrario la necesidad de hacer un ejercicio de prioridades en los gastos, algo que se ha hecho desde la Administración en tres escenarios.

Todas las pensiones suben el 2,4%, lo que supone mantener el poder adquisitivo de las mismas de acuerdo con los datos sobre inflación, con incrementos entre el 3,4 y el 7% para las más bajas.

Los fondos para el desempleo se incrementaron en un 14,4% para el pago a los parados y el desarrollo de una política para mejorar sus posibilidades de empleo.

Finalmente, el Salario Mínimo subió un 4% hasta los 624 euros y se mantiene el compromiso del gobierno para que el mismo llegue a los 800 euros en 2012.

Probablemente, no son medidas que satisfagan todas las necesidades y demandas de estos colectivos y es indispensable seguir avanzando para que los mismos tengan unas mejores posibilidades de vida. Pero, las mismas ponen de manifiesto que, aún en tiempos de crisis, el gobierno mantiene su apuesta por seguir mejorando la protección social. ■



## INGENIERÍA DE LA ACUICULTURA MARINA INSTALACIONES DE PECES EN EL MAR

**Autor:** José Daniel Beaz Paleo.

**Edita:** Publicaciones Científicas y Tecnológicas del Observatorio Español de Acuicultura

Como afirma Daniel Beaz Paeo en la introducción de este libro, los altos costes y la necesidad de optimizar la rentabilidad tuvieron como consecuencia el traslado, al menos durante la fase de engorde, del cultivo de los peces al mar. Los buenos resultados de este paso propiciaron el espectacular desarrollo de la acuicultura de peces en el mar primero en aguas cercanas a la costa y después en mar abierto.

Este segundo tomo de la serie sobre “Ingeniería de los Cultivos Marinos” tiene por objeto presentar las instalaciones—mayoritariamente jaulas o viveros flotantes— que han hecho posible el cultivo de peces en el mar.

El texto consta de veinte capítulos. En los primeros ocho se describen las jaulas flotantes, sus tipos—flexibles o rígidas—, y las ventajas y desventajas si se comparan las jaulas sumergibles y las que no lo son. También se analizan las razones para instalar polígonos en mar abierto, los emplazamientos más adecuados y los problemas—especialmente medioambientales—que plantean los residuos.

El capítulo noveno expone los modelos de jaulas existentes en el mercado para peces nadadores y los modelos para especies planas. En los siguientes capítulos se analizan el efecto que tiene la acción de las mareas y el viento en las instalaciones y los cálculos de la carga del diseño de estos artilugios. Las consideraciones operacionales y de mantenimiento como boyas de balizamiento o los tipos de redes aparecen en los capítulos trece y catorce. El libro expone las especies que se cultivan en viveros dedicando un capítulo

a parte para informar sobre el engrase del atún rojo en jaulas. El autor tampoco rehúye los problemas que este tipo de acuicultura genera.

Este segundo texto continúa con el objetivo ya marcado por el



primero: que el trabajo sea de ayuda y apoyo a cualquier persona que se enfrente con la preparación de un proyecto de instalación de peces en el mar, y que le sirva para desarrollar su idea específica. Un libro—como el anterior— con vocación de apoyo al ser acuícola.

Ingeniería de la Acuicultura Marina: Instalaciones de Peces en el Mar se puede descargar en la página del Observatorio Español de Acuicultura: ■

[www.observatorio-acuicultura.org](http://www.observatorio-acuicultura.org)

**Directora general:**

Pilar López-Rioboo Ansorena.

**Director:**

Vidal Maté.

**Redacción:**

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

**Fotos:**

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo.

**Secretaría:**

Concha Serrano.

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

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

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

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

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

**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander - Tel. 942 21 46 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Redacción y Administración:**

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

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

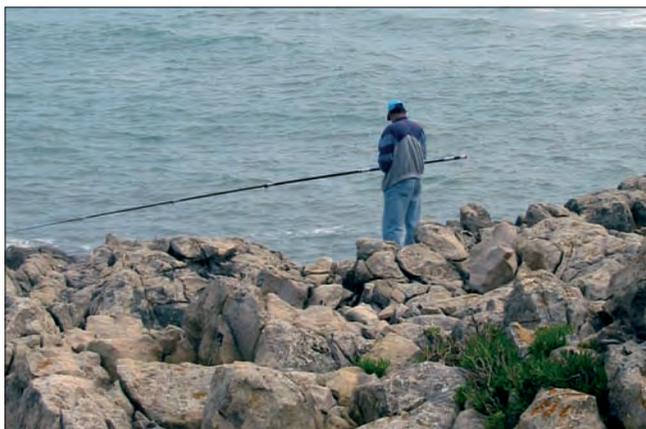
revista.mar@ism.seg-social.es

**Imprime:** GRAFOFFSET, S.L. C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind. Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

**Depósito Legal:** M. 16516/1963.

**NIPO:** 205-08-001-9

**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

**CUOTAS PESQUERAS**

**PARA 2009.** Bruselas acordó las posibilidades de pesca para este año en base a una política de sostenibilidad de los calderos de los recursos

16

**SUBIERON LAS**

**PENSIONES.** El gobierno aprobó la subida de las pensiones para 2009. Todas mantienen el poder adquisitivo y suben más las más bajas

- 6 Cuotas pesqueras 2009
- 16 Subieron las pensiones
- 22 Prioridades del Ministerio de Trabajo e Inmigración
- 26 Planes de Prevención
- 28 Premio al Esperanza del Mar
- 30 El futuro de la acuicultura
- 32 Planes de calidad en la pesca
- 36 Jornadas en Celeiro
- 40 Cepesca apuesta por la competitividad
- 42 Cofradía de Vélez
- 48 Proyecto de ley de Navegación
- 52 Reforma en la normativa de puertos
- 54 Contaminación en el Estrecho
- 57 Congreso sobre seguridad marítima
- 60 La medicina en los mercantes en el siglo XIX
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

22

**EL EMPLEO, OBJETIVO**

**PRIORITARIO.** El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho ha colocado la creación de empleo como uno de los objetivos prioritarios del gobierno

**Los ministros comunitarios de Pesca fijaron el pasado mes de diciembre las posibilidades de capturas en aguas comunitarias, así como en otras zonas sobre las que existen diferentes acuerdos. A diferencia de ejercicios anteriores donde la tónica fueron los largos debates y los enfrentamientos entre la Comisión y los países con mayores intereses en el sector, en esta ocasión las negociaciones fueron rápidas. Bruselas mantuvo en líneas generales la mayor parte de los planteamientos de partida con escasas concesiones a las pretensiones del sector. Por su parte, los ministros de pesca asumieron la necesidad de avanzar hacia el desarrollo de unas pesquerías más responsables de cara al mantenimiento o recuperación de los recursos que, en muchos casos, sufren graves deterioros por la pesca abusiva.**



Ana Díaz



# Hacia la ESTABILIDAD en las cuotas de pesca



## ***Bruselas y los Estados miembros acercaron posiciones para el desarrollo de una política de sostenibilidad de los caladeros***

### ***España mejora posibilidades de capturas en especies importantes como bacalao en Noruega y Svalbard o merluza en la zona sur***

En el caso de España, los resultados han ido por barrios. Hay mejoras en las posibilidades de capturas en especies de alto valor y muy importantes para las flotas como merluza o bacalao y recortes discretos en otras de menor importancia. En conjunto, se podría hablar de una salida por la que se consolidan las posibilidades de pesca con unas capturas sostenibles.

Desde el sector, la principal organización Cepesca, se ha mostrado en líneas generales satisfecha con los resultados conseguidos, aunque lamenta que, sin tener en cuenta los datos científicos, se hayan establecido las cuotas para la pesquería de la raya.

Las negociaciones para el establecimiento del Total Admisible de Capturas, TAC, para este año y las cuotas por especies y países, han estado precedidas de una serie de debates en el seno comunitario, tanto en las esferas oficiales como en el propio sector y en cada uno de los países miembros. El común denominador de esos debates, sobre todo desde las propias instancias comunitarias, era el reconocimiento de que algo se ha estado haciendo mal en la Política Pesquera Común en los últimos años para que las posibilidades de pesca se hayan deteriorado y que los caladeros en la mayor parte de los casos hayan ido

## Comparación TAC y cuotas UE (2008-2009)

### AGUAS COMUNITARIAS

<b>ABADEJO</b>		<i>Pollachius pollachius</i>			
<b>Vb, VI, XII, XIV</b>		Diferencia			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	6	6	0	0	
Unión Europea	450	450	0	0	
TAC	450	450	0	0	
<b>VII</b>		Diferencia			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	29	29	0	0	
Unión Europea	15.300	15.300	0	0	
TAC	15.300	15.300	0	0	
<b>VIII, a, b, d, e</b>		Diferencia			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	286	286	0	0	
Unión Europea	1.680	1.680	0	0	
TAC	1.680	1.680	0	0	
<b>VIII c</b>		Diferencia			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	236	236	0	0	
Unión Europea	262	262	0	0	
TAC	262	262	0	0	
<b>IX, X, COPACE, 34.1.1</b>		Diferencia			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	278	278	0	0	
Unión Europea	288	288	0	0	
TAC	288	288	0	0	

<b>ATÚN BLANCO (Bonito del Norte)</b>		<i>Thunnus alalunga</i>			
<b>Atlantic ocean, north of latitude 5° N</b>		Diferencia			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	16.962	20.82	3.120	18,40	
Unión Europea	37.050	38.193	1.143	3,08	
TAC	30.200	30.200	0	0	
<b>Atlantic ocean, south of latitude 5° N</b>		Diferencia			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	944	944	0	0	
Unión Europea	1.915	1.915	0	0	
TAC	29.900	29.900	0	0	

<b>ATÚN COMÚN (Cimarrón)</b>		<i>Thunnus thynnus</i>			
<b>Atlantic ocean, east of longitude 45° W</b>		Diferencia			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	5.379	4.117	-1.262	-23,47	
Unión Europea	16.210	11.907	-4.304	-26,55	
TAC	28.500	22.000	-6.500	-22,81	

<b>FLETÁN NEGRO</b>		<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>			
<b>II, IV, VI</b>		Diferencia			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	6	4	-2	0	
Unión Europea	847	720	-127	0	
TAC	-	-	-	-	



**Se mantiene cerrado el caladero de la anchoa en el Golfo de Vizcaya como paso previo a plantear un nuevo modelo de explotación para la especie en esas aguas**

de mal en peor. En ese contexto se destacaba el fracaso en la aplicación de la reforma de la política de pesca en el seno comunitario donde en muchas ocasiones, aunque existen reglamentos, hay graves dificultades para su cumplimiento y además para constatar que los mismos se aplican correctamente. Bruselas lamenta la no existencia de los controles necesarios para el cumplimiento de esa política y la existencia igualmente de una política de sanciones dispar en su cumplimiento por cada uno de los países, pero que en líneas generales no castiga como sería necesario al infractor.

Por otra parte, los responsables comunitarios y el propio sector coinciden en señalar que la puesta en marcha de planes de recuperación y el cumplimiento de los mismos, han demostrado que existen grandes posibi-



### Comparación TAC y cuotas UE (2008-2009)

<b>BACALADILLA</b>		<i>Micromesistius poutasous</i>			
I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII a b d e, XII, XIV					
	2008	2009	Diferencia		
			Tm	%	
España	22.711	9.586	-13.125	-57,79	
Unión Europea	175.466	74.058	-101.408	-57,79	
TAC	1.266.282	590.000	-676.282	-53,41	
VIII c, IX, X, COPACE 34.1.1					
	2008	2009	Diferencia		
			Tm	%	
España	25.686	12.124	-13.562	-52,80	
Unión Europea	32.107	15.155	-16.952	-52,80	
TAC	1.266.282	590.000	-676.282	-53,41	

lidades para recuperar los caladeros a poco que se controle el esfuerzo pesquero real a que se someten esas aguas.

Con ese escenario por delante, las negociaciones para el establecimiento de TAC s y cuotas para esta campaña no se presentaban bajo la presión de grandes demandas de cuota. La necesidad de contar con unas pesquerías más responsables y adecuadas a las posibilidades de las capturas han ido ganando terreno en el propio sector. Frente a los informes de los científicos habitualmente a la baja, desde las organizaciones de pesca se han presentado datos en dirección contraria. Igualmente se repitieron los enfrentamientos entre las posiciones comunitarias con planteamientos de recortes en las posibilidades de pesca y las de los propios Estados miembros desde donde siempre se consideraba como un éxito cualquier incremento de capturas. En ocasiones, el hecho de que en determinadas especies se aprobara un año un fuerte incremento de capturas y que el año siguiente se aplicara un recorte drástico bajo el argumento de estar el caladero esquilado, fueron decisiones escasamente comprensibles. Por muy graves que fueran los fallos de control, no se entendía que unas aguas pasaran solamente en doce meses de estar con pesca abundante a quedar esquiladas. Desde el sector, el planteamiento histórico es que las posibilidades de capturas supongan un

<b>BOQUERÓN</b>		<i>Engraulis encrasicolus</i>			
VIII					
	2008	2009	Diferencia		
			Tm	%	
España	0	0	0	-	
Unión Europea	0	0	0	-	
TAC	-	-	-	-	
IX, X, COPACE 34.1.1					
	2008	2009	Diferencia		
			Tm	%	
España	3.826	3.826	0	0	
Unión Europea	8.000	8.000	0	0	
TAC	8.000	8.000	0	0	

<b>BROSMIO</b>		<i>Brosme brosme</i>			
V, VI, VII					
	2008	2009	Diferencia		
			Tm	%	
España	21	21	0	0	
Unión Europea	435	435	0	0	
TAC	-	-	-	-	

<b>CABALLA DEL ATLÁNTICO</b>		<i>Scomber scombrus</i>			
VIII c, IX, X; COPACE 34.1.1					
	2008	2009	Diferencia		
			Tm	%	
España	22.256	29.529	7.273	32,68	
Unión Europea	27.005	35.829	8.824	32,68	
TAC	27.005	35.829	8.824	32,68	
II, V b, VI, VII, VIII a, b, d, e, XII, XIV					
	2008	2009	Diferencia		
			Tm	%	
España	20	20	0	0	
Unión Europea	234.082	311.531	77.449	33,09	
TAC	385.366	511.287	125.921	32,68	

## Comparación TAC y cuotas UE (2008-2009)

<b>CIGALA</b>		<i>Nephrops norvegicus</i>			
<b>Vb, VI</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	40	38	-2	-5,0	
Unión Europea	19.885	18.891	-994	-5,0	
TAC	19.885	18.891	-994	-5,0	
<b>VII</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.509	1.479	-30	-1,99	
Unión Europea	25.153	24.650	-503	-2,00	
TAC	25.153	24.650	-503	-2,00	
<b>VIII a, b, d, e</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	259	246	-13	-5,02	
Unión Europea	4.320	4.104	-216	-5,00	
TAC	4.320	4.104	-216	-5,00	
<b>VIII c</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	119	108	-11	-9,24	
Unión Europea	124	112	-12	-9,68	
TAC	124	112	-12	-9,68	
<b>IX, X, COPACE, 34.1.1</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	104	94	-10	-9,62	
Unión Europea	415	374	-41	-9,88	
TAC	415	374	-41	-9,88	

<b>GALLINETA DEL ATLÁNTICO</b>		<i>Sebastes spp</i>			
<b>V, XII, XIV</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	749 pm	pm	-	-	
Unión Europea	6.992 pm	pm	-	-	
TAC	46.000 pm	pm	-	-	

<b>GALLOS</b>		<i>Lepidorhobus spp</i>			
<b>Vb, VI, XII, XIV</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	295	318	23	7,80	
Unión Europea	2.592	2.799	207	7,99	
TAC	2.592	2.799	207	7,99	
<b>VII</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	5.490	5.490	0	0,00	
Unión Europea	18.300	18.300	0	0,00	
TAC	18.300	18.300	0	0,00	
<b>VIII a, b, d, e</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.176	1.176	0	0,00	
Unión Europea	2.125	2.125	0	0,00	
TAC	2.125	2.125	0	0,00	
<b>VIII c, IX, X; COPACE 34.1.1</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.320	1.320	0	0,00	
Unión Europea	1.430	1.430	0	0,00	
TAC	1.430	1.430	0	0,00	



equilibrio entre el mantenimiento de los caladeros y la estabilidad de las flotas

En esa línea, en las negociaciones anuales de TACs y cuotas, desde Bruselas se trata de imponer el criterio, en las especies más importantes para las flotas, de que las oscilaciones al alza o a la baja en cada ejercicio no superen el 15%.

Frente a los posicionamientos políticos en la asignación de cuotas, progresivamente han ido ganando terreno los criterios técnicos, con sus posibles errores, pero que se hallan más cercanos a la realidad de cada caldero. En la actualidad, a la vista del deterioro de los caladeros comunitarios y las cada vez más difíciles posibilidades de pesca en aguas exteriores, la necesidad de una pesca sostenible ya es algo que nadie pone en duda.

### **CUOTAS POR BARRIOS**

En las negociaciones celebradas en Bruselas para el establecimiento de TACs y cuotas, se puede decir que en esta ocasión, en la mayor parte de los casos, las propuestas iniciales de la Unión Europea han experimentado muy pocas modificaciones en relación con el acuerdo final. Ello significa un cambio muy importante en relación con lo que sucedía en el pasado cuando Bruselas llegaba a abandonar por completo sus posiciones iniciales bajo la presión o los intereses de uno u otro país.

Aunque desde la Administración se califi-



## Hay un fuerte incremento de la cuota de caballa y también una gran reducción de la bacaladilla

can los resultados logrados para el sector español como positivos en el marco de unas pesquerías sostenibles y responsables para el mantenimiento o recuperación de los caladeros y que las mismas valoraciones se hacen desde el propio sector de la pesca, la realidad es que los acuerdos afectan de forma muy diferente a cada una de las especies y de las flotas.

En la parte más positiva para el sector se hallan las nuevas posibilidades de pesca para el bacalao, una especie que ha sufrido en los últimos años graves problemas y sobre la que se han desarrollado planes para su recuperación. Para una parte de la flota española se trata de una pesquería importante por el valor de las capturas. El acuerdo contempla un aumento de las posibilidades de pesca del 18% en aguas de Svalbard al pasar las mismas de 7.349 a 8.674 toneladas. Igualmente se mejoran las cuotas en aguas de Noruega con un incremento de las mismas en un 13% al pasar de 2.299 a 2.605 toneladas. Por otra parte, desde la Unión

### Comparación TAC y cuotas UE (2008-2009)

<b>JURELES</b>		<i>Trachurus spp</i>			
<b>Vb, VI, VII, VIII a, b, d, e, XII, XIV</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	16.631	16.435	-196	-1,18	
Unión Europea	167.920	165.939	-1.981	-1,18	
TAC	170.000	170.000	0	0,00	
<b>VIII c, IX</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	31.069	31.069	0	0,00	
Unión Europea	57.750	57.750	0	0,00	
TAC	57.750	57.750	0	0,00	
<b>COPACE 34.1.13 bajo soberanía/jurisdicción (Canarias)</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.280	1.280	0	0,00	
Unión Europea	1.280	1.280	0	0,00	
TAC	1.280	1.280	0	0,00	

<b>Lenguado</b>		<i>Solea vulgaris</i>			
<b>VIII a, b</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	9	10	1	11,11	
Unión Europea	4.170	4.390	220	5,28	
TAC	4.170	4.390	220	5,28	
<b>VIII c, d, e, IX, X, COPACE 34.1.1</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	458	458	0	0,00	
Unión Europea	1.216	1.216	0	0,00	
TAC	1.216	1.216	0	0,00	

<b>MARRAJO SARDINERO</b>		<i>Lamna nasus</i>			
<b>I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII, XIV</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	175	131	-44	-25,14	
Unión Europea	581	436	-145	-24,96	
TAC	-	-	-	-	

<b>MARUCA</b>		<i>Molva molva</i>			
<b>VI, VII, VIII, IX, X, XII, XIV</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	2.969	2.524	-445	-14,99	
Unión Europea	10.776	9.160	-1.616	-15,00	
TAC	-	-	-	-	

<b>MARUCA ZUL</b>		<i>Molva dyptergia</i>			
<b>VII, VII</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	67	67	0	0,00	
Unión Europea	67	67	0	0,00	
TAC	-	-	-	-	

<b>MERLAN</b>		<i>Merlangius merlangius</i>			
<b>VIII</b>		<b>Diferencia</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.440	1.440	0	0,00	
Unión Europea	3.600	3.600	0	0,00	
TAC	3.600	3.600	0	0,00	

## Comparación TAC y cuotas UE (2008-2009)

MERLUZA EUROPEA		<i>Merlangius merlangus</i>			
<b>V b, VI, VII, XII, XIV</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Diferencia</b>		
			<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	8.926	8.513	-413	-4,63	
Unión Europea	30.281	28.879	-1.402	-4,63	
TAC	30.281	28.879	-1.402	-4,63	
<b>VIII a, b, d, e</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Diferencia</b>		
			<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	6.214	5.926	-288	-4,63	
Unión Europea	20.196	19.261	-935	-4,63	
TAC	20.196	19.261	-935	-4,63	
<b>VIII c, d, e, IX, X; COPACE 34.1.1</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Diferencia</b>		
			<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	4.510	5.186	676	14,99	
Unión Europea	7.047	8.104	1.057	15,00	
TAC	7.047	8.104	1.057	15,00	

MIELGA O GALLUDO		<i>Squalus acanthias</i>			
<b>I, V, VI, VII, VIII, XII, XIV</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Diferencia</b>		
			<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	75	38	-37	-49,33	
Unión Europea	2.004	1.002	-1.002	-50,00	
TAC	2.004	1.002	-1.002	-50,00	

PATUDO		<i>Thunnus obesus</i>			
<b>Oceano Atlántico</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Diferencia</b>		
			<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	17.265	17.094	-171	-0,99	
Unión Europea	31.350	31.200	-150	-0,48	
TAC	90.000	90.000	0	0	

PEZ ESPADA		<i>Xiphias gladius</i>			
<b>Oceano Atlántico, al norte de 5° N</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Diferencia</b>		
			<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	5.676	6.574	898	15,81	
Unión Europea	6.987	8.232	1.245	17,82	
TAC	14.000	14.000	0	0	
<b>Oceano Atlántico, al sur de 5°N</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Diferencia</b>		
			<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	5.423	5.385	-38	-0,70	
Unión Europea	5.780	5.717	-63	-1,09	
TAC	17.000	17.000	0	0	

RAYAS		<i>Rajidae</i>			
<b>VI, VII</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Diferencia</b>		
			<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	-	1.718	-	-	
Unión Europea	-	15.748	-	-	
TAC	-	15.748	-	-	
<b>VIII, IX, X</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Diferencia</b>		
			<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	-	1.986	-	-	
Unión Europea	-	6.423	-	-	
TAC	-	6.423	-	-	



## Se introducirán medidas técnicas en relación con los artes de enmalle en las zonas VIIIc y IX

Europa se hizo una declaración donde se contempla la posibilidad de seguir las negociaciones con ese país de cara a lograr una cantidad suplementaria para la pesca de bacalao ártico.

Igualmente, por su valor en los mercados, para la flota española es importante el resultado sobre las posibilidades de pesca para la merluza. Como en el caso del bacalao, en los últimos años se ha desarrollado un plan para la recuperación de la especie con unos resultados positivos. Siguiendo con el desarrollo del mismo, Bruselas se plantea seguir con su adaptación a la situación de los caladeros de cara a excluir del mismo a los barcos que no superen capturas por un volumen de cinco toneladas.

Tal como planteaba inicialmente Bruselas, las posibilidades de capturas han sufrido un recorte de casi el 5% en aguas del norte de la Unión Europea. En unos escenarios, esas capturas máximas pasarán de 8.926 a 8.513 toneladas y en otros de 6.214 a 5.926 tonela-



das. Por el contrario, en aguas españolas, las capturas se incrementan en un 15% al pasar las mismas de 4.510 a 5.186. En total, las posibilidades de capturas en merluza son prácticamente las mismas que en el año anterior.

Hay algunas especies de menor valor comercial y de capturas elevadas donde el acuerdo ha superado ampliamente ese techo teórico del 15% que barajaba Bruselas como oscilaciones anuales al alza o a la baja. En el caso de la caballa, en la parte positiva, se ha producido un aumento en las posibilidades de pesca del 33% a pasar las capturas de 22.256 a 29.529 toneladas. En la parte contraria se halla la bacaladilla donde las posibilidades de pesca se reducen entre un 52% y un 57% según zonas con una recorte en volumen de casi 27.000 toneladas. En menor porcentaje destaca igualmente el recorte del 15% en las cuotas para la cigala en aguas comunitarias al norte y de casi el 10% en aguas españolas. En el caso del gallo, el recorte es igualmente del 15% en aguas al norte de la UE y de estabilidad en aguas españolas.

Por primera vez se ha fijado una cuota para la raya en un volumen que los responsables comunitarios consideran adecuado en función de los datos científicos disponibles. Para el sector, se trata sin embargo de una cifra baja que no habría tenido en cuenta la realidad de los caladeros. En todo caso, am-

### Comparación TAC y cuotas UE (2008-2009)

RAPES		Lophiidae			
<b>V b, VI, XII, XIV</b>				<b>Diferencia</b>	
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	198	214	16	8,08	
Unión Europea	5.155	5.557	402	7,80	
TAC	5.155	5.557	402	7,80	
<b>VII</b>				<b>Diferencia</b>	
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.031	1.031	0	0	
Unión Europea	28.080	28.080	0	0	
TAC	28.080	28.080	0	0	
<b>VIII a, b, d, e</b>				<b>Diferencia</b>	
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.206	1.206	0	0	
Unión Europea	7.920	7.920	0	0	
TAC	7.920	7.920	0	0	
<b>VIIIc, IX, X; COPACE 34.1.13</b>				<b>Diferencia</b>	
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	1.629	1.467	-162	-9,94	
Unión Europea	1.955	1.760	-195	-9,97	
TAC	1.955	1.760	-195	-9,97	

SOLLA EUROPEA		Pleuronectes platessa			
<b>VII, VIII, IX, X, 34.1.1</b>				<b>Diferencia</b>	
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Tm</b>	<b>%</b>	
España	75	75	0	0	
Unión Europea	448	448	0	0	
TAC	448	448	0	0	

## Comparación TAC y cuotas NAFO (2008-2009)

### NAFO

FLETÁN NEGRO		<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>			
NAFO área 3LMNO		Diferencia			
	2008	2009	Tm	%	
España	4.387	4.387	0	0	
Unión Europea	6.951	6.951	0	0	
TAC	11.856	11.856	0	0	

GALLINETAS DEL ATLÁNTICO		<i>Sebastes spp.</i>			
NAFO área 3M		Diferencia			
	2008	2009	Tm	%	
España	233	233	0	0	
Unión Europea	7.813	7.813	0	0	
TAC	5.000	5.000	0	0	

NAFO área 3O		Diferencia			
	2008	2009	Tm	%	
España	1.771	1.771	0	0	
Unión Europea	7.000	7.000	0	0	
TAC	20.000	20.000	0	0	

CAMARÓN NÓRDICO		<i>Pandalus borealis</i>			
NAFO área 3M		Diferencia			
	2008	2009	Días	%	
España	257 días	257 días	0	0	
Unión Europea	3.293 días	3.293 días	0	0	
TAC	3.293 días	3.293 días	0	0	

RAYAS		<i>Rajidae</i>			
NAFO área 3LNO		Diferencia			
	2008	2009	Tm	%	
España	6.561	6.561	0	0	
Unión Europea	8.500	8.500	0	0	
TAC	13.500	13.500	0	0	

LOCHA BLANCA		<i>Urophycis tenuis</i>			
NAFO área 3NO		Diferencia			
	2008	2009	Tm	%	
España	2.165	2.165	0	0	
Unión Europea	5.000	5.000	0	0	
TAC	8.500	8.500	0	0	

### NORUEGA

BACALAO DEL ATLÁNTICO		<i>Gadus morhua</i>			
Zona de Noruega (al norte del 62° N) I, II, a, b		Diferencia			
	2008	2009	Tm	%	
España	2.299	2.605	306	13,31	
Unión Europea	17.057	19.324	2.267	13,29	
TAC	430.000	507.000	77.000	17,91	

GALLINETA DEL ATLÁNTICO		<i>Sebastes spp.</i>			
Zona de Noruega (al norte del 62° N) I, II, a, b		Diferencia			
	2008	2009	Tm	%	
España	95	95	0	0	
Unión Europea	1.500	1.500	0	0	
TAC	-	-	-	-	



## Por primera vez se establecen cuotas para la pesquería de la raya

bas partes coinciden en la importante de que se aplique esta política a la captura de esta especie de cara a lograr una pesquería responsable y sostenible y evitar su deterioro por falta de una regulación. En el caso del atún blanco y del pez espada en el Atlántico Norte, los acuerdos suponen un dato positivo. En el caso del pez espada se ha fijado igualmente una cuota de más de 3.000 toneladas en el Pacífico oeste.

