

# Mar



Nº 485  
Septiembre 2009

Vigo, capital mundial  
de la pesca

## Compromiso para defender los caladeros

Representantes de medio  
centenar de países  
apostaron por una pesca  
responsable

Informe Greenpeace  
**Destrucción  
a toda costa**

La formación  
en el ISM

## Hacia una pesca sostenible

**R**epresentantes de casi medio centenar de países celebraron en Vigo, en el marco de la World Fishing, la V Conferencia Mundial de la Pesca para analizar la situación del sector y, sobre todo, para tratar de encontrar compromisos y puntos de encuentro con el objetivo de mejorar la actual situación de los recursos de la pesca y, en conjunto, de la situación de los mares. A iniciativa de la Administración española, la Conferencia acogió igualmente la I Cumbre Mundial sobre Sostenibilidad de los mares tanto desde la perspectiva de los recursos de la pesca, como de los ecosistemas marinos.

Los recursos pesqueros no son infinitos e inagotables. Los informes elaborados en las últimas décadas por diferentes organismos internacionales, desde FAO hasta las organizaciones regionales de pesca o centros de investigación, están alertando sobre el progresivo y grave deterioro de todos los caladeros consecuencia especialmente de las pesquerías ilegales, de la pesca no reguladas ni reglamentadas, así como de la escasa eficacia del conjunto de los mecanismos de control desde los desembarques a la comercialización. Mejorar esta situación de los caladeros constituye en estas circunstancias una exigencia inaplazable para todos los gobiernos como un ejercicio de responsabilidad, con la mirada puesta, no sólo para preservar unos recursos hoy necesarios para atender las necesidades alimentarias de todo el mundo, espe-

cialmente de los países menos desarrollados, sino para asegurar su futuro para nuevas generaciones.

Frente a esa imagen totalmente negativa, las experiencias sobre la recuperación de los caladeros llevadas a cabo en los últimos años han puesto igualmente de manifiesto que los mares tienen grandes posibilidades de recuperación de las pesquerías, siempre que en los mismos se cumplan las medidas de control propuestas en cada caso. Es un dato para la esperanza. Poner orden en esos caladeros es ya hoy un objetivo de los diferentes países y organismos con la puesta

en marcha de nuevas disposiciones que eviten la sobrepesca manteniendo un equilibrio entre los intereses de las flotas y las posibilidades de capturas.

Los encuentros celebrados en Vigo con motivo de estas dos reuniones donde han participado tanto los responsables de los principales países con intereses en el sector de la pesca como de las flotas afectadas, no han significado, ni era el objetivo, el establecimiento de un nuevo orden

mundial para la pesca. Sin embargo, se

han analizado los problemas y sobre todo, las medidas adicionales a poner en marcha desde la política de capturas a la de comercialización y consumo para lograr unas pesquerías más sostenibles desde la responsabilidad. Ahora toca a los gobiernos que todo ello no quede en papel mojado o en una simple declaración de intenciones obligada para justificar la celebración y el éxito de una Cumbre de este nivel. ■



## PAIO GÓMEZ CHARIÑO, ALMIRANTE DE LA MAR

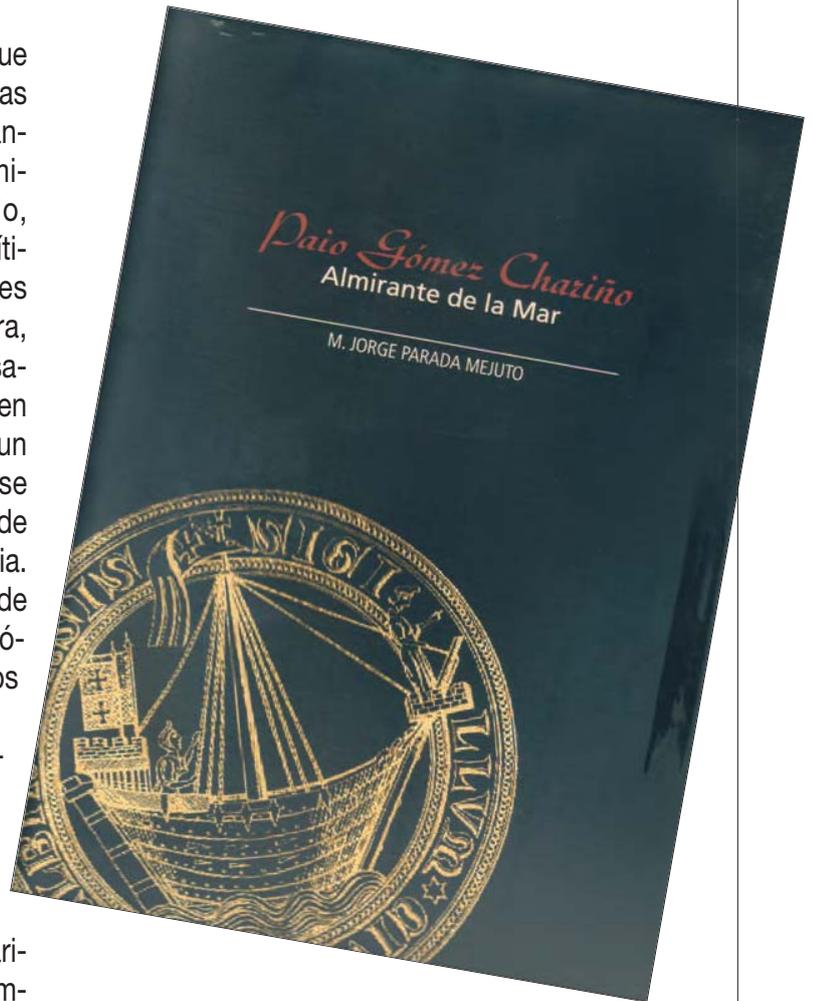
**Autor:** M. Jorge Parada Mejuto.

**Edita:** Caixanova, Autoridad Portuaria de Vigo y Consorcio de la Zona Franca

**P**aio Gómez fue un marino gallego que tuvo bajo su mando a todas las flotas españolas durante el reinado de Sancho IV. Sobre la figura de este almirante, prácticamente desconocido, que además de marino fue poeta, militar y político, construye Jorge Parada una obra con tres partes claramente diferenciadas. En la primera, centra la época en que vivió este marino para saber qué es lo que estaba pasando entonces en España, de una forma entretenida pero con un gran rigor histórico. A continuación, el autor se centra en el relato de la historia y la evolución de los buques desde su origen hasta la Edad Media. La tercera y última de las partes en que se divide el libro queda centrada en la figura de Paio Gómez, aportando datos hasta ahora desconocidos sobre este marino.

Así pues, nos encontramos con un libro de investigación histórica que, sin ceder al rigor necesario en una obra de este tipo, el autor no renuncia a plantearlo de forma que resulte sumamente entretenido, demostrando su saber hacer. Y es que Jorge Parada, capitán de la Marina Mercante y doctor en Historia Marítima, compagina su trabajo como Técnico Superior Marítimo en la Dirección Provincial de Vigo del Instituto Social de la Marina con la literatura y la investigación marítimas.

El autor, experto en temas como la piratería y la historia de los buques desde su origen hasta la Edad moderna, ha publicado un buen número de libros, entre los que cabría reseñar "O pirata da Moureira", sobre las aventuras del pirata pontevedrés Benito Soto; "El curso español en el siglo XVI", "Características y métodos constructivos de



los galeones de la carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII"; "Los vikingos, piratas venidos del frío" y "Roger de Flor, la venganza de los catalanes", entre otros.

"Paio Gómez, almirante de la mar" es un trabajo realizado por encargo de Caixanova, la Autoridad Portuaria de Vigo y el Consorcio de la Zona Franca. Así, pues, los interesados en hacerse con un ejemplar de este libro deberán dirigirse a alguna de estas entidades, propietarias de la primera edición. ■

Editor:



# e n este número

Nº 485 - septiembre 2009

**Directora general:**

Pilar López-Rioboo Ansorena.

**Director:**

Vidal Maté.

**Redacción:**

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

**Fotos:**

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo.

**Secretaría:**

Concha Serrano.

**Alicante:** Casa del Mar. Acceso Muelles del

Poniente, 2 - Tel. 965 12 65 23.

**Almería:** Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1 - Tel.

950 62 02 11.

**Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma

de Mallorca - Tel. 971 72 56 06.

**Barcelona:** Casa del Mar. C/ Alameda, 1 -

Tel. 93 443 96 00.

**Cádiz:** Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. -

Tel. 956 25 17 03.

**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, S/N.

Santander - Tel. 942 21 46 00.

**Cartagena:** Casa del Mar. C/ Pez, 1. Cartagena

(Murcia) - Tel. 968 50 20 50.

**Castellón:** Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y

Segarra, s/n. Grao de Castellón -

Tel. 964 28 30 72.

**Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 -

Tel. 956 50 02 40.

**Gijón (Asturias):** Casa del Mar. Avda. Príncipe de

Asturias, 76. - Tel. 98 532 71 00.

**Guipúzcoa:** Casa del Mar. C/ Marinos, 1. Pasaia

(Guipúzcoa) - Tel. 943 40 40 00.

**Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9. -

Tel. 959 25 74 11.

**A Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 1 -

Tel. 981 28 70 00.

**Las Palmas:** Casa del Mar. C/ León y Castillo,

322 - Tel. 928 49 46 45.

**Lugo:** Oficina Administrativa. Carril dos Loureiros,

17. - Tel. 982 22 50 10.

**Madrid:** Oficina Administrativa. C/ Churruga, 2 -

Tel. 91 591 99 00.

**Málaga:** Oficina Administrativa. Pasillo del

Matadero, 4 (Puente del Carmen) -

Tel. 95 235 93 61.

**Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina

Española, 7 - Tel. 95 267 88 00.

**Santa Cruz de Tenerife:** Casa del Mar. Avda. de

Anaga, s/n. - Tel. 922 59 89 00.

**Sevilla:** Oficina Administrativa. C/ Fernando IV, 1 -

Tel. 95 428 60 28.

**Tarragona:** Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19 -

Tel. 977 24 03 87.

**Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 -

Tel. 96 331 99 00.

**Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51 -

Tel. 986 21 61 00.

**Vilagarcía de Arousa:** Casa del Mar. Avda. de la

Marina, 23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra) -

Tel. 986 50 17 81.

**Vizcaya:** Oficina Administrativa.

C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya) -

Tel. 94 412 61 00.

**Redacción y Administración:**

Churruga, 2. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 591 99 20

y 91 591 99 07. Fax 91 591 99 19.

revista.mar@ism.seg-social.es

**Imprime:** GRAFOFFSET, S.L.

C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.

Los Ángeles, 28906. GETAFE (Madrid).

**Depósito Legal:** M. 16516/1963.

**NIPO:** 793-09-001-1

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



6

**CUMBRE DE MINISTROS DE PESCA.** Representantes de casi medio centenar de países se dieron cita en el seno de la World Fishing en Vigo y se comprometieron a luchar para defender la sostenibilidad de los caladeros.

40

**LA FORMACIÓN EN EL ISM.** En el primer semestre del año cerca de 4000 alumnos recibieron formación a través del ISM en casi 300 cursos

- 6 Cumbre de los ministros de pesca
- 14 Plan de la anchoa
- 18 Plan para la merluza
- 22 La costera del bonito
- 26 El sector de la pesca en España
- 33 IFOP, objetivo cumplido
- 34 Artículo OIT
- 36 Los derechos en el mar
- 38 Promoción del consumo
- 40 La formación en el ISM
- 46 Programa Fhare en Croacia
- 48 Ley de Economía Sostenible
- 50 Más protección social
- 52 Protocolo de París
- 56 El transporte marítimo
- 62 Destrucción a toda costa
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

14/18

**PLANES DE RECUPERACIÓN.** Bruselas impulsa planes de pesca para recuperar las posibilidades de capturas en anchoa o merluza

# VIGO, capital mundial de la PESCA



*La ciudad de Vigo se convirtió del 13 al 18 de septiembre en la capital mundial de la Pesca al celebrar la*

*sexta edición de la World Fishing Exhibition (WFE) que, como novedad de este año y en respuesta a las demandas del sector de la acuicultura, reunió en el Recinto Ferial IFEVI el primer certamen de Aqua Farming International, que nace con la intención de convertirse en todo un referente en el panorama mundial.*

*Coincidiendo con este evento, empresarios, científicos y responsables políticos de todo el mundo debatieron en la I Cumbre de Sostenibilidad en la Pesca la puesta en marcha de medidas que lleven a la explotación racional de los mares y*

*aseguren la continuidad de la actividad pesquera. Representantes de las delegaciones de 45 países, entre los que se encontraban 15 ministros, firmaron en el marco de la V Conferencia Mundial de ministros de Pesca la denominada Declaración de Vigo, que sienta las bases para una nueva gestión de los océanos, teniendo como base la lucha contra la pesca ilegal.*

*La World Fishing Exhibition sirvió además de paraguas para la celebración de actos paralelos entre los que destaca la IV Conferencia Mundial del Atún, la Conferencia Sectorial de acuicultura o el seminario "La estabilidad de Iso pesqueros y sus tripulaciones". La WFE del 2009 ha dejado de ser un mero escaparate de la industria pesquera mundial para fijar las pautas que regirán la correcta explotación de los mares en la próxima década.*



*"Representantes de organismos internacionales, de la Administración del Estado y de la Xunta de Galicia presidieron la V Conferencia de ministros de Pesca celebrada en Baiona*



**La participación de profesionales de más de cien países supone todo un récord en la celebración de la Feria**

"Foto de familia, realizada en el Parador de Baiona, de los dirigentes asistentes a la V Conferencia Mundial de Ministros de Pesca"



“ Las conclusiones elaboradas en la Cumbre de Sostenibilidad han sido aceptadas por unanimidad en la V Conferencia de Ministros”. Así de satisfecha se mostró la ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, al término del encuentro que el pasado 16 de septiembre reunió en el Parador de Baiona a delegaciones de 45 países y a 15 ministros de Pesca con el objetivo de formular una estrategia común para avanzar en la regulación y gestión sostenible de los océanos.

En el éxito de la Conferencia jugó un papel importante la Cumbre mundial sobre Sostenibilidad donde instituciones, industria, organiza-

**Los organizadores calculan que la sexta edición de la WFE moverá un volumen de más de 500 millones de euros en negocios**

ciones ecológicas y comunidad científica debatieron un nuevo modelo de gestión pesquera que, basado en puntos clave como el enfoque del ecosistema, la lucha contra la pesca ilegal no declarada y no reglamentada, la mejora de la gobernabilidad y la ejecución de una pesca y un comercio responsables, marcará los destinos de la pesca en las próximas décadas.

Para la ministra Elena Espinosa comienza así una nueva etapa, “una ruta que nos tiene que guiar en el siglo XXI bajo el símbolo de la sostenibilidad biológica, la sostenibilidad social y sostenibilidad económica”, algo indispensable no sólo para el futuro de la pesca y de sus sectores, de los que dependen muchas comunidades



La ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y el secretario general del Mar se mostraron satisfechos por el desarrollo de la Conferencia

costeras, sino también para preservar los mares y océanos para las generaciones venideras.

El desarrollo sostenible exige el esfuerzo de todos: una acción multilateral que mejore la coordinación, la cooperación y los mecanismos de control y gestión pesquera de todos los países en su conjunto y que lleve a frenar la sobreexplotación de algunos recursos y la degradación de determinadas áreas de gran valor medioambiental.

La responsable del Departamento de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino resaltó, en este



## “La gestión sostenible de los mares es responsabilidad de todos”, Elena Espinosa

sentido, la labor realizada en los últimos años por las organizaciones internacionales: la ONU -a través de la FAO y las Organizaciones Regionales de Pesca- y la Unión Europea así como la firma de acuerdos internacionales que han permitido adoptar planes, medidas, resoluciones, códigos y directrices que regulan el ejercicio de una pesca más responsable, eficiente y respetuosa con el medio marino. A juicio de la ministra aún se necesita un nuevo enfoque, capaz de determinar los problemas estructurales del sector, que sea fiable desde una óptica científica, que mejore el conocimiento de los recursos y el estado del medio ambiente marino e incorpore nuevas tecnologías.

Los participantes en la V Conferencia de Ministros de Pesca se han comprometido a conseguirlo invitando a desarrollar una cultura de buenas prácticas de pesca e instando a los Gobiernos a compartir datos científicos con los que formular, aplicar y mejorar estrategias de ordenación; a luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, tanto en el mar como en puertos y mercados; a sentar las bases para la



Intervención del presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijoo, en el acto de inauguración de la World Fishing Exhibition-Vigo 2009.

mejora del cumplimiento de las obligaciones del Estado de pabellón y a evitar los actos de piratería contra buques pesqueros, entre otras cosas.

## **COMPROMISO DE ESPAÑA**

España tiene la voluntad de liderar un compromiso global que haga compatibles las políticas de conservación de la biodiversidad con las de aprovechamiento pesquero sostenible.

Según la ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, el sector pesquero español no puede quedar al margen del objetivo de alcanzar un modelo de desarrollo sostenible.

Este era el objetivo que nuestro país pretendía al organizar la Conferencia de Ministros de Pesca y la Cumbre Mundial de Sostenibilidad porque, según Elena Espinosa, *“no podemos hacerlo solos sin estar acompañados por los principales países pesqueros del mundo y por los actores más importantes de la actividad pesquera mundial”*.

El próximo 1 de enero entrará en vigor el Reglamento de la UE 1005/2008 por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Ante la inminente aplicación de este Reglamento, España está trabajando en la elaboración de una Ley de Pesca Sostenible que derogará la legislación vigente y supondrá, según Elena Espinosa *“un importante cambio al pretender que en la gestión de la pesca jueguen un importante papel la gestión de los recursos y su sostenibilidad”*.

La nueva normativa respetará la estructura de la actual Ley de Pesca pero permitirá llevar a cabo una gestión más eficaz y solventar las carencias que encontramos en la legislación existente. Las figuras de protección marítima, las medidas de control de los productos pesqueros, las definiciones de pesca marítima de recreo, el régimen de infracciones y sanciones y los mecanismos de lucha contra la pesca ilegal serán elementos esenciales de la nueva Ley.

En materia de ordenación pesquera se abordarán las nuevas realidades para contribuir así al fortalecimiento del sector a partir de la innovación tecnológica, el fomento de la acuicultura, la eficaz gestión de las ayudas estructurales europeas, la eficiente planificación y gestión de la flota pesquera, el impulso de la comercialización y transforma-

## **La Comisión Europea debe salvaguardar los intereses de la industria atunera y garantizar su viabilidad económica**



Delegaciones de 45 países asistieron a la Cumbre Mundial de Sostenibilidad en la Pesca



ción de los productos pesqueros y acuícolas, la cooperación internacional en materia de pesca, el apoyo a la competitividad del sector pesquero y el desarrollo de una política de calidad de los productos de la pesca.

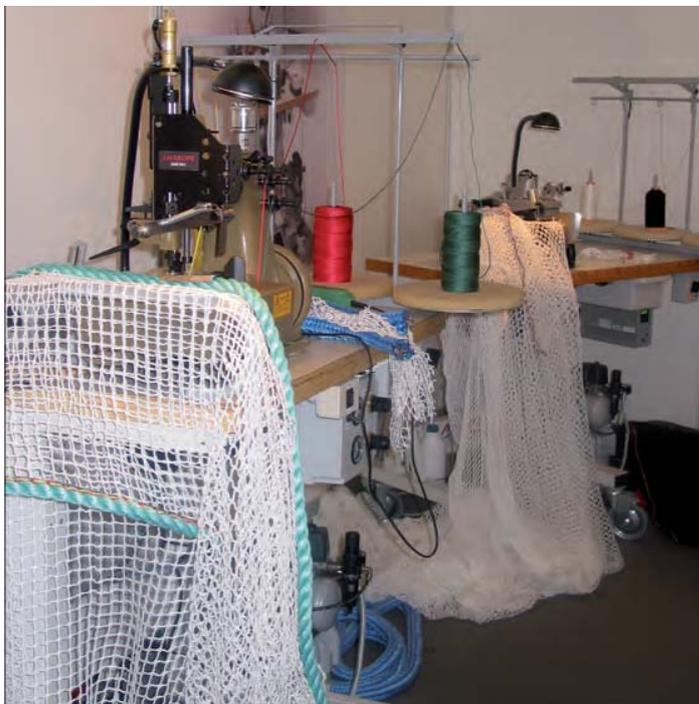
### **ESCAPARATE DE NUEVAS TECNOLOGÍAS**

La World Fishing Exhibition se ha convertido en la feria de pesca profesional con mayor índice de participación internacional, tanto por el número de visitantes como el de empresas expositoras. El hecho de que se celebre en Vigo es un aliciente puesto que la ciudad olívica cuenta con importantes centros de construcción naval, empresas dedicadas a la fabricación y exportación de equipos de pesca, industrias de conservación y transformación de productos pesqueros, compañías dedicadas a la fabricación de redes, empresas de acuicultura y prestigiosos centros de investigación.

Según Alfonso Paz-Andrade, presidente del Comité Ejecutivo de la World Fishing Exhibition-

***El 1 de enero entrará en vigor el Reglamento comunitario contra la pesca ilegal. España está trabajando en la elaboración de una Ley de Pesca Sostenible***





Vigo 2009, el certamen ha supuesto “un esfuerzo comercial y promocional sin precedentes debido a la crisis económica mundial”.

Vigo ha servido de escaparate de las últimas novedades y los avances tecnológicos más importantes para el sector pesquero y acuícola. Una amplia oferta de equipos auxiliares para la construcción naval pesquera, equipos de frío y congelación, maquinaria para la elaboración de pescado, redes, cabos, equipos electrónicos, material de seguridad marítima, vestimenta para los pescadores, piensos y jaulas para el cultivo de especies, fabricantes de maquinaria para la industria conservera y de transformación.

Más de 800 empresas procedentes de un centenar de países han participado en la WFE cuya organización espera haber superado los 70.000 visitantes de la edición del 2003 y alcanzar los 500 millones de euros en volumen de negocios; lo que mejoraría un 30% las cifras de hace seis años, cuando los contratos formalizados en la World Fishing Exhibition alcanzaron los 384 millones de euros.

Empresas procedentes de Rusia, Malasia, India, Corea del Norte y del Sur, China, Lituania, Turquía o Tailandia han acudido por primera vez a la Feria, y países como Noruega, Islandia, Italia, Marruecos, Dinamarca, Islas Faroe, Reino Unido o Senegal han contado con pabellón propio en el IFEVI. Lo mismo ha sucedido con varias Comunidades Autónomas y Ministerios que instalaron stands de la Dirección General de la Marina Mercante, la Agencia Tributaria, el FROM o el propio Instituto Social de la Marina. La Unión Europea a través de la Agencia comunitaria de Control de la Pesca o la Agencia Comunitaria de Seguridad Marítima también ha estado presente en la WFE.

La presencia de la delegación rusa, con su ministro de Pesca a la cabeza, llamó especial-



A la izquierda, la directora del Instituto Social de la Marina junto a la directora provincial de Vigo en el stand del ISM.

mente la atención. En el marco de la Feria, el Gobierno de España y la Federación Rusa firmaron un Memorando de Entendimiento en materia de cooperación pesquera por el que ambos países colaborarán para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada de los recursos marinos vivos, la formación de profesionales, la realización de proyectos conjuntos en la transformación y comercialización de la producción pesquera o el desarrollo de tecnologías para el sector extractivo y de la transformación de pescado.

La delegación rusa se trasladó también a Vigo en busca de astilleros y fabricantes de bienes de equipo para reconvertir la antigua flota soviética, compuesta por unos 4000 buques.





Rusia también prevé la construcción de 200 nuevos buques pesqueros hasta el año 2020.

### ACTOS PARALELOS

La agenda de actos paralelos a la World Fishing Exhibition estuvo llena de eventos. ANFA-CO-CECOPESCA concitó la atención de la industria atunera mundial al organizar en su sede la IV Conferencia Mundial del Atún que reunió a los diferentes agentes responsables de la extracción, transformación y comercialización de este producto que representa el 60% de la producción comunitaria y el 15% de la total mundial.

Los asistentes a este encuentro apostaron por la sostenibilidad de esta especie y su explotación racional, manifestando su total disponibilidad a colaborar con las diferentes ORPs atuneras, con el objetivo de adoptar las medidas que aseguren una gestión sostenible de los recursos. Para la industria atunera es fundamental regular la capacidad de pesca de los túnidos por parte de la flota.

Los asistentes a esta Conferencia declararon que la Comisión europea, la DG Trade y la DG Mare deben salvaguardar la industria atunera

*Todos los agentes implicados en el sector participaron activamente en la Cumbre Mundial sobre Sostenibilidad en la Pesca*



*Anfaco-Cepesca reunió a diferentes agentes responsables en la IV Conferencia Mundial del Atún celebrada paralelamente.*



comunitaria, garantizando su viabilidad social y económica; por lo que deben ser conscientes de los graves riesgos a los que exponen al sector al llevar a cabo negociaciones como las realizadas en el Acuerdo de Partenariado Económico Interino con los Estados del Pacífico, que le somete a una grave indefensión.

Esta edición sirvió de marco para la celebración de la primera Aqua Farming Internacional, donde la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) celebró su IV conferencia sectorial. En su inauguración, el secretario general del Mar, Juan Carlos Martín Fraguero, presentó un amplio abanico de herramientas administrativas y financieras, puestas en marcha por el MARM, destinadas a apoyar al sector acuícola español para su consolidación europea y mundial. En esta Conferencia sectorial, que se celebra cada dos años, se dieron a conocer los últimos avances tecnológicos, exponiéndose los retos a los que se enfrenta la acuicultura europea ante la competencia de países asiáticos.

El auditorio Nogueira Dalmás del IFEVI acogió el seminario "La estabilidad de los pesqueros y sus tripulaciones" organizado por la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España en el que se debatió la mejora de las condiciones de la actividad pesquera y sus buques. La conselleira do Mar de Galicia, Rosa Quintana, dijo que "es primordial avanzar en el estudio de aspectos básicos de la construcción naval para garantizar la seguridad marítima de las tareas pesqueras".

Finalmente, la Confederación Española de Pesca (CEPESCA) y Satlink, empresa suministradora de sistemas y servicios de telecomunicaciones móviles vía satélite, firmaron un convenio de colaboración que permitirá incorporar a la flota los últimos avances tecnológicos exigidos por la Unión Europea. ■

TEXTO Y FOTOS : ANA DÍAZ

# El MARM presenta oficialmente el buque "INTERMARES"

*Aprovechando la presencia de un elevado número de ministros y responsables de pesca de diferentes países, el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino presentó oficialmente el buque "Intermares" que supone un nuevo paso en materia de cooperación pesquera por parte de la Administración española. El Secretario General del Mar, Juan Carlos Martín Fragueiro, señaló que en aproximadamente quince días el barco estará listo para iniciar su andadura, "la tripulación ya está preparada y el buque comenzará a navegar por*

*aguas cercanas a España en Marruecos, Mauritania, Senegal, Guinea Bissau y Cabo Verde. Además, coincidiendo con la presidencia española en la Unión Europea, en mayo estará en Gijón durante la celebración de los actos conmemorativos del Día Marítimo Mundial". La Secretaría General del Mar y el Instituto Social de la Marina están negociando para que este organismo diseñe los currículums formativos y ceda profesores que instruirán a los alumnos en los módulos que se ofrezcan en el barco.*

"Se trata de un barco único en el mundo", así lo explicó Juan Manuel Pairo, director del astillero Armón de Vigo donde se ha contruido el "Intermares". En ningún país existe un buque de cooperación pesquera internacional de características similares. Con él, el Gobierno de España quiere difundir conocimientos y proporcionar formación pesquera a terceros países mediante el desarrollo de campañas de aprendizaje teórico y práctico en todas las materias relacionadas con la actividad extractiva y de transformación.