En el resto de las especies se puede hablar en líneas generales de cierta estabilidad. En unos caso real, porque se mantienen las mismas cuotas que en la campaña anterior y en otros con oscilaciones discretas como serían los de especies como jurel, lenguado o abadejo

### ANCHOA: CALADERO CERRADO

En relación con el caladero de la anchoa en el Golfo de Vizcaya, la posición defendida por el secretario general del Mar, Juan Carlos Martín Fragueiro fue la imposibilidad de reabrir esa pesquería ante la no existencia de datos científicos que señalaran que se había producido una recuperación suficiente. Esta postura chocaba, en principio, con la mantenida por los responsables en materia de pesca de comunidades como Cantabria o País Vasco desde donde se apostaba por una apertura limitada, aunque fuera mínima, pa-



ra esas pesquerías. En relación con el caladero, los informes científicos coinciden en señalar que la biomasa se halla todavía por debajo de los límites de precaución.

España, de acuerdo con los responsables comunitarios, apoyó el mantenimiento del cierre del caladero hasta la valoración de los científicos la próxima primavera. Sólo a la vista de esos datos se decidirá si se abre el caladero para el segundo semestre del año y en qué condiciones.

A propuesta de la Administración española, en las próximas semanas está prevista la celebración de una reunión entre España, Francia y la Comisión Europea, junto con diferentes organismos científicos y representantes del sector de la anchoa de ambos países. El objetivo de ese encuentro es iniciar un debate sobre lo que deberá ser el modelo de explotación y gestión sostenible para ese caladero en el futuro y evitar que se pueda repetir el deterioro al que ha llegado el mismo en los últimos años.

En la pesquería de la anchoa Bruselas aprobó igualmente mantener las posibilidades de pesca en el Golfo de Cádiz de acuerdo con el plan de gestión en vigor que supone un recorte para este año del 15%.

Además de los acuerdos sobre TACs y posibilidades de pesca, los ministros comunitarios acordaron la introducción progresiva de nuevas medidas técnicas en relación con los artes de enmalle en las zonas VIII y IX en función de los informes de los científicos. El objetivo es avanzar en el desarrollo de artes que supongan una mayor selectividad a la hora de las capturas para evitar la destrucción de otras especies o unidades sin desarrollar. ■

**VIDAL MATÉ**

## Comparación TAC y cuotas (2008-2009)

### SVALBARD

#### BACALAO DEL ATLÁNTICO

*Gadus morhua*

I, II b			Diferencia	
	2008	2009	Tm	%
España	7.349	8.984	1.635	22,25
Unión Europea	16.211	19.793	3.582	22,10
TAC	430.000	525.000	95.000	22,09

#### ARENQUE

*Clupea harengus*

I, II b			Diferencia	
	2008	2009	Tm	%
España	112	121	9	8,04
Unión Europea	98.822	106.959	8.137	8,23
TAC	-	-	-	-

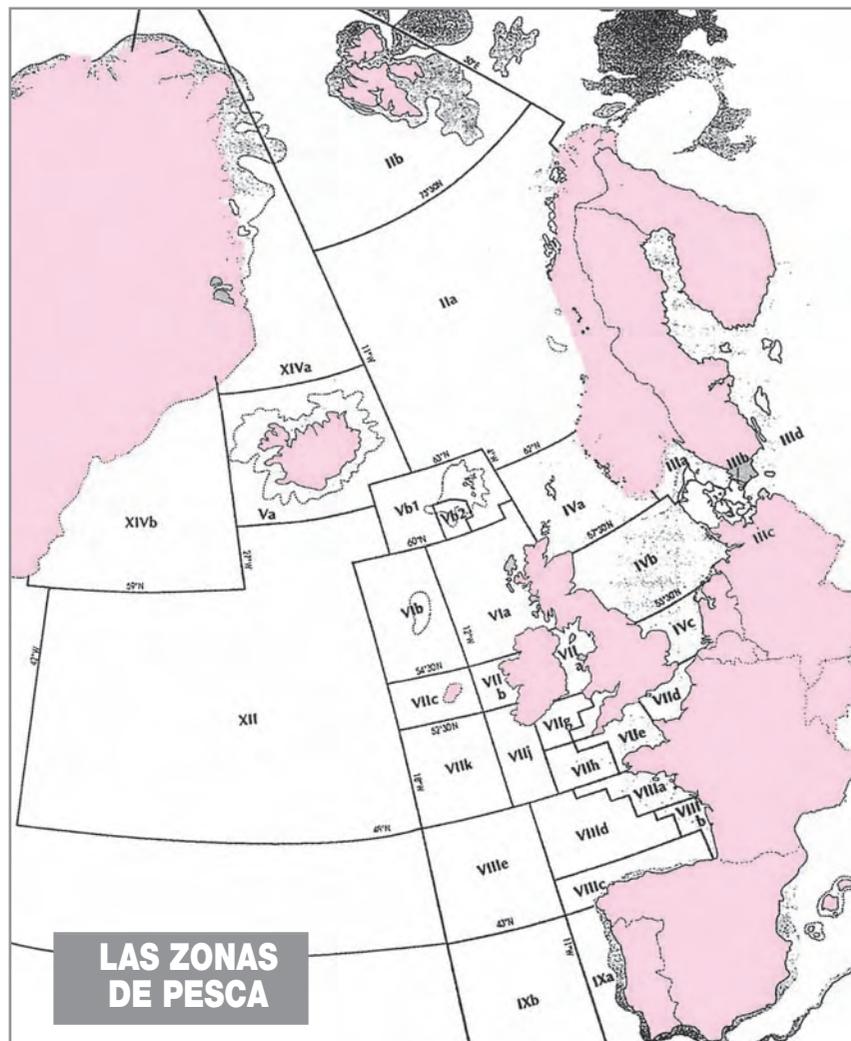
### GROENLANDIA

#### CANGREJO DE LAS NIEVES

*Chionoecetes spp.*

NAFO 0,1 (aguas de Groenlandia)			Diferencia	
	2008	2009	Tm	%
España	437	437	0	0
Unión Europea	500	500	0	0
TAC	-	-	-	-

Fuente: Secretaría General del Mar



# Suben **MÁS QUE LOS PRECIOS**

*Las pensiones mínimas de la Seguridad Social aumentan este año una media del 6 por ciento, en una horquilla que oscila, según el tipo de pensión, entre un 3,4 y un 6,8 por ciento. Las pensiones mínimas de las viudas/os y jubilados/as que viven solos y con bajos ingresos subieron entre un 6,2 y un 7,2 por ciento y, en general, afectan a más de dos millones seiscientas mil pensiones.*

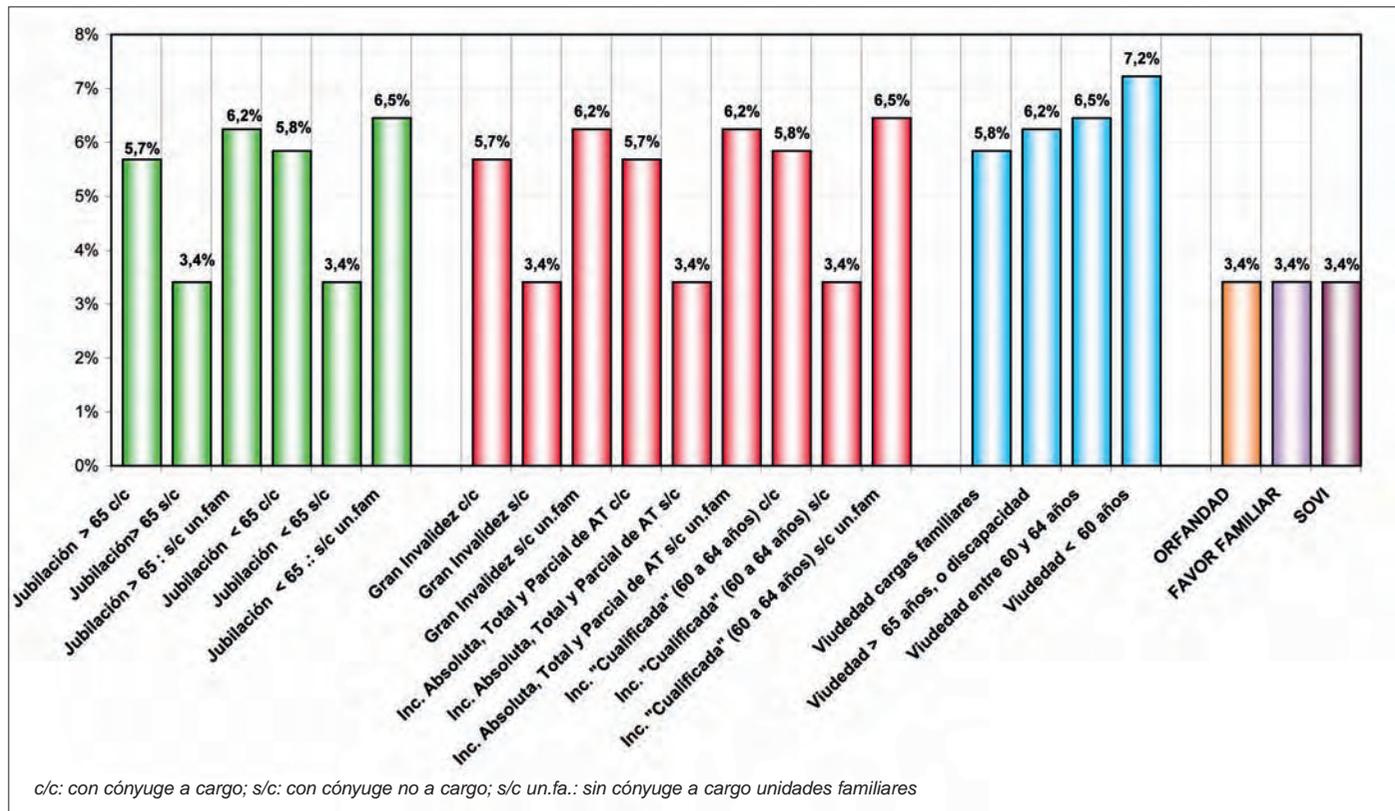
**Las pensiones mínimas, que reciben más de dos millones y medio de pensionistas, suben entre un 3,4 % y un 7,2%**

La desviación del aumento de los precios al consumo entre noviembre de 2007 y noviembre de 2008 aumentó un 0,4 por ciento sobre el 2 por ciento previsto y totalizó un 2,4 por ciento. Por este motivo, además de su pensión revalorizada, todos los pensionistas recibieron en el pasado mes de enero una paga de compensación por la desviación de cuatro décimas que experimentó la inflación en 2008. El ministerio de Trabajo e Inmigración destinó más de 635 millones de euros para dicha paga.

## CUANTÍAS MÍNIMAS DE LAS PENSIONES PARA 2009

CLASES DE PENSIÓN	Euros/mes			Euros/año		
	Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge a cargo	Sin cónyuge a cargo unidades familiares	Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge a cargo	Sin cónyuge a cargo unidades familiares
<b>JUBILACIÓN</b>						
Titular con 65 años	696,19	546,55	561,55	9.746,66	7.651,70	7.861,70
Titular menor de 65 años	651,63	509,28	524,28	9.122,82	7.129,92	7.339,92
<b>INCAPACIDAD PERMANENTE</b>						
Gran invalidez	1.044,29	819,83	842,33	14.620,06	11.477,62	11.792,62
Absoluta	696,19	546,55	561,55	9.746,66	7.651,70	7.861,70
Total: Titular con 65 años	696,19	546,55	561,55	9.746,66	7.651,70	7.861,70
Total con edad entre 60 y 64 años	651,63	509,28	524,28	9.122,82	7.129,92	7.339,92
Total: Derivada de enfermedad común menor de 60 años	354,86	339,86	354,86	4.968,04	4.758,04	4.968,04
Parcial del régimen de Accidente de Trabajo: Titular con 65 años	696,19	546,55	561,55	9.746,66	7.651,70	7.861,70
<b>VIUDEDAD</b>						
Titular con cargas familiares			651,63			9.122,82
Titular con 65 años o con discapacidad >=65%			561,55			7.861,70
Titular menor de 65 años: de 60 a 64 años			524,28			7.339,92
Titular menor de 65 años: < de 60 años			421,41			5.899,74
<b>ORFANDAD</b>						
Por beneficiario			175,82			2.461,48
En la Orfandad absoluta, el mínimo se incrementará en 5.899,74 /año distribuidas en su caso, entre los beneficiarios						
Por beneficiario discapacitado < 18 con discapacidad >= 65%			346,23			4.847,22
<b>EN FAVOR DE FAMILIARES</b>						
Por beneficiario			175,62			2.461,48
Si no existe viudo ni huérfano pensionistas:						
- Un solo beneficiario con 65 años			425,35			5.954,90
- Un solo beneficiario menor 65 años			400,50			5.607,00
- Varios beneficiarios: el mínimo asignado a cada uno se incrementará en el importe que resulte de prorratear 3.438,26 /año entre el número de beneficiarios						
<b>OTRAS CUANTÍAS CONTEMPLADAS EN LA LEY DE PRESUPUESTOS</b>						
<b>PENSIÓN S.O.V.I.</b>						
Vejez, Invalidez y Viudedad		368,33			5.156,62	
<b>TOTAL MÁXIMO DE PENSIÓN</b>		2.441,75			34.184,50	

## INCREMENTO DE LAS PENSIONES MÍNIMAS 2008-2009



### EJEMPLO DEL INCREMENTO DEL IMPORTE DE LAS PENSIONES Y PAGA ADICIONAL POR DESVIACIÓN DEL IPC

Importe actual	Actualización importe con desviación IPC	Importe 2009, con subida del 2 %	Paga adicional por desviación del ipc en 2008
150,00 €	150,6 €	153,6 €	8,2 €
658,75 €	661,3 €	204,8 €	36,2 €
250,00 €	251,0 €	256,0 €	13,7 €
300,00 €	301,2 €	307,2 €	16,5 €
350,00 €	351,4 €	358,4 €	19,2 €
400,00 €	401,6 €	409,6 €	22,0 €
450,00 €	451,8 €	460,8 €	24,7 €
500,00 €	502,0 €	512,0 €	27,5 €
550,00 €	552,2 €	563,2 €	30,2 €
600,00 €	602,4 €	614,4 €	32,9 €
650,00 €	652,5 €	665,6 €	35,7 €
700,00 €	702,7 €	716,8 €	38,4 €
<b>724,26 €</b>	<b>727,1 €</b>	<b>741,6 €</b>	<b>39,8 €</b>
<b>PENSIÓN MEDIA</b>			
1.200,00 €	1.204,7 €	1.228,8 €	65,9 €
1.300,00 €	1.305,1 €	1.331,2 €	71,4 €
1.400,00 €	1.405,5 €	1.433,6 €	76,9 €
1.500,00 €	1.505,9 €	1.536,0 €	82,4 €
1.600,00 €	1.606,3 €	1.638,4 €	87,8 €
1.700,00 €	1.706,7 €	1.740,8 €	93,3 €
1.800,00 €	1.807,1 €	1.843,2 €	98,8 €
1.900,00 €	1.907,5 €	1.945,6 €	104,3 €
2.000,00 €	2.007,8 €	2.048,0 €	109,8 €
2.100,00 €	2.108,2 €	2.150,4 €	115,3 €
2.200,00 €	2.208,6 €	2.252,8 €	120,8 €
2.290,00 €	2.299,0 €	2.345,0 €	125,7 €

Para compensar a los pensionistas por la desviación de la inflación se han destinado más de 635 millones de euros

Para el conjunto de las pensiones en este año, la subida es de un 2,4 por ciento. El incremento afecta a 8,5 millones de pensiones contributivas, 452.208 no contributivas y 156.624 prestaciones por hijo a cargo con minusvalía.

El importe de la pensión contributiva media del sistema se sitúa en 742,62 euros mensuales y, la máxima, en 2.441,75 euros al mes.

La Seguridad Social destinó 635,32 millones de euros para compensar la pérdida del poder adquisitivo, a lo largo del pasado año, a los 8.495.348 pensionistas de pensión contributiva. Esta cantidad se desglosa en 314,42 millones de euros de paga que percibieron en enero los perceptores de pensiones contributivas del sistema, con cargo al presupuesto de 2008, y 320,90 millones para consolidar esa subida en la pensión a lo largo de este año.

#### PENSIONES MÍNIMAS

En este año el mayor incremento de las mínimas, un 6,4 por ciento, corresponde a los

pensionistas sin cónyuge que viven solos y tienen bajo ingresos. Para este grupo, la pensión de jubilación asciende a 561,55 euros al mes, para los mayores de 65 años y 524,28 euros mensuales para los menores de esa edad. Para los pensionistas que viven solos y tienen bajos ingresos, las pensiones mínimas de viudedad suben entre un 5,84 por ciento para las viudas con cargas familiares que perciben 651,63 euros mensuales, y el aumento del 7,22 por ciento que suponen 421,41 euros al mes de las viudas menores de 60 años. La cuantía de las pensiones de viudedad con cargas familiares ha aumentado un 69,85 por ciento entre 2004 y 2009.

Las pensiones mínimas de jubilación, con cónyuge a cargo suben este año un 5,8 por ciento lo que supone 696,16 euros al mes. La



## CUANTÍAS MÍNIMAS DE LAS PENSIONES PARA 2009. INCREMENTOS 2004-2009

PENSIONES MÍNIMAS Y OTRAS PRESTACIONES	Numero de beneficiarios	IMPORTE Enero 2004	IMPORTE Enero 2008	IMPORTE Enero 2009	SUBIDA 2009
		Euros/mes	Euros/mes	Euros/mes	(%)
<b>JUBILACIÓN</b>					
<b>Titular con 65 o más años</b>					
Con cónyuge a cargo	284.379	484,89 €	658,75 €	696,19 €	5,68
Sin cónyuge a cargo	962.094	411,76 €	528,55 €	546,55 €	3,41
Sin cónyuge a cargo unidades unifamiliares		411,76 €	528,55 €	561,55 €	6,24
<b>Titular menor de 65</b>					
Con cónyuge a cargo	11.051	453,16 €	615,66 €	651,63 €	5,84
Sin cónyuge a cargo	48.939	383,66 €	492,50 €	509,28 €	3,41
Sin cónyuge a cargo unidades unifamiliares		383,66 €	492,50 €	524,28 €	6,45
<b>INCAPACIDAD PERMANENTE</b>					
<b>Gran invalidez</b>					
Con cónyuge a cargo	1.838	727,34 €	988,13 €	1.044,29 €	5,68
Con cónyuge no a cargo	4.104	617,64 €	792,83 €	819,83 €	3,41
Sin cónyuge a cargo unidades unifamiliares		617,64 €	792,83 €	842,33 €	6,24
<b>Absoluta, Total y Parcial de AT</b>					
Con cónyuge a cargo	6.696	484,89 €	658,75 €	696,19 €	5,68
Sin cónyuge a cargo	20.903	411,76 €	528,55 €	546,55 €	3,41
Sin cónyuge a cargo unidades unifamiliares		411,76 €	528,55 €	561,55 €	6,24
<b>"Cualificada" (60 a 64 años)</b>					
Con cónyuge a cargo	6.103	453,16 €	615,66 €	651,63 €	5,84
Sin cónyuge a cargo	24.201	383,66 €	492,50 €	509,28 €	3,41
Sin cónyuge a cargo unidades unifamiliares		383,66 €	492,50 €	524,28 €	6,45
<b>VIUEDAD</b>					
<b>Titular con cargas</b>	13.017	383,66 €	615,66 €	651,63 €	5,84
<b>Titular =&gt; 65 años o discapacidad &gt;65%</b>	626.506	411,76 €	528,55 €	561,55 €	6,24
<b>Titular entre 60 y 64</b>	39.665	383,66 €	492,50 €	524,28 €	6,45
<b>Titular menor de 60</b>	29.529	306,15 €	393,02 €	421,41 €	7,22
<b>ORFANDAD</b>	119.864	124,46 €	170,02 €	175,82 €	3,41
<b>FAVOR FAMILIAR</b>	17.943	124,46 €	170,02 €	175,82 €	3,41
<b>SOVI (pensiones revalorizables)</b>	386.272	299,67 €	356,20 €	368,33 €	3,41



## Las pensiones mínimas con cónyuge a cargo han subido un 43,58% en los últimos cuatro años

mejora de las pensiones mínimas beneficiará en conjunto a más de dos millones seiscientos mil pensionistas.

### SALARIO MÍNIMO

El Salario Mínimo Interprofesional (SMI) para este año se ha fijado en 624 euros mensuales, lo que significa un incremento del 4 por ciento respecto a 2008.

Con carácter general el SMI queda fijado en 20,82 euros al día, 624 al mes y, en cómputo anual, en ningún caso inferior a 8.736 euros. Para los trabajadores eventuales y temporeros cuyos servicios a una misma empresa no exceda de ciento veinte días, el salario no puede estar por debajo de 29,56 euros por jornada. Para los empleados de hogar la cuantía establecida es de 4,89 euros por hora trabajada.

Las nuevas cuantías del Salario Mínimo se han fijado teniendo en cuenta dos circunstancias especiales. Por una parte el aumento implica la continuación de la estrategia que se inició en 2004 para situarlo en el 60 por ciento del salario medio, tal y como recomienda la Carta Social Europea. En este sentido el incremento fijado permite continuar en la senda de la recuperación de poder adquisitivo y en la del cumplimiento de los compromisos asumidos por el gobierno.

En segundo término, se ha tenido en cuenta el difícil contexto económico en el que ha de fijarse la cuantía del salario mínimo. La situación económica actual exige tener en cuenta, a la hora de adoptar cualquier decisión, todos los factores que puedan tener un impacto en la creación de empleo. La previsión de que los precios tengan un comportamiento por debajo de los niveles actuales, debe permitir la continuación de una moderación salarial que ha

IMPORTE PAGA ÚNICA Euros	Revalorización 2004/2009 (%)	Revalorización 2004/2009 (Absoluto) 'Euros/mes
36,26 €	43,58	211,30 €
29,12 €	32,74	134,79 €
29,12 €	36,38	149,79 €
33,88 €	43,80	198,47 €
27,16 €	32,74	125,62 €
27,16 €	36,65	140,62 €
54,32 €	43,58	316,95 €
43,68 €	32,74	202,19 €
43,68 €	36,38	224,69 €
36,26 €	43,58	211,30 €
29,12 €	32,74	134,79 €
29,12 €	36,38	149,79 €
33,88 €	43,80	198,47 €
27,16 €	32,74	125,62 €
27,16 €	36,65	140,62 €
33,88 €	69,85	267,97 €
29,12 €	36,38	149,79 €
27,16 €	36,65	140,62 €
21,70 €	37,65	115,26 €
9,38 €	41,27	51,36 €
9,38 €	41,27	51,36 €
19,60 €	22,91	68,66 €

## EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PENSIONES REM

AÑO	Incapacidad permanente	Jubilación	Viudedad	Orfandad	Favor de familiares	TOTAL
1990	21.990	46.316	37.577	4.088	661	110.632
1991	22.132	48.747	38.439	4.013	674	114.005
1992	22.242	51.045	39.284	4.016	697	117.284
1993	22.231	53.271	40.148	3.985	708	120.343
1994	22.235	54.563	40.403	3.936	710	121.847
1995	22.112	55.555	40.800	3.907	757	123.131
1996	22.128	56.853	41.490	4.736	833	126.040
1997	11.030	68.480	41.937	4.743	868	127.058
1998	10.682	69.090	42.456	5.100	901	128.229
1999	10.429	69.492	42.951	5.521	915	129.308
2000	10.227	69.997	43.434	5.679	940	130.277
2001	10.059	70.406	43.877	5.487	917	130.746
2002	9.915	70.530	44.226	5.776	946	131.393
2003	9.813	70.616	44.511	5.604	949	131.493
2004	9.859	70.349	44.885	5.393	924	131.410
2005	9.651	70.684	45.206	5.294	918	131.753
2006	9.677	70.894	45.625	5.144	887	132.227
2007	9.625	70.768	45.849	4.994	902	132.138
2008	9.412	71.058	45.941	4.945	912	132.268

contribuido, de manera decisiva, a la creación de empleo en los últimos años.

La revisión del SMI se enmarca en la estrategia de dignificación que ha desarrollado el gobierno desde la anterior legislatura, en la que se dio cumplimiento al compromiso electoral de alcanzar los 600 euros mensuales, 140 euros más que los 460 fijados en el año 2004, que representó un aumento del 30,2 por ciento. Para esta legislatura el compromiso es alcanzar los 800 euros en el año 2012.

Es necesario resaltar que la cuantía del SMI es una importante referencia a la hora de solicitar una beca, una vivienda protegida, así como el establecimiento de la prestación por desempleo.

### **PENSIONISTAS Y AFILIADOS DEL REM**

En las últimas dos décadas, el número de pensionistas del Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social (REM) ha crecido paulatinamente, pasando de 110.632, en el año 1990, a los 132.268 con los que acabó el 2008.

De estas prestaciones, las pensiones de jubilación son siempre las más numerosas, seguidas de las de viudedad. Aquéllas a favor de familiares son, en su conjunto, las que menos gasto generan.

Si comparamos las cifras del 2008 con las del año anterior, observamos que en los últimos doce meses se ha elevado en 130 personas el número de pensionistas del REM, pues han pasado de ser 132.138 a 132.268.

**El salario mínimo sube un 4 por ciento y se sitúa en 624 euros**

Las pensiones que más han aumentado en este tiempo han sido las de jubilación cuyo número se ha incrementado en 290 personas. También han crecido los beneficiarios de pensiones de viudedad, al registrarse 92 nuevos pensionistas y aquéllos que reciben pensiones a favor de familiares, que han aumentado en 10 nuevos casos.

Tendencia a la baja han experimentado durante el último año los beneficiarios de pensiones por incapacidad permanente, que han disminuido en 213 personas, al pasar de los 9.625 registrados en el año 2007 a los 9.412 del 2008.

También ha descendido el número de beneficiarios de pensiones de orfandad al pasar de los 4.994 casos del 2007 a los 4.945 del año pasado. Ha habido, por tanto, una disminución de 49 personas.

Los datos de la evolución del número de pensiones del REM muestran, en general, realidades a las que no podemos escapar. Por una parte, que cada vez son más las personas que dejan de trabajar en el mar y, de otra, reflejan las duras condiciones de esta actividad laboral.

En cuanto a los datos de los afiliados activos al REM, en la comparativa de los últimos cinco años vemos una tendencia a la baja, ya que han pasado de ser 70.068, en diciembre del 2004, a 63.974 en el mismo mes del 2008.

Galicia es, en la actualidad, la Comunidad



Autónoma con más trabajadores activos afiliados al REM (24.795). La siguen Andalucía (8.921), Canarias (5.734), Cataluña (5.677) y la Comunidad Valenciana (5.018) mientras que en la ciudad de Melilla sólo hay registrados 73 afiliados al REM en activo.