El "Intermares", cuyo coste de fabricación supera los 22 millones de euros, es un barco moderno, diseñado y adaptado a las necesidades actuales de confort y trabajo. Está dotado con tecnología de última generación y elementos que cuidan y protegen el medio ambiente marino. En este sentido, su sistema de tratamiento de las aguas de lastres permite eliminar los organismos transportados sin dejar residuos contaminantes y su pintura ahorra hasta un seis por ciento de combustible.

El buque puede albergar a 48 alumnos, 10 profesores y 19 tripulantes. Está preparado para cruzar el Océano y cuenta con una autonomía de 20.000 millas lo que equivale a unos 50 días de navegación. Cuenta con varias aulas-taller donde se pueden impartir clases en materia de sanidad marítima; cooperación española y comunitaria; formación en motores marinos de combustión interna y eléctricos; equipos y

**El ISM podrá ceder profesores que darán clase en el barco**

servicios del buque; subasta de pescado; sistemas y artes de pesca y celebración de encuentros empresariales y recepciones. También tiene un salón de actos y una piscina donde pueden darse cursos de salvamento marítimo. Además, alberga dos laboratorios, un parque de pesca y una embarcación auxiliar.

## **COOPERACIÓN CON RETORNO**

El "Intermares" permitirá estrechar y mejorar la cooperación bilateral de España con todos los países de tradición pesquera, en la búsqueda de nuevas posibilidades para el sector español dentro del ámbito de mutuo beneficio.

Esta "cooperación con retorno" se desarrollará dentro de la perspectiva convencida de que la sostenibilidad de los recursos de los mares, beneficiará y estimulará recíprocamente el desarrollo sostenible del sector pesquero español y de los países terceros.

No es ésta la primera vez que España participa en proyectos de cooperación en el sector pesquero. En febrero del 2008, los entonces Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales, el de Agricultura, Pesca y Alimentación y el de Asuntos Exteriores, a través de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo firmaron junto al Cluster de Empresas Españolas en Países Terceros el programa FORPEX, que promueve la formación de marineros en sus países de origen así como su inserción laboral. ■



**ANA DÍAZ**



# Plan de la Comisión para la gestión DE LA ANCHOA

***La grave situación del stock de anchoa, y la falta de síntomas de recuperación, ha llevado a la Comisión Europea a adoptar un plan innovador para la gestión de la población de anchoa en el Golfo de Vizcaya. Innovador, por algunas de las medidas introducidas. Medidas tendentes a proteger la depauperada población de esta especie y mantenerla en un nivel que permita su explotación sostenible. Como todas las decisiones, ésta también ha recibido algunas críticas, especialmente por permitir la pesca aunque el stock esté por debajo del límite de precaución (33.000 toneladas). El plan empezará a aplicarse cuando la biomasa supere las 24.000 toneladas. Mientras tanto, el caladero seguirá cerrado.***

**S**e trata de un plan a largo plazo para la gestión de la anchoa en el Golfo de Vizcaya. El objetivo principal no es otro que el de mantener su población en un nivel que haga posible su explotación sostenible, garantizando la estabilidad y rentabilidad del sector pesquero, muy afectado económicamente desde el cierre del caladero en 2005. Y es que, como se ha señalado en numerosas ocasiones, la costera de la anchoa supone la mayor fuente de ingresos de la flota



de bajura. Como ejemplo, sirva el de Cantabria: la anchoa suponía el 60% de los ingresos anuales de esta flota, y que a su vez constituye la principal materia prima de su industria de semi-conserva de pescado.

Según señaló Joe Borg, comisario de Pesca, *la pesquería de la anchoa del Golfo de Vizcaya lleva cerrada desde 2005. Esto constituye un hecho negativo tanto para la población de esa especie como para los pescadores que viven de ella. Confío plenamente en que el nuevo plan, con su innovador enfoque, logrará restablecer la buena salud de la pesquería, y ello tanto más cuanto que ha venido impulsado en gran medida por el propio sector y por los científicos.*

Para empezar, y a partir del momento en que se ha establecido el sistema para estipular las capturas, los políticos dejarán de decidir sobre el TAC que se va a aplicar, como se hace para el resto de las especies en el Consejo de Ministros de Pesca que se celebra en el mes de diciembre. A resultas de los informes elaborados por los científicos en las campañas de otoño y primavera, en los que se establecerá la biomasa de anchoa, una fórmula matemática establecerá el TAC para la campaña que se iniciará el día 1 de julio, y que se mantendrá vigente hasta

“ **Confío plenamente en que el nuevo plan, con su innovador enfoque, logrará restablecer la buena salud de la pesquería, y ello tanto más cuanto que ha venido impulsado en gran medida por el propio sector y por los científicos**  
**(Joe Borg)**

”

el día 30 de junio del año siguiente. Por lo tanto, a partir de dicha fórmula matemática establecida, la Comisión fijará automáticamente la cuota de captura.

#### **PUNTO DE PARTIDA POLÉMICO**

El caladero se mantendrá cerrado cuando su nivel de biomasa sea igual o inferior a las 24.000 toneladas (la situación actual del caladero se cifra en una biomasa de 21.270 toneladas). Por encima de esa cantidad, es decir, a partir de las 24.001 toneladas y hasta las 33.000, se establece un TAC de 7.000 toneladas (6.300 para España y 700 para Francia). Por encima de las 33.000 toneladas (en el que los científicos tienen estipulado el límite biológico



de precaución), se establece un TAC basado en el 30% de la biomasa detectada. Así, por ejemplo, si la biomasa detectada se sitúa entre las 35.001 y las 36.000 toneladas, el TAC será de 10.800 toneladas (9.720 para España y 1.080 para Francia). Así hasta un tope de capturas estipulado en 33.000 toneladas, que es el máximo que autorizará, en el mejor de los casos, la Comisión Europea.

Diversas fuentes consultadas por esta revista han criticado, en mayor o menor medida, el punto de inicio a partir del cual se autorizan esas 7.000 toneladas de capturas. Así, José Manuel Rodríguez, en representación de Oceana, señaló a MAR que el Plan permite el inicio de las capturas a partir de las 24.000 toneladas (tan sólo 3.000 toneladas por encima del límite biológico de seguridad), 9.000 toneladas por debajo de la biomasa de precaución establecido por los científicos del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES). No podemos estar de acuerdo, ni apoyar en ningún caso, un plan de este tipo. Queremos una rectificación y que el plan se adecue a ese límite de precau-

ción establecido y que el caladero sólo se abra por encima de ese límite.

José Manuel Rodríguez insiste en que el ICES establece un límite por debajo del cual hay un nivel de incertidumbre en el que se pone en riesgo el stock reproductor... y sin embargo el plan se presenta como sostenible, como precautorio, como consensado, cuando está permitiendo que se pesque fuera de los límites de precaución establecidos. Un plan, por cierto, sobre el que el ICES aún no se ha pronunciado.

Opiniones en esa misma línea insisten en que no tiene sentido establecer unos modelos de evaluación para que luego se deje pescar por debajo de la biomasa de precaución.

De hecho, habría que reseñar otra posible incongruencia. Y es que en el Consejo de Ministros de Pesca de 2005 (en diciembre) se aprobó reabrir el caladero, pero que si en la campaña científica de primavera de 2006 la biomasa se situaba por debajo de las 28.000 toneladas, se cerraría automáticamente. Lo cierto es que en otro momento, y con el caladero en el límite de las 21.000 toneladas que marca el peligro de colapso de la pesquería, se consintió la pesca, aunque se tuviera que cerrar unos meses después por la falta de capturas. Desatinos los ha habido, pues, y para todos los gustos.

El Comité Científico Técnico y Económico de la Pesca de la UE no ve problemas en que se pueda pescar a partir de las 24.000 toneladas. Señala dicho Comité que, de seguirse el índice de capturas del 30% de la biomasa establecido en este plan, "se reduciría al mínimo el riesgo de que la población disminuyera por debajo del nivel mínimo de la biomasa reproductora, así como la probabilidad de cierre de la pesquería".

## **MEDIDAS DE CONTROL**

Para garantizar el cumplimiento de las capturas autorizadas, cuando existan las condiciones de apertura del caladero, se establecen una serie de controles como la necesidad de que los barcos posean un permiso especial de pesca cuya lista será puesta a disposición de la Comisión por cada Estado miembro antes del inicio de la campaña. También se aplicará un sistema de localizadores para los barcos que tengan menos de 15 metros de eslora.

Entre los controles previstos está el de la

“

**El plan se presenta como sostenible, como precautorio, como consensado, cuando está permitiendo que se pesque fuera de los límites de precaución establecidos por el ICES (José Rodríguez, Oceana)**

”

comprobación que deberán efectuar los Estados miembros sobre la información recibida en los centros de seguimiento de pesca (CSP) y las actividades registradas mediante datos SLB en el cuaderno diario de pesca. Los resultados de estos controles cruzados se grabarán en un soporte informático y se conservarán durante tres años.

Asimismo, queda terminantemente prohibido el trasbordo de anchoa en alta mar, y el barco con más de una tonelada de anchoa deberá notificar con cuatro horas de antelación su entrada en puerto, comunicando el nombre del puerto y su hora prevista de llegada y las cantidades en kilogramos de peso vivo que superen los 50 kilogramos de todas las especies que se encuentren a bordo. Respecto a los lugares de desembarque, los Estados miembros deben facilitar la lista de estos puertos.

También se harán constar, por parte de los Estados miembros, el número de medios, humanos y materiales, con que cuentan para la inspección, y el presupuesto económico del mismo; así como los protocolos de inspección, tanto en mar como en tierra, en las comunicaciones con las autoridades competentes designadas por otros Estados miembros, así como para la vigilancia conjunta y el intercambio de inspectores.

El nivel de inspección en puerto lo sitúa el plan en un 20% del número total de desembarques de anchoa, y en un 5% el de las cantidades de anchoa subastadas en las lonjas.

El plan, como se decía anteriormente, sólo entrará en vigor si se sobrepasa el límite de las 24.000 toneladas de biomasa. La Comisión destaca que lo importante es que se da un paso más para que el día que se abra el caladero haya una forma de gestionar y fijar la pesca de una manera más estable



### **Parada temporal de la flota de cerco**

**El pasado mes de julio, el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino estableció una parada temporal dirigida a la flota de cerco en el Golfo de Vizcaya. Dada la situación del caladero, se ve la necesidad de continuar con la regulación del esfuerzo pesquero, iniciada en 2007, con una nueva parada temporal que tendrá una duración de 40 días y afectará a los buques de cerco autorizados en el segundo trimestre del presente año a faenas en aguas comunitarias no españolas del golfo de Vizcaya.**

**Las fechas fijadas en la Orden Ministerial están comprendidas entre el 24 de abril y el 30 de octubre del presente año, previéndose la posibilidad de realizar la parada en tres periodos con una duración, cada uno de ellos, no inferior a diez días.**

para las industrias. Y, al menos, terminarán las batallas políticas y las refriegas entre los propios pescadores, como las habidas la pasada primavera en que unos exigían que se abriera el caladero con 7.000 toneladas de cuota, como Iñaki Zabaleta, de la Federación de Cofradías de Vizcaya, o los que pensaban que había que esperar al año siguiente, como Manuel Vinatea, de las Federaciones de Cantabria.

El límite de las 24.000 toneladas seguirá suscitando debates. Y es que las presiones socioeconómicas son importantes. El problema es cómo reaccionará el caladero y quiénes asumirán el resultado de las decisiones. Uriarte, director de Azti, el Instituto Vasco de Investigación Marina que se ha mostrado partidario de abrir el caladero en la actual campaña aunque éste se encontrara por debajo del límite de precaución, resumía la discusión con estas palabras: *Todo depende del riesgo que los gestores y profesionales quieran asumir*. Es decir, asumir la posibilidad de que el caladero pueda colapsar si no se actúa de una forma responsable. O, lo que es lo mismo, pan para hoy...

Pero ese debate, a juicio de los científicos del ICES, parece que no se planteará el próximo año, ya que -o mucho cambian las cosas y el reclutamiento de nuevos ejemplares rompe la tendencia de los ocho últimos años- lo previsible es que la biomasa no se haya recuperado de forma que pruebe la recuperación del caladero. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**



# Bruselas propone otro plan a largo plazo para la **MERLUZA DEL NORTE**

***La Comisión de las Comunidad Europea acaba de presentar una primera propuesta para el establecimiento de un plan a largo plazo para la pesquería de la merluza en aguas del norte donde realiza las capturas más importantes de esta especie la flota española. Esta propuesta comunitaria parte de que, según los propios dictámenes de la Comisión, los datos no son lo suficientemente fiables sobre la recuperación de los caladeros, por lo que se optaría por una postura de prudencia y seguir con un ajuste duro en las capturas para reducir las mismas hasta casi un 30%.***

La propuesta de Reglamento tiene como objetivo la puesta en marcha de un nuevo plan a largo plazo para gestionar la población de merluza en esa zona en unos niveles que permitan una explotación sostenible de esos recursos.

Se trata de un documento para la polémica a tenor de la gran importancia económica que la captura de esta especie tiene para el conjunto de las flotas.

Frente a este planteamiento, en medios del sector, desde Cepesca, se ha señalado a la Comisión, a través del Consejo Regional Consultivo para las Aguas Noroccidentales, que bastaría con un recorte del 5% en las posibilidades de pesca para lograr el objetivo de la recuperación del caladero en 2015 al nivel de Rendimiento Máximo Sostenible. Esta petición se avala con la reducción de la flota que opera en esas aguas en un 13% este mismo año con la eliminación de 26 barcos sobre una flota de unas 200 unidades.

En el marco de la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible celebrada en 2002 en Johannesburgo, la Unión Europea suscribió un plan con el compromiso de aplicar a las pesquerías unas políticas de Rendimientos Máximos Sostenibles (RMS) hasta 2015. En el marco comunitario, esta política se aplicó ya desde 2002 dentro de la reforma de la Política Pesquera Común con el desarrollo de diferentes planes plurianuales o planes de recuperación para especies como bacalao, cigala, merluza, solla o lenguado. En el caso de la merluza, en la zona norte se puso en marcha un plan de recuperación.

De acuerdo con el contenido de ese plan, si el volumen de la población de merluza supera su objetivo de recuperación durante dos años consecutivos, ese plan debería sustituirse por un plan de recuperación. Y aquí vienen las dudas. Según unos dictámenes científicos, en 2007 se habría logrado ese objetivo y, en consecuencia, correspondía elaborar la nueva propuesta. Pero, de acuerdo con otros dictámenes, la situación de la población de merluza no es tal y ya no puede considerarse que se haya superado el objetivo. En consecuencia se plantea la necesidad de sustituir el plan de recuperación por un plan por el que se contemplan todas las opciones, que la biomasa supere las 140.000 toneladas o que la misma se halle por debajo de las 100.000, que sería el nivel mínimo. En consecuencia, una postura de precaución.



**Ante la falta de datos suficientemente fiables, plantea reducciones superiores al 25%**

**Hay informes que señalan la recuperación del caladero con el plan actual y otros que lo ponen en duda**



El nuevo plan propuesto planteado por Bruselas contempla pues la necesidad de reexaminar los objetivos y de barajar diferentes posibilidades en el comportamiento de la biomasa. Bruselas entiende además que, dada la situación del sector de la pesca por la subida en su día de los precios de los combustibles, el objetivo en cada pesquería debería ser que las flotas tengan en nivel de rentabilidad razonable, lo cual sólo se consigue si hay recursos suficientes para el desarrollo de la actividad. En esta misma línea, la Comisión señala la necesidad de establecer normas claras para lograr datos fiables sobre la evolución y el comportamiento de los caladeros así como una mayor reducción de lo descartes.

En ese escenario de datos insuficientes, a la hora de fijar los TACs se plantea la posibilidad de aplicar a los mismos una reducción del 25% como mínimo en relación con el año anterior y, en el mejor de los casos, del 15%.

La propuesta comunitaria, junto a esas medidas de prudencia y recortes a la hora de fijar las posibilidades de pesca en el nuevo plan, contempla el desarrollo de medidas de control e inspección más estrictas que van desde el punto de la captura hasta las descargas. Bruselas reclama a los países miembros que, en el caso de los barcos que disponen del sistema de localización por satélite, se haga un seguimiento para que la información recibida coincida con la que figure en lo registrado en los cuadernos diarios de pesca. Esos datos cruzados se deberán conservar durante tres años. Ante de la primera venta del producto o su transporte a otro lugar, se deberá proceder al pesaje de la totalidad de la carga, bien en el barco o en el puerto. Se mantiene la prohibición del transbordo de la merluza en el mar.



Por otra parte, también se intensifican los mecanismos de control sobre la actividad de los barcos en lo que afecta a los sistemas para los desembarques. Antes de entrar en un puerto o un lugar de desembarque, es obligatorio que se comunique la llegada a las autoridades competentes de ese puerto con un mínimo de cuatro horas de antelación señalándose el lugar, la hora y las cantidades de merluza a desembarcar, siempre que las mismas superen los 50 kilos. Las autoridades de ese punto podrán exigir que no se desembarque una sola tonelada hasta no disponer de la autorización previa. Si la descarga se pretende hacer en un puerto de un tercer país, se deberá comunicar con una antelación de 24 horas. El régimen de tolerancia entre las descargas reales efectuadas y los datos que figuren en el cuaderno de a bordo, no podrá ser superior al 5%. En el barco es obligatorio que las cantidades de merluza vayan en contenedores totalmente independientes del resto de la pesca.

Antes del 31 de enero de cada año, los países miembros a quienes afecta este reglamento, caso de España, deberán establecer un programa nacional de medidas de control, así como un calendario sobre su ejecución. En esta misma línea de amentar los mecanismos de control, la propuesta contempla nuevas exigencias para los países miembros como la obligación de que las inspecciones supongan como mínimo el 20% del número total de desembarques de merluza efectuado en ese punto; que haya igualmente inspecciones en la fase de comercialización; la inspección del 5% de las

### **Cepesca estima que un recorte del 5% es suficiente para lograr el objetivo de Rendimiento Máximo Sostenible para 2015**

cantidades de merluza subastadas en las lonjas y una intensificación de los niveles de inspección en el mar.

Esta propuesta de reglamento fue analizada recientemente en la reunión del Consejo Consultivo Regional para las aguas Noroccidentales celebrado en Galicia. En esta reunión, la posición española en relación con el reglamento fue defendida por representantes de Cepesca de Lugo, Ondárroa y Vigo. La organización considera que las medidas planteadas son excesivas para lograr en 2015 los objetivos de un Rendimiento Máximo Sostenible. Según los técnicos de la organización pesquera, ese objetivo se puede lograr con un recorte anual del 5% hasta esa fecha en base a los datos científicos sobre los niveles de biomasa en la zona que están hoy por encima de los niveles de precaución desde 2006 consecuencia del actual plan de recuperación. España cuenta con una flota operando en esas aguas para la captura de una especie de alto valor con unos 200 barcos. Esa cifra de embarcaciones se va a reducir este año en 23 unidades en función de la aplicación de los Programas de Adaptación de Flota, el 13% de la misma, lo que, para los responsables de Cepesca ya supone una reducción de la presión en la zona sin necesidad de adoptar otras medidas.

Para los técnicos de la organización, según los informes científicos de Consejo Internacional para la Explotación del Mar, CIEM, los niveles de biomasa de reproductores han estado por encima de los niveles de las 140.000 toneladas durante tres años consecutivos, 2006,



2007 y 2008 cuando las normas fijadas en su día hablaban solamente de dos años. Los niveles de precaución señalaban ese techo de 140.000 toneladas y la cifra manejada en esos trabajos era de 154.400 toneladas con una línea de progresión al alza del 4% prevista para 2010 en función del plan actualmente en vigor.

Los datos vuelven a ser en esta ocasión, como en la mayor parte de los casos, el caballo de batalla que tradicionalmente enfrenta a la Comisión y a los sectores de la pesca afectados por las medidas de Bruselas. En relación con la situación de este caladero, en concreto, las dudas sobre las cifras referidas a la recuperación del mismo se plantean en la propia propuesta de reglamento la Comisión que, ante una situación de duda al disponer de datos no claros, optaría por aplicar una posición de máxima prudencia.

Desde este planteamiento, Cepesca reclama a la Comisión que no ponga en marcha la nueva política más restrictiva que la actual y que opte por unos planteamientos más ligados a la realidad. La patronal de pesca entiende que con ese recorte del 5% es posible llegar a los objetivos previstos para 2015 manteniendo un equilibrio entre la recuperación de los caladeros y los intereses económicos de las flotas, mientras que si ese objetivo se quiere lograr de forma automática, provocaría consecuencias traumáticas para la flota del Gran Sol.

Cepesca señala que un objetivo como el propuesto para reducir la mortalidad en un 17% desde el primer año se traduciría en un recorte de las cuotas reales en 29% tras un periodo

## **Bruselas plantea además un fuerte incremento de los sistemas de inspección desde el mar a los puertos**

donde las empresas han sufrido muchas dificultades por el incremento de los costes de explotación de los barcos por la subida de los precios de los combustibles y por la caída de los precios de los productos de la pesca.

Además de los datos sobre la evolución positiva de los recursos en ese caladero, Cepesca plantea a los responsables comunitarios otro argumento para no aplicar reducciones tan elevadas a las posibilidades de pesca y el mismo está en relación con el actual sistema de TACs y los descartes. Para la organización pesquera, ajustes muy elevados en las cuotas obligarían igualmente a un ajuste a la baja en las capturas de otras especies que se hallan en el mismo caladero y también con un alto valor comercial como son los casos de rapas o gallos. Siempre utilizando datos del CIEM, la posibilidad de seguir pescando estas dos especies tampoco supondría un problema para la sostenibilidad de las mismas, aunque Cepesca añade que se deberían proteger los buenos reclutamientos para lograr una alta supervivencias de las especies.

Finalmente, un tercer debate en relación con la propuesta de reglamento es la posición comunitaria que defiende un margen de tolerancia sólo del 5%. Para la organización pesquera ese margen es totalmente inasumible por el sector, según se ha puesto de manifiesto ya en los primeros debates sobre la reforma de la política de control en la Unión Europea. Desde Cepesca se aboga porque ese margen de tolerancia en las capturas pueda llegar al 10%. ■

**VIDAL MATÉ**

# La caída de las capturas **LASTRA LA RENTABILIDAD** de la costera del bonito



*La presente costera, a pesar del alto volumen de capturas iniciales, está a punto de cerrarse con resultados peores que los obtenidos en la anterior campaña. Aunque el descenso de las capturas ha sido desigual para las distintas flotas del Cantábrico y el buen precio de venta inicial junto a la moderación del precio del gasoil hizo concebir esperanzas a los pescadores, todo parece indicar —a la espera de los últimos datos— que el bonito ha pasado de largo sin acercarse a la costa cantábrica. El descenso de descargas ha afectado principalmente a los pescadores cántabros y a los arrantzales vascos cuyas capturas han disminuido a la mitad. Este hecho ha llevado a las cofradías cántabras a plantearse solicitar ante la Unión Europea la declaración de campaña catastrófica para que autorice las correspondientes ayudas.*

**D**esde que los primeros barcos iniciaran la persecución del bonito blanco (*tunas acaluga*) a principios de junio en aguas de las Azores hasta el momento de cerrar este número (mediados de septiembre) las capturas de pescado han sido desiguales para las distintas flotas del Cantábrico que faenan en la costera. Esta circunstancia es algo habitual durante el desarrollo de la campaña de captura de este pescado azul que tradicionalmente tiene caídas y repuntes a lo largo de los más de cuatro meses que



dura. Pero el descenso de capturas en la presente costera ha sido especialmente duro para las flotas cántabra y vasca cuyos barcos han tenido que abandonar la campaña para no seguir perdiendo dinero en los gastos fijos de explotación. En el caso de estas flotas, las escasas capturas de bonito suponen un duro revés para unos pescadores que al inicio de la campaña ponían todas sus esperanzas en esta pesquería para salvar un ejercicio oscurecido tanto por la veda de la anchoa hasta 2010 como por la poca rentabilidad que ha tenido el verdel.

### **Campaña catastrófica para la flota cántabra y vasca**

## **PESCA TRADICIONAL**

La pesquería del atún blanco ha sido explotada históricamente a través de los denominados “métodos tradicionales” (curricán o cacea y cebo vivo) empleados principalmente por embarcaciones que persiguen al bonito de Azores a Gran Sole y otros barcos que emplean la técnica del cebo vivo. El primer sistema captura ejemplares que se desplazan cerca de la superficie; para ello desde los costados de las embarcaciones, que navegan a menos de 6 nudos, se extienden un número de varas que sujetan los anzuelos cebados con un engaño (plástico llamativo en forma de pulpito). Dependiendo de las embarcaciones, el sistema de líneas está automatizado al incorporar un carrito hidráulico o un marinero se encarga de “tentar” cada una de ellas para determinar la tensión. La tensión es debida al peso y la resistencia del bonito capturado. Las embarcaciones que utilizan la técnica del cebo vivo son, por lo general, de mayor tamaño y capturan el túnido en aguas del Golfo debido a las limitaciones que impone el cebo. En esta técnica al detectar un banco de bonitos se maciza el mar con cebo, se lanzan los anzuelos y a los ejemplares que pican se les iza con cañas o ganchos.

La temporada 2009 se inició con capturas inferiores a las registradas en campañas anteriores, pero durante los meses de junio y julio las cantidades desembarcadas fueron aumentando notablemente. Así, si la primera semana se inició con sólo 72 toneladas de pescado, ya en la primera semana de julio se habían alcanzado cerca de las 400 toneladas para llegar a las cerca de 1.600 toneladas de finales de ese mes. Además, la llegada paulatina de túnidos a las lonjas hizo que el precio pagado en primera venta haya sido alto respecto de otras campañas en las mismas fechas a pesar de la crisis económica que sufre nuestra economía. De esta forma, en Mercabarna el precio medio alcanzado ha sido de 9 euros el kilo. Por el contrario, en Mercabilbao el precio medio ha sido de 4 euros. Pero incluso este precio de venta es más alto que el que se pagó la campaña pasada que rondó los 3,3 euros de media. A estas circunstancias hay que añadir que la moderación el precio del gasoil —un 30 por ciento más barato— respecto de la campaña pasada ha dado un respiro a la flota. Así pues, la campaña en su ecuador se presentaba floja en capturas pero con precios de primera venta altos que compensaban el descenso de pescado.

## **PAÍS VASCO**

Pero los meses de agosto y septiembre no han supuesto el repunte de capturas que esperaba especialmente la flota cántabra y vasca.