Observando la tabla, podemos decir que el mar pierde trabajadores. El número de activos afiliados al REM ha descendido el pasado año en casi todas las regiones, excepto en la Comunidad de Madrid donde se registraron 81 nuevos casos, en comparación con el año an-

terior, y en el País Vasco, con 12 nuevas altas.

Analizando los últimos cuatro años, esta tendencia descendente es igualmente generalizada en todas las regiones, habiendo subido tan sólo la afiliación al REM en la Comunidad Valenciana (236), la Comunidad de Madrid (114) Cataluña (6) y Melilla (6)

Finalmente, las Comunidades Autónomas en las que, desde finales del 2004, el Régimen Especial del Mar ha perdido mayor número de afiliados activos son Galicia (3.713), Andalucía (854) y Canarias (197). ■

## AFILIADOS ACTIVOS AL REM

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Diciembre-04	Diciembre-05	Diciembre-06	Diciembre-07	Diciembre-08
ANDALUCÍA	9.775	9.932	9.617	9.396	8.921
ASTURIAS	2.164	2.129	2.036	1.790	1.784
C. MADRID	4.438	4.341	4.593	4.633	4.552
C. VALENCIANA	4.782	4.839	5.148	5.641	5.018
CANARIAS	5.931	5.911	6.075	6.025	5.734
CANTABRIA	1.345	1.211	1.189	1.114	1.010
CATALUÑA	5.671	5.756	5.735	5.908	5.677
CEUTA	330	328	287	269	254
GALICIA	28.508	27.595	26.685	25.502	24.795
ILLES BALEARS	1.861	1.832	1.711	1.706	1.672
MELILLA	67	72	70	83	73
MURCIA	1.252	1.114	1.074	992	893
PAÍS VASCO	3.944	3.990	3.797	3.573	3.591
<b>Total general</b>	<b>70.068</b>	<b>69.050</b>	<b>68.017</b>	<b>66.632</b>	<b>63.974</b>



## “La prioridad del Gobierno es la LUCHA CONTRA EL PARO”

*El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, intervino, a petición propia, ante la comisión parlamentaria correspondiente, donde explicó las medidas contempladas en el Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo, y los diez ejes fundamentales en materia de empleo que desde su ministerio conforman el Pan de Actuación para este año.*

**E**n primer lugar, y antes de abordar dichas medidas, hizo un repaso a la evolución del paro y los efectos de la crisis. “Hay una crisis de confianza entre los ciudadanos, que ha sembrado incertidumbre de cara al futuro, con una caída importante del consumo que se ha traducido en una contracción de la demanda, en un ajuste de la producción, en consecuencia, en un incremento del paro”.



A continuación se refirió al comportamiento del empleo durante el pasado año, manifestando que el número de parados registrados en 2008 aumentó en casi un millón de personas y la cifra total supera los tres millones. De ellos, casi la mitad proceden del sector servicios, y el 30 por ciento de la construcción. El aumento porcentual en este sector ha sido del 108 por ciento en el año, 306.000 personas. También destaca el hecho-subrayó el ministro de que el 20 por ciento del aumento total de parados inscritos en las Oficinas de los Servicios Públicos en 2008 han sido extranjeros. Por lo que se refiere a los afiliados a la Seguridad Social el mes de diciembre, en términos medios, registró 841.465 menos que los existentes en el mismo mes del año anterior. Ello supone un descenso del 4,3 por ciento. *“Todos estos datos -afirmó Corbacho- reflejan una misma realidad, la evolución negativa del*

***“Para crear empleo se están movilizando recursos públicos sin precedentes en España” (Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)***

*empleo y del paro derivada del empeoramiento de la economía”.*

### **ESTÍMULO DE LA ECONOMÍA Y EL EMPLEO**

Tras recordar que la principal prioridad del gobierno es la lucha contra el desempleo, explicó las medidas reflejadas en el Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo, entre las que destacó las ayudas directas a las familias y a las empresas, que han supuesto una rebaja fiscal de más de 16.500 millones de euros en el pasado año, a lo que se añadirán en el 2009, la supresión del Impuesto del Patrimonio y la moratoria parcial de las hipotecas. Y para las empresas, la devolución anticipada del IVA y nuevas líneas de financiación del ICO para las pequeñas y medianas empresas, que supondrán 19.000 millones de euros.

En segundo lugar citó las medidas de reactivación



Además sintetizó las medidas de modernización de nuestro modelo productivo, que con una mayor perspectiva temporal comprenden reformas estructurales en el sector servicios y en sectores estratégicos como el transporte, la energía y las telecomunicaciones, ya que –abundó el ministro– “cuando salgamos de la crisis lo hagamos con un enfoque de modelo de crecimiento más equilibrado y competitivo”.

### **OBJETIVOS PARA ESTE AÑO**

El ministro de Trabajo e Inmigración hizo referencia a las medidas y actuaciones que va a llevar a cabo desde su departamento contenidas en el Plan de Actuación para 2009, basado en diez líneas de actuación, como son el desarrollo y fortalecimiento del diálogo social y la concertación territorial, la mejora de los Servicios Públicos de Empleo, la revisión de la actual legislación de los Expedientes de Regulación de Empleo, de los que dijo que “son instrumentos de carácter excepcional que permiten superar de forma temporal una situación que en su defecto comportaría un notable incremento en el número de despidos, vincular los Planes Sociales y de recolocación como requisito básico de los expedientes, adoptar criterios sobre la edad y las condiciones de las prejubilaciones y estudiar la posibilidad de reposición de las prestaciones recibidas por el trabajador por suspensión del contrato, cuando a posteriori se pro-



vación y de fomento directo del empleo, con la bonificación de los contratos indefinidos de desempleados con hijos a su cargo, en una cuantía de 1.500 euros y el incremento del porcentaje de capitalización de la prestación por desempleo para constituirse como autónomo, que pasa del 40 al 60 por ciento. También destacó un conjunto de actuaciones que movilizarán 11.000 millones de euros, de los que 8.000 millones serán para realización de obras y mejoras de infraestructuras en el ámbito local y, los 3.000 millones restantes para apoyar proyectos de innovación, actividades medioambientales y al sector del automóvil.

También recordó las medidas extraordinarias de apoyo al sistema financiero que comprometen hasta 250.000 millones de euros para que las entidades financieras faciliten créditos para reactivar la economía.

***El ministro  
anuncia que  
cogerá el timón  
del diálogo  
social y estará  
presente en  
todas las  
mesas de  
negociación***



duzca otro expediente que origine la extinción del mismo”.

Además otro de los objetivos es el desarrollo del Estatuto del Trabajador Autónomo, la potenciación de la Formación Profesional, como pieza clave para el desarrollo de nuestro país, el desarrollo de la Estrategia Española de Salud y Seguridad en el Trabajo, la potenciación de la Inspección de Trabajo, con tres elementos estratégicos: luchar contra la economía irregular, el mantenimiento de una oferta pública de empleo con el objetivo de incrementar los efectivos previstos, la creación de la Escuela de Inspección y adecuar el marco regulador a un modelo de una mayor participación, cooperación y colaboración entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

Como novena línea de actuación citó el impulso de la Responsabilidad Social Empresarial para dar respuestas imaginativas a la actual situación económica, sobre todo en aquellos aspectos que ahora son más necesarios, como son la transparencia en sus actuaciones y las relaciones laborales.

Como última línea de actuación señaló la rea-

**“El diálogo social con empresarios y sindicatos, y la concertación con comunidades autónomas y ayuntamientos constituyen el eje transversal de la actuación del ministerio” (Celestino Corbacho)**

lización, balance y evaluación del conjunto de los actuales Planes y Programas de Empleo para adecuarlos a la situación actual.

### **DIÁLOGO SOCIAL**

Sobre el diálogo social manifestó que “es un instrumento básico de actuación para resolver los problemas de nuestra economía, de nuestro mercado de trabajo y de nuestro sistema de protección social”, señalando que ya es una parte integrante de nuestro modelo de bienestar y, como tal, es preciso impulsarlo y desarrollarlo, “sobre todo en un momento de adversidad como el presente”. Tras apuntar que ya se han identificado las materias que han dado origen a los grupos de trabajo relativos al ámbito sociolaboral, de empleo y de Seguridad Social, más estrechamente vinculados a las competencias del ministerio. Informó que en el espacio de 4 meses ya se han constituido las mesas de trabajo, se han realizado los primeros análisis y ha ofrecido unos primeros resultados, todo ello para alcanzar futuros acuerdos durante este año. ■

# prevea

## ACCIDENTES

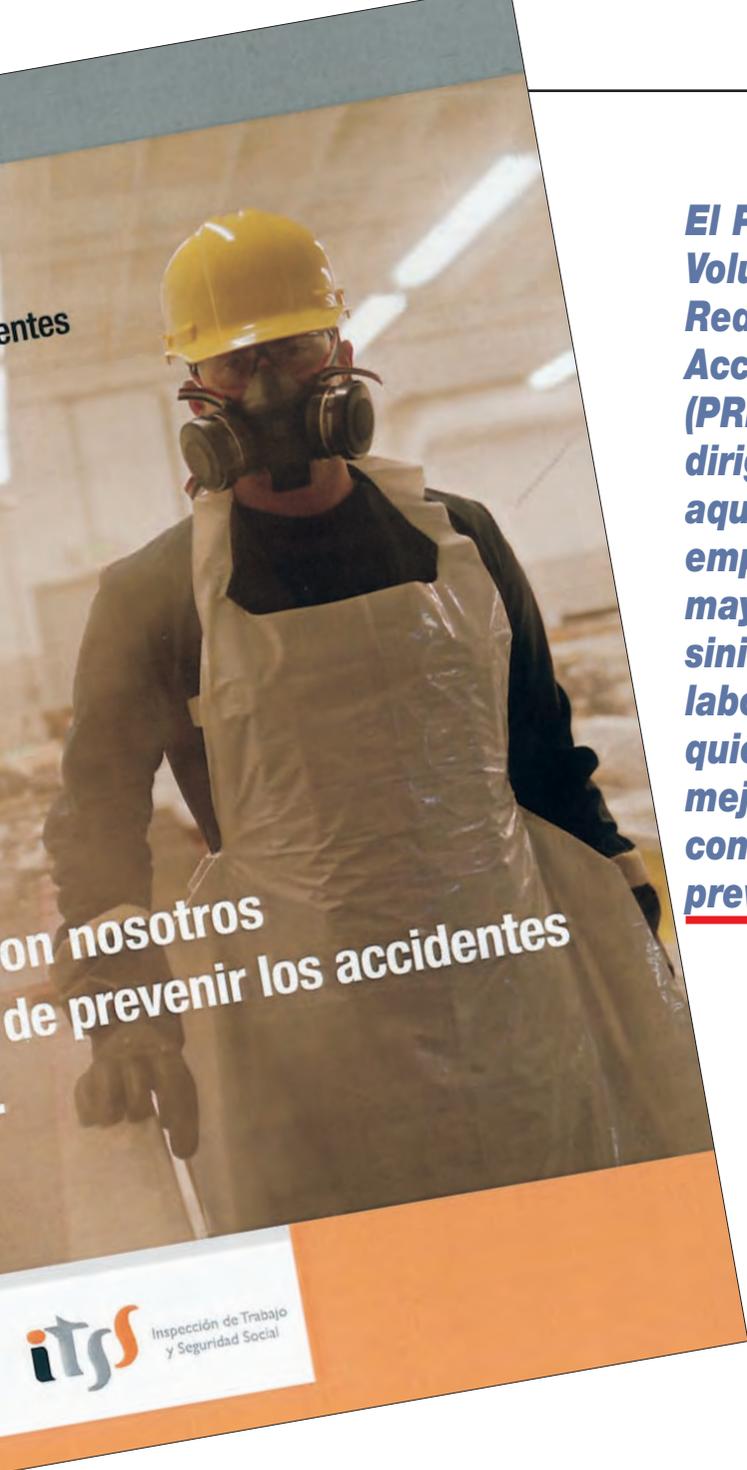
*El Programa PREVEA está pensado para ayudar a aquellas empresas que sufren un alto índice de siniestralidad laboral y que desean mejorar sus planes de prevención para disminuir el número de accidentes. Este programa es voluntario y, con esta iniciativa, pionera en Europa, se quiere dar apoyo a las empresas que no han resuelto su problema de accidentes laborales,, pero sin embargo, están decididas a plantear soluciones.*

**E**ste programa, basado en el análisis de los accidentes ocurridos y sus causas, invita a las empresas a implicarse activamente en temas de prevención y mejorar así las condiciones de trabajo. Por otra parte está diseñado para reducir los accidentes a corto y medio plazo dentro de un periodo máximo de 24 meses. Además, durante los meses que dure su aplicación, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social no realizará visitas planificadas ni aplicará sanciones para la empresa, salvo en caso de accidente de trabajo grave o mortal, enfermedad profesional grave o denuncia.

Por otra parte, el objetivo global es conseguir que una vez iniciada la reducción de la siniestralidad, esta se mantenga y se establezca en la empresa una cultura de prevención en todas sus actividades.

**La Inspección de Trabajo y Seguridad Social no realizará visitas planificadas para la empresa salvo en caso de accidente grave, muerte o denuncia**





**El Plan Voluntario de Reducción de Accidentes (PREVEA), está dirigido a aquellas empresas con mayor siniestralidad laboral y que quieran mejorar sus condiciones de prevención**

**REQUISITOS**

Para inscribirse al Programa PREVEA, las empresas deben cumplir los siguientes requisitos:

- Tener una plantilla de más de 10 trabajadores y menos de 50, ó hasta 250 ó 500, cuando la empresa haya acordado su modalidad organizativa y la elección del servicio de prevención ajeno, en su caso, con el Comité de Seguridad y Salud.

- Presentar niveles de siniestralidad superiores a la media dentro de la rama de actividad o bien estar incluida entre las empresas objetivo del programa de acción contra la accidentalidad laboral en su Comunidad Autónoma.

- Contar con el apoyo de los trabajadores o sus representantes en la aplicación del programa.

Las empresas interesadas en inscribirse deberán dirigirse al Organismo Gestor del Gobierno en su Comunidad. Allí le facilitarán información sobre el programa el modelo a cumplimentar y le aclararán sus dudas. También pueden ponerse en contacto a través de la página informativa de su Comunidad Autónoma y en [www.mtin.es](http://www.mtin.es)

Durante la presentación del Programa, la secretaria general de Empleo, Maravillas Rojo, afirmó que este es un plan muy positivo y que se espera que al menos 200 empresas se sumen al mismo.

Por su parte, Raimundo Aragón, director general de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, dijo que es necesario que sean los empresarios y los trabajadores quienes se concienticen para reducir los accidentes de trabajo. ■



**Roberto González, capitán del buque Esperanza del Mar recibió de manos del vicesecretario general del PSOE, José Blanco, el premio Carmen García Bloise 2009 que anualmente entrega la Fundación Ramón Rubial-Españoles en el mundo a las personas o entidades destacadas por su trayectoria en defensa de las libertades públicas y apoyo a los más débiles. En la ceremonia, también fue galardonada la corresponsal de TVE, Rosa María Calaf. El secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, y la directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Rioboo estuvieron presentes en la ceremonia.**



*El secretario de Estado de Seguridad Social y la directora general del ISM, junto al capitán del Esperanza del Mar que porta el premio concedido al barco*

Recibió el premio Carmen García Bloise 2009 por su labor solidaria

## Nuevo RECONOCIMIENTO al “Esperanza del Mar”

Cada año, la Fundación Ramón Rubial-Españoles en el mundo reconoce la labor de las personas o entidades que mantienen una trayectoria en defensa de las libertades públicas y apoyo a los más débiles y a quienes han destacado en su ayuda y apoyo a refugiados o emigrados por causa de las guerras, condiciones económicas desfavorables u otras situaciones límite, otorgando el premio Carmen García Bloise, en memoria de la que fuera vicepresidenta de la Fundación.

Este año se cumple la 11ª edición del certamen que, además, adquiere un significado especial al coincidir con el vigésimo aniversario de la Fundación. Los premiados han sido el buque-hospital del Instituto Social de la Marina, *Esperanza del Mar*, por su labor de servicio y

***El Esperanza del Mar representa los valores de progreso, solidaridad, protección y ayuda de la actual sociedad española***

auxilio en el mar y la periodista y corresponsal de TVE, Rosa María Calaf, por su trayectoria profesional, su vocación y esfuerzo por acercar países.

### **EJEMPLO DE SOLIDARIDAD**

El capitán del buque, Roberto González, recibió de manos del vicesecretario general del PSOE, José Blanco, la obra del escultor navarro Castro Solano.

Para el dirigente socialista, la distinción al *Esperanza del Mar* no podía ser más oportuna porque este buque-hospital representa lo contrario del “sálvese quien pueda” y es “un magnífico ejemplo del Estado de Bienestar que defendemos para nuestro país y que, en momentos de dificultad, no podemos abandonar”.

Blanco se refirió a la idea de lo público como

## **El capitán del buque dedicó el premio a todos los profesionales de la pesca**

“resorte ineludible” para alcanzar el progreso y salir del atolladero, apelando a la solidaridad que distingue al *Esperanza del Mar* para superar la actual tormenta y llegar después a buen puerto. Para el vicesecretario general del PSOE es precisamente esa solidaridad “el único camino posible en estos momentos”, por lo que el Gobierno de España tiene la responsabilidad de ayudar a quien más lo necesita, atendiendo al bienestar del prójimo.

El buque-hospital del ISM -dijo José Blanco- simboliza los valores de la actual sociedad española: el progreso, la solidaridad, la ayuda a quienes lo necesitan y la protección del Estado de Bienestar.

El capitán del barco, Roberto González, agradeció en nombre de toda la tripulación el premio recibido, dedicándolo a los trabajadores de la pesca “con quienes sentimos compartirlo”. Al mismo tiempo, señaló que este reconocimiento le anima para seguir trabajando, mejorando día a día.

### **CASI 27 AÑOS DE ANDADURA**

Son casi ya 27 los años que el *Esperanza del Mar* lleva surcando los mares, prestando asistencia a todas las personas que se encuentran en el mar faenando y navegando, bien para ganarse la vida o para buscar un futuro mejor. Trabaja al servicio de la Humanidad, ayudando a cualquier persona o náufrago, venga de donde venga, sin importar su raza, religión o nacionalidad.

Se trata del buque civil de mayor tonelaje perteneciente al Estado y, tal como explicó su capitán, está “bien equipado y mantenido” para ofrecer asistencia técnica y sanitaria.

Durante todo este tiempo ha sido protagonista de miles de rescates de náufragos y enfermos, enfrentándose a situaciones climatológicas extremas y a múltiples emergencias. Su radio de influencia llega desde Las Palmas de Gran Canaria, donde tiene su base, a los caladeros de Mauritania y Senegal, en donde ha asistido a numerosos inmigrantes que se dirigen a España en la nueva ruta de los cayucos.

Junto a este barco, el Instituto Social de la Marina posee un segundo buque-hospital. El Juan de la Cosa que, con base en Santander, atiende a los pescadores que habitualmente faenan en el Cantábrico norte. ■

**ANA DÍAZ**

**FOTOS: JESÚS NAVARRO**



*José Blanco entregó el premio al capitán Roberto González.*



*Los galardonados en la edición del 2009 junto a quienes les entregaron los premios y miembros de la Fundación Ramón Rubial*



*El capitán del buque dedicó el galardón a los trabajadores del mar*



## Balance del Plan de Acción de la Calidad de los Productos de la Pesca

# Bruselas EXIGIRÁ MÁS CONTROLES de cara al 2010

**El director general de Ordenación Pesquera del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Juan Ignacio Gandarias, presentó a los medios de comunicación el resumen final de las actuaciones del Plan de Acción de la Calidad de los Productos Pesqueros 2007-2008, impulsado desde la Secretaría General del Mar. El objetivo general de este Plan ha sido favorecer la mejora integral de la calidad en toda la cadena de producción, transformación y comercialización de los productos pesqueros y de la acuicultura, a través de actuaciones específicas de asesoramiento técnico y estudios; realización de congresos y seminarios y elaboración de guías. Los retos planteados para este año son mejorar la calidad y la trazabilidad para poder hacer frente a las reglamentaciones para la comercialización de productos pesqueros que la Comisión Europea pondrá en marcha en el 2010.**

Las actuaciones llevadas a cabo a lo largo de los dos últimos años dentro del Plan de Acción de la Calidad de los Productos Pesqueros se han centrado fundamentalmente en la celebración de jornadas y seminarios en los que ha participado activamente el sector y en los que se han abordado cuestiones como la trazabilidad de los productos pesqueros y acuícolas, la acuicultura continental, o la alimentación y sus beneficios saludables; la realización de estudios como la inclusión del *Thunnus obesus* (patudo) en la denominación comercial del atún claro; las medidas preventivas para evitar la presencia de patógenos en productos de la pesca o la elaboración de nuevos productos mediante el empleo de especies con distintivo de calidad. Además, se han publicado nueve guías que servirán de herramienta para la gestión de la calidad e implantación de la legislación en el sector pesquero. Así lo resumió el director general de Ordenación Pesquera, Juan Ignacio Gandarias, en la presentación del balance de este Plan de Acción.

Todos los estudios y guías están publicados en la página web del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino ([www.marm.es](http://www.marm.es)) para que el sector, el personal de las Adminis-



traciones Públicas, los técnicos que trabajan en estas cuestiones, los científicos interesados en estos asuntos y el público en general los conozcan y utilicen como herramienta de trabajo.

Juan Ignacio Gandarias resaltó el compromiso de ampliar el ámbito de actuación de las acciones de normalización, incluyendo las que se lleven a cabo en las embarcaciones y durante el desembarco, la mejora de la eficiencia energética, las artes de pesca o las cajas de transporte para lo que se contará con la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR).

En cuanto a la trazabilidad, la Asociación Española de Codificación Comercial ha venido desarrollando junto a la Secretaría General del Mar una serie de actuaciones encaminadas a la implantación del Código de Barras en los productos de la pesca y la acuicultura, algo que se continuará haciendo a lo largo de este año.

Todo ello con la intención de estar preparados para las nuevas reglamentaciones que la Unión Europea exigirá en el año 2010 a sus Estados miembros respecto al control de la comercialización de los productos pesqueros.

Desde el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino se pretende que el Plan interese al sector productivo, extractivo, acuícola y de transformación ofreciendo herramientas dirigidas a la consecución de un objetivo común que pasa por tener un consumo responsable de productos pesqueros, un sistema de trazabilidad adecuados que nos permita identificar al

producto en toda la cadena de comercialización y además cumplir los requisitos que Bruselas exigirá a partir del 2010.

Según informó Juan Ignacio Gandarias, el Reglamento de Control, que la Comisión está preparando y sometiendo a debate, incide notablemente en los sistemas y planes que los países tendrán que desarrollar y que, entre otras cosas, exigirán una trazabilidad completa desde el momento de la extracción del producto hasta que llega al plato del consumidor, identificando el producto desde su origen hasta su destino final.

Para conseguirlo, durante el año que acaba de comenzar tendrá que aumentar la coordinación entre la Administración central y las Consejerías encargadas en las distintas Comunidades Autónomas del control de los productos pesqueros, desde su primera venta hasta que lleguen al consumidor.

Para conseguirlo, durante el año que acaba de comenzar tendrá que aumentar la coordinación entre la Administración central y las Consejerías encargadas en las distintas Comunidades Autónomas del control de los productos pesqueros, desde su primera venta hasta que lleguen al consumidor.

## Las guías son una herramienta de gestión de la calidad y aplicación de la legislación del sector pesquero

### IMPULSAR EL CÓDIGO DE BARRAS

La Secretaría General del Mar apuesta por la eficiencia de las empresas y promueve una iniciativa para impulsar la utilización del código de barras estándar en el sector de la pesca y la acuicultura. Para llevarla a cabo cuenta con la colaboración de AECOC (Asociación Española de Codificación Comercial).

Se van a desarrollar acciones de difusión (a través de reuniones de presentación del proyecto a empresas, organizaciones e instituciones del sector); de formación (cursos y jornadas

divulgativas para profundizar en el sistema de etiquetado mediante el código de barras, su implantación y los beneficios que puede aportar; de desarrollo (proyectos de implantación del sistema de codificación).

Estas acciones incluyen asesoría y estudios que ayuden a las empresas a encontrar las mejores soluciones, analizando y adaptando los materiales y tipos de impresión más adecuados para el etiquetado de productos de la pesca y la acuicultura.

Los estándares de codificación GS1 llevan más de 30 años implantados en todo el mundo, en todas las categorías de productos, permitiendo la captación automática de información y la identificación única de mercancías. Todo ello para mejorar la eficiencia en toda la cadena de suministros y de comercialización. El sistema GS1 impulsa las conocidas simbologías de códigos de barras, tanto para unidades de consumo envasadas como para agrupaciones en cajas y palets.

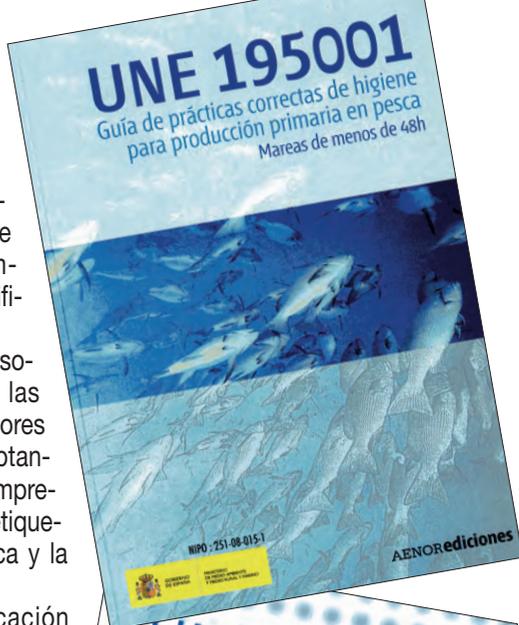
El código de barras facilita la trazabilidad de los procesos logísticos a lo largo de toda la cadena de suministro, automatizando la lectura de mercancías. Mejora la logística de la cadena de comercialización, incrementando la eficiencia y la competitividad. Ayuda a la gestión de la calidad y a la seguridad alimentaria y mejora la comunicación entre todos los agentes comerciales, minimizando errores en la captación de información, al tratarse de un lenguaje estándar,

## **PUBLICACIONES**

Dentro del Plan de Acción de Calidad de los Productos Pesqueros se han elaborado una serie de guías que sirven de herramienta de trabajo y que pueden consultarse en la web del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. En colaboración con ANFACO-CECOPECA se han elaborado las siguientes:

● Guía de INTERPRETACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE PRODUCTOS DE LA PESCA Y LA ACUICULTURA. Paquete de higiene

Pretende garantizar la aplicación de la normativa englobada en el llamado paquete de higiene y, por tanto, avalar la calidad y salubridad de los productos de la pesca y de la acuicultura. La guía resume e interpreta las condiciones



## **La implantación del código de barras tendrá continuación a lo largo de este año**

generales de control de calidad de estos productos, en base a los reglamentos del paquete de higiene, clasificándolos en producción primaria y operaciones conexas, por una parte, y empresas alimentarias posteriores a las de producción primaria, por otra.

● Guía práctica para el CONTROL DE LOS DISPOSITIVOS DE SEGUIMIENTO Y MEDICIÓN en la industria conservera y congeladora

Orienta a las empresas transformadoras sobre los requisitos que deben cumplir para la implantación voluntaria de un sistema de control de calidad. El adecuado control petrológico de los equipos dentro de las industrias del sector no debe verse como una engorrosa exigencia de las normas de calidad existentes, sino como un método que permite evitar fallos en la cadena de producción, mejorando la calidad de los productos. Esta Guía sirve al sector para hallar soluciones a los problemas reales que se presentan a diario en la implantación y gestión de los equipos de un sistema de calidad.