Como subraya el presidente la Federación de Cofradías de Vizcaya, Iñaki Zabaleta, “desde finales de julio apenas ha entrado pescado” y los arrantzales vascos dan por perdida la campaña. Por algún motivo el cardumen no ha entrado en el Golfo de Vizcaya y algunos barcos de la flota que utiliza el cebo vivo han estado mareas largas para capturar cuatro o cinco toneladas. Debido a esta circunstancia muchos barcos vascos han tenido que poner rumbo a aguas próximas a Irlanda con el consiguiente gasto de tiempo y gasoil. Si el balance de la campaña 2008 para la flota vasca fue negativa al experimentar sus capturas (6.000 toneladas) un descenso del treinta por ciento respecto de campañas anteriores, el balance de la costera 2009 es catastrófico ya que comparando las descargas suponen un descenso del 50 por ciento. La causa de esta evolución negativa de las capturas depende del interlocutor. Así, para los pescadores el motivo por el que el cardumen se aleja es el calentamiento de las aguas del Cantábrico. Por el contrario, tanto biólogos como ecologistas coinciden en afirmar que la evolución de las capturas muestra la sobrexplotación que sufre esta pesquería.

## **CANTABRIA**

La costera del bonito para los pescadores cántabros ha sido tan negativa como para sus vecinos vascos. La caída del volumen de capturas, según el secretario de la Federación de Cofradías cántabras, Enrique Paz, se sitúa en torno al 45 por ciento; aunque el descenso de capturas ha sido paliado por el incremento del

precio en primera venta. Así, los 4,15 euros de media pagados de media en esta campaña han paliado el descenso de la facturación hasta mediados de septiembre. La reducción ha sido del 20 por ciento en relación con la de 2008.

De los 58 barcos cántabros que han salido a la pesca del bonito, los que más han sufrido la

### **El buque hospital atendió a 89 marineros en la costera del bonito**

*Desde que a finales de mayo los primeros pesqueros navegaron hacia las Azores para capturar los primeros ejemplares hasta el cierre de campaña, el buque-hospital Juan de la Cosa ha prestado asistencia a 89 tripulantes y desde los pesqueros se han realizado 208 consultas médicas. Además, la tripulación del Juan de la Cosa ha atendido a 3 pesqueros que han requerido la ayuda de los buzos o asistencia mecánica en alta mar.*

*Las cifras de la campaña de bonito 2009 suponen un descenso si se compara con los casos asistidos en la anterior campaña. Cerca del 70 por ciento de los trabajadores*

*atendidos (55) son españoles. Un 10 por ciento del total de trabajadores que han necesitado asistencia son comunitarios y el restante 20 por ciento son trabajadores de otros países.*

*Del análisis de los datos de las consultas y casos atendidos por cuerpo sanitario del “Juan de la Cosa” se desprende que los trabajadores han necesitado más asistencia los meses de junio y julio cuando la campaña está en su punto culminante. De esta forma, en junio se atendió a 26 trabajadores y se recibieron 63 consultas médicas, mientras que en septiembre las consultas han sido 29 y los trabajadores atendidos 10.*

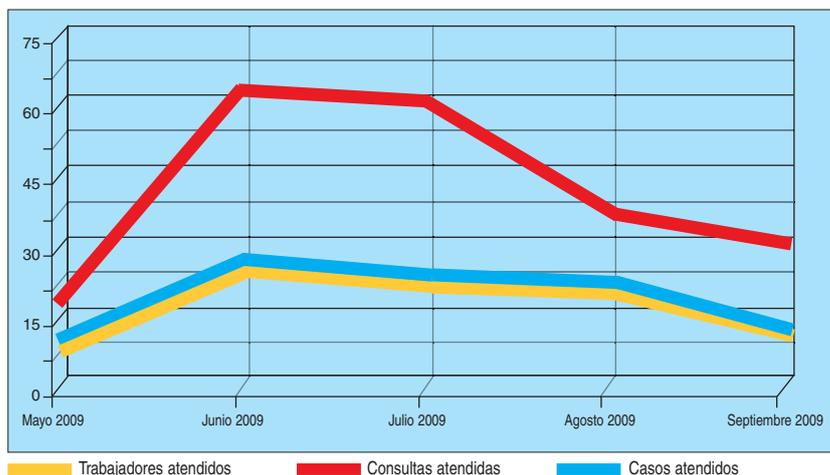


J. M. Salamanca

### ACTUACIONES MÉDICAS DEL JUAN DE LA COSA EN LA COSTERA DEL BONITO 2009

Mes	Trabajadores atendidos	Consultas atendidas	Casos atendidos
Mayo 2009	9	18	10
Junio 2009	26	63	26
Julio 2009	23	61	23
Agosto 2009	21	37	21
Septiembre 2009	10	29	11
Total general	89	208	91

(Del 31/5/2008 al 31/9/2009).



escasez de pesca han sido los 39 de artes fijas ya que los que utilizan cebo vivo aún continúan faenando y debido al buen precio que se paga en lonja por el pescado.

Para ayudar a los pescadores, la Federación de Cofradías cántabras ha pedido al Gobierno cántabro que estudiara la posibilidad de solicitar a la Unión Europea que declare la costera del bonito como catastrófica y sea autorizado el pago de ayudas. Para ello, el presidente de los pescadores cántabros ha contactado con los representantes de las cofradías del Cantábrico con el objetivo de presentar una iniciativa común con información que muestre el descenso de capturas.

### GALICIA

Los barcos gallegos son la otra cara de la moneda. Para ellos ha sido una buena campaña tanto en capturas como en precios. Según Miguel Neira, gerente de los Armadores de Burela—puerto lucense que cuenta con cerca de una veintena de barcos en esta campaña y que concentra entorno al 75 por ciento de las ventas de este túnido—, a mediados de agosto la lonja de la localidad había subastado más de 1.200 toneladas de bonitos frente a las poco

más de 700 toneladas vendidas en el mismo período del pasado año. A este aumento hay que añadir que el precio de primera venta ha pasado de los cerca de 3 euros de media del 2008 a los casi 4 euros por kilo de la presente campaña.

La costera del bonito tampoco ha sido del todo mala ni para los pescadores asturianos ni para sus lonjas, ya que aunque han subastado menos pescado, han visto como el incremento del precio de primera venta a 5,5 euros ha atenuado el descenso de 250 toneladas al comparar las ventas de este agosto con las del año pasado en el mismo período.

Si al inicio de la costera los tripulantes de los 487 pesqueros que habían solicitado su participación a la Secretaria General del Mar tenían muchos interrogantes sobre la campaña y ponían todos sus esperanzas en las capturas de este pescado para despejar el futuro, ahora parece claro, que entre las respuestas a estos interrogantes están no sólo mejorar las capturas sino buscar formulas para incrementar el precio del pescado en primera venta; exigir más control a las empresas conserveras sobre importaciones de producto capturado con redes de deriva ilegales en Italia o presionar a los organismos nacionales y europeos para que exijan las mismas garantías sanitarias al producto importado de países asiáticos. Estas importaciones sin demasiado control hacen descender el precio en primera venta de un producto capturado por muchos barcos de bajura con técnicas artesanales (cacea o curricán) a cientos de millas de distancia de los puertos. ■

J.M.S.

# Los **DATOS** del sector de la pesca

*La rentabilidad de las flotas pesqueras se halla a la baja. Se mantiene el proceso de reducción de barcos, donde además hay datos evidentes de un envejecimiento de las embarcaciones, sobre todo en la pesca artesanal. La balanza comercial de los productos de la pesca se mantiene altamente deficitaria con una tasa de cobertura por debajo del 50%. Hay igualmente una reducción de empleo en la pesca marítima que no se compensa con el ligero incremento del mismo en la acuicultura.*



Estos son algunas de las conclusiones que se desprenden de las estadísticas de la pesca elaboradas por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino en base a los datos procedentes de diferentes fuentes que van desde ese departamento, junto al Ministerio de Trabajo e Inmigración, el Instituto Nacional de Estadística y la Agencia Tributaria.

Según la encuesta llevada a cabo por la Administración pesquera, el conjunto de la producción de la pesca marítima se elevó en 2007

**El último censo arroja una flota de 11.247 barcos con una edad media de 27 años**

a 1.723,3 millones de euros de los que 1.720 correspondieron a los ingresos por el desarrollo de la actividad de la pesca y 3,2 millones vía subvenciones.

Frente a esta cifra, los consumos intermedios en ese periodo supusieron ya el 54,79% de esos ingresos con una cifra de 944,2 millones de euros de los que el combustible supuso 361,7 millones de euros, el 21% de los ingresos brutos de la actividad. En concepto de amortizaciones, el sector tuvo en ese periodo un gasto de 180,15 millones de euros por lo que el va-



lor añadido neto se elevó a 598 millones de euros. Sumando a esa cifra otras subvenciones a la producción, al final la renta de la pesca se situó en 621,4 millones de euros. La renta por Unidad de Trabajo Año, UTA, que es el empleo equivalente a una jornada completa de 1.800 horas al año, fue de 17.624 euros.

### **FLOTA, ENVEJECIDA Y A LA BAJA**

La flota pesquera española está compuesta, según los datos del Censo de Flota Pesquera Operativa del 31 de diciembre de 2008, por

## Características Técnicas de la Flota por CCAA del Puerto Base

	Nº BUQUES		Arqueo GT		POTENCIA CV		ESLORA TOTAL promedio
	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	
 GALICIA	5.225	46,46%	193.921	42,73%	464.492	33,94%	9,03
 ASTURIAS	350	3,11%	10.529	2,32%	35.323	2,58%	11,69
 CANTABRIA	168	1,49%	10.763	2,37%	34.575	2,53%	18,15
 PAÍS VASCO	267	2,37%	84.481	18,61%	194.203	14,19%	27,69
 CATALUÑA	1.051	9,34%	24.556	5,41%	150.120	10,97%	12,70
 VALENCIA	720	6,40%	24.053	5,30%	115.774	8,46%	14,92
 BALEARES	432	3,84%	3.876	0,85%	30.344	2,22%	9,34
 ANDALUCÍA	1.792	15,93%	54.789	12,07%	213.664	15,61%	12,56
 MURCIA	226	2,01%	3.622	0,80%	18.524	1,35%	10,60
 CEUTA	41	0,36%	13.496	2,97%	25.599	1,87%	22,99
 MELILLA	1	0,01%	81	0,02%	170	0,01%	22,09
 CANARIAS	974	8,66%	29.696	6,54%	85.851	6,26%	9,78
	<b>11.247</b>	<b>100,00%</b>	<b>453.864</b>	<b>100,00%</b>	<b>1.368.439</b>	<b>100,00%</b>	<b>11,14</b>

**FUENTE:** Datos del Censo de Flota Pesquera Operativa a 31 de diciembre de 2008

*Se han considerado "operativos" aquellos buques que en la fecha de referencia estaban, en la lista tercera en situación de activos y asignados a un censo de modalidad de pesca*

un total de 11.247 barcos, lo que supone el desarrollo de un duro ajuste en la última década, bien por razones económicas, falta de rentabilidad, falta de caladeros o de relevo generacional, así como por los procesos de modernización y ajuste llevados a cabo al hilo de las ayudas comunitarias.

De esa cifra, 733 corresponden a la modalidad de cerqueros con una eslora media de 22,27 metros. Un total de 697 faenan en los caladeros nacionales, 306 en el Cantábrico y el noroeste, 277 en aguas del Mediterráneo y 101 en Canarias. Otras 36 embarcaciones faenan en aguas exteriores

El número de barcos arrastreros se eleva a 1.402 con una eslora media de 24,4 metros. De esa cifra, 1.129 operan en aguas nacionales, con claro predominio del Mediterráneo donde se hallan 840 unidades frente a 273 barcos que lo hacen en aguas exteriores, tanto en caladeros internacionales como en aguas comunitarias no españolas.

## **En Canarias la edad media es de 36 años**

## Número de buques pesqueros y arqueo total, por tipo de pesca y caladero

Caladero		TIPO DE PESCA											
		Cerqueros		Arrastreros		Rascos, volantas y otros enmalles		Palangreros		Artes menores		Total	
Por grandes zonas	Por censos de modalidad	Nº Buques	Arqueo (GT)	Nº Buques	Arqueo (GT)	Nº Buques	Arqueo (GT)	Nº Buques	Arqueo (GT)	Nº Buques	Arqueo (GT)	Nº Buques	Arqueo (GT)
Aguas Caladero Nacional	Cantábrico-noroeste	306	24.871	124	26.652	89	3.943	85	2.966	4.967	12.982	5.571	71.413
	Mediterráneo	277	10.412	840	50.646			168	3.052	2.052	7.461	3.337	71.572
	Golfo de Cádiz	101	2.745	165	7.084					539	2.921	805	12.750
	Canarias	13	204							904	5.409	917	5.613
	Cualquier zona							103	17.517			103	17.517
<b>Total</b>		<b>697</b>	<b>38.232</b>	<b>1.129</b>	<b>84.382</b>	<b>89</b>	<b>3.943</b>	<b>356</b>	<b>23.535</b>	<b>8.462</b>	<b>28.773</b>	<b>10.733</b>	<b>178.864</b>
Aguas fuera de Caladero Nacional	Atlántico, aguas comunitarias no españolas			127	38.147	71	19.927	25	3.542			223	61.616
	Atlántico norte			38	41.668							38	41.668
	Aguas internacionales y terceros países			108	52.071			5	604			113	52.675
	Aguas internacionales	36	80.743					104	38.299			140	119.042
<b>Total</b>		<b>36</b>	<b>80.743</b>	<b>273</b>	<b>131.885</b>	<b>71</b>	<b>19.927</b>	<b>134</b>	<b>42.446</b>			<b>514</b>	<b>275.001</b>
<b>Total general</b>		<b>733</b>	<b>118.975</b>	<b>1.402</b>	<b>216.267</b>	<b>160</b>	<b>23.868</b>	<b>490</b>	<b>65.981</b>	<b>8.462</b>	<b>28.773</b>	<b>11.247</b>	<b>453.864</b>

FUENTE: Datos del Censo de Flota Pesquera Operativa a 31 de dic de 2008

En la modalidad de artes de rascos, volantas y otros enmalles, hay solamente 160 barcos de los que 89 corresponden a puertos del Cantábrico y noroeste y 71 en aguas comunitarias no españolas. Los barcos palangreros se elevan a 490, 456 faenando en aguas nacionales y 134 en aguas exteriores. Finalmente, el grueso de las flotas por número de unidades corresponde a barcos de artes menores con 8.462 embarcaciones con una eslora media de sólo 7,1 metros. El grueso de la flota, con 4.967 unidades, se halla en los puertos del Cantábrico y noroeste, 2.052 en el Mediterráneo y 904 en Canarias.