● Guía para la APLICACIÓN DE SISTEMAS DE CERTIFICACIÓN DE LA PRODUCCIÓN ECOLÓGICA en el sector acuícola

La importancia de la acuicultura ecológica es evidente al constatar la cada vez mayor preocupación de la sociedad respecto a la protección del medio ambiente, el bienestar animal y el desarrollo rural. Esta Guía presenta los requisitos que marcan las diferentes normas privadas y la legislación aplicada a la producción ecológica en general, así como de las principales especies de cultivo. Es un libro abierto a futuras inclusiones de especies así como a las actividades permitidas para el desempeño de este tipo de producción.

● Guía básica para el ETIQUETADO DE PRODUCTOS DE LA PESCA EN EEUU. Registro de empresas y conservas de baja acidez

Esta Guía orienta a las empresas que apuestan por mercados como el estadounidense, donde las exigencias de etiquetado para nuestros productos pesqueros y, sobre todo, el registro de conservas de baja acidez se desconocen en su mayoría.

● Guía para el CORRECTO MANEJO DE LOS ENVASES empleados en el sector transformador de los productos de la pesca

La transformación y conservación de los productos de la pesca obliga a que los envases respondan adecuadamente a las exigencias del proceso de fabricación, garantizando y preservando la salubridad y cualidades organolépticas del alimento que contiene. Este texto pretende asegurar el correcto manejo y protección de los materiales de envasado, representando una sólida garantía para los consumidores.

● Guía para la APLICACIÓN DE LOS PRIN-



**CIPALES SISTEMAS DE CERTIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD ALIMENTARIA** en el sector transformador de productos de la pesca y la acuicultura

Orienta a las empresas transformadoras de los productos de la pesca y la acuicultura para que sean capaces de conocer y diferenciar los principales sistemas de certificación de la seguridad alimentaria. La importancia de la implantación en las empresas alimentarias de sistemas de gestión es evidente si observamos la cada vez mayor preocupación de los consumidores por la seguridad y la calidad de los productos que adquieren. Esta Guía presenta los principales sistemas de certificación y está abierta a otros futuros.

El objetivo principal de un sistema de certificación es dar confianza al consumidor sobre un producto, un proceso o servicio indicando que las ventajas de las normas son minimizar los principales riesgos alimenticios y controlar eficazmente los procesos internos de la empresa, así como facilitar la instauración de los requisitos legales en seguridad alimentaria.

Además, estos sistemas dan un valor añadido a los productos, facilitando la apertura a nuevos mercados y la exportación de productos a países donde estas normas están en vigor, mejorando los procesos de transformación y calidad y dando respuestas a las demandas de calidad o de seguridad alimentaria a sus clientes.

● Guía para el CONTROL DE TRATAMIENTOS TÉRMICOS en el sector transformador de los productos de la pesca

## **La Unión Europea está preparando una reglamentación estricta sobre control de la comercialización de productos pesqueros**

Orienta a las empresas transformadoras de productos de la pesca y acuicultura sobre el uso de las técnicas de aplicación del frío y calor que se utilizan en el tratamiento y conservación de sus productos. La Guía reorienta la presentación de los tratamientos térmicos empleados en el sector, así como de otros en los que se está investigando.

En colaboración con AENORediciones

● UNE 195001 Guía de prácticas correctas de higiene para producción primaria en pesca. Mareas de menos de 48 horas

El objetivo de esta norma es establecer prácticas correctas de higiene para la flota en las actividades que se desarrollan desde la captura de un producto pesquero hasta su desembarque. El carácter voluntario de la realización y la utilización de esta norma dentro de la legislación comunitaria valora muy positivamente esta iniciativa impulsada por el sector pesquero

● UNE 173003 Acuicultura. Trucha. Guía de prácticas correctas de higiene

El carácter precursor e innovador de las Organizaciones de Productores de Trucha y de los propios piscicultores ha quedado demostrado con la publicación anteriormente de dos normas UNE referidas a la producción de trucha y a la producción de trucha ecológica. Esta guía proporciona información a quienes producen trucha mediante procesos de acuicultura. Su correcta aplicación redundará en una mayor garantía de buen hacer y rigor en los distintos eslabones de la producción. ■

**ANA DÍAZ**



Los expertos

# APUESTAN POR LA INNOVACIÓN para afrontar la crisis del sector

*Fiel a su cita, la localidad de Celeiro ha sido punto de encuentro de expertos del sector pesquero que han expuesto sus puntos de vista sobre los temas previstos: la comercialización y la competitividad del sector. Durante las intervenciones, a estos temas previstos, se sumó el de la difícil situación por la que atraviesa el sector pesquero agudizada durante el primer semestre de 2008 por el alto precio del gasoil y en el segundo por la difícil situación económica del mercado financiero. Estas jornadas, celebradas el 21 y el 22 de noviembre, han vuelto a convertir este puerto mariñano en un foro de debate nacional de los problemas y reivindicaciones de un sector que no es ajeno al rápido cambio económico experimentado en los últimos meses en todo el mundo y a los desafíos que para pescadores y empresas del sector presenta esta situación de la que se espera salir a través de la innovación.*

La cofradía de pescadores Santiago Apóstol, el Puerto de Celeiro S. A. y el Centro Tecnológico de Pesca han facilitado este encuentro que año tras año se establece como referente en el sector tanto en el ámbito autonómico como nacional debido a su carácter multidisciplinar. Durante las jornadas se han presentado y debatido temas de interés abarcando desde la recién aprobada Ley de Pesca de Galicia hasta la situación de las reservas marinas sin olvidarse de las tendencias y escenarios de la pesca española determinada por los altos costes de explotación y los bajos precios del producto en primera venta. De esta forma, este espacio permi-

te a los expertos intercambiar información y opiniones con los pescadores. Para ello la localidad lucense ha contado entre sus ponentes con científicos, académicos y representantes de las administraciones pesqueras regionales, nacionales e internacionales que han intentado acercar a los pescadores información de primera mano de la que se desprende el término “innovación” como la piedra angular sobre la que se asienta el futuro del sector. Unos cambios o forma nueva de hacer en ámbitos como el económico, el comercial, el tecnológico o en el de la

gestión de la explotación de los recursos. En lo económico, hay que adaptarse para obtener ayudas de las distintas administraciones; en lo comercial, no sólo hay que llevar a lonja pescado de calidad sino intervenir en la elaboración y transformación que lo adapte a las necesidades actuales —envases individuales y de fácil preparación, trazabilidad, etc...—; en el ámbito tecnológico utilizando en los barcos nuevas tecnologías que permitan el ahorro energético; y, por último, en la gestión de los recursos—aunque las vertientes de la innovación no terminan aquí— que pretenden garantizar la actividad presente y futura de la flota de bajura.

La inauguración de las Jornadas corrió a cargo del Presidente de la Diputación de Lugo, José Ramón López Besteiro, quién instó a las más de doscientas personas inscritas en las jornadas a *mantener la ilusión e innovar para contrarrestar los actuales momentos de crisis*. Desde las administraciones, señaló, hay que hacer aportaciones que ayuden a *eludir una parálisis que impida unir esfuerzos*. El titular del organismo provincial quiso transmitir optimismo a pesar de la situación haciendo hincapié en que sólo desde el análisis responsable de la situación presente y a través del protagonismo del sector en prácticas como la explotación sostenible, la trazabilidad y en proyectos innovadores se aliviará esta crisis.

Tras la inauguración intervino el secretario general de la Consellería de Pesca, Miguel A. López Sieiro, quien expuso las novedades de Ley de Pesca—debatida y aprobada fechas des-



## **Desarrollo tecnológico y explotación sostenible son la base para afrontar la crisis estructural del sector**

pués en el Parlamento gallego—. El ponente defendió los principios que han inspirado la nueva norma y los cambios que plantea tales como la unificación de la fecha de las elecciones en un mismo periodo de tiempo para todas las cofradías de la comunidad; la capacidad del ejecutivo autónomo para intervenir en los pósitos por razones de inviabilidad económica o carecer de un número mínimo de socios; la creación de la licencia de pesca y la regulación de las bateas mediante permisos administrativos que tendrán una vigencia de diez años, prorrogables tres veces. Otro ámbito que se quiere cambiar desde el departamento autonómico es el bajo nivel de implantación de convenios colectivos en el sector pesquero. Para corregir esta preocupante situación, la nueva norma tendrá en cuenta este factor en las empresas pesqueras a la hora de otorgar subvenciones.

### **INNOVACIÓN EN GESTIÓN DEL RECURSO**

Por la tarde se trató el otro tema previsto en las Jornadas: las reservas marinas que despertó tanto interés como la flamante Ley de Pesca ya que las cofradías de Celeiro y la de O Vicedo están dando los pasos necesarios para crear una reserva. El tema fue presentado por el director de Recursos Marinos de Galicia, Antonio García Elorriaga, que subrayó las ventajas que estas iniciativas tienen en el presente y el futuro del sector y el protagonismo que proporcionan al sector la gestión de estas iniciativas. Este modelo de gestión de los recursos, en el que



armadores y marineros obtienen financiación y apoyo técnico de las administraciones públicas para recuperar y regenerar los caladeros de litoral, tiene como objetivo la rentabilidad económica de los recursos pesqueros a largo plazo.

Además, esta iniciativa es una apuesta sin riesgo ya que cuenta con un impresionante aval estadístico: ninguna de las 24 reservas marinas de las creadas en España en los últimos veinte años ha fracasado. La gestión del proyecto, como reiteró Elorriaga, *requiere la implicación del sector pesquero ya que éste es el principal beneficiario de la reserva*. Esta implicación tiene consecuencias directas: primero, la sostenibilidad de la pesquería en el área marina protegida; segundo, el aumento de la talla y del número de especies e incluso la recuperación de otras desaparecidas; tercero, el incremento de las capturas y un claro beneficio sobre el medio marino a través de la instalación de arrecifes artificiales se logra recuperar zonas poco productivas; y, finalmente, la revalorización del producto pesquero que llega a los mercados ya que es de más talla y es posible su trazabilidad. A es-

tas consecuencias positivas para el sector hay que añadir las repercusiones directas o indirectas de la reserva en otros sectores económicos como turismo y hostelería.

La gestión de la reserva, que en este caso se extiende a las rías de Viveiro y O Vicedo y que comparte aguas interiores y exteriores, podría contar con ayudas económicas tanto de la administración autonómica como de la europea a través del Fondo Europeo de Pesca.

## **COMERCIALIZACIÓN DEL PRODUCTO**

La intervención de Gonzalo Rodríguez, profesor de Economía Aplicada de la Universidad de Santiago, se centró en la importancia de la trazabilidad del producto en los mercados pesqueros, que estarán determinados por la escasez creciente de pescado debida a la competencia por los recursos y la mayor influencia de la acuicultura. Los cambios en la venta del producto, afirmó, *hacen que el extractor tenga que demostrar que su pescado es distinto y lograr que el consumidor diferencie y valore las propiedades del producto fresco*. Una vez que los

consumidores tienen información y aprecian un determinado producto generan el hábito de comprarlo y su fidelización es determinante de forma especial para la flota de bajura. Por tanto, las ventajas del cuidado en la manipulación del pescado desde su captura hasta su alijo en la lonja y su trazabilidad a través de un etiquetado correcto son evidentes al incrementar su precio en la subasta. Cada vez más, los consumidores manifiestan preocupación por aspectos medioambientales y por la seguridad alimentaria. Estas circunstancias favorecen la creación de reservas marinas. Por tanto, según Rodríguez, algunas de las claves para no perder competitividad son *mantener la identidad específica del producto, mantener el tejido comercial y estimular su adaptación a las nuevas circunstancias y demandas de los consumidores promoviendo la conservación de las tradiciones alimentarias locales.*

Estos espacios también contaron con el apoyo de Enrique Tortosa, director del Instituto Español de Oceanografía (IEO), quien señaló que las reservas marinas son una herramienta importante para evitar el deterioro de las poblaciones o de los ecosistemas. Además, estos espacios están en consonancia con los propósitos de la Unión Europea (EU) ya que este organismo internacional tiene como objetivo para 2015 situar los stock en su punto de rendimiento máximo que permita lograr un nivel de capturas estables conservando el equilibrio de los ecosistemas y manteniendo la biodiversidad. Debido a estos objetivos el director del Instituto enfatizó la *función de columna vertebral que la investigación marina tiene para el sector*, puesto que mediante la información de los científicos se podrá realizar una gestión sostenible de las reservas que sea económicamente rentable y respetuosa con el medio ambiente. En la actualidad, la situación de los caladeros mundiales es muy delicada; pero no irreversible. Su recuperación depende del hombre. Según este experto, para llevar a cabo la investigación sobre las especies explotadas y la evaluación de sus poblaciones o stocks es necesario cumplir una serie de tareas para las cuales, de acuerdo con Tortosa, *la investigación de los recursos pesqueros es claramente insuficiente para afrontar el futuro con garantías.* El reto actual, por tanto, es cómo gestionar sosteniblemente



**“Los problemas del sector reclaman medidas coordinadas por las distintas administraciones para solventarlas”.  
(Domingo Rey Seijas)**

los recursos y para ello cómo llegar a conocer esta información ya que el buen estado de los stocks de peces y de los ecosistemas marinos son condición *sine qua non* para tener un sector pesquero económica y socialmente saludable.

Las Jornadas fueron clausuradas por el consejero de Innovación e Industria, Fernando Blanco, que estuvo acompañado por el alcalde de Viveiro, Melchor Roel, por el patrón mayor, Domingo Rey, y por el director del Puerto de Celeiro, José Novo. Blanco señaló que por primera vez desde la administración autonómica gallega se impulsarán medidas de ahorro y eficiencia energética en barcos. De esta forma, las ayudas para 2009 se destinan a las inversiones necesarias en los buques para la sustitución y adaptación de equipos que procuren eficiencia energética. El departamento que Blanco dirige cuenta con un presupuesto cercano a los 6 millones de euros para apoyar al sector pesquero en todo lo referido a innovación. Uno de los proyectos estrella es el de Eco-comercialización, que cuenta con una inversión de 2,5 millones y creará un sistema comercializador de los productos del mar basado en una imagen de marca certificada y diferenciada por la calidad.

Los expertos reunidos en Celeiro pusieron de relieve que la demanda del consumidor establece las reglas de un mercado. Otra premisa aceptada por todos es que para rentabilizar la flota en un mar con menos pescado hay que venderlo al mejor precio asegurando de paso la sostenibilidad del producto. Por tanto, para afrontar la crisis el sector tiene que adaptarse e innovar en todos los ámbitos posibles. ■ J.M.S.

# Cepesca apuesta por la **COMPETITIVIDAD**



**La mejora en los procesos de comercialización de pescado, promoción al consumo, nuevas salidas comerciales para los productos de la pesca y el ahorro en los costes de explotación de un barco, reduciendo sobre todo lo referido a la energía, constituyen los retos más importantes planteados para este año por la Confederación Española de Pesca, Cepesca, organización mayoritaria en el sector. Tras un año calificado como negro por Javier Garat como secretario general de la organización por la subida de los costes de producción y la caída de las cotizaciones en origen, desde Cepesca se estima que se impone adoptar medidas para dejar un mayor valor añadido en manos del productor y acercar el mismo a los consumidores con la oferta, presentación y el precio adecuado, recortando los incrementos de precios en la comercialización.**

Como un paso previo a la mejora de los procesos de venta, está la política de capturas. Para 2009, Cepesca, el acuerdo sobre cuotas para esta campaña se considera positivo en cuanto supone una estabilidad para la actividad de las flotas al mantener las posibilidades de pesca para especies muy importantes por su valor comercial, como son los casos de bacalao o merluza, aunque en este último caso se haya reducido en las zonas del norte de la Unión Europea. Cepesca lamenta sin embargo que se haya fijado un TAC para la raya sin haber tenido muy en cuenta los informes de los científicos. La organización pesquera confía en que los planes de recuperación de especies como la mer-

**La mayor eficiencia energética en los barcos, una salida inaplazable para reducir costes**

luza y la cigala en aguas del sur de la UE, así como para el fletán negro y en el Mediterráneo sigan dando resultados positivos y que siga la estabilidad en las capturas.

Para este año, uno de los retos más importantes de Cepesca es mejorar los mecanismos para la comercialización del pescado, apostar por una mayor promoción del consumo y en conjunto, tratar de buscar nuevas salidas comerciales innovando desde los procesos de presentación a los de venta con acuerdos empresariales que permitan mejorar los precios en la primera venta.

En ese escenario destaca el acuerdo suscrito meses pasados entre Cepesca y la Asociación Nacional de Mayoristas de Pescado, Anmape, para el desarrollo de acuerdos de colaboración que contribuyan a aumentar las ventas y a lograr unos mejores precios para el consumidor final. En base a este acuerdo se pretende, a partir de unos mejores precios, ofrecer una mayor variedad al consumidor con nuevos formatos de presentación. Para lograr esos objetivos se quiere recortar el proceso de distribución, así como un reajuste en el sector extractivo. Igualmente se contemplan otras acciones como el desarrollo de semanas promocionales para algunos productos en los mercados mayoristas, preparación de degustaciones, campañas de colaboración entre el sector productor y el sec-



tor comercializador y, todo ello, en un nuevo marco de relaciones entre ambas partes.

Los responsables de ambas organizaciones, Javiert Garat, como secretario general de Cepesca y Manuel Pablos como presidente de los mayoristas de pescado coincidieron en señalar la importancia de ese acuerdo para ambos sectores que se deberá desarrollar este año.

Una primera actuación inmediata de ese acuerdo es la puesta en marcha de la Fundación Pescado y Salud por la que se pretende el desarrollo de una nueva imagen sobre el sector de la pesca de cara a los consumidores en general, así como al mundo de la gastronomía y de la medicina y la alimentación.

Para 2009, el sector de la pesca pretende avanzar igualmente en sus relaciones con el Ministerio de Ciencia e Innovación así como con la Secretaría General del Mar para impulsar proyectos de investigación desde la perspectiva de los intereses y las preocupaciones de unas flotas asfixiadas por el incremento de los costes de explotación por la subida de los combustibles, por la necesidad de emplear artes de pesca más selectivos o la propia adecuación de las nuevas tecnologías para mejorar la seguridad de los barcos.

Cepesca espera que finalmente sea 2009 el año cuando se ponga en marcha el segundo registro para las flotas atunera y palangrera de superficie fuera de las aguas comunitarias para

**El secretario general Javier Garat considera indispensable en 2009 mejorar los procesos de comercialización para elevar los precios en origen**

lograr una posición más competitiva en relación con las flotas de terceros países.

Los principales retos de la organización pesquera para 2009 vienen marcados por los problemas y las deficiencias sufridas en 2008 y que se podrían concretar en dos puntos. Primero, incremento de los costes de explotación de los barcos por la subida de los precios de los combustibles, sobre todo en el primer semestre de año, agravado por el recorte en las capturas reales. Segundo, bajos niveles de los precios en la primera venta frente a los precios elevados que están soportando los consumidores. Ello sería consecuencia, tanto de importaciones a bajos precios ilegales como, sobre todo, de una red de comercialización deficiente que va en contra del sector extractivo y del consumidor final. Un kilo de merluza que en lonja cotiza a cuatro euros, al consumidor final se le llega a ofrecer a 18 euros.

Junto a estas dos cuestiones básicas, 2008 estuvo dominado por las propuestas y medidas comunitarias para lograr un ajuste de la flota de cara a tener una mayor competitividad. En el ámbito exterior, por los problemas provocados por la acción de los piratas contra una parte de la flota congeladora en aguas exteriores frente a las costas de Somalia.

Cepesca destaca en 2008 el acuerdo suscrito con la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza. ■ V. M.

La cofradía de Vélez-Málaga pone en marcha un proyecto formativo y de gestión de la flota

# La **INNOVACIÓN** como estrategia para afrontar el futuro



*La Cofradía de Vélez-Málaga ha puesto en marcha dos proyectos para adaptarse a las transformaciones que impone el sector. El primero, enfocado en la pesca artesanal, plantea entre otros objetivos mejorar la seguridad a bordo, revalorizar la pesca en primera venta y llevar a cabo una gestión responsable de los caladeros utilizando para ello nuevas tecnologías. El segundo proyecto concierne a cada sector pesquero sobre los riesgos laborales utilizando una herramienta de formación interactiva. Este soporte digital didáctico en formato DVD adapta las buenas prácticas a cada sector, sirviendo, por tanto, de apoyo a todas las cofradías de pescadores andaluzas.*



**A** los problemas de relevo generacional y de sobreexplotación de los recursos que arrastra el sector pesquero se sumó, durante el pasado 2008, el imparable incremento del precio del gasoil que sólo inició su caída forzado por la presión de la situación de crisis que se instaló en la sociedad al inicio del segundo semestre. Estas circunstancias han hecho que desde las cofradías, apoyadas técnica y económicamente por las administraciones, se estén implementado planes de modernización que ayuden a afrontar los difíciles retos a los que se enfrentan el sector pesquero.

Estas difíciles circunstancias, en algunos casos han servido de revulsivo para los responsables de los órganos de gobierno de las cofradías. Éste es el caso de la Caleta de Veléz-Málaga, cuyos dirigentes están poniendo en marcha dos proyectos con el claro objetivo de dotarse de herramientas que ayuden a los pescadores a solventar esta situación.

El primer proyecto pretende la gestión integral de la flota. Una gestión, como afirma el director de proyectos de la cofradía, Raúl Berenger, *acomete la incorporación de las últimas tecnologías al sector pesquero, con la idea de iniciar un conjunto coherente de intervenciones que ayuden a superar las transformaciones a las*

**“El proyecto de gestión integral podrá ser expuesto como ejemplo para su posterior implantación en otras cofradías”.**

**Raúl Berenger**

que está sometido. Estas acciones facilitarán el proceso de modernización que, entre otros factores, exige la necesidad de llevar a cabo una explotación sostenible de los recursos acuáticos vivos y de la acuicultura. Todo ello enmarcado en un contexto de desarrollo sostenible que tenga en cuenta los aspectos medioambientales, económicos y sociales, de manera equilibrada.

#### **COSTERA ARTESANAL**

Este proyecto de gestión integral está dirigido a la pesca costera artesanal y persigue potenciar al máximo los siguientes aspectos:

- Mejora de las condiciones de seguridad de los trabajadores y sus condiciones de trabajo.
- Mejora de la productividad en el proceso de venta de la captura.
- Mejora de la gestión y el control de las condiciones de acceso a determinadas zonas pesqueras.
- La promoción de la organización de la cadena de producción, transformación y comercialización de productos pesqueros.
- La adopción de medidas de carácter voluntario para reducir el esfuerzo pesquero con fines de conservación de los recursos.

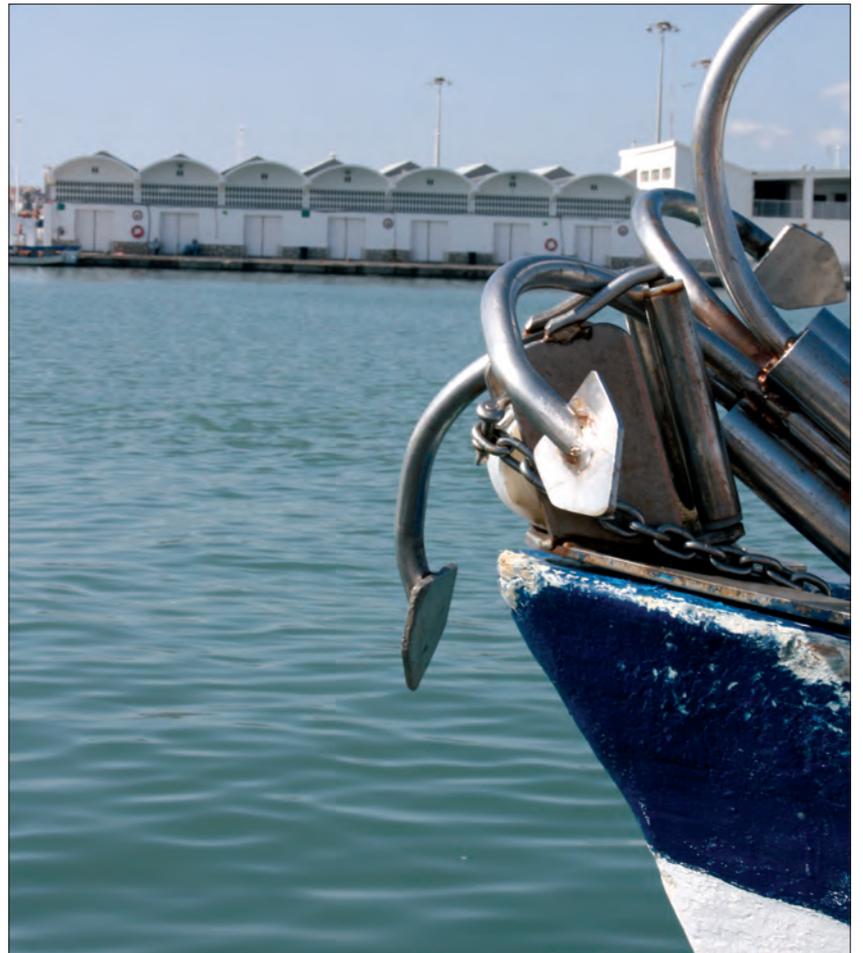


- La utilización de innovaciones tecnológicas (técnicas de pesca más selectivas que vayan más allá de las obligaciones impuestas por la legislación comunitaria o innovaciones con el fin de proteger los artes y las capturas de los depredadores).

- Mejora de las actitudes profesionales y fomento de la cultura de la seguridad entre los profesionales de la pesca costera artesanal.

De acuerdo con el patrón mayor, Francisco Pastor, *los objetivos básicos que la Cofradía de Pescadores de Vélez-Málaga pretende alcanzar con este Proyecto abarcan aspectos desde la seguridad a bordo a la innovación tecnológica, pasando por el incremento del valor del producto en primera venta.*

El primer objetivo trata de aumentar la seguridad dentro de las embarcaciones y el control de las alarmas que se produzcan dentro del barco desde la cofradía mediante la interconexión de los barcos con una Intranet propia. Este sistema permitirá, entre otras muchas funciones, posicionar a las embarcaciones en un mapa virtual y gestionar las alarmas que se produzcan dentro de la embarcación. Entre las situaciones de peligro que se puedan producir a bordo estarían: hombre al agua, alarma de incendio y otras de menor calibre como peligros físicos tales como heridas de anzuelos, cortes



fruto de rotura de cristales, o cualquier otro tipo de accidente laboral.

El segundo pretende incrementar el valor de las capturas al posibilitar que los patrones de las embarcaciones puedan desde la mar notificar la captura diaria a la cofradía, justo en el momento que se realiza. De esta manera, se potencia la comercialización de los productos pesqueros y se mejora la gestión de los clientes, ya que podrán consultar las capturas desde la web, permitiendo una mejor explotación del producto. Este sistema, a su vez, ayuda a la explotación de los recursos de la Lonja mediante el establecimiento de acuerdos o contratos entre los clientes y los patrones de los barcos. Además, se podrá hacer un seguimiento de los productos para asegurar su trazabilidad.

Este sistema de intercambio de información entre pescadores y compradores es una herramienta esencial en la estrategia de futuro para los productores locales, ya que permite la revalorización del producto, mediante su diferenciación en los mercados por la calidad y las señas de identidad. Para ello, es necesario que, tanto el comprador como el consumidor, tengan la posibilidad de entrar en el portal web o sistema informático y seguir el rastro del pescado a través de todas las etapas de producción, transformación y distribución del producto. Conocer la zona de captura o marisqueo y la fecha, artes empleadas, barco y lugar de descarga revaloriza el producto, incrementando su valor en la primera venta.

El tercer objetivo de este proyecto es establecerse como reclamo de empleo, que facilite el relevo generacional. Para ello, en el Portal Web se habilitará una bolsa de empleo, que unida a un correcto posicionamiento en los buscadores fomentará el reclamo de trabajadores para el sector pesquero. Mediante el gestor documental se podrá publicar de manera sencilla en la bolsas de trabajo del Portal Web, las ofertas tanto por parte de la Cofradía como por la de los patrones de Barco.

La gestión responsable de los caladeros es también una de las preocupaciones de los responsables de la cofradía. Para dar respuesta a este problema se observará, mediante el sistema GIS, y se tendrá información sobre cuáles son los caladeros más castigados y cuáles se pueden empezar a explotar mediante la visualización de estadísticas y de las rutas más cursadas por los barcos, estableciendo los turnos de faena, controlando la cantidad y calidad de la pesca, etc.

El quinto objetivo de este proyecto integral para la flota artesal se centra en la formación y Reorientación.

Se pretende que el Portal Web tenga una zona dedicada al fomento de la cultura de la se-



### **Las cifras de la cofradía**

**El pósito cuenta en la actualidad con 450 asociados que se reparten entre los 15 barcos de cerco y los 21 arrastreros (cuatro de ellos en proceso de desguace) que tiene base en este puerto. A estos se suman unas 40 embarcaciones dedicadas a artes menores de las que únicamente 25 están censadas en la Caleta de Vélez aunque todas descargan su pesca en esta lonja.**

**Las especies principales capturadas por las flotas de Vélez, por orden de volumen de captura, son: saltón, jurel, sardina, pulpo y caballa. El saltón es un pescado que comercialmente se conserva de forma similar a la anchoa.**

**En el contexto de la producción pesquera andaluza, la lonja de Vélez-Málaga se situó en el sexto puesto por valor de venta entre**

**las lonjas andaluzas con más de 10 millones de euros vendidos. Ya que, según los datos de la Consejería de Agricultura y Pesca de Andalucía, alcanzó en 2007 las 83.300 toneladas de las que el 80% correspondieron a pesca fresca comercializada en lonja.**

**Las ventas en la lonja malagueña durante 2007 fueron de 5.948.107 kilos. Los datos de 2008 reflejan una caída de las ventas (4.510.604 kilos), que según, Francisco Pastor, patrón mayor de la cofradía, se deben, en parte, a que tanto la flota de cerco como la de arrastre no faenaron el mes de octubre, añadiendo este mes a los dos meses de parada biológica que vienen haciendo la cofradía (marzo-abril para cerco y mayo-julio para arrastre).**

guridad entre los profesionales de la pesca. También tendrá una zona en la cual las personas que lo decidan podrán tomar parte en cursos de formación para aumentar sus conocimientos en el mundo de la pesca, recibiendo cursos on-line en seguridad dentro de las embarcaciones para prevenir futuros accidentes, o reordenar sus carreras hacia otros sectores.



## La lonja

**La Lonja de la Cofradía de Caleta de Vélez se sitúa, en términos de producción fresca de origen extractivo, en tercera posición por tonelaje en Andalucía tras las lonjas de Cádiz e Isla Cristina. Según datos de la Junta, estas tres lonjas negociaron conjuntamente en 2007 el 34,8% del tonelaje regional (14,5%, 11,5% y 8,7% respectivamente).**

**La ampliación realizada el pasado año mediante una estructura prefabricada que permitirá su retirada cuando se vaya a acometer el plan especial del puerto que prevé una nueva ubicación**

**para la lonja. Esta nueva estructura adosada a la lonja se utiliza para todo lo relacionado con la manipulación y tratamiento del pescado. La instalación también dispone de un centro de expedición de moluscos, el primero de la provincia, que posibilita que todo el marisco capturado en Caleta cumpla los requisitos higiénico-sanitarios de la normativa europea, al incluir una nueva cámara frigorífica.**

**La modificación duplica el espacio (de 300 a 600 metros cuadrados) permitiendo destinarlo sólo a venta y subasta.**

Los cursos serán propuestos por la cofradía o por cualquier organismo con autorización para impartirlos.

La innovación tecnológica que supone el sistema integral de gestión de la flota pesquera representa, sin duda, un gran avance en el sector ya que integra las nuevas TIC para la automatización de los procesos más repetitivos, como es dar parte de la captura diaria a la cofradía, también mejora los sistemas de seguridad al poder visualizar los barcos por pantalla, centralización de las alarmas que se puedan producir durante la navegación, además de abrir la puerta a las nuevas TIC mediante la tele-formación, fomento de la cultura de la seguridad en un sector que trabaja en un medio tan hostil como es el pesquero. Tanto por su funcionalidad en la automatización de procesos, la gestión de la flota y el aumento de la seguridad, como por las características de las tecnologías aplicadas que se incorporan, este sistema supone un sal-

to cualitativo en el sector pesquero, que, según Berenguer, *podrá ser expuesto como ejemplo para su posterior implantación en otras cofradías.*

## SEGURIDAD A BORDO

El segundo proyecto en el que está involucrada la cofradía malagueña se centra en las buenas prácticas de trabajo y seguridad a bordo de buques pesqueros y persigue, como ha señalado Raúl Berenguer a esta revista, *la creación de una herramienta de formación, en soporte digital (formato DVD), sobre la prevención de riesgos laborales actualizada y adaptada a las necesidades del sector pesquero andaluz, que sirva de apoyo a las Cofradías Andaluzas de Pescadores para establecer protocolos y buenas prácticas a bordo de sus buques. Constará de un documento gráfico por cada sector de pesca andaluz: arrastre, cerco y artes menores en sus distintas variedades, con la grabación de procesos de acceso, trabajo y desembarco.* Incluirá también un DVD práctico con ejercicios de casos reales y temáticas de debate.

La actuación de la Fundación Innovamar en este proyecto se dirigirá hacia el asesoramiento técnico en materia de prevención de riesgos laborales y en la ejecución de políticas en materia de seguridad activa, con experiencias desarrolladas en el marco de diversos proyectos europeos. ■ **J.M.S.**



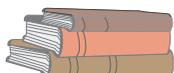
## BUENAS PRÁCTICAS LABORALES Y SEGURIDAD A BORDO

### ESTA HERRAMIENTA DE FORMACIÓN IMPLICA LOS SIGUIENTES PUNTOS

- Una revisión a todos los niveles del material existente sobre prevención (que está en muchos casos obsoleto) para generar una herramienta más adecuada y actualizada.
- Dotar a las Cofradías Andaluzas de Pescadores de un instrumento formativo propio, específico de su actividad y actualizado.
- Mejorar la aptitud de un sector poco concienciado: mayor formación, mayor seguridad, niveles más altos de prevención y mayor bienestar social.
- Reducir la elevada siniestralidad del sector pesquero andaluz.
- Permitir el trabajo en red: se intercambiarán experiencias a nivel andaluz en materia de prevención laboral en pesca. Esta primera experiencia podría llevar a realizar proyectos en otras Comunidades Autónomas, basándose en el modelo andaluz.
- Los patrones podrán introducir protocolos de actuación en evitación de siniestros en sus barcos.
- Será el primer material didáctico específico de prevención de riesgos en pesqueros en formato DVD.

### BENEFICIOS DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

- Reconocimiento de que la pesca es una ocupación peligrosa.
- Fomento del diálogo social a nivel nacional, regional e internacional.
- Fomento de una cultura de innovación en materia de seguridad y prevención.
- Establecimiento de un sistema de remuneración que no motive un trabajo excesivo o una sobreexplotación de los recursos pesqueros.
- Atención al problema de la fatiga.
- Fomento de la ampliación del campo de aplicación de los instrumentos marítimos de la OIT para que protejan a los pescadores.
- Promover la sostenibilidad y cuidado del medio ambiente.
- Incentivar el principio de igualdad de oportunidades, tratando las labores más comunes de la mujer en el sector.
- Desarrollar en los trabajadores de la mar la sensibilización en materia de seguridad, con el convencimiento de que es necesario realizar una labor educativa en este sentido.



Proyecto de Ley de Navegación Marítima

# Mayor **SEGURIDAD JURÍDICA** en la navegación

***El Consejo de Ministros del pasado 5 de diciembre dio luz verde al Proyecto del Ley de Navegación Marítima, un texto que antes de su aplicación deberá someterse a la aprobación del Parlamento. La normativa, largamente esperada por el sector, viene a reemplazar al Libro III del Código de Comercio de 1885 y unifica la legislación existente de acuerdo con el Derecho Internacional marítimo, lo que dotará al tráfico de mercancías por mar de mayor seguridad jurídica.***

**E**n estos días inicia su andadura parlamentaria la Ley de Navegación Marítima, un proyecto que comenzó a elaborarse en la legislatura anterior y que ofrece una visión integral del fenómeno de la navegación. La futura Ley regulará las actividades, los instrumentos, el medio y los espacios físicos que protagonizan esta actividad prestando especial atención a la seguridad en la navegación y a la tutela del medio ambiente.

Hasta la entrada en vigor de la futura Ley, las actividades relacionadas con el tráfico marítimo se han regido por un conjunto disperso de nor-



Ana Murguía



**La futura norma eliminará posibles contradicciones con algunas normas y convenios internacionales y dará naturaleza legal a la práctica actual**

mas, encabezado por el Libro III del Código de Comercio de 1885, lo que generaba no pocas complicaciones; especialmente, si se tiene en cuenta la transformación que ha experimentado el tráfico marítimo en estos años. Además, el próximo texto servirá para eliminar contradicciones con algunas normas y convenios internacionales y dará naturaleza legal a la práctica actual.

La navegación marítima caracterizada por su transnacionalidad ha sido objeto de gran número de Convenios y Tratados Internacionales, en su mayoría ratificados por España. Esta circunstancia ha planteado importantes dificultades,

tanto por la determinación del derecho aplicable a cada caso como por la coordinación de los mismos con la legislación interna.

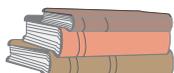
El Proyecto de Ley supone dotar de relevancia propia y autonomía legislativa al Derecho marítimo español, ya que recoge en un solo texto las diferentes relaciones jurídicas que se producen en el mar, tanto las de carácter privado como las de ámbito público.

**PARTICIPACIÓN DE LOS SECTORES IMPLICADOS**

En la elaboración de la norma aprobada por el Consejo de Ministros se ha contado con la activa participación de todos los sectores afectados, entre ellos, navieros, cámaras de comercio, transitarios y despachos especializados. Una colaboración que ha corroborado a MAR Manuel Carlier, director general de ANAVE: *El proyecto actual es el resultado de miles de horas de trabajo de muchos especialistas. Los ministerios de Justicia y Fomento nos dieron todo el tiempo y oportunidades que fueron necesarios para manifestar y argumentar nuestros planteamientos y, lo que es aún más importante, la inmensa mayoría de los mismos han sido aceptados y recogidos, a veces textualmente, en el texto final.*

El texto, compuesto por 535 artículos, contiene normas de derecho público y de derecho privado que son de aplicación al tráfico marítimo. Una completa perspectiva que pretende reflejar la práctica actual de la actividad y proporcionar seguridad jurídica al sector al facilitar una interpretación unívoca de sus normas por los tribunales. Desde ANAVE destacan precisamente que la seguridad jurídica y la claridad debería ser el *principal efecto* de esta legislación.

Por primera vez la legislación marítima espa-



Ana Munguía

ñola contará con una regulación básica, sistemática y muy completa de policía administrativa, basada en el Derecho Internacional del Mar, que permitirá al Ministerio de Fomento intervenir de forma más efectiva en la protección de los intereses medioambientales así como en la defensa de la seguridad marítima y del salvamento de la vida humana en el mar. El ámbito de actuación de este servicio se basará en criterios territoriales, es decir, que todos los buques en puertos y aguas territoriales españolas estarán sujetos a leyes y reglamentos españoles.

Así, se regulan cuestiones como las condiciones de entrada y de cierre de puertos, la arriada forzosa, requisitos a exigir a los buques de propulsión nuclear que transiten por aguas territoriales o cómo actuar en los supuestos en que se detecten polizones. En este último punto, el Proyecto de Ley remite a las normas generales de extranjería e inmigración y refuerza la responsabilidad de los capitanes de buque en

## ***El proyecto considera al naviero y al armador sujetos de la navegación y desplaza a un segundo plano la figura del propietario del buque***

lo que respecta a evitar la connivencia con su embarque, así como a proporcionar un trato digno a estas personas. Un aspecto que, desde el sindicato Comisiones Obreras, esperan que sea modificado en el trámite parlamentario, ya que lo que plantea el texto actual es que los marinos ejerzan la vigilancia de estas personas hasta llegar de nuevo al lugar donde embarcaron, afirma Jon Azkue.

### **VEHÍCULOS DE LA NAVEGACIÓN**

Uno de los pilares del Proyecto de Ley se encuentra en la ampliación del concepto de buque, al que considera como un “bien mueble registrable”, lo que permite la constitución sobre el mismo de todo tipo de derechos, entre ellos la hipoteca. Como consecuencia, se mantiene el doble registro del buque: el de buques y empresas navieras, de carácter administrativo y adscrito al Ministerio de Fomento, y el de Bienes Muebles (sección buques), que garantiza la publicidad de titulares del buque y los gravámenes inscritos, dependiente del Ministerio de Justicia.

Por primera vez, se regula el contrato de construcción naval y se renuevan algunos aspectos en el de compraventa de buques, reduciendo el texto a las especificidades que tiene este tipo de contratos cuando su objeto es la compra de un barco. En cuanto al estatuto jurídico del buque, hay que destacar la regulación de los derechos de garantía real sobre el barco, donde se ha unificado la regulación de los privilegios marítimos y la hipoteca naval en un solo texto, que hasta ahora se encontraba dispersa con remisión al Convenio de Ginebra de 1993.

El Proyecto de Ley, en lo referido a los sujetos de la navegación, recoge como novedad más destacada la incorporación del armador. El proyecto considera al naviero y al armador sujetos de la navegación y desplaza a un segundo plano la figura del propietario del buque. Así, describe al naviero como quien explota económicamente el buque, sea o no su armador, mientras que al armador lo define como la persona física y jurídica responsable de la gestión náutica del buque. Hasta ahora las relaciones marítimas se conectaban con la propiedad del buque sin tener en cuenta los casos en los que el naviero que era propietario del buque que utilizaba en su actividad. Además, el proyecto contempla también el concepto de condominio naval y la dotación del buque, dedicando una especial atención a la figura del capitán. Es este un punto de discrepancia entre empresarios y sindicatos ya que desde la patronal se aboga -y así lo recoge el proyecto de Ley- que éste sea considerado como personal de dirección, una

opción que para CCOO reduce las posibilidades de aplicación para estos profesionales de las normas laborales.

## **CONTRATOS EN EL TRÁFICO MARÍTIMO**

El catálogo de contratos utilizados por el tráfico marítimo para el desarrollo de su actividad es también objeto de regulación. Por una parte, los contratos de utilización del buque, con una mención específica a los contratos de arrendamiento, pasaje (incidiendo en los derechos de los pasajeros) y con la inclusión del contrato de fletamento y de remolque, que estaban excluidos en el Código del Comercio que derogará esta Ley.

Por otra parte, se definen los contratos auxiliares de la navegación, como es el contrato de gestión naval, el de consignación de buques, el de practica y el contrato de manipulación portuaria. Para regular estos acuerdos, el Proyecto de Ley de Navegación Marítima se basa en el respeto a libertad de los pactos entre las partes y, al mismo tiempo, en la determinación clara de su régimen de responsabilidad.

Además, la normativa propuesta desgrana en uno de sus títulos cuestiones referidas a los accidentes de la navegación, donde contempla por separado la figura del abordaje; avería gruesa y salvamento; bienes naufragados o hundidos; derechos de propiedad, régimen de extracciones y responsabilidad civil.

Sobre la limitación de la responsabilidad, el Proyecto presentado por el Consejo de Ministros remite con carácter general al Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos, con las reservas hechas por España en el instrumento de adhesión a este Convenio.

En este aspecto, el Proyecto de Ley reconoce a los sujetos de la navegación la posibilidad de limitar la responsabilidad con remisión a los convenios vigentes en España (Convenio de Londres de 1976 y protocolo de 1996). Igualmente, con esta iniciativa se cubre el vacío existente en relación a las normas procesales aplicables a la hora de ejercitar el derecho a limitar la responsabilidad, mediante un procedimiento específico para ejercerlo. Asimismo, se garantiza la aplicación de la limitación de la responsabilidad con independencia del procedimiento judicial utilizado para exigirla (civil, penal, contencioso-administrativo), incluso cuando se realice por vía administrativa.

En el caso de la responsabilidad civil por contaminación, el proyecto se aplica de forma supletoria y adicional; es decir, la futura Ley regulará aquellos supuestos que no estén recogidos por los siguientes convenios: el convenio inter-



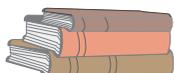
## **Unifica la regulación de los privilegios marítimos y de la hipoteca naval en un solo texto, que hasta ahora se encontraba dispersa con remisión al Convenio de Ginebra de 1993**

nacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos; el convenio sobre constitución de un fondo internacional de indemnización y el convenio de responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos utilizados en la propulsión de buque, que entró en vigor recientemente.

El texto moderniza también la regulación del contrato de seguro marítimo y contempla disposiciones especiales para el seguro de buques, el de mercancías y el de responsabilidad.

Sobre la base de la Ley de Enjuiciamiento Civil, y teniendo en cuenta las peculiaridades de la navegación, el proyecto de Ley determina las especialidades procesales que conllevarán las normas de la futura Ley, entre las que está la venta forzosa de buques o su embargo preventivo. Sobre esta última medida cautelar, el Proyecto incorpora una regulación específica, por la que se adapta nuestro derecho a la normativa internacional en esta materia, permitiendo la inmovilización del buque como garantía de aseguramiento del crédito para los acreedores. ■

**A. MUNGUÍA**



Futuros cambios en la Ley de Puertos

Ana Murguía

# MÁS AUTONOMÍA Y COMPETITIVIDAD para los puertos españoles

**La modificación de la Ley de Puertos está llamada a ser uno de los caballos de batalla de los próximos meses. El borrador, que fue enviado a las asociaciones y organizaciones del sector en diciembre, propone una mayor autonomía decisoria para las Autoridades Portuarias, la eliminación de algunas bonificaciones y el fomento de la contratación como fijos de los trabajadores de la estiba, entre otras medidas aunque habrá que estar atentos del resultado que se obtiene tras el trámite parlamentario.**

Aún es un borrador pero su sola presentación a las organizaciones y asociaciones del sector, el pasado diciembre, ha suscitado ya algunas reacciones. La Ley de Puertos, al igual que la Ley de Navegación Marítima, es un proyecto que quedó pendiente la legislatura anterior y una de las 24 medidas anunciadas por el Presidente del Gobierno para hacer frente a la crisis económica en agosto.

Entre las grandes y más llamativas modificaciones que el Ministerio de Fomento incluye en la citada Ley de Puertos está la de conceder una mayor autonomía a los distintos puertos de interés general del Estado. Con esta fórmula, las Autoridades Portuarias tendrán más libertad a la hora de fijar sus tasas y, de esta forma, resultar más competitivos. La filosofía de esta medida,

**Según el borrador, será la Autoridad Portuaria quien determine su autofinanciación y rentabilidad**

tal y como ha afirmado recientemente en una entrevista Mariano Navas, presidente de Puertos del Estado, se basa en “reconocer a cada puerto como una realidad económica, con una configuración física distinta”.

El borrador abre la posibilidad de que los precios sean un elemento de competencia y de que sea la Autoridad Portuaria quien determine su autofinanciación y rentabilidad. Este punto supone una modificación respecto a la práctica actual en que es el Estado, concretamente Puertos del Estado, quien fija la cuantía de las tasas buscando los mismos objetivos de autofinanciación y rentabilidad para el conjunto de Autoridades Portuarias.

Igualmente, en el texto se afirma que el que cada puerto no pudiera establecer los precios conforme a “su realidad específica” estaba dificultando la deseable competencia interportuaria española. “Somos competitivos en nuestra oferta integral y contamos con un sistema portuario bastante potente en términos infraestructurales, pero no nos debemos relajar” ha declarado Navas.

Por ello, el texto propone que para captar nuevos tráficos o mantener los existentes sería conveniente “mejorar y garantizar el rendimien-

to, productividad, calidad y precio de todos los servicios portuarios”.

En todo caso, estos precios se deberán establecer teniendo en cuenta que el importe de las diferentes tasas y de otros ingresos que la Ley atribuye a los puertos, deben cubrir los gastos de explotación, conservación, administración, cargas fiscales, etc del Puerto. Además, las amortizaciones por inversiones realizadas por las Autoridades Portuarias se repercutirán sobre dicha Autoridad y no en todo el sistema lo que “contribuirá a que las decisiones de inversión se realicen, cada vez más, sobre bases técnicas y económicas” añade el borrador.

No obstante, el texto plantea que para garantizar que no se produzca excesiva inquietud en el tejido social o empresarial por estos cambios “las cuantías que se propongan deberán estudiarse sobre bases plurianuales, que suavicen las evoluciones al alza o a la baja de las tasas, reduciendo las tensiones que su repercusión pudiera ocasionar”.

### **PRIMERAS REACCIONES AL BORRADOR**

Desde la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), después de analizar el borrador remitido por el Ministerio de Fomento, ha mostrado su preocupación por el fuerte crecimiento de las tasas portuarias que puede derivarse del texto ya que, en su opinión, elimina la práctica totalidad de las bonificaciones existentes en las tasas portuarias para los tráficos marítimos insulares e intrainsulares. “En algunos casos estas tasas se multiplican por cinco y se reducen muy notablemente las bonificaciones aplicables al transporte marítimo intraeuropeo (SSS), a pesar de que la promoción del mismo es un objetivo prioritario de la política europea de transportes” ha afirmado Manuel Carlier, director general de ANAVE.

Además, la patronal naviera, como ya ha manifestado en otras ocasiones, echa de menos las ayudas previstas para otros medios de transporte de mercancías, como es el caso del ferrocarril. “Mientras el Ministerio de Fomento anuncia cuantiosas inversiones en infraestructuras para el transporte ferroviario por mercancías -cerca de 5.000 millones de euros-, las empresas navieras españolas llevan varios años solicitando un sistema de “ecobono” similar el autorizado para Italia, que anime a embarcar los camiones o semirremolques”.

También el empresariado naviero canario se ha



mostrado preocupado por la reordenación de las tasas de carga y descarga de mercancías en el borrador de la Ley de Puertos. Y es que, a instancias de la Unión Europea, los Estados miembros deberán eliminar este año las bonificaciones por transportar mercancías entre puertos comunitarios, ya que va contra el libre mercado y la libre competencia entre países, que son principios contenidos en los Tratados de la Unión, según comentan desde Puertos del Estado.

Esta imposición comunitaria, que recoge el borrador de la Ley, afectará especialmente a Canarias ya que, en la actualidad, las bonificaciones al tráfico de operaciones entre Canarias y la Península cubren el 40% del coste que, en el caso de las rutas entre las islas llegan a suponer el 80% de la factura que pagan las navieras a los puertos. ■

A. MUNGUÍA

## **ALGUNAS MODIFICACIONES**

### **TARIFAS**

**Se establecen cuatro tipos de tasas: ocupación, actividad, utilización y ayudas a la navegación**

**Bonificaciones: Buques y concesiones (3% y 15% por respeto al medio ambiente). Además, se podrá bonificar hasta el 40% en la tasas de buque y mercancía los tráficos de contenedores, pesca congelada, productos hortofrutícolas, vehículos nuevos y pasaje en cruceros.**

### **ESTIBA**

● **Se posibilita la existencia de sociedades estatales de estiba y de Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, estableciendo mecanismos voluntarios de paso o conversión de unas a otras.**

● **Se fomenta la contratación de trabajadores portuarios en régimen laboral común ya que considera una ventaja computable para lo plazos concesionales disponer como fijos del 25% de la plantilla de la estiba. El incumplimiento de este porcentaje será causa de extinción de la concesión.**

● **El aumento del porcentaje de fijos por encima del mínimo permitirá la prórroga por 35 años de las concesiones.**

### **CONTRATOS**

● **Los contratos de prestación sustituyen a las licencias exigidas por**

### **la Ley 48/2003**

● **Los plazos de los contratos de prestación de los servicios al pasaje y manipulación de mercancías pasan a ser de 4 años cuando no haya inversión significativa, 10 años con inversión significativa en equipos y material móvil y 15 años cuando además se requiera la ocupación privativa del dominio público portuario. Si existe inversión significativa en obras, el plazo máximo es de 35 años.**

● **Los plazos máximos de los contratos se reducen. El de practicaje pasa de 10 a 8 años, el de amarre de 8 a 6 y el de remolque de 13 a 10.**

### **MODELO DE AUTOPRESTACIÓN**

● **La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero o armador el manejo de los medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación si acredita la cualificación del personal.**

● **Se pone en marcha un nuevo servicio de manipulación de mercancías en Autopistas del Mar, que realizarán las sociedades estatales de estiba o las APIEs salvo que no puedan ofertar precios comprendidos en las tarifas máximas que fije la Autoridad Portuaria. El servicio lo podrá operar una empresa que no esté integrada en la APIE o sociedad estatal de estiba.**

2008 finalizó con una decena de incidentes

# AUMENTAN LOS VERTIDOS en aguas del Estrecho



***El enorme tráfico marítimo que se registra en la zona del Estrecho, potenciado por las prácticas de bunkering (trasvase de combustible de un barco a otro) que han convertido a esta zona en la “gasolinera del Mediterráneo”, tiene un precio. Y éste no es otro que el fuerte incremento del riesgo de accidentes, tanto de buques como por vertidos. A pesar de los hechos y de las denuncias de grupos ecologistas, principalmente, sigue sin remediarse la situación. Este año, una Comisión de Estudios del Parlamento Europeo realizará un informe de lo que ocurre en esta zona.***

La playa gaditana de Guadarranque finalizó el año 2008 y comenzó el nuevo en el dique del puerto de Poniente, en La Línea, -que amaneció el día 2 de enero cubierto con una capa negra de fuel- con restos de vertidos. El grupo ecologista Verdemar culpó de estas nuevas muestras contaminantes a vertidos del buque ro-ro “Ropax 1”, que había colisionado con una boya de la refinería de Cepsa, el pasado 13 de diciembre, en San Roque, en la Bahía de Algeciras. El barco, con bandera del Reino Unido, ha vertido unas 40 toneladas de fuel.

Además de la incidencia de que el barco se hallaba retenido por la Capitanía Marítima de Málaga por fondear sin autorización en aguas territoriales españolas, tras el accidente se detectó un tanque ilegal en dicho barco en el que se transportaban las citadas 40 toneladas vertidas. Este tanque no tenía autorización ni de la Socie-



Taive. Verdemar-Ecologistas en Acción

dad de Clasificación ni del Estado de la bandera. Esa ilegalidad es la que llevó a confusión, en un primer momento, al comprobar que los tanques del barco, donde transportaba 14 toneladas de fuel, no estaban dañados, por lo que se pensó que los vertidos tenían otro origen.



Éste fue el último incidente de un año, el 2008, en el que se incrementaron los vertidos y el número de incidentes. El tráfico marítimo en la zona sigue creciendo, transitando por ella casi 100.000 barcos al año, lo que representa más del 10% del tráfico marítimo mundial. De este tráfico, más de cinco mil barcos son petroleros, muchos de ellos atraídos por la práctica del *bunkering*.

Ya se ha reseñado en anteriores ocasiones que este volumen de tráfico significa un riesgo creciente de accidentes, como así está ocurriendo, pero que la práctica del *bunkering* significa otro problema añadido. Y es que, junto al riesgo de accidente está el de la “contaminación silenciosa”, constituida por los vertidos al mar que inevitablemente ocurren durante estos trasvases de combustible. Así lo destacaba en su día a esta revista Juan López de Uralde, director de Greenpeace España, al señalar que *el problema más grave para nosotros es el vertido silencioso que se produce día a día y que está matando a la bahía. En ella se concentran, cada día, entre diez y veinte petroleros realizando estos trasvases de combustible en alta mar en vez de en puerto* (ya que con ello los armadores ahorran tiempo y dinero).