Sobre un arqueo total de la flota española de 453.864 GT, los barcos cerqueros suponen 119.000 GT, de las que más de 800.000 corresponden a barcos que faenen en aguas exteriores. Los barcos arrastreros suman un total de 216.267 GT; las embarcaciones de rascos, volantas y otros enmalles, casi 24.000 GT; los palangreros 66.000 GT y los barcos de artes menores no llegan a las 29.000 GT. Sobre el total de 453.864 GT, los 514 barcos que operan en el exterior suman nada menos que 275.000 GT, mientras los 10.733 barcos que lo hacen en aguas nacionales suman 178.864 GT.

Por potencia en CV, sobre un total de 1.368.439, los barcos que faenan en los caladeros nacionales suponen 854.540 CV y los que operan en caladeros exteriores 513.900. El grueso de la potencia instalada corresponde a los arrastreros con 540.000 CV seguidos de los cerqueros con 344.500 CV.

**El importe de los gastos intermedios se elevan a casi el 55% de los ingresos brutos y el combustible significa ya el 21%**

Por comunidades autónomas, Galicia tiene una posición dominante con casi el 50% de la flota con 5.225 barcos y el 42,7% del arqueo con 193.921 GT. En segundo lugar, pero a una gran distancia, se halla Andalucía con una flota de 1.792 barcos, el 15,93% del total pero con solo el 12,0,7% del arqueo en GT. Por el contrario, el País Vasco tiene solamente una flota de 267 unidades, el 2,37% en el número de unidades sobre en total nacional, pero representan el 18,61% en el volumen el arqueo en GT.

Por la edad de las flotas, la media es de 27 años. La más vieja corresponde a Canarias con una media de 36 años, seguida de Baleares con una media de 33 años. En la parte contraria se hallan Melilla y País Vasco con una edad media de 13 años. Del total de los 11.247 barcos cen-



## Número de buques pesqueros, por intervalos de antigüedad y CCAA del Puerto Base

Nº de BUQUES	Antigüedad (años)									Total buques	Antigüedad Media
	[0 - 5]	[6 - 10]	[11 - 15]	[16 - 20]	[21 - 25]	[26 - 30]	[31 - 35]	[36 - 40]	(> 40)		
CCAA PUERTO BASE											
GALICIA	517	491	448	635	623	488	406	371	1.246	5.225	28
PRINCIPADO DE ASTURIAS	44	92	56	36	42	36	10	8	26	350	17
CANTABRIA	12	82	42	8	4	5		3	10	168	14
PAIS VASCO	73	77	41	31	18	6	8	7	6	267	13
CATALUÑA	131	97	73	146	127	87	68	62	280	1.051	29
C. VALENCIANA	107	134	95	105	96	49	27	38	69	720	20
BALEARES	35	37	25	37	51	39	26	61	121	432	33
ANDALUCIA	412	395	156	81	170	63	66	90	359	1.792	22
MURCIA	24	19	29	21	40	17	11	13	52	226	29
CEUTA	9	5	4	1	3	5	3	1	10	41	27
MELILLA			1							1	13
CANARIAS	84	96	24	21	85	87	61	126	390	974	36
Total buques	1.448	1.525	994	1.122	1.259	882	688	780	2.549	11.247	27

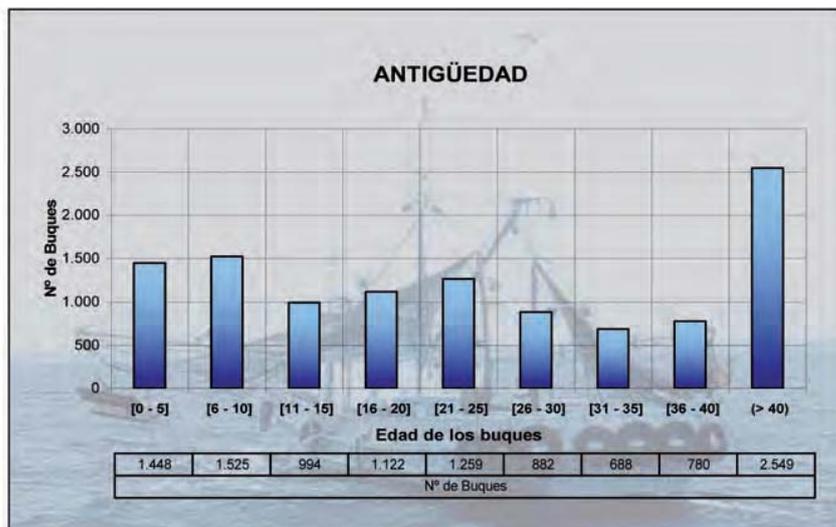
sados a diciembre de 2008, solamente 1.448 tienen menos de cinco años y 1.525 entre cinco y diez años. Con más de 40 años hay 2.549 embarcaciones de las que la mitad, 1.246 corresponden a Galicia. Por tipos de pesca, lo más viejos son los de artes menores con una edad medias de 30 años.

### CAPTURAS Y VALOR

Las capturas de la flota pesquera española en los últimos años han oscilado entre las 757.000 toneladas de 2005 a las 795.000 toneladas de 2007 en una línea de cierta estabilidad con variaciones discretas al alza o a la baja.

En 2007, el volumen de la pesca en fresco se elevó a 474.604 toneladas, de las que la mayor parte, 432.620 toneladas correspondieron a peces, 33.104 toneladas a moluscos y 8.879 toneladas a crustáceos. El volumen de la pesca congelada fue de 320.000 toneladas de las que 291.547 fueron de peces, 20.693 toneladas a moluscos y otras 7.969 toneladas a crustáceos.

En valor total de la pesca se elevó en 2007 a



FUENTE: Datos del Censo de Flota Pesquera Operativa a 31 de dic de 2008

1.639 millones de euros, frente a los 1.560 millones de euros del año anterior.

Del conjunto de las capturas comercializadas como fresco, 474.604 toneladas, diferentes especies pelágicas supusieron 87.000 toneladas; arenques, sardinas y anchoas, casi 74.000 toneladas;

bacalao, eglefino y merluza, fundamentalmente en aguas comunitarias supusieron 68.000 toneladas y 41.000 toneladas atunes y bonitos.

En valor, el montante más importante correspondió a bonitos y atunes, con 164 millones de euros, seguidos de los peces costeros diversos con 153 millones y bacalaos, eglefinos y merluzas con 124 millones de ventas.

Para el conjunto de la pesca, el mayor volumen de capturas corresponde a la zona del Atlántico norte-oriental con 326.000 toneladas, seguida del Mediterráneo con 119.000 toneladas y 101.000 toneladas a la zona del Atlántico centro oriental. En total,



## Capturas de buques españoles. Peso vivo (en tm). Por zona de captura y grupo de la Ceiupa. Año 2006

Grupo CEIUPA	Zona de Captura FAO															Total Peso vivo (tm)	
	21	27	31	34	37	41	47	48	51	57	58	77	81	87			
	Atl.NW	Atl.NE	Atl.CW	Atl.CE	Med.	Atl.SW	Atl.SE	Atl.Ant.	Ind.W	Ind.E	Ind.Ant.	Pac.CE	Pac.SW	Pac.SE			
22 Anguilas		63			23												86
23 Salmones, truchas, eperlanos		12		114	0												127
24 Sábalos		44			9												53
25 Peces diáromos diversos																	
31 Platijas, halibuts, lenguados	6.014	11.550		6.951	869												25.384
32 Bacalaos, merluzas, eglefinos	1.790	85.106		8.278	15.324	14.162	1.849										126.509
33 Peces costeros diversos	1	8.863	14	3.477	8.436		0		75						1	2	20.870
34 Peces demersales diversos	5.551	14.395	5	1.353	4.498		218	249	220	24	445						26.957
35 Arenques, sardinias, anchoas		38.514		419	44.449												83.362
36 Atunes, bonitos, agujas	951	42.032	536	27.949	6.181	2.171	2.312		36.088	448		16.677	1.090	4.355			140.789
37 Peces pelágicos diversos	1	119.219		2.316	23.298												144.834
38 Tiburones, rayas, quimeras	6.031	8.768	2.341	10.456	824		3.445		2.199	884		7	997	1.781			37.733
39 Peces marinos no identificados	75	20.931	9	911	12.778		146		54	2		4	59	163			35.132
<b>Total peces</b>	<b>20.414</b>	<b>349.496</b>	<b>2.904</b>	<b>62.224</b>	<b>116.690</b>	<b>16.334</b>	<b>7.970</b>	<b>249</b>	<b>38.636</b>	<b>1.358</b>	<b>445</b>	<b>16.688</b>	<b>2.147</b>	<b>6.302</b>			<b>641.855</b>
42 Cangrejos, centollas	14	654		354	959		45		5	5							2.035
43 Bogavantes, langostas		1.201		17	548		5									61	1.832
44 Cangrejos reales, galateidos		0			11												11
45 Gambas, camarones	1.127	613		5.480	1.934		1.475										10.830
47 Crustáceos marinos diversos		646		13	848												1.507
<b>Total crustáceos</b>	<b>1.141</b>	<b>3.114</b>		<b>5.864</b>	<b>4.301</b>		<b>1.526</b>		<b>5</b>	<b>5</b>						<b>61</b>	<b>16.015</b>
52 Orejas de mar, bigaros, estrombos		13		1	362												376
53 Ostras		38			0												38
54 Mejillones		7			3												5
55 Vieiras		389			1												390
56 Almejas, berberechos, arcas		6.876		1	1.016												7.892
57 Calamares, jibias, pulpos	33	12.294		13.163	8.322	9.448	46										43.307
58 Moluscos marinos diversos	1	50		0	0												51
<b>Total moluscos</b>	<b>34</b>	<b>19.665</b>		<b>13.165</b>	<b>9.705</b>	<b>9.448</b>	<b>46</b>										<b>52.063</b>
74 Ascidas y otros tunicados					0												0
76 Erizos de mar y otros equinodermos		471			4												476
77 Invertebrados acuáticos diversos		0		0	2												3
92 Algas rojas		439															439
94 Diversas plantas acuáticas		46			0												46
<b>Total otros</b>		<b>956</b>		<b>0</b>	<b>7</b>												<b>963</b>
<b>Total general</b>	<b>21.588</b>	<b>373.231</b>	<b>2.904</b>	<b>81.252</b>	<b>130.702</b>	<b>25.782</b>	<b>9.542</b>	<b>249</b>	<b>38.641</b>	<b>1.363</b>	<b>445</b>	<b>16.688</b>	<b>2.147</b>	<b>6.362</b>			<b>710.899</b>

en el Atlántico se realizan capturas por un volumen de 648.000 toneladas. En el Pacífico, las capturas ascienden a unas 95.000 toneladas y a 51.000 en el Indico.

### COMERCIO PESQUERO

España ha sido y se mantiene como un gran consumidor de pescado con una demanda media por habitante y año en el entorno de los 40 kilos y por ser además un país donde el consumidor paga precios elevados por los productos de la pesca. Ello se ha traducido en los años precedentes en el desarrollo de fuertes corrientes exportadoras hacia España desde otros países comunitarios así como desde terceros países como Chile, Argentina o Marruecos y que algunos Estados miembros donde la pesca estaba en retirada, se haya recuperado flota con la mirada puesta solamente en el mercado español.

Con los caladeros nacionales esquilados o muy agotados y, en todo caso, con recursos totalmente insuficientes para atender la demanda del consumo interior, España desarrolló en las últimas décadas antes de su ingreso en la Unión Europea, una política exterior en materia de pesca diseñada con diferentes instrumentos para facilitar el acceso de los barcos nacionales a otras pesquerías. Ello se mantiene en la actualidad vía los acuerdos comunitarios con terceros países o a través de caladeros en aguas internacionales. Pero, todo ello no ha sido sufi-

### La tasa de cobertura en el comercio se sitúa en el 48,3%

ciente y se hacen indispensables importaciones en la mayor parte de los casos de países de cuyos caladeros se han tenido que ir retirando las flotas comunitarias en virtud de acuerdos más restrictivos.