Una contaminación que se está produciendo, según la bióloga Pilar Marcos, de WWF/Adena, “en un fondo marino muy rico”. Precisamente, hace unos días el grupo ecologista Agaden, en

**La seguridad de la navegación en el Estrecho será objeto de atención por parte de la Unión Europea, que en 2009 realizará un estudio para analizar la situación del tráfico marítimo y su incidencia en el medio ambiente**

el Campo de Gibraltar, señaló su intención de pedir al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) un estudio sobre el estado de los fondos marinos del Estrecho.

## **EL ESTRECHO, CENTRO DE ATENCIÓN**

La seguridad de la navegación en el Estrecho será objeto de atención por parte de la Unión Europea, que realizará un estudio para analizar la situación del tráfico marítimo en la zona del Estrecho y su incidencia en el medio ambiente. Es la consecuencia de las denuncias efectuadas por la asociación ecologista Verdemar-Ecologistas en Acción ante el Parlamento Europeo.

Pero, como es lógico, las consecuencias de los vertidos no afectan sólo a los ricos fondos marinos de esta zona, sino a la fauna. Los pescadores han criticado en diversas ocasiones los daños que se están produciendo en los caladeros, como es el caso de las denuncias realizadas por el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Algeciras, Francisco Soler. Se llama la atención sobre la incidencia de la contaminación en la actividad del sector pesquero del Campo de Gibraltar, cuyo último ejemplo destacable lo constituyen los accidentes del “Ropax 1”, “Tawe” y “Fedra”.

En el momento de producirse estos dos accidentes, que ocurrieron casi al mismo tiempo (ver MAR número 475, octubre 2008), unos cuarenta pesqueros, con base en Algeciras, y entre 15 y 20, con base en Tarifa, se vieron obligados a suspender las faenas de pesca y regresar a sus respectivos puertos. Como señala Francisco Soler, los asesores jurídicos de los pescadores y la Junta de Andalucía presentaron una demanda contra la aseguradora y los armadores de los buques “Tawe” y “Fedra”. Desde esta Cofradía se ha hecho también un llamamiento a la responsabilidad de los capitanes de los barcos que transitan por la zona a fin de aumentar la prevención de accidentes.

Precisamente el pasado día 14 de enero finalizaba el capítulo del “Fedra” (carguero de 35.000 toneladas con bandera liberiana), que como recordarán nuestros lectores, encalló el día 10 de octubre al chocar contra las rocas en Punta Europa. El buque se partió por la mitad. Ahora llegó a Gibraltar con el servicio de dos remolcadores y la asistencia de Salvamento Marítimo, tras permanecer 15 días en la Bahía de Algeciras, la proa del barco para su desguace en unos astilleros del Peñón.

Y si se pueden dar por concluidas las secuelas del “Fedra”, al menos en lo que respecta a su retirada de estas aguas, no se puede decir lo mismo del chatarrero “New Flame”, accidentado muy cerca de donde se encontraba la proa del “Fedra”. Este barco chocó contra el petrolero danés “Torm Gertrud”, que no sufrió daños, en agosto de 2007. Y es que allí permanecen



vale al 7,7% del PIB andaluz. Con tales “argumentos” es difícil que algo vaya a cambiar próximamente, y si lo hace, será para que se incremente el comercio en estas aguas. De hecho, está prevista la entrada en funcionamiento de un nuevo puerto proyectado por Marruecos, lo que significará un aumento sustancial del número de barcos merodeando por la zona.

Los ecologistas denuncian que se está jugando con fuego. Que junto al elevado número de barcos que transitan por esta zona hay que añadir que muchos de ellos no reúnen las mínimas condiciones de seguridad -como el caso del “Ropax 1”, en el que se han detectado sesenta deficiencias- exigidas por la UE.

Los llamamientos a imponer un poco de orden en esta zona son frecuentes. Uno de los últimos partió del eurodiputado de Los Verdes David Hammerstein, que preguntó a la Comi-



bajo las aguas unas 10.000 toneladas de la chatarra que transportaba dicho barco. Los ecologistas mantienen sus críticas sobre las consecuencias que esta situación pueda estar causando en el fondo marino.

El año, pues, ha comenzado con el mismo goteo de accidentes y secuelas que el pasado. El enorme tráfico marítimo y la escasez de medios de inspección hacen que el desbarajuste sea mayor cada día que pasa. Como es de suponer, los intereses económicos en que esta situación se mantenga como hasta ahora son muy importantes. Tanto como que según un estudio, realizado por el Departamento de Teoría Económica y Economía Política de la Universidad de Sevilla, el impacto económico de la industria portuaria de la bahía de Algeciras equi-

sión Europea sobre las actividades de *bunkering* y los vertidos de la bahía de Algeciras. El eurodiputado pidió a las autoridades comunitarias “que dejen de hacer la vista gorda ante la crónica de una catástrofe anunciada”, además de poner orden en el “desgobierno del tráfico marítimo en el Estrecho”.

Y lo de catástrofe anunciada no es una frase. Acontecimientos ha habido en los que la “suerte” ha evitado incidentes mayores. Valga recordar, siguiendo con el caso del “Fedra”, que cuando este barco se estrelló contra las rocas, mientras era zarandeado sin control por una tempestad en el Estrecho, se encontraba muy próximo el buque “Europa Venture”, con 100.000 toneladas de combustible, prestando sus servicios como gasolinera flotante. ■ R. G.

Greenpeace / Mateo PÉREZ



# LA FORMACIÓN,

## eje de la seguridad marítima

***El Comité Técnico del Congreso Nacional de Salvamento en la Mar acaba de hacer públicas las conclusiones del Encuentro celebrado el pasado mes de octubre en Cádiz. El valor de la formación y de la prevención en todos los ámbitos relacionados con la seguridad marítima, percibiendo ésta de una forma integral, y la necesidad de acompasar los esfuerzos legislativos a la realidad del sector en cada momento, son algunas de las conclusiones generales de este Congreso cuyo objetivo era ofrecer un espacio de intercambio de todos aquellos que participan en salvamento marítimo.***

**P**ara poder aportar una visión lo más completa posible de las diferentes perspectivas que componen la seguridad marítima, el Congreso organizado en Cádiz por la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo congregó a un importante número de profesionales de diferentes sectores relacionados con el auxilio en el mar, que pudieron intercambiar conocimientos y experiencias en el ámbito de la seguridad marítima.

Seis mesas disciplinares contribuyeron a centrar el debate desde una visión plural de la actividad aunque todas ellas participadas de un concepto común: el salvamento de la vida humana en el mar.





dado el ostensible incremento del transporte de hidrocarburos y de mercancías peligrosas por vía marítima.

En este sentido, se destacó también la disposición de los citados organismos internacionales a estudiar las reglas vigentes en cuanto a abordajes, así como a mejorar el control de acceso a los puertos y el propio tráfico portuario.

A su vez, el acento puesto en el cumplimiento del Código de Gestión de la Seguridad, así como la aprobación de nuevos convenios internacionales y el impulso que han supuesto las nuevas tecnologías en los trabajos de salvamento de la vida humana en el mar y lucha contra la contaminación, fueron algunos de los aspectos analizados en esta mesa de trabajo.

### **FLOTA PESQUERA: PREVENCIÓN Y RESPUESTA**

Dos de las propuestas sobre las que se incidió en la segunda mesa de trabajo, centrada en el sector pesquero, versaron sobre la necesidad de analizar en profundidad la seguridad de las embarcaciones de eslora inferior a los 24 metros, así como el conocimiento de las iniciativas puestas en marcha a nivel internacional en el ámbito de la seguridad de los buques pesqueros.



Además de las 16 ponencias y 24 comunicaciones orales programadas por el Comité Técnico, los organizadores del Congreso facilitaron que los participantes presentaran también comunicaciones a las mesas y dar así una visión de la actividad en sus diferentes versiones.

En la primera de ellas, la relativa a la flota mercante, destacó la relevancia que han adquirido los organismos internacionales como la OMI, EMSA (Agencia Europea de Seguridad Marítima) y REMPEC (Centro Europeo de Lucha contra el Petróleo en el Mediterráneo) como agentes para garantizar la navegación segura,

A nivel práctico, la correcta utilización de las radiobalizas y de las balizas con GPS impuestas por la normativa son factores muy importantes a la hora de mejorar los tiempos de respuesta en caso de siniestro.

Para seguir concienciando a las flotas en materia de seguridad, de forma que se reduzcan en la medida de lo posible las imprudencias a bordo, se destacó el trabajo realizado por la Comisión de Trabajo sobre Seguridad de los buques pesqueros, que comenzó en Vigo el pasado mes de septiembre y que va a llevar a cabo una importante campaña de divulgación a lo

largo de los principales puertos pesqueros españoles.

Además, la contribución de los Equipos de Respuesta Inmediata a la Emergencias (ERIE's) de Cruz Roja, especializados en intervención psicosocial, en colaboración SASEMAR está siendo de gran importancia en los siniestros al ofrecer apoyo y colaboración a los familiares de las posibles víctimas y a los gestores responsables de las operaciones de búsqueda.

Respecto a la flota de recreo -un segmento que ha crecido mucho los últimos años-, en el Congreso se destacaron los avances logrados en materia de formación aunque, por otra parte, la mayoría de las emergencias se siguen produciendo por fallos humanos y averías mecánicas.

## **RESCATE SUBACUÁTICO**

La complejidad de las operaciones de búsqueda, rescate y recuperación, que habitualmente se desarrollan en el ámbito submarino, requieren un alto nivel de solvencia técnica en todos los equipos llamados a participar en este tipo de intervenciones.

Por ello, resulta fundamental compartir los procedimientos operativos estándar (SOP's) entre los equipos que intervienen en las operaciones. Prueba de esta eficacia, según se explicó en el Congreso de Cádiz, es la experiencia adquirida a lo largo de varios años por el GEAS de la Guardia Civil de Gijón y el ERIE de Cruz Roja en Santander, cuyo conocimiento mutuo supone una gran fortaleza de cara a la adecuada planificación y desarrollo de las operaciones.

Para una mejor atención de los accidentes de buceo los participantes al Congreso instaron a la correcta utilización de los procedimientos existentes y destacaron la importancia de conocer no sólo los establecimientos sanitarios que cuentan con cámara hiperbárica sino también aquellos que además dispongan de un equipo médico especializado y operativo las 24 horas. Además, desde este ámbito se reclamó la realización de ejercicios y simulacros tal y como contempla el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación Marina.

## **SALVAMENTO EN PLAYAS**

El trabajo coordinado de los agentes implicados en el salvamento en las playas se revela como fundamental para conseguir servicios de prevención efectivos para la ciudadanía. Hay que destacar que es quizás en este entorno donde se produce una mayor densidad de incidentes que requieren atención de salvamento.

Por su parte, la actividad de auxilio en las pruebas náutico-deportivas, que requiere un complejo dispositivo preventivo tanto en tierra como a flote, y el Real Decreto aprobado para regular estos eventos fueron algunos de los



## **La coordinación entre los diferentes agentes que intervienen en el salvamento se revela como un factor fundamental de éxito**

puntos fundamentales del debate. Concretamente, se identificaron como posibles problemas en la interpretación de esta norma: la enorme carga de responsabilidad que se otorga al director de seguridad y los imprecisos límites existentes entre participantes y espectadores.

En lo relativo a la Investigación y el desarrollo en el salvamento, la Mesa 6 del Congreso destacó la relevancia de la Oceanografía Operacional para las operaciones de auxilio en el mar. En esta línea, el establecimiento del Proyecto ESE-OO (Establecimiento de un Sistema Español de Oceanografía Operacional) ha supuesto en los últimos años un avance muy importante en cuanto a la previsión de las corrientes marinas, algo que Salvamento Marítimo ha aprovechado para la creación de la unidad de Seguimiento y Predicción (USYP).

Además, la coordinación y transferencia de información entre los actores implicados en el salvamento y los juicios críticos basados en actuaciones puestas en práctica, son imprescindibles para el correcto funcionamiento de los servicios de emergencia y para continuar mejorando este servicio que tanta ayuda presta a las gentes del mar. ■

**A. MUNGUÍA**

FOTOS CEDIDAS POR **SALVAMENTO MARÍTIMO**

# Evolución de la **SANIDAD MARÍTIMA** **ESPAÑOLA** en el siglo XVIII

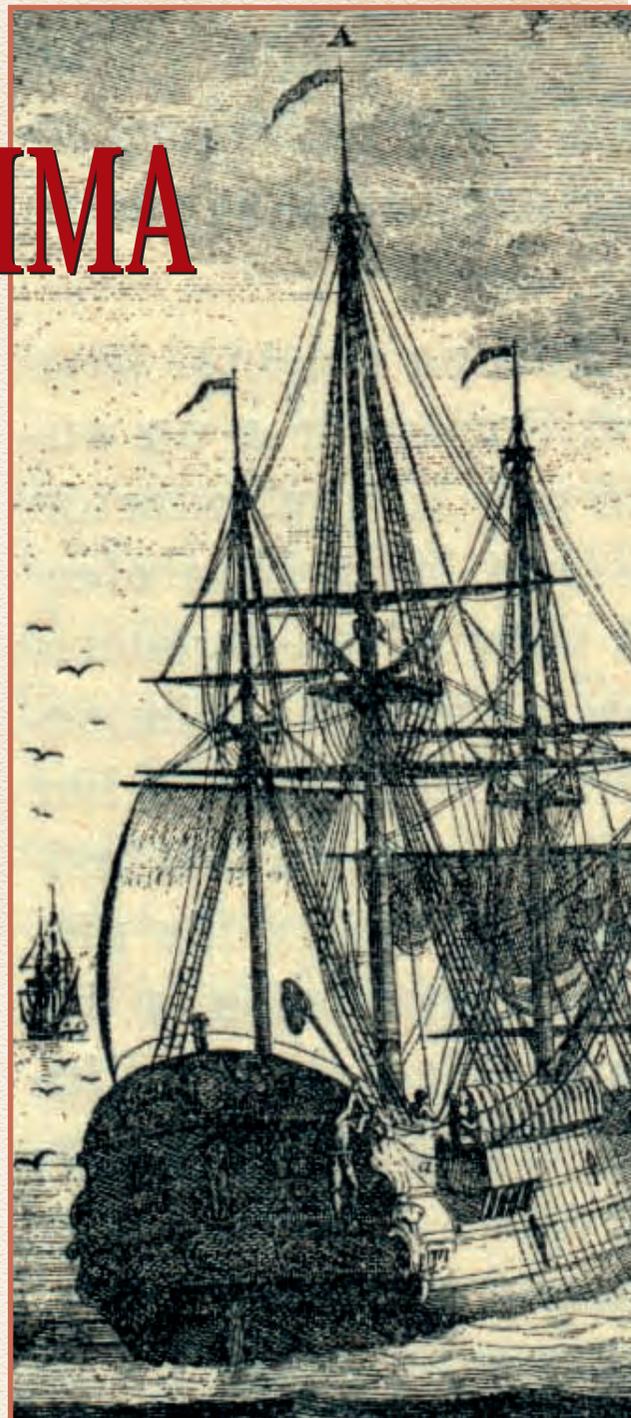
*La batalla de Trafalgar supuso la culminación de los conflictos geoestratégicos que tuvieron lugar entre españoles, británicos y franceses a lo largo del siglo XVIII. Pero además, ese mes de octubre de 1805 acabó con el esfuerzo de modernización y reconstrucción de la flota española. España dejó de ser una potencia naval y ello supuso la pérdida del papel impulsor, propiciado por la Armada durante ese siglo, en el desarrollo de la ciencia, como lo atestiguan, por ejemplo, las expediciones de Malaspina y de Esteban Martínez. Del esfuerzo de los marinos españoles, y de los cambios en la sanidad e higiene a bordo, favorecidos por el desarrollo de la ciencia en esos años, nos habla Ángel Bolado, médico de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina en Barbate, Cádiz.*

La renovación de la sanidad naval española no puede entenderse ajena a la renovación cultural que supone el movimiento ilustrado español. Más allá del ámbito estrictamente político, el siglo XVIII español se caracteriza por un profundo debate entre quienes se oponen a cualquier cambio de una tradición cultural basada en el más estricto escolasticismo, y quienes reclaman que la verdadera renovación de España pasa por una renovación en profundidad de su ciencia y su cultura. Para estos últimos, el progreso del país se encuentra ligado al movimiento intelectual que significaba la Ilustración.

Ante todo, la Ilustración es un movimiento profundamente pragmático; la progresiva racionalización de la vida por obra de la ciencia no persigue otro objetivo que el dominio de la naturaleza y la transformación de la realidad mediante la aplicación de los conocimientos científicos. La técnica se transforma en un instrumento que modifica la realidad.

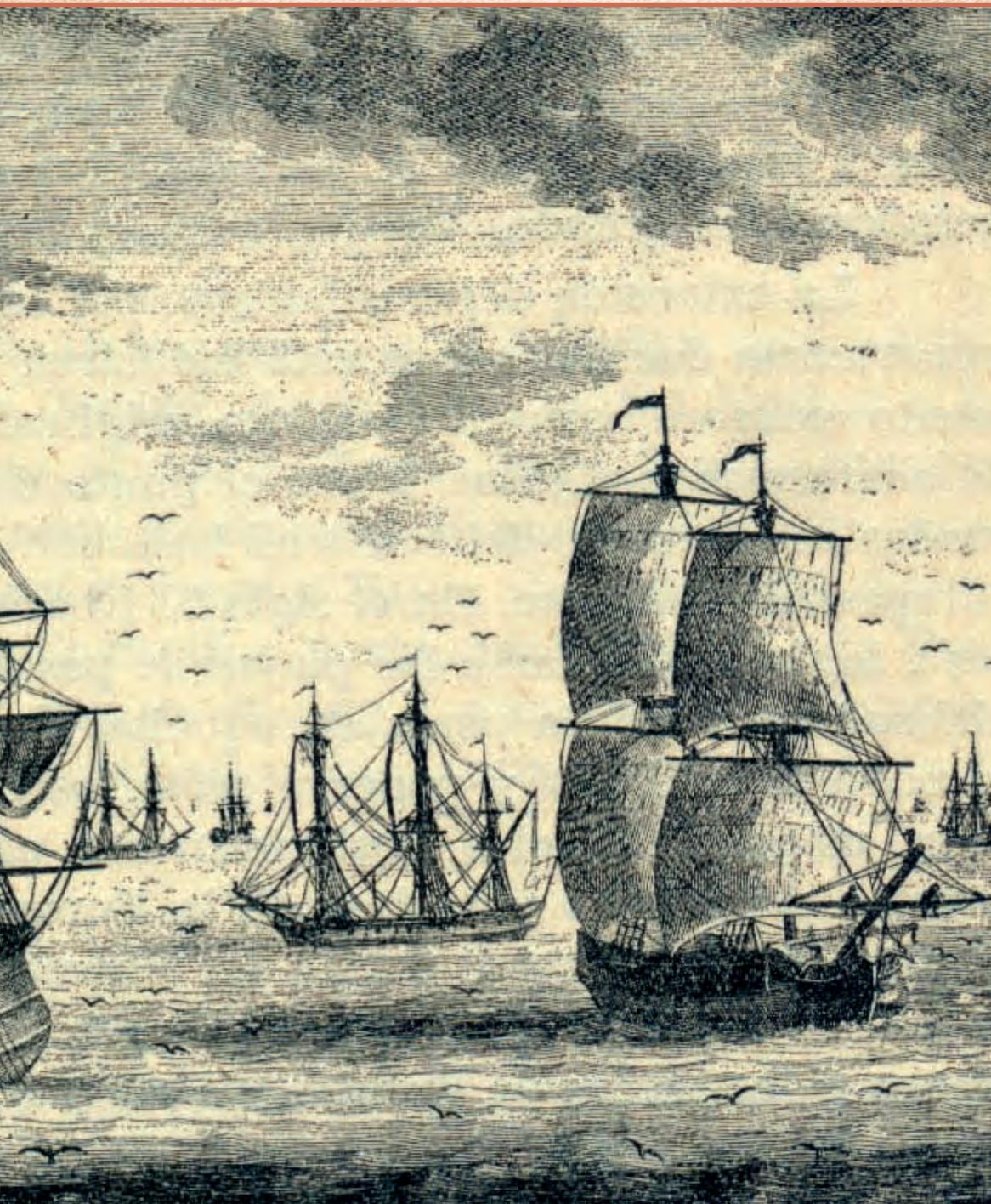
Los tradicionalistas y los modernos ilustrados encuentran un foro de discusión en la Universidad. La creación de nuevas instituciones que alberguen los movimientos ilustrados se revela

**El mal llamado hospital de a bordo se encontraba junto al corral del ganado. El enfermo debía acostarse en una esterilla respirando el aire putrefacto de sus propias evacuaciones y las de los animales**



como fundamental. Entre otras, surgen los llamados Colegios de Cirugía; el primero en crearse es el de Cádiz, en 1748, dependiente de la Armada. La gran mayoría de estas instituciones científicas surgen a partir de iniciativas militares. La Armada Española apuesta más que la propia Universidad por una profunda renovación científica. Hasta cierto punto, la ciencia española se militariza.

El Marqués de la Ensenada, además de proseguir las tareas de reforma de la Armada, impulsa decisivamente la enseñanza de las ciencias ligadas al conocimiento marítimo. Medicina, matemáticas, química, física, astronomía, náutica, son todas ellas disciplinas que se des-



arrollan al amparo de la Armada. La ciencia de base da lugar a una tecnología aplicable al vasto programa de renovación de la Real Armada. Este siglo es también, en España, el de las expediciones científicas iniciadas por Jorge Juan y culminadas por Celestino Mutis y Alejandro Malaspina.

La medicina del siglo XVIII combina la exploración clínica metódica con el estudio anatómico-patológico y la fisiología experimental; la exploración del enfermo se va haciendo instrumental. El tratamiento de la enfermedad se racionaliza progresivamente; surge la farmacología moderna, iniciándose el estudio experimental de la acción de los fármacos. Es notable el impacto

que supone la introducción, dentro del arsenal terapéutico, de la quinina y la digital.

Se inicia, de forma científica, la prevención de la enfermedad. Se adoptan medidas de saneamiento público como la eliminación de las zonas palúdicas próximas a algunas urbes. Un hecho fundamental, dentro de la prevención de las enfermedades transmisibles, es la vacunación antivariólica desarrollada por el inglés Jenner.

### **COLEGIO DE CIRUGÍA DE CÁDIZ**

Probablemente la renovación más profunda acontece en el campo de la cirugía. En este siglo, los cirujanos equiparan su actividad a la de los médicos. El Colegio de Cirugía de Cádiz, fundado por el cirujano militar Pedro Vigili en 1748, es el germen de la enseñanza moderna de la medicina en España al fundir, en una sola carrera, las profesiones de Medicina y Cirugía. En el Real Colegio de Cirugía de Cádiz (que es tanto como decir la primera Facultad de Medicina moderna española) se suman al estudio de las ciencias básicas, como química, física y botánica, el estudio de la anatomía basada en la realización de disecciones y pensada para su aplicación quirúrgica; comienza la enseñanza de la patología propia

de los navegantes.

En Europa, el impulsor de la conversión de la cirugía en una verdadera ciencia médica es John Hunter, el cual fundamenta el saber quirúrgico en los resultados de la investigación biológica y la patología experimental. Es en este contexto histórico ilustrado en el que se produce la renovación o refundación de la Sanidad Naval Española.

Durante la dinastía de los Austrias, la dotación de personal sanitario de los buques estaba formada por cirujanos, médicos y barberos, integrados en la llamada Gente de Mar. Se trataba de un personal sanitario con una cualificación deficiente y una dotación de medios de-

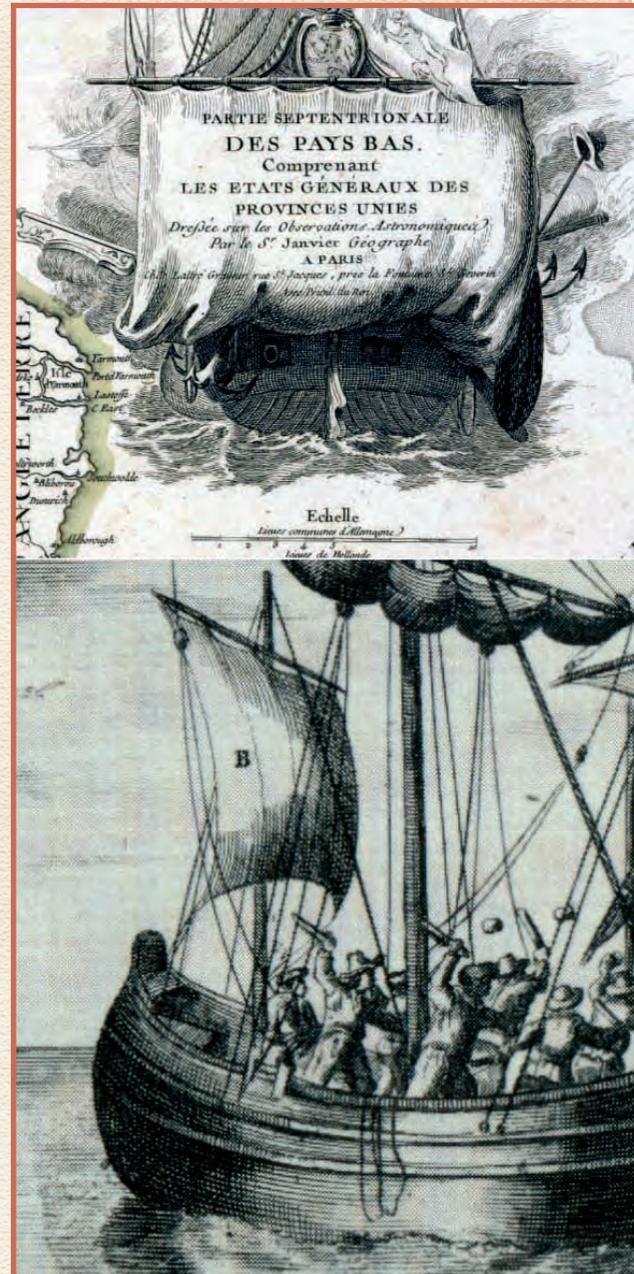
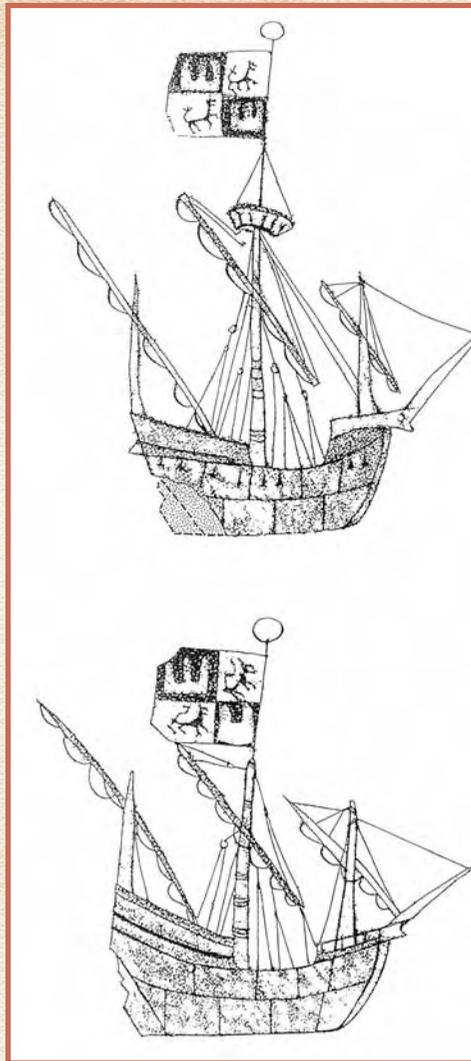
sastrosa. La situación era tan calamitosa que fue preciso solicitar el auxilio de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios. Esta orden religiosa constituye el verdadero origen de la Sanidad de la Armada.