Según los datos de 2008, el volumen de las importaciones de pescado ascendió a 1,6 millones de toneladas con un valor de 4.914 millones de euros. Por el contrario, las exportaciones se elevaron a 950.000 toneladas por valor



Ana Díaz

## Capturas de buques españoles. Peso vivo (en tm). Por zona de captura y grupo de la Ceiupapa. Año 2007

Grupo CEIUPA	Zona de Captura FAO														Total Peso vivo (tm)		
	21 Atl.NW	27 Atl.NE	31 Atl.CW	34 Atl.CE	37 Med	41 Atl.SW	47 Atl.SE	48 Atl.Ant	51 Ind.W	57 Ind.E	58 Ind.Ant	77 Pac.CE	81 Pac.SW	87 Pac.SE		88 Ant.C	
13 Peces de agua dulce diversos		0,105															0
21 Esturiones, sollos																	0
22 Anguilas		29			20												50
23 Salmones, truchas, eperlanos		13		7	7												27
24 Sábalo		123			52												175
31 Platijas, halibuts, lenguados	5.491	11.216		1.768	809												19.285
32 Bacalao, merluzas, eglefinos	1.451	61.979		9.549	11.921	25.833	2.689										113.422
33 Peces costeros diversos	1.589	21.929	1	3.339	12.012	4.543	404	404	29		212		2	3	39		44.504
34 Peces demersales diversos		38.268		2.988	14.618	2											55.878
35 Arenques, sardinias, anchoas		34.548		1.589	37.713												73.850
36 Atunes, bonitos, agujas	1.342	19.905	5.049	57.555	8.137	5.238	8.687		42.439	458		259	2.927	88.644			240.638
37 Peces pelágicos diversos	8	78.033	6	1.047	8.055	29	35		229	12				0			87.454
38 Tiburones, rayas, quimeras	7.427	9.243	2.403	8.726	863	4.622	4.722		7.907	335		52	2.472	897			49.671
39 Peces marinos no identificados	126	24.095	5	965	11.738	1.658	225		72	2		14	183	134			39.217
<b>Total peces</b>	<b>17.434</b>	<b>299.380</b>	<b>7.464</b>	<b>87.533</b>	<b>105.945</b>	<b>41.926</b>	<b>16.763</b>	<b>404</b>	<b>50.676</b>	<b>806</b>	<b>212</b>	<b>325</b>	<b>5.583</b>	<b>89.677</b>	<b>39</b>		<b>724.167</b>
42 Cangrejos, centollas		553		447	865		36			4							1.906
43 Bogavantes, langostas		647		3	624		1										1.275
44 Cangrejos reales, galateidos		0			9												9
45 Gambas, camarones	193	727		6.943	2.107	4	1.871										11.844
47 Crustáceos marinos diversos		878		5	930												1.813
<b>Total crustáceos</b>	<b>193</b>	<b>2.805</b>		<b>7.397</b>	<b>4.535</b>	<b>4</b>	<b>1.908</b>		<b>4</b>								<b>16.848</b>
52 Orejas de mar, bigaros, estrombos		19		4	332												354
53 Ostras		8			0												8
54 Mejillones		37			0												38
55 Vieiras		624			1												626
56 Almejas, berberechos, arcas		8.379		0	1.182												9.561
57 Calamares, jibias, pulpos		14.348		6.489	7.093	15.089	71										43.090
58 Moluscos marinos diversos		120			0												120
<b>Total moluscos</b>		<b>23.536</b>		<b>6.493</b>	<b>8.608</b>	<b>15.089</b>	<b>71</b>										<b>53.797</b>
74 Ascidias y otros tunicados		0,332			0												0
76 Erizos de mar y otros equinodermos		531			2												533
77 Invertebrados acuáticos diversos		0		5	1												6
92 Algas rojas		47															47
94 Diversas plantas acuáticas		61			1												62
<b>Total otros</b>		<b>639</b>		<b>5</b>	<b>4</b>												<b>649</b>
<b>Total general</b>	<b>17.627</b>	<b>326.360</b>	<b>7.464</b>	<b>101.429</b>	<b>119.093</b>	<b>57.019</b>	<b>16.742</b>	<b>404</b>	<b>50.680</b>	<b>806</b>	<b>212</b>	<b>325</b>	<b>5.583</b>	<b>89.677</b>	<b>39</b>		<b>795.461</b>

de 2.375 millones de euros. Ello supone un déficit de 2.539 millones de euros y una tasa de cobertura de solamente el 48,3%.

Del total de las importaciones, 421.000 toneladas, por valor de 1.517 millones de euros corresponden al resto de los países comunitarios. A su vez 1.184.000 toneladas, por valor de 3.397 millones de euros proceden de terceros países.

En el capítulo de las exportaciones, la parte

### El empleo sigue a la baja hasta unas 46.000 personas

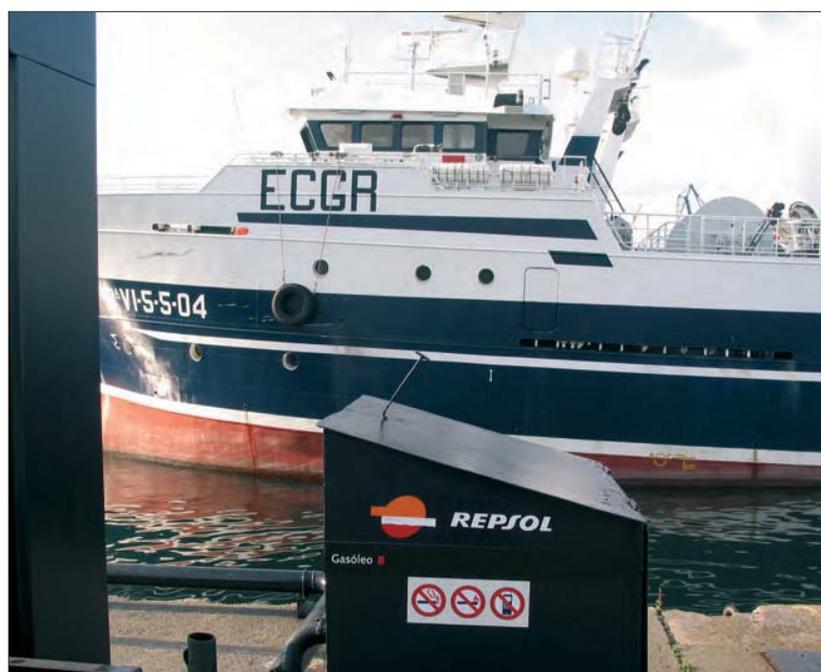
más importante con 608.000 toneladas corresponden al resto de los países comunitarios por valor de 1.783 millones de euros, lo que supone una balanza positiva en el marco de la Unión Europea. Las exportaciones a terceros países fueron de solamente 342.000 toneladas por valor de 591 millones de euros.

### EL EMPLEO

El empleo en el sector de la pesca mantiene una clara línea de caída consecuencia de la reducción de las flotas y de la mejora y modernización de los barcos.

Según los datos manejados por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en 2003 el número de trabajadores por Unidades de Trabajo Año (UTA) (Una UTA equivale al trabajo de una persona una jornada completa 1.800 horas al año), se elevaba a 52.973 en la pesca marítima a los que se sumaban otros 7.760 de la acuicultura hasta un total de 60.733 personas. En 2007, esa cifra ascendía a 35.258 empleos en pesca marítima a los que se añadía otros 7.650 en la acuicultura hasta un total de 42.908 empleos.

Tomando como referencia las afiliaciones del Ministerio de Trabajo, en el mismo periodo se pasó de 54.813 personas a 46.466. En 2008 la cifra bajó a 44.700 personas sobre un total de afiliados al sistema de más de 19 millones de personas. Las encuestas sobre población activa del Instituto Nacional de Estadística maneja-



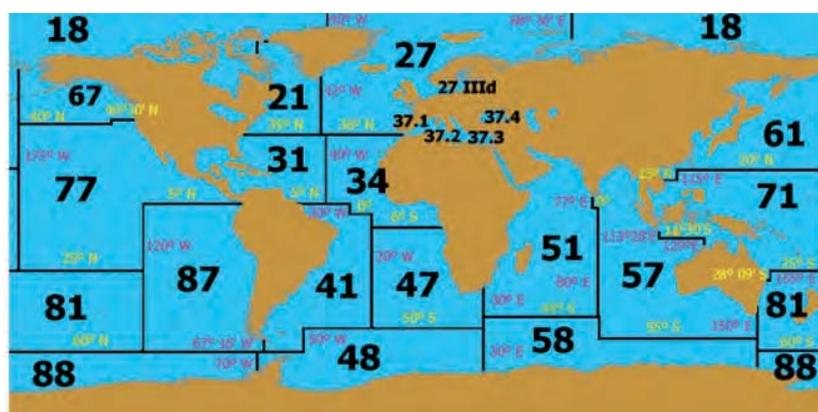
Ana Díaz

## Capturas de buques españoles. Valor en miles de euros. Por zona de captura y grupo de la Ceiupa. Año 2007

Grupo CEIUPA	Zona de Captura FAO																Total Valor (miles €)
	21	27	31	34	37	41	47	48	51	57	58	77	81	87	88		
	Atl.NW	Atl.NE	Atl.CW	Atl.CE	Med.	Atl.SW	Atl.SE	Atl.Ant	Ind.W	Ind.E	Ind.Ant.	Pac.CE	Pac.SW	Pac.SE	Ant.C		
13 Peces de agua dulce diversos			1														1
21 Esturiones, sollos			3														3
22 Anguilas		658			163												521
23 Salmones, truchas, eperlanos		71		34	10												116
24 Sábalos		340			30												370
31 Platijas, halibuts, lenguados	8.663	45.020		8.524	7.948												70.155
32 Bacalaos, merluzas, eglefinos	1.685	79.362		20.859	40.688	45.886	2.569										191.049
33 Peces costeros diversos	2.841	89.052	3	10.948	62.072	8.605	862	497	73		425		6	92	78		175.554
34 Peces demersales diversos		33.406		4.332	19.315	4											57.058
35 Arenques, sardinas, anchoas		27.086		3.313	48.360												78.759
36 Atunes, bonitos, agujas	7.738	71.996	11.045	100.304	34.243	23.152	18.931			83.682	1.991	1.419	15.877	87.256			457.633
37 Peces pelágicos diversos	8	23.843	6	1.144	7.544	26	31			196	10			1			32.808
38 Tiburones, rayas, quimeras	7.892	14.817	2.914	10.689	2.104	4.781	5.268			13.451	396		53	5.192	1.760		89.117
39 Peces marinos no identificados	277	77.678	13	2.384	18.073	3.339	460			162	4		34	448	279		103.151
<b>Total peces</b>	<b>29.104</b>	<b>463.333</b>	<b>13.981</b>	<b>162.532</b>	<b>240.549</b>	<b>85.792</b>	<b>28.121</b>	<b>497</b>	<b>97.565</b>	<b>2.401</b>	<b>425</b>	<b>1.506</b>	<b>21.523</b>	<b>89.387</b>	<b>78</b>		<b>1.236.795</b>
42 Cangrejos, centollas		5.463		1.437	1.710					11							8.947
43 Bogavantes, langostas		10.672		50	18.837					16							29.574
44 Cangrejos reales, galateidos		2			25												28
45 Gambas, camarones	1.809	10.567		67.315	59.325	18	16.090										155.124
47 Crustáceos marinos diversos		17.112		139	4.290												21.541
<b>Total crustáceos</b>	<b>1.809</b>	<b>43.817</b>		<b>68.941</b>	<b>84.186</b>	<b>18</b>	<b>16.431</b>			<b>11</b>							<b>215.214</b>
52 Orejas de mar, bigaros, estrombos		140		24	2.370												2.534
53 Ostras		32			0												32
54 Mejillones		38			0												38
55 Vieiras		1.520			5												1.525
56 Almejas, berberechos, arcas		40.777		0	2.201												42.978
57 Calamares, jibias, pulpos		48.194		30.571	35.182	23.331	324										137.602
58 Moluscos marinos diversos		576			0												576
<b>Total moluscos</b>		<b>91.277</b>		<b>30.595</b>	<b>39.759</b>	<b>23.331</b>	<b>324</b>										<b>185.287</b>
74 Ascidias y otros tunicados		1			0												1
76 Erizos de mar y otros equinodermos		1.342			252												1.594
77 Invertebrados acuáticos diversos		9		19	3												31
92 Algas rojas		11															11
94 Diversas plantas acuáticas		44			1												45
<b>Total otros</b>		<b>1.407</b>		<b>19</b>	<b>256</b>												<b>1.682</b>
<b>Total general</b>	<b>30.914</b>	<b>599.634</b>	<b>13.981</b>	<b>262.087</b>	<b>364.750</b>	<b>109.142</b>	<b>44.576</b>	<b>497</b>	<b>97.576</b>	<b>2.401</b>	<b>425</b>	<b>1.506</b>	<b>21.523</b>	<b>89.387</b>	<b>78</b>		<b>1.638.976</b>

FUENTE: Datos del Censo de Flota Pesquera Operativa a 31 de dic de 2008

### Desembarcos y capturas de pesca marítima



DEFINICION DE LA ZONA	ZONA CORRESPONDIENTE
Zona FAO n. 21	Atlántico Noroeste/Nor-Occidental
Zona FAO n. 27	Atlántico Noreste/Nor-Oriental
Zona FAO n. 27. IIIId	Mar Báltico
Zona FAO n. 31	Atlántico Centro-Oeste/Centro-Occidental
Zona FAO n. 34	Atlántico Centro-Este/Centro-Oriental
Zona FAO n. 41	Atlántico Suroeste/Sudoccidental
Zona FAO n. 47	Atlántico Sureste/Sudoriental
Zona FAO n. 37.1, 37.2 e 37.3	Mar Mediterraneo
Zona FAO n. 37.4	Mar Negro
Zona FAO n. 51 e 57	Oceano Indico
Zona FAO n. 61, 67 71, 77, 81 y 87	Oceano Pacifico
Zona FAO n. 48, 58 y 88	Antártico

#### DEFINICIONES:

- PESO VIVO: Se refiere al peso de la pesca en el momento de la captura.
- TAXONÓMICO: Es una forma de nombrar a las especies (Alfa 3) mediante el código alfanumérico de diez caracteres utilizado por la FAO (Food and Agriculture Organization).
- CEIUPA: Clasificación Estadística Internacional Uniforme de los Animales y Plantas Acuáticos.
- ZONA DE CAPTURA: La Zona de Captura se expresa en términos de la clasificación internacional normalizada de Zonas Estadísticas de Pesca de la FAO.

ban para 2007 una cifra de 52.200 personas en pesca marítima y en la acuicultura a las que se suman otras 22.789 personas en las industrias de los productos de la pesca.