Hasta el siglo XVIII existió una división tajante en lo relativo a la formación y competencias profesionales entre médicos y cirujanos. Los médicos academicistas procuraban la cura de los procesos internos. La medicina era una carrera universitaria en el sentido clásico.

El nivel socioeconómico de los médicos y su consideración social se situaba por encima del de los cirujanos. Estos se ocupaban exclusivamente de curar las heridas, efectuar amputaciones, sangrías y purgas. Su ejercicio profesional se encuadraba dentro del campo de los oficios o artes manuales; durante los siglos XVI y XVII se denominaban maestros a los cirujanos de naos. En este contexto, las tareas de los cirujanos, fundamentalmente los llamados romancistas, solían solaparse con las ejercidas por los barberos. La Real Orden de 1703 estableció que los barberos debían ser sustituidos en las galeras por "cirujanos experimentados".

El Real Colegio de Cirugía de Cádiz otorga a la cirugía un notable desarrollo teórico y empírico, basándose en los avances de la Escuela francesa. El nuevo cirujano de mar pasa a desarrollar una verdadera carrera profesional dentro de la Real Armada, ofreciéndosele un empleo fijo, garantía de retiro, creación de un Montepío para viudas y huérfanos y una considerable mejora de su situación social. Al depender directamente su ejercicio profesional de la Armada, el desempeño de la profesión de cirujano de la mar conjuga por vez primera la parte quirúrgica y la médica. El cirujano ya no sólo cura heridas u otros procesos externos, sino que pasa a ocuparse de padecimientos internos tan frecuentes entre la gente de mar de la época como el escorbuto o la sífilis.

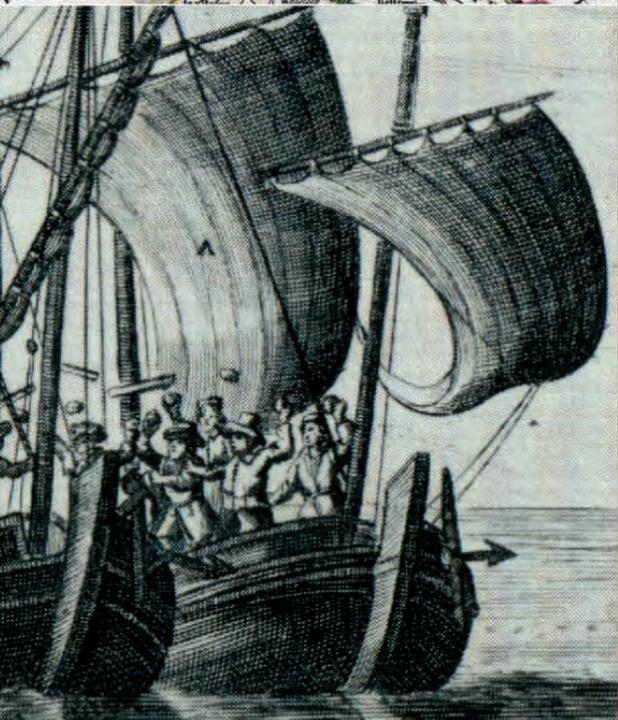
El proceso de formación contempla la enseñanza de conocimientos médicos y los estrictamente quirúrgicos. El plan de estudios se desarrollaba a lo largo de seis años y en él se contemplaba desde el estudio de la anatomía, la física experimental, la química y la botánica



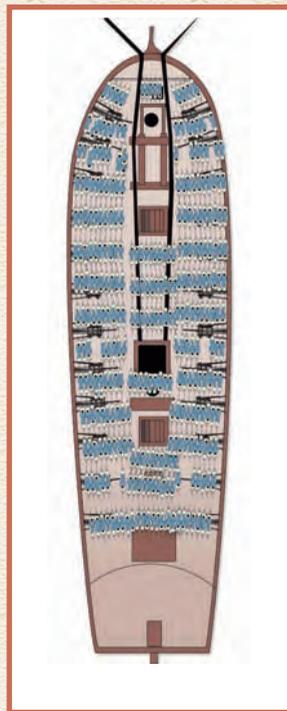
hasta el estudio de la fisiología, la higiene, la patología general, la patología propia de la cirugía y los determinantes de las enfermedades propias de los navegantes. El sexto curso se dedicaba a un repaso general de todas las materias estudiadas.

Una vez superado un examen público, el estudiante pasaba a servir dos años como practicante. La superación de un segundo examen les otorgaba el título de Cirujanos de la Armada.

En 1791, el Colegio de Cirugía de Cádiz experimenta un nuevo impulso, al crearse el Cuerpo de Profesores destinado al gobierno del Colegio, asistencia en el Hospital y servicio a bordo de los buques de guerra, y se establece el ingreso de los alumnos por oposición. La titulación obtenida a la conclusión del plan de estudios de seis años, pasa a ser doble: Por un lado, se obtiene el Grado de Bachiller en Filosofía



**El estado nutricional de las tripulaciones era francamente malo. Los casos de desnutrición y avitaminosis, especialmente de escorbuto, estaban a la orden del día**



y, por otro, el de Bachiller en Medicina, el cual requiere una práctica obligatoria de dos años como segundo profesor de la Real Armada. Una vez obtenido el Grado, eran destinados a los buques del Rey, a los del Comercio de las Indias o al Ejército, si por una causa justificada no podían embarcar.

Desde su creación, el Real Colegio de Cirugía de Cádiz se caracterizó por una excelente dotación de medios científicos. En el Hospital de Cádiz se construyeron un anfiteatro y una escuela de anatomía. Poseía gabinetes de física y química con sus respectivos laboratorios, además de un Museo de Historia Natural y un prestigioso Jardín Botánico. Su biblioteca era especialmente reputada.

Dentro del personal sanitario con que contaba la Armada Española de la época, además de los cuerpos de médicos y cirujanos, se encon-

traban los boticarios, practicantes y personal auxiliar. Los practicantes, a su vez, se dividían en practicantes de cirugía y practicantes de medicina. Dentro del personal auxiliar existían desde enfermeros y cocineros hasta despenseros y jeringueros. En 1738 se admiten en la Armada a los sangradores. Estos debían de superar para su ingreso un examen práctico de flebotomía. Ocupaban el escalón más bajo dentro del personal sanitario a bordo.

Paralelamente al desarrollo de la formación científico-técnica de los médicos y cirujanos de la Armada, se emprende la tarea de mejora de las condiciones higiénico sanitarias a bordo de los buques de la época.

**HIGIENE A BORDO**

Un navío español de dos puentes dotado de setenta y cuatro cañones y con un desplazamiento de unas 1.600 toneladas llevaba una dotación de 700 hombres. Un navío de tres puentes con más de 2.000 toneladas y 112 cañones, llevaba a mil hombres, además de la oficialidad, que eran unos veinte. Todos ellos hacinados en un buque de 63 metros de eslora y 16 metros de manga y conviviendo con la correspondiente dotación de caballos, vacas, cerdos y aves de corral. Primaba en estos buques de guerra la ubicación de cañones y munición sobre el confort de la vida a bordo de sus tripulaciones. Evidentemente no eran un ejemplo de salubridad; más bien constituían una loa a la infección.

Bajo la línea de flotación, la humedad era constante. En la sentina se mezclaban el agua y la arena del lastre formando lodo en el que no faltaban los restos de las evacuaciones de los animales. En este ambiente no resultaba extraño que en la sentina se criaran y se reprodujeran desde ratas hasta piojos y pulgas, pasando por los mosquitos que actuaban como inmejorables vectores de transmisión del paludismo o la fiebre amarilla. Estas condiciones pestilentes fueron con frecuencia origen de epidemias devastadoras entre las tripulaciones.

El "romántico" enterramiento en la mar fue introducido en los buques ingleses ateniéndose a consideraciones estrictamente higiénicas. Lo acostumbrado era mantener el cadáver a bordo, en la sentina, para posteriormente enterrarlo en tierra. Las letrinas de la marinería estaban situadas en la proa del buque. Se utilizaban unas maderas agujereadas denominadas beques. Durante la defecación, el marinero quedaba expuesto a un golpe de mar y a una muerte prácticamente segura.

El mal llamado hospital de a bordo se encontraba junto al corral del ganado. El enfermo debía acostarse en una esterilla respirando el aire putrefacto de sus propias evacuaciones y las de los animales.

Hasta la introducción del sistema de tres guardias en los buques británicos, existían solamente dos turnos, por lo que sólo podían dormir los tripulantes que no estuvieran de servicio. En las literas se agolpaban, generalmente, hasta seis hombres, por lo que la propagación de enfermedades infectocontagiosas encontraba una magnífica ayuda. La adopción de la hamaca como cama ideal a bordo es rápidamente incorporada tanto a los buques de guerra como a los barcos mercantes. No obstante, la práctica habitual era que no existiera más que una sola hamaca por cada dos hombres. Resultaban frecuentes las peleas por coger una hamaca y disponer de un lugar aireado donde colocarla, ya fuera cerca de una escotilla o de un orificio de ventilación. Los entrepuentes de un navío de la Real Armada se caracterizaban por su falta de aireación, su oscuridad y su suciedad.

En teoría, la higiene individual de los tripulantes comprendía el afeitado una vez por semana; peinarse convenientemente una vez al día, en un intento de eliminar los abundantes piojos; cambiarse de camisa dos veces por semana y lavar la hamaca en cada escala. En la práctica, ni estas más que elementales normas higiénicas se llevaban a cabo. Los marineros generalmente desembarcaban cubiertos de roña y con un olor pestilente.

Hasta 1787 no se incorpora la práctica de dotar a cada marinero de jabón blando. El Reglamento de 1786 impone la utilización, como agente desinfectante, de una mezcla de aceite de enebro, vinagre y pólvora de cañón, que debía ser aplicada cada mañana en la sentina, bodegas, baterías y enfermería. En 1796 se utiliza, como nuevo desinfectante, el vertido de ácido sulfúrico sobre nitrato de potasio.

La nula ventilación de la sentina y entrepuentes intenta paliarse con artefactos como las llamadas “dos orejas de asno”, aparato que constaba de dos tubos, uno de salida y otro de entrada, cuya función era tratar de eliminar el aire viciado y procurar la introducción de aire fresco. La iluminación que se realizaba con unas sencillas lámparas de aceite, las cuales se apagaban invariablemente en condiciones de mala mar, fue sustituida por velas de estearina.

El medio habitual de procurarse calefacción, por parte de las tripulaciones, era tratar de “calentarse por dentro” mediante la ingesta de alcohol. Las primeras estufas de hierro las incorporan los buques británicos de Cook durante sus expediciones australes.

## DIETA INADECUADA

El desconocimiento de las normas elementales de nutrición, la ausencia de medios adecuados de conservación de los alimentos y la in-



certidumbre respecto a la duración de la navegación explican que el aprovisionamiento de los buques resultara inadecuado. A estas razones había que añadir que, en caso de mala mar, la comida caliente estaba proscrita por el riesgo de incendio a bordo.

Básicamente había tres clases de raciones a bordo: La llamada de carne seca y tocino; la de bacalao, aceite y vinagre; y la de queso y aceite. Ésta última se suministraba, únicamente, cuando no era posible encender los fogones ante el riesgo que comportaba hacer fuego a bordo debido al temporal. Además de estas raciones, se suministraba a los tripulantes bizcocho, duro y seco, vino, agua y sal.

Mención aparte corresponde el abundante uso que se hacía del alcohol. Éste aportaba una parte importante de las calorías diarias del marino del siglo XVIII que, como ya hemos comentado, compensaba la ausencia de calor externo con el “calor interno” que proporcionaba el alcohol en sus diferentes modalidades. Se llegó a considerarle un sustituto adecuado del agua. En la Armada Española se llegaron a embarcar el doble de litros de vino que de agua (la



ración diaria de vino que se suministraba a cada marinero era de 70 cl.).

El resultado, no sólo para la Armada Española, sino para el resto de armadas europeas, fue que el alcoholismo entre las tripulaciones se convirtió en un grave problema. La prevalencia de *delirium* se estimó en un 18 por mil entre la marinería británica.

En la dieta de la época se otorgaba un papel preponderante a la carne y al pan. El principal escollo a bordo de un buque, especialmente en travesías de larga duración, era que sólo podían utilizarse la carne o el pescado salados; el pan a bordo era desconocido. En su lugar se utilizaban las llamadas "galletas de barco" o "pan náutico de los romanos". Debido a la humedad, éstas se convertían rápidamente en material putrefacto. Los buques españoles se aprovisionaban, como norma habitual, de cebollas y ajos, siendo ésta la causa de que la prevalencia de escorbuto entre las tripulaciones españolas fuera menor que entre las británicas o francesas.

Teniendo en cuenta las dificultades de aprovisionamiento y la pésima calidad de los víveres embarcados, los proveedores habituales no se caracterizaban precisamente por su comporta-

### ***La principal amenaza para la vida de un marino era la enfermedad, hasta el punto de que morían más marineros por esta causa que por heridas causadas en combate o por naufragios***

miento honesto. El estado nutricional de las tripulaciones era francamente malo. Los casos de desnutrición y avitaminosis, especialmente de escorbuto, estaban a la orden del día.

Si dificultoso era el aprovisionamiento de víveres, no era menor el de agua. Los marinos de la época tenían por regla decir que el agua debía de ponerse mala tres veces antes de ser bebida. El líquido envasado en barriles de madera se volvía pútrido y de mal sabor al iniciar una navegación. Paradójicamente, al cabo de tres semanas en la mar, el agua solía retomar su claridad y desaparecía el sabor nauseabundo. Al parecer las sales de ácido sulfúrico del agua eran reducidas por los compuestos orgánicos de la madera a hidrógeno sulfuroso, el cual era utilizado por las algas que crecían en el fondo de los barriles. De ahí que retornara la claridad al líquido embarcado como "agua". Con objeto de evitar su putrefacción, se procedía al pintado y quemado de la parte interior y a sulfurar los barriles. Con la entrada del siglo XIX se inició la filtración del agua y su desodorización con cal pulverizada.

El consumo diario de agua se estimaba para cada tripulante en unos tres litros: Uno para beber; uno para lavar la ropa; y otro a utilizar en la preparación de las comidas. Sin embargo la ración diaria realmente aportada a cada hombre oscilaba entre los 0,25 y los 0,50 litros/día.

Los métodos de aprovisionamiento de agua, una vez el buque se encontraba en la mar, variaban desde la recogida de agua de lluvia en grandes velas hasta la fusión de hielo que realizaron por primera vez los ingleses durante la expedición del capitán Cook al Antártico. Fueron numerosos los procedimientos que intentaron obtener agua potable a partir del agua del mar, desde su hervido y posterior recogida en esponjas hasta su destilación utilizando álcalis. A mediados del siglo XVIII se construyeron los primeros aparatos de destilación de agua salada sin adicción de productos químicos realmente efectivos.

Teniendo en cuenta las precarias condiciones de vida a bordo, ¿cuáles eran las enfermedades predominantes entre los marinos del siglo XVIII?

#### **ENFERMEDADES A BORDO**

La principal amenaza para la vida de un marino era la enfermedad, hasta el punto de que morían más marineros por esta causa que por heridas causadas en combate o por naufragios. Las enfermedades más frecuentes eran las que tenían su origen en la deficiente alimentación, así como las gastroenteritis provocadas por la ingesta de alimentos en mal estado y al agua putrefacta. Las pésimas condiciones higiénico-sanitarias eran las responsables de las elevadas tasas de enfermedades infectocontagiosas (en-

tre estas destacaban la viruela, el tifus, la tuberculosis y las enfermedades venéreas).

A las enfermedades propiamente dichas habría que añadir los accidentes laborales causados por las precarias condiciones de trabajo a bordo, especialmente entre los marineros destinados a servir las jarcias. A las enfermedades y accidentes de trabajo se ha de sumar, también, el grave problema que supuso la elevada prevalencia de alcoholismo entre las tripulaciones.

El escorbuto o peste de mar fue una de las principales enfermedades que afectó a la gente de mar. Se trata de una avitaminosis causada por deficiencia de vitamina C, y se caracteriza por afectación nerviosa, color amarillento de la piel, tumefacción de las encías, petequias y equimosis subepidérmicas que pueden ulcerarse, dolores articulares, anemia y hemorragias. Hasta el inicio de las grandes expediciones transoceánicas, esta enfermedad era propia de los habitantes de ciudades sometidas a asedio. Entre sus causas se invocaban desde el aire frío de la mar hasta su posible origen infeccioso, llegándose a confundir con la sífilis.

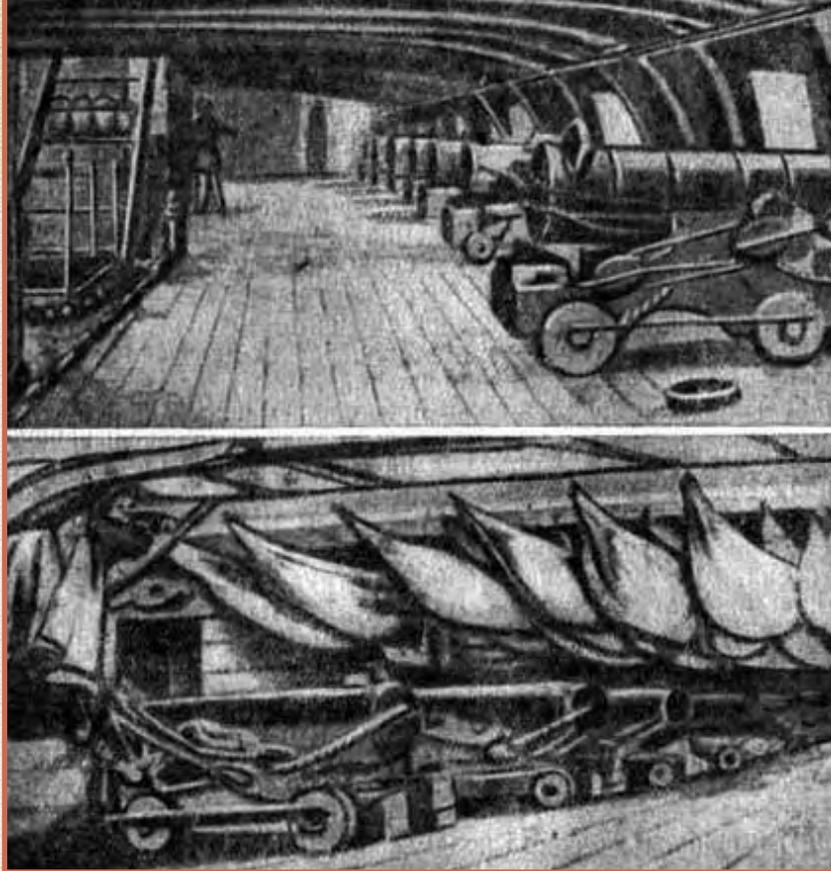
Para los médicos de la época resultaba sorprendente su fácil curación, una vez que desembarcaba el enfermo a tierra. Si las teorías respecto a su etiología resultaban variopintas, no menos variopintos resultaban los tratamientos propuestos para su curación. Se llegaron a utilizar desde carne salada hasta ácido fosfórico diluido, pasando por destilados a base de canela, especias, piel de naranja y aceite de vitriolo. Era muy popular la utilización de cerveza de pino como remedio.

Las peculiaridades no acababan en el tratamiento sino que afectaban hasta la forma de enterrar a los marineros fallecidos a causa de la peste de mar: Debían ser enterrados hasta el cuello al llegar a la costa.

En 1747, los estudios de Lind a bordo de un buque de la Armada Británica dieron como resultado que el grupo de tripulantes al que se suministró limón durante la travesía permaneció libre de escorbuto, mientras que el resto de tripulantes no tratados desarrollaron la enfermedad.

La utilización de zumo de limón y el aprovisionamiento de frutas frescas fueron obligatorios en la Armada Real Británica a partir de 1798. De forma empírica, el cirujano de Lord Nelson demostró que las propiedades antiescorbúticas del limón se mantenían si se añadía a su zumo ron de caña, que permitía la cristalización de la vitamina C y su conservación durante largos períodos de tiempo. Esta bebida, denominada "grog", se hace obligatoria en la marina británica hasta mediados del siglo XIX. Se llegó a acuñar el dicho de "que cincuenta limones suponen un marinero mas".

Entre las tripulaciones españolas (habitual-



**Se impulsa una sobresaliente labor investigadora hasta el punto de que algunos de los médicos navales españoles constituyen una referencia para sus colegas europeos**

mente formadas por hombres reclutados a la fuerza mediante leva entre las capas sociales más desfavorecidas), era habitual la presencia a bordo de reos y mendigos, carentes en su mayoría de experiencia en la mar. Para ellos constituía un serio problema la mas típica de las dolencias marinas: el mareo.

Para evitarlo se llegó a recomendar oler pan tostado impregnado con vinagre, membrillos o granadas, así como mantener la cabeza alta y moverla al ritmo del barco. También se aconsejaba remar antes de embarcarse, con objeto de tratar de acostumbrarse a los movimientos de un barco.

Otro aspecto de la patología a bordo que caracterizaba a los marineros de la época era la alta propensión a las enfermedades de transmisión sexual. La larga duración de las travesías suponía la adopción de "conductas disipadas" durante las estancias en tierra. El número de casos de sífilis y gonorrea eran muy elevados, hasta el punto de considerarse endémicos a bordo.

## **ENFERMEDADES INFECCIOSAS**

Dentro de este grupo, la fiebre amarilla causaba una elevada mortalidad entre las tripulaciones de los buques que navegaban en aguas caribeñas, hasta el punto tener que sustituir las tripulaciones al completo cada tres meses. Hasta bien entrado el siglo XIX no se diferenció la fiebre amarilla de la malaria. En el tratamiento de esta última enfermedad, es un insigne médico y naturalista español formado en el Real Co-



legio de Cirugía de Cádiz, Celestino Mutis, uno de los primeros científicos europeos que utiliza “la muy renombrada quina” como tratamiento de las fiebres que él mismo contrajo durante su expedición al trópico en tierras de Nueva Granada.

El médico naval británico Lind había observado que la malaria era infrecuente si el buque permanecía fondeado mas allá de una determinada distancia de tierra. Se recomendó que los barcos no amarraran en los puertos tropicales durante la noche y que los enfermos no fueran tratados en tierra, sino a bordo de buques hospitales.

Las condiciones higiénico-sanitarias y las enfermedades descritas contribuían a que la vida a bordo de un buque de la época resultara especialmente penosa. Fueron ingentes los esfuerzos desplegados por los médicos y cirujanos navales españoles en su intento de lograr que las condiciones de vida de las tripulaciones alcanzaran el calificativo de dignas.

La enfermedad y su tratamiento trataron de ser abordadas desde la razón y el conocimiento científico. Se racionalizó la enseñanza de la medicina y la práctica quirúrgica. El programa de formación de un médico y/o un cirujano naval conjugaba las enseñanzas teóricas a partir de las llamadas ciencias básicas con la formación clínica práctica. Se incorporó la enseñanza de la patología profesional propia de la gente de mar y de dotó a los Colegios de Cirugía de medios materiales suficientes.

La consideración social del cirujano se equipara a la del médico. Se impulsa una sobresa-



liente labor investigadora hasta el punto de que algunos de los médicos navales españoles constituyen una referencia para sus colegas europeos. Se acometen expediciones científicas de altísimo nivel. Algunos de los marinos españoles (Alcalá Galiano, Valdés) son invitados por centros holandeses y franceses a impartir sus conocimientos en materia de ciencias astronómicas y de navegación.

En el combate de Trafalgar no sólo se perderán numerosas vidas (1.021 tripulantes y 34 oficiales españoles muertos, además de 1.382 tripulantes y 12 oficiales heridos), sino también un número considerable de buques españoles, entre ellos el *Santísima Trinidad* y el *San Juan de Nepomuceno*. Se desperdiciarán, también, todos los esfuerzos desarrollados por personajes insignes como Patiño y el Marqués de la Ensenada para convertir a España en una potencia naval, y la labor científica y militar de marinos ilustres como Churruga o el ya citado Alcalá Galiano.

España dejará de ser una potencia naval a partir de Trafalgar. La ciencia española, que tanto debe durante el siglo XVIII al papel impulsor de la Armada, perderá su oportunidad de situarse al nivel de la ciencia europea. En Trafalgar se hundirán también los esfuerzos de quienes como los médicos, cirujanos y científicos formados en el Real Colegio de Cirugía de Cádiz (Virgili, Canivell, Mutis, Gimbernat, entre tantos otros) colocaron a la Armada y a la ciencia españolas a la cabeza de su siglo. ■

ÁNGEL BOLADO

## Iniciado el proceso electoral a la Federación Gallega de Cofradías



Raúl Gutiérrez

***La coincidencia en el tiempo de las elecciones a la presidencia de la Federación Gallega de Cofradías con el desarrollo de la recién aprobada Ley de Pesca y Marisqueo de Galicia ha abierto el debate entre sus miembros sobre la posibilidad de optar por una posición continuista respecto a la administración o una participación más activa. Los candidatos que se postulan para dirigir este organismo -el actual presidente Evaristo Lareo y el patrón mayor de Muros Daniel Formoso- representan respectivamente estas posiciones ante unos comicios que posiblemente se celebrarán en mayo.***

La junta general de la Federación Gallega de Cofradías dio el pasado 18 de enero el primer paso de un proceso electoral del que saldrá el nuevo presidente. Las cofradías gallegas, de acuerdo con lo establecido por la recién estrenada Ley de Pesca y con un número suficiente de representantes—la mitad más uno, como exigen los estatutos—, iniciaron un proceso electoral que elegirá en mayo al presidente de esta federación. Al cierre de este número dos candidatos aspiraban a este puesto. Por un lado está el actual presidente de la Federación y patrón mayor de Caión, Evaristo Lareo, que lleva dirigiendo esta organización desde 2004 y representa la continuidad; y, por otro, está el candidato a sustituirle, Daniel Formoso, patrón mayor del pósito de Muros, que pretende una participación más activa de la federación en la nueva Ley de Pesca y Marisqueo.

Estas elecciones coinciden en un momento clave para el sector. El desarrollo de la normativa, que rige la pesca gallega desde el pasado mes de noviembre,

dependerá de la mayor o menor implicación del sector en el proceso. Esta implicación en el desarrollo de la norma y la fluidez en el diálogo que se establezca entre la esta organización y el ejecutivo es lo que diferencia a los candidatos. Así, Formoso pretende cambiar los estatutos de la Federación a fin de dar más participación a las cofradías de cada puerto creando mesas sectoriales cuyas decisiones sean vinculantes. Este candidato se compromete -como afirmó a la Voz de Galicia- a incluir en los debates los temas que promueva cualquier sector, y asumir los acuerdos asamblearios. Además, cuenta con el apoyo de cofradías más afines a la actual consejera de Pesca, la socialista Carmen Gallego.

Por su parte, Evaristo Lareo cuenta con el aval de los cuatro años al frente de la Federación y se plantea como reto adaptar el sector a la nueva ley a través de la presentación de planes de gestión de la flota y mejora de la comercialización del producto. El patrón de Caión afirma que la presentación de otras candidaturas es señal de que el sector está vivo. ■

# La Xunta triplica en 2008 el pescado decomisado

**Con un número similar de actas levantadas que en 2007, la Xunta incrementó en un 170% el pescado decomisado a los furtivos el pasado año, llegando a los 64.000 kilos. El año finalizó con la incorporación de diez nuevos inspectores que reforzarán el control de las descargas pesqueras en esta comunidad.**



**D**e las casi 17.000 actuaciones realizadas en 2008, se confiscaron cerca de 64.000 kilos de pescados y mariscos a los furtivos (tanto a ilegales como a legales que infringieron las normas), casi el triple de lo decomisado en 2007, cuando se llegaron a los 23.548 kilos con un número muy similar de actuaciones. El número de redes, nasas, anzuelos y embarcaciones, incluido vehículos, suman 16.274 unidades, lo que equivale a un 28% más que las interceptadas en 2007.

En cuanto al Servicio de Guardacostas de Galicia, encontró indicios de irregularidades en dos de cada diez inspecciones, abriendo casi 3.500 actas por supuesta infracción.

En 2008, Pesca efectuó 632 inspecciones en barcos cerqueros, de las que 40 acabaron con un acta por supuesta infracción, y en arrastreros fueron 309 las inspecciones, de las que 45 finalizaron con denuncia. Para reforzar el servicio de vigilancia, la Xunta ha incorporado a otros diez inspectores que serán destinados a revisar el proceso de desembar-

que, en colaboración con los agentes del Seprona. Con esta medida pretenden reforzar estas inspecciones y así rebajar el fraude y el furtivismo que, fuentes del sector, calculan entre un 10% y un 15% de todo el producto que se desembarca en las lonjas de Galicia.

Esta necesidad de un mayor control a partir de las inspecciones pesqueras, así como de dotarlas de más medios humanos, ha quedado patente estos días en la resolución del Tribunal de la UE que acordó condenar a España por no controlar adecuadamente la pesca en sus aguas, en especial en lo concerniente al desembarco y comercialización de pescados de talla inferior a la reglamentaria. En concreto, hace referencia al incumplimiento de la normativa comunitaria por falta de control en la zona del Golfo de Cádiz entre los años 2000 y 2004. La sentencia también alude a la falta de persecución de los infractores, basándose en el escaso número de procedimientos de sanción iniciados, subrayando los casos de Cádiz y Huelva (35 y 36, respectivamente, entre 2000 y 2005). ■

## BREVES

### ◆ **Intervenida la cofradía de Sada**

La Consejería de Pesca de Galicia decretó la tutela del pósito para evitar su disolución tras un año de malas capturas de sardina. A principios de enero, la junta general se reunió para aprobar el acuerdo alcanzado entre el patrón mayor, Andrés García, y el departamento de pesca autonómico por el cual se elaborará un informe sobre la situación financiera de la entidad y las medidas a tomar para evitar el embargo y buscar salidas que permitan mantener los puestos de trabajo de los cuatro empleados con que cuenta esta corporación. La cofradía se tendrá que adaptar a su capacidad real y para ello, desde Pesca, se implementarán medidas que mejoren la gestión y se articularán ayudas destinadas a mejorar el proceso de comercialización del pescado.

### ◆ **Investigar y proteger el mar**

Desde el pasado 1 de enero, y durante cinco años, España destinará 15,5 millones de euros en investigar diez áreas marinas de elevada biodiversidad, para la posterior creación en ellas de nuevas reservas marinas. Este proyecto, cuyo objetivo es lograr información científica para preservar amplias zonas del medio marino español, dentro del programa LIFE, será coordinado por la Fundación Biodiversidad, del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. Entre otras, se estudiarán el Cañón de Creus, Canal de Menorca, isla de Alborán, Chimeneas de Cádiz, Banco de Galicia, Cañón de Avilés y Área de Gran Canaria-Fuerteventura.

Además de la participación de diferentes ministerios, así como del Centro Superior de Investigaciones Científicas y del Instituto Español de Oceanografía, el proyecto cuenta con el apoyo de un buen número de ONG ambientales como Oceana, WWF/Adena y SEO/BirdLife.

### ◆ **Aumento de mariscadores**

El Plan gallego de explotación de Pesca permite que en 2009 haya 176 mariscadores más en la comunidad autónoma. El departamento ha habilitado 122 nuevas plazas para faenar a pie y concede



## BREVES



37 nuevos permisos a embarcaciones, lo que significa la iniciación en el oficio de 54 nuevos tripulantes. Estas licencias se conceden, de acuerdo con la nueva Ley de Pesca, por un período de cinco años. Por tanto, no se tienen que renovar anualmente como ha ocurrido hasta la fecha. De estos permex, 92 son para marisqueo en general, 27 son licencias para extraer percebe y tres para recolectar erizo.

### ◆ El Museo Naval, en Internet

Más de 2.400 fotografías históricas pertenecientes al Museo Naval de Madrid están disponibles en la página [www.armada.mde.es](http://www.armada.mde.es). La selección está compuesta por 1.306 imágenes de fotografía francesa, cerca de 900 fotografías del álbum de Aeronáutica Naval del período comprendido entre 1917 y 1938, y por 233 imágenes de buques de la Armada Española de 1840 a 1977 de la Colección Aguilera. En la misma web, todavía sin completar, se pueden ver las fotografías de la Colección Mújica y las de las Armadas Internacionales de la Colección Aguilera.

### ◆ Movilizaciones en el sector de productos del mar elaborados

Delegados de los sindicatos UGT, CCOO y CIG del sector de productos del mar elaborados decidieron iniciar, a partir de este mes, movilizaciones en protesta por la situación en la que se encuentran las negociaciones del nuevo convenio colectivo a nivel estatal, que debería haberse firmado hace un año. Las protestas han comenzado en Galicia, la Comunidad con más peso en el sector, aunque podrían extenderse por el resto del país.

### ◆ Fuel bajo en azufre

El Puerto de La Luz de Las Palmas ya cuenta con fuel con sólo un 1,5% de azufre, combustible obligatorio para todo barco que navegue por el mar Báltico, por ejemplo. Cepsa garantiza el suministro de este tipo de combustible en el Puerto de La Luz durante tres años, a partir del cual será la demanda del mercado la que fije su continuidad. Con esta medida, el



GALICIA

## El “Intermares”, un aula para la formación de pescadores

*España se convertirá en un referente mundial en formación y capacitación dentro de la cooperación pesquera, según señaló la ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, en el acto de botadura del buque “Intermares”. Este navío entrará en servicio en septiembre y centrará sus actuaciones en países de Latinoamérica y África.*



Intermares, el buque de formación botado el pasado 12 de enero en unos astilleros de Vigo, hará que España dé un salto cualitativo en el ámbito de la cooperación pesquera, según la ministra Elena Espinosa. Este aula flotante de 79 metros de eslora, y cuyo coste es de 21 millones de euros, se centrará en la formación pesquera de operaciones relacionadas con la actividad extractiva y de transformación, mediante el desarrollo de campañas de aprendizaje teórico y de entrenamiento práctico en países latinoamericanos y africanos, al menos inicialmente.

El barco dispone de aulas-taller especializadas y dirigidas a la formación sobre la normativa higiénico-sanitaria de la Unión Europea; para el entrenamiento en reparación y mantenimiento de equipos mecánicos y eléctricos de

los buques pesqueros; además de dos laboratorios dotados para la formación en investigación científica a nivel elemental y medio, así como para la formación básica en el marisqueo y la acuicultura.

El “Intermares”, que está previsto entre en servicio el próximo mes de septiembre, puede albergar a 48 alumnos, 10 profesores y 15 tripulantes y cuenta, como una de las principales novedades, de una embarcación auxiliar polivalente de 15 metros de eslora, colocada sobre la cubierta superior del buque, que permitirá realizar prácticas de diferentes modalidades de pesca, para lo que cuenta con las artes, aparejos y útiles más comunes de las modalidades de arrastre, cerco, palangre de fondo y de superficie, enmalle y nasas, entre otras. ■

## Tres nuevas concesiones acuícolas al sur de Gran Canarias

**La Viceconsejería de Pesca del Gobierno canario sacará a concurso público la adjudicación de tres concesiones acuícolas con un total de 52 jaulas flotantes en el mar de Castillo de Romeral (litoral sur de Las Palmas de Gran Canarias). Estos polígonos acuícolas, establecidos en una superficie de dominio público de más de 1,4 millones de metros cuadrados, producirán entorno a 5.600 toneladas de pescado al año.**



Jesús Salamanca

La primera concesión permite la instalación de 24 jaulas flotantes de veinticinco metros de diámetro y quince de calado. Este polígono tendrá una producción entorno a los 2.800 toneladas anuales de doradas y lubinas. Estas especies son las más producidas en Gran Canarias.

La segunda contará con un total de 14 instalaciones flotantes. En este caso, además de cultivar lubinas y doradas, también se va a apostar por la crianza de bocinegros, corvinas y medregal. El cultivo de estas tres especies es una novedad que cuenta con los resultados positivos llevados a cabo en varios estudios. La corvina es una especie que se localiza en el Atlántico y su captura tiene importancia en cofradías como la de Conil de la Frontera. Esta especie puede alcanzar los dos metros de longitud en libertad y es un pescado que alcanza buen precio en primera venta. La tercera concesión tendrá el mismo número de jaulas que la anterior

y únicamente cultivará doradas y lubinas.

Las empresas que en su día presentaron las instancias que han impulsado al Gobierno canario a promover el concurso deberán incluir en sus propuestas la situación exacta de las balizas que señalizan los polígonos de engorde para evitar problemas con otras concesiones ya existentes. En este ámbito, se pretende reducir al máximo el impacto ambiental de las instalaciones flotantes, especialmente en lo relacionado con la descarga de nutrientes que se lleva a cabo en esta actividad. Ya que si bien, los resultados de estudios sobre los residuos liberados en forma disuelta por estas granjas muestran que no ejercen un impacto relevante sobre el medio acuático, estos mismo estudios subrayan un cierto impacto negativo sobre la zona del fondo marino donde están ubicados los polígonos. Este impacto se debe al excesivo empleo de pienso por parte de los granjeros. ■

## BREVES



Puerto de La Luz se equipara al de Santa Cruz de Tenerife, que ya lo venía suministrando.

### ◆ El Gobierno andaluz invierte en inspección

Cinco patrulleras pesadas y cuatro de alta velocidad se incorporarán a lo largo de este año al Servicio de Inspección Pesquera de la Junta de Andalucía, en sustitución de las actuales. En total, 6,8 millones de euros. Las unidades pesadas serán destinadas a los puertos de Huelva, Cádiz, Málaga y Almería, tendrán 11,20 metros de eslora y una velocidad máxima de 35 nudos y comenzarán a prestar servicio a partir de septiembre.

### ◆ Candás mejora sus ingresos

La cofradía de pescadores asturiana facturó el ejercicio pasado 224.000 euros, lo que supone un incremento de dos puntos porcentuales respecto a 2007, aunque registró un menor número de capturas. Este resultado se debe a dos circunstancias: por una parte, al incremento de las descargas de barcos que se dedican a la recolección de algas; y, por otra, a que las capturas de pescado alcanzaron precios más altos en primera venta que en ejercicios anteriores.

Los meses de verano son los que registran más capturas, siendo el rape, la lubina y la chopla las especies más pescadas. Aunque los ingresos por la venta de pescadilla y centollo en invierno tampoco son despreciables.

### ◆ Repoblación en el arrecife de El Rompido, Huelva

La Junta de Andalucía, a través del Instituto de Investigación y Formación Agraria y Pesquera (IFAPA), ha procedido a la suelta de lenguados y parrachos juveniles en el arrecife artificial de El Rompido I, en Huelva. Es la octava repoblación que se realiza desde 2005, enmarcada en un proyecto sobre diversificación en acuicultura y repoblación. Se trata de conocer mejor la biología de estas especies en el medio natural y fomentar el enriquecimiento ictiológico de la zona, lo que ayudará a desarrollar programas de repoblaciones a largo plazo. ■

# FIBROMIALGIA

**En ocasiones las personas acuden al médico aquejadas de un dolor intenso en todas las articulaciones, que atribuyen a falta de ejercicios o al paso de los años; y si bien éstas pueden ser causas de dolores osteomusculares, se calcula que aproximadamente un 3-5 % de la población padece fibromialgia, causa frecuente de dolor musculoesquelético crónico generalizado que afecta predominantemente a mujeres en torno a los 50 años.**

**A** veces, la fibromialgia se encuentra asociada a otras enfermedades como el colon irritable, las cefaleas migrañasas, la dismenorrea o el síndrome premenstrual, el síndrome doloroso temporomandibular, la depresión o ansiedad, etc.

## CAUSAS DE LA ENFERMEDAD.

Se desconoce como se produce la enfermedad de forma concreta, aunque se han propuesto diferentes mecanismos como:

- predisposición genética.
- alteración en la regulación de neurotransmisores (serotonina, triptófano)
- alteración de la fase del sueño.
- factores psicológicos.
- alteraciones del sistema autónomo (respuestas anormales de transmisión del dolor)
- anomalías hormonales o inmunitarias.
- agentes infecciosos.

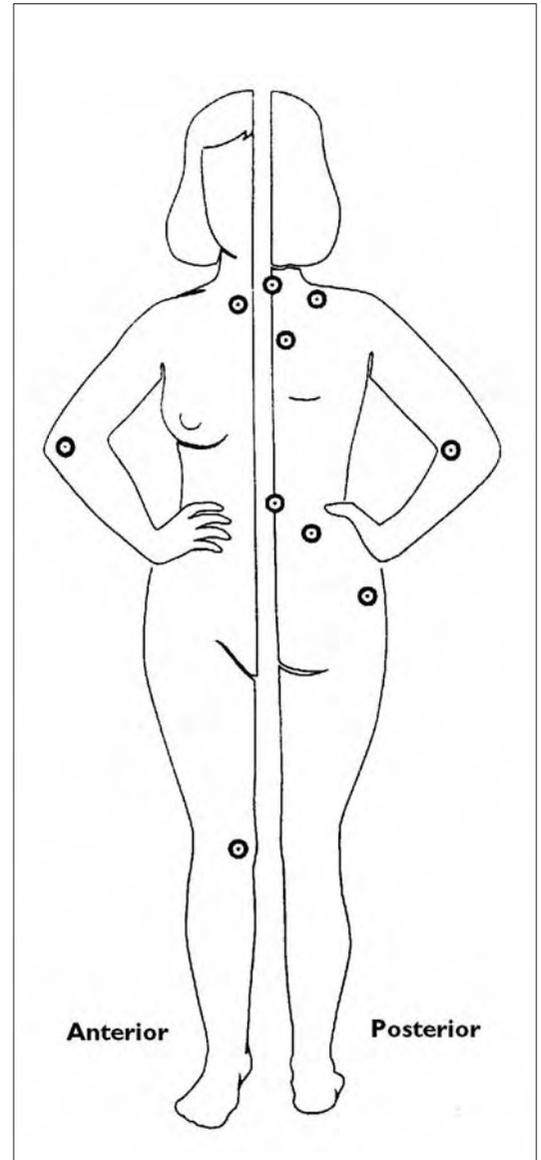
Por otra parte, también se han descrito factores agravantes que pueden contribuir a un agravamiento de la fibromialgia: clima (ambientes fríos o muy secos), cambios hormonales (estado menopáusico), estrés físico o mental, sueño deficiente, la depresión o la ansiedad, el excesivo ejercicio físico o la presencia de una enfermedad reumática.

## MANIFESTACIONES CLÍNICAS.

Los afectados aquejan dolor generalizado y rigidez en tronco, cintura escapular y pelviana, así como debilidad. Tienen mala tolerancia al ejercicio, que además suele acentuar el dolor.

Los síntomas clásicos de fibromialgia son:

■ Dolor que suele estar mal delimitado. Se describe como un dolor muscular profundo, punzante, con sensación de quemazón,



acompañado de rigidez, y suele empeorar por la mañana y tiene intensidad variable a lo largo del día.

■ Fatiga de leve a severa, en un 70% de los casos, con oscilaciones diarias con sensación, pudiendo en ocasiones llegar a verse dificultadas las tareas cotidianas.

■ Trastornos del sueño. Consistentes principalmente en abundantes pesadillas, sueño no reparador que puede dar lugar a hipersomnia diurna y gran cantidad de descargas

dolorosas durante el sueño. Además se pueden asociar otros síntomas como la apnea nocturna, aparición de movimientos bruscos, rechinar de dientes, etc.

Otros síntomas adicionales pueden incluir incontinencia urinaria, dolor de cabeza, migrañas, dificultad de concentración y para recordar cosas (mala memoria); también es frecuente un aumento de la sensibilidad táctil, escozor generalizado, sequedad de ojos y boca, zumbidos de oídos (acúfenos), alteraciones de la visión y algunos síntomas neurológicos de incoordinación motora, alteraciones de la sensibilidad matutinas, síntomas de depresión, crisis de ansiedad, alteraciones del ritmo intestinal, acidez de estómago, exceso de gases, vejiga irritable (constante necesidad de orinar), etc.

### **DIAGNÓSTICO.**

Es fundamentalmente clínico mediante la historia clínica y la exploración física detallada que permita identificar el tipo de dolor y la inexistencia de otras causas.

La manifestación más característica es la presencia de un dolor selectivo a la palpación en determinados puntos repartidos por todo el cuerpo (puntos gatillo o tender points). Las áreas sensibles se localizan normalmente en la parte posterior del cuello, los hombros, el esternón, la espalda baja, las caderas, las espinillas, los codos, las rodillas, los muslos y los glúteos.

Las exploraciones complementarias (analíticas, radiografías, biopsias musculares, etc) en esta enfermedad son normales, siendo a veces un diagnóstico de exclusión, y cuando aparecen alteraciones hay que sospechar otra enfermedad.

La fibromialgia se confunde frecuentemente con otros padecimientos reumáticos como el lupus eritematoso, el síndrome de fatiga crónica, la deficiencia de vitamina D o B12, la polimialgia reumática o el síndrome de Sjögren; por lo cual el diagnóstico diferencial es fundamental para el futuro del paciente, pues tanto el enfoque diagnóstico, como pronóstico e incluso terapéutico, son diferentes para cada padecimiento.

### **Tratamiento**

En primer lugar se debe señalar la naturaleza benigna de este trastorno, que es crónico y no produce invalidez ni deformidades. Las estrategias que

permiten afrontar la enfermedad son múltiples:

#### **1. Medidas farmacológicas, destinadas a:**

■ Mejorar la calidad del sueño; mediante anti-depresivos (amitriptilina, fluoxetina) y ansiolíticos (alprazolam, zolpidem).

■ Reducir el dolor: mediante analgésicos habituales (paracetamol) y antiinflamatorios (ibuprofeno). Otras medidas más agresivas como el uso de corticoides o analgésicos opiáceos, deben ser evitadas. También se han empleado medicamentos como la gabapentina, que actúa en las rutas de transmisión del dolor.

#### **2. Otros tratamientos auxiliares: infiltración de puntos dolorosos, fisioterapia, ejercicios suaves y/o en piscina, calor local, masajes y reposo en las épocas de mayor dolor.**

Finalmente señalar la importancia de los cuidados de carácter preventivo:

- Evitar el frío, la humedad y los cambios repentinos de temperatura.
- Evitar las situaciones estresantes, reducir el estrés, manteniendo un ritmo de vida estable. Pueden ser muy útiles la realización de ejercicios de respiración y relajación.
- Evitar las sobrecargas musculares, al transportar o mover cargas pesadas, el sobrepeso y el esfuerzo físico intenso.
- Mantener el peso adecuado con una dieta alimenticia equilibrada, rica en vitaminas y minerales, con bajo contenido en especias y alimentos o bebidas excitantes (café, alcohol). ■



## Ayudas para compensar el paro biológico de la flota de la chirla

La consejería de Agricultura y pesca de la Junta de Andalucía abonará 1,3 millones de euros a la flota que pesca la chirla en el Golfo de Cádiz como compensación por el paro biológico de dos meses de duración que lleva a cabo desde el 12 de enero. La veda afecta a un total de 119 embarcaciones en las que trabajan cerca de 350 tripulantes, que pueden capturar chirla con una talla mínima de 25 milímetros hasta un máximo de 200 kilos por barco y día.

El paro, orientado a la conservación y regeneración del caladero, fue aprobado el pasado 26 de noviembre por la Comisión de

Seguimiento de la pesca de la chirla dentro de un Plan de Gestión para el año 2009 en el que también se contempla una segunda veda del 1 al 31 de mayo y los horarios de pesca, los topes de captura y los puertos de descarga (Isla Cristina, Punta Umbría y Sanlúcar) que ha tenido la flota el pasado año.

El Plan de gestión se acompaña de un objetivo de reducción del esfuerzo pesquero del 5% al término de este año y de un estudio integral de esta pesquería que realiza el instituto español de oceanografía, de dos años de duración.

## Plan de Formación Marítimo Pesquero en Andalucía

La Junta de Andalucía ha iniciado un nuevo Plan de Formación Marítimo pesquero adaptado a las demandas y necesidades actuales del sector andaluz y del que se beneficiarán más de mil alumnos.

El Plan, diseñado por el Instituto de Investigación y Formación Agraria y Pesquera (IFAPA), adscrito a la Consejería de Agricultura y Pesca, oferta más de 1.300 horas en titulaciones y certificados de especialidad necesarios para desempeñar determinadas tareas como marinero pescador, patrón local de pesca, patrón costero polivalente, portuario, operador restringido de Salvamento y Seguridad Marítima y operador del Sistema Mundial de Socorro, entre otros. Algunos de estos cursos pueden realizarse en la modalidad "on-line", por internet.

El plan de acción formativo y las condiciones de inscripción de los cursos se encuentran en la web [www.juntadeandalucia.es/innovacionciencyempresa/ifapa](http://www.juntadeandalucia.es/innovacionciencyempresa/ifapa) donde también se puede acceder al boletín de cursos del IFAPA y recibirlo periódicamente, previa inscripción en el correo [svformación.ifapa@juntadeandalucia.es](mailto:svformación.ifapa@juntadeandalucia.es)



## Reguladas las exportaciones de pesca a Rusia

En el marco de la "Semana verde de Berlín", el director general de Recursos Agrícolas y Ganaderos del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Carlos Escrbano, suscribió un memorando entre España y la Federación de Rusia con el que se regula las exportaciones de los productos de la pesca a ese país.

Se complementa así el firmado el pasado 18 de diciembre entre la Comisión Europea y el Servicio Federal de Supervisión Veterinaria y Fitosanitaria de Moscú, sobre las condiciones de envíos de pescado y productos de la pesca desde los Estados miembros de la Unión Europea hacia la Federación de Rusia.

El memorando suscrito establece que sólo podrán exportar productos, los establecimientos que figuren en la lista aprobada por los servicios veterinarios rusos.

El MARM ha elaborado el listado de los establecimientos que han suministrado productos al mercado ruso y de aquéllos que cuentan con solicitudes de importadores de aquel país, permaneciendo a la espera del visto bueno de Moscú.

Una vez recibida, la lista definitiva podrá consultarse en el apartado de Comercio Exterior Ganadero de la página del MARM, [http://ie.mapa.es/cexgan/Modulos/Mercados\\_Paises.aspx](http://ie.mapa.es/cexgan/Modulos/Mercados_Paises.aspx)

## Curso de Especialista en Seguridad Social

Del 14 de enero al 26 de junio de 2009 se desarrolla en la Facultad de Derecho de la Universidad de Santiago de Compostela el I Curso de Especialista en Seguridad Social en el que participan el Ministerio de Trabajo e Inmigración y las entidades gestoras de la Seguridad Social de nuestro país. El secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granados, lo inauguró ofreciendo la primera clase magistral.

El curso tiene una duración de 205 horas y los alumnos obtendrán 20,5 créditos al acabarlo. La estructura es de 34 temas, organizados en 10 módulos, en los que se ofrece una introducción al Derecho del Trabajo, la evolución del sistema de la Seguridad Social, las prestaciones del Régimen General y de los distintos Regímenes Especiales, las prestaciones no contributivas o el Derecho Internacional en el ámbito de la Seguridad Social, entre otras materias.

Lourdes Mella Méndez, profesora titular del Derecho de Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad de Santiago de Compostela es la directora del curso y M<sup>a</sup> Paz Gómez Vázquez, directora provincial del ISM en A Coruña, su coordinadora.

Catedráticos de Derecho, profesores universitarios y altos cargos de la Seguridad Social serán los encargados de impartir las clases magistrales. Por parte del Instituto Social de la Marina participarán, junto a M<sup>a</sup> Paz Gómez Vázquez, Francisco José Barreiro Enriquez, subdirector provincial del ISM en A Coruña; Elena Martínez Carqués, subdirectora general de Seguridad Social; José M<sup>a</sup> Mayán Vilariño, coordinador de formación profesional marítima sanitaria en A Coruña y Carmen Parrondo Fuente, adjunta a la dirección general.

### Más información sobre el curso

Lourdes Mella. Facultad de Derecho de Santiago de Compostela. Teléfono 981563100 ext 14721

Daniel Pérez. Instituto Social de la Marina. A Coruña. Teléfono 981177378 e-mail:

[Daniel.perezsm.seg-social.es](mailto:Daniel.perezsm.seg-social.es)

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

Dirección:

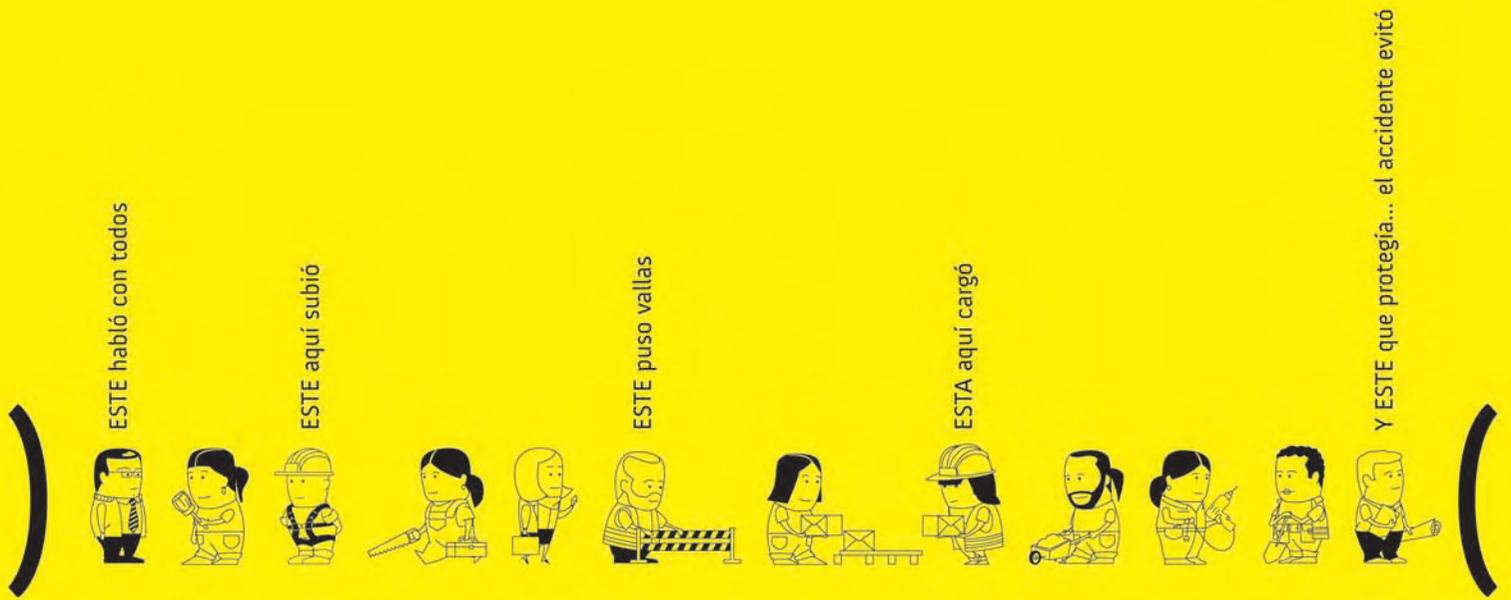
Avda. Federico Silva Muñoz s/n.

21410 Isla Cristina (Huelva)

Tel.: 959 331 345

**Dirección Provincial de Huelva**





# La prevención, nuestra mejor empresa