Según una encuesta del Ministerio de Medio Ambiente, el número medio de días trabajados en la pesca marítima en 2007 fue de 182 en aguas nacionales y de 267 en los barcos que operan en caladeros exteriores, lo que da una media de 216 días trabajados en el sector. Quienes más faenan, son los barcos que operan en aguas del Indico, Atlántico, Pacífico, Banco Sahariano y los barcos de cerco en atún con 306 días. En la parte contraria se hallan los barcos artesanales del Mediterráneo con sólo 156 días de trabajo por año.

En el caso de la acuicultura, el número de UTAs en 2007 fue de 7.650 con un total de 27.643 personas de las que 10.069 son mujeres y 17.574 hombres. Del total de UTAs en la acuicultura, el grueso con 6.789 corresponden a la que se desarrolla en aguas marinas y 862 a la acuicultura continental. Finalmente, sobre el número de UTAs, 4.033 corresponden a asalariados y 3.617 a no asalariados.

Galicia tiene un claro predominio en la actividad acuícola. De las 7.650 UTAs, 5.143 corresponden a esa comunidad autónoma y de las 27.643 personas ligadas a esa actividad, 23.712 lo hacen en Galicia. ■

**VIDAL MATÉ**



## IFOP 2000-06, OBJETIVOS CUMPLIDOS

**La Administración española cumplió ampliamente los objetivos marcados por la Unión Europea en materia de política de pesca para el periodo 2000 a 2006 en base a las actuaciones contempladas en el instrumento Financiero de Orientación de la Pesca, IFOP según se desprende del balance hecho por la Secretaría General del Mar. Según los datos manejados por las autoridades españolas, se ha hecho un gran esfuerzo fundamentalmente en los programas para la conservación y explotación sostenible de los recursos pesqueros en todos los caladeros donde opera la flota del país y muy especialmente en actuaciones como el ajuste de barcos.**

**D**e acuerdo con las cifras manejadas por la Administración española, en el periodo de aplicación del IFOP, los desguaces de embarcaciones con una edad superior a los diez años se han traducido en una reducción total de la flota en 51.981 GT, así como en 161.953 Kw. Esas cifras suponen que el programa para reducción de GTs se ha cumplido en una 229% para las zonas objetivo uno y del 176% para el resto de las regiones. En el caso de la potencia de las embarcaciones, el cumplimiento de los objetivos marcados en el programa ha estado igualmente muy por encima de las exigencias comunitarias al situarse en el 170% para las zonas objetivo uno y del 197% para las demás regiones.

Las actuaciones de desguace han supuesto un volumen de 153,4 millones de euros. De esa cifra, a través del IFOP, ayudas comunitarias, se han concedido 133,4 millones de euros, a los que se suman otros 29,9 millones de euros aportados por la Secretaría General del Mar y 24,8 millones de las comunidades autónomas.

Una segunda medida en la política hacia el sec-

**España desguazó en ese periodo más barcos de los previstos por la Unión Europea**

tor de la pesca han sido las actuaciones para las salidas de barcos hacia terceros países vía las empresas mixtas para seguir ejerciendo la actividad de la pesca, pero en caladeros de terceros países, lo que supone quitar presión en los caladeros comunitarios.

Esta política se aplicó hasta diciembre de 2004. En ese periodo, España exportó un total de 53 barcos con un arqueo de 23.392 GTs y con 49.940 KW, lo que significa superar en 23.292 GT y en 23.392 Kw las previsiones contempladas en el programa.

Estas actuaciones supusieron un importe total de 37,1 millones de euros de los que 29 fueron aportados por el IFOP y 8,1 millones por la Secretaría General del Mar.

Finalmente, en materia de construcción de barcos el programa se ha acercado al 100% sobre los objetivos previstos. Con las medidas de ayuda a la construcción de barcos, se ha logrado modernizar la flota sin aumentar e incluso disminuyendo la capacidad de la misma. Las medidas de ayuda para la construcción de barcos más modernos estuvieron en vigor hasta el 31 de diciembre de 2004 siempre que el armador aportara para el desguace barcos que no hubieran recibido ayudas. Estas actuaciones supusieron un coste total de 1.064 millones de euros de los que 349,6 fueron aportados por el IFOP, 39,6 millones por la Secretaría General del Mar, 74,3 millones por las comunidades autónomas y 601,1 millones por los armadores.

Desde 2007 a 2013 está en vigor el Fondo Europeo de la Pesca con un presupuesto de 4.305 millones de euros. ■ V.M

La Conferencia  
Internacional del  
Trabajo apuesta por

# DIGNIFICAR el trabajo en la pesca

**La mejora de las condiciones de seguridad laboral y salud a bordo de la gente del mar y el desarrollo socio-económico del sector han sido una de las asignaturas pendiente en la legislación de muchos países —no sólo en la de los menos desarrollados. Para intentar acabar con estas deficiencias, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó en el año 2007 el Convenio 188 sobre el trabajo en la pesca promoviendo, desde entonces, entre los Estados miembros su ratificación y la adaptación del texto a las realidades locales. En este ámbito y con el propósito de acercar este convenio al sector pesquero de nuestro país aparece el presente manual de capacitación y consulta que analiza en detalle tanto las nueve partes del Convenio como nuestra legislación sobre el tema.**

La preocupación de los organismos internacionales —Organización Internacional del Trabajo (OIT), Organización para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y otras agencias de la ONU— por las condiciones de vida y de trabajo a bordo en las embarcaciones pesqueras de todos los tamaños y en todas las partes del mundo ha dado como resultado el Convenio 188 y la Recomendación 199.

En el ámbito europeo, el fuerte apoyo con el que ha contado la Resolución legislativa del Parlamento Europeo por la que se autoriza a los Estados miembros a ratificar el Convenio también muestra la preocupación sobre las condiciones en que se realiza el trabajo en la pesca.

El texto, que entrará en vigor tras ser ratificado por diez miembros—ocho de los cuales deberán ser Estados ribereños—, reemplaza cinco de los siete instrumentos existentes sobre seguridad, salud y condiciones de trabajo en el sector pesquero. De esta forma, la norma revisa el Convenio 112 sobre la edad mínima (trabajadores), el Convenio 113 sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores y el Convenio 126 sobre el alojamiento de las tripulaciones. Además legisla sobre otros ámbitos trascendentales como salud y seguridad en el trabajo, dotación y horas de descanso, listas de tripulantes, repatriación, contratación y colocación y seguridad social. En otro ámbito, la norma tendrá gran importancia en Latino América ya que muchos países de esta zona han presionado a la comunidad internacional para mejorar la reglamentación del sector pesquero ya que han sufrido la competencia de países en los que este sector está menos reglamentado.



## DIFUSIÓN Y PROMOCIÓN

Desde su elaboración por parte de gobiernos, empresarios y trabajadores y su adopción en el seno de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) se han realizado diferentes actividades de promoción de estas normas mínimas internacionales para garantizar a los pescadores una protección adecuada a nivel mundial. Entre las



J. M. Salamanca

tes del Convenio 188 sobre el trabajo en la pesca. La primera establece las definiciones tales como pesca comercial, deportiva, de subsistencia, autoridad competente, organizaciones representativas, propietario de buque, pescador, tipos de embarcación y equivalencias. Además, señala su ámbito de aplicación y responsabilidades. La segunda forma sobre los principios generales de aplicación de esta legislación internacional subrayando que ninguna de las disposiciones de este convenio menoscabará cualquier ley, sentencia o costumbre o acuerdo entre los propietarios de buques pesqueros y los pescadores que garantice condiciones más favorables. La tercera detalla los requisitos para trabajar a bordo de buques pesqueros y las condiciones de servicio. Entre estos requisitos está la edad mínima, fijada en 16 años, o un examen médico. La cuarta indica la dotación a bordo que garantice la navegación y que las operaciones sean realizadas en condiciones de seguridad, el acuerdo de trabajo del pescador en el que tienen que constar unos datos mínimos, la remuneración y las horas de descanso. La parte quinta especifica las condiciones de alojamiento que debe garantizar un entorno saludable, y alimentación. La sexta informa sobre la atención médica, la protección de la salud y la seguridad social. El buque debe contar con un pescador formado en materia de primeros auxilios y habrá a bordo suministros médicos acompañados de instrucciones, en idioma y formato que resulten leíbles para el pescador. Además el barco debe estar equipado para efectuar comunicaciones por radio o satélite con personas que puedan asesorar médicamente—en el caso español el Centro Radio Médico o los buques hospitales del I. S. M. La séptima advierte del cumplimiento y control de la aplicación en los buques que enarbolan pabellón. Para ello los países que adopten el convenio deberán de contar con inspectores cualificados. La octava muestra la forma en que la Conferencia Internacional del Trabajo posibilita un sistema para adoptar propuestas de enmiendas al Convenio y los plazos para su entrada en vigor. Y la última parte o disposiciones finales contienen las recomendaciones sobre el trabajo en la pesca actualizadas mediante la Recomendación nº 199.

El manual sobre los derechos y obligaciones de los marineros ha sido realizado por Domingo González, abogado y consultor externo de la OIT, bajo la dirección conjunta de los programas del Centro Internacional de Formación de la OIT de Turín y con el apoyo de especialistas del sector. El texto está editado por el Ministerio de Trabajo e Inmigración. ■

J.M.S.

acciones de difusión, en el ámbito nacional cabe destacar, el proyecto de “Formación tripartita para el fortalecimiento institucional de los constituyentes de la OIT y la promoción del Convenio 188 sobre el trabajo en el sector de la pesca” desarrollado con financiación del Gobierno, a través del Instituto Social de la Marina.

En este marco aparece este Manual de formación que analiza en detalle las nueve par-

Los productores y los comercializadores se alían

# UNIDOS en la promoción del pescado

**“Disfruta comiendo pescado”, éste es el lema con el que la Asociación Nacional de Mayoristas de Pescados de Mercas (ANMAPE) y la Confederación Española de Pesca (CEPESCA) han presentado por primera vez una campaña de promoción de consumo de pescado y marisco con la que pretenden dar a conocer las virtudes y excelencias de estos alimentos y la labor que realizan los productores y los comercializadores a favor de la calidad, la sostenibilidad y la seguridad alimentaria. La campaña, dotada con un presupuesto de 266.500 euros, y en la que también han participado el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y la Unión Europea, a través del Fondo Europeo de la Pesca, se ha llevado a cabo en los mercados de varias ciudades españolas y sienta las bases para la futura creación de la Fundación Pescado y Salud.**

La Asociación Nacional de Mayoristas de Pescados y Mercas (ANMAPE) y la Confederación Española de Pesca (CEPESCA) se han unido en esta campaña de difusión con la intención de que tanto los consumidores como los responsables del canal Horeca –formado por las empresas de hostelería, restauración y catering- conozcamos la amplia gama de pescados y mariscos que tenemos a nuestra disposición en los mercados, así como la labor que realiza el sector extractivo y el comercializador.

ANMAPE y CEPESCA apuestan no sólo por una actividad pesquera y sostenible sino también por la calidad y beneficios que para nuestra salud ofrecen los productos del mar. En este sentido, con estas acciones pretenden acercar a los consumidores la labor del sector productivo y el papel que juega el mayorista de pescado, resaltando las ventajas que aportan los mercados centrales en aspectos tan importantes como la trazabilidad, la variedad de productos, la seguridad y control alimenticios y la transparencia en la formación de precios.

La campaña se ha realizado con el apoyo del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y



Marino y de la Unión Europea, llevándose a cabo en varios de los más importantes mercados de abastos de Madrid, Barcelona, Valencia y Granada. La acción principal la han desarrollado unos azafatos de aspecto saludable que vistiendo una camiseta con el slogan “Mmmm, qué bueno estoy”, repartían material promocional y octavillas en las que se explicaban las propiedades nutricionales del pescado y el marisco así como los beneficios que tiene su consumo en nuestra salud.

Esta campaña cuenta con el asesoramiento de doctores y expertos en nutrición y sienta las bases para la creación de la futura Fundación Pescado y Salud que, agrupando a todos los eslabones que conforman el sector pesquero nacional, tratará de potenciar una presencia mayor del pescado y el marisco en la dieta de los españoles y divulgar los beneficios de su consumo, especialmente entre la población infantil y juvenil, que serán los consumidores del mañana.

España es uno de los países donde más pescado se come, alcanzando los





36 kilos per cápita al año. El consumo se realiza habitualmente en los hogares donde se pone en la mesa entre dos y tres días por semana. Los españoles preferimos mayoritariamente los pescados frescos y congelados (56%), seguido de los mariscos frescos, congelados y cocidos (29,6%) y las conservas de pescado (14,2%).

Ante la necesidad de adaptar la oferta de pescados y mariscos a un público cada vez más exigente, que demanda nuevos hábitos de compra y consumo, así como de frenar la caída que ha sufrido la compra de estos productos a consecuencia de la crisis, ANMAPE y CEPESCA se han aliado por primera vez en esta campaña divulgatoria, a la que han calificado de "histórica".

### **ALIMENTO IMPRESCINDIBLE**

Según los cardiólogos y expertos en nutrición, los productos del mar deben incluirse obligatoriamente en nuestra dieta. Estudios científicos demuestran que el consumo habitual de pescados y mariscos, unido a una vida sana y al ejercicio regular, ayudan a prevenir la aparición de enfermedades cardiovasculares, una de las principales causas de mortalidad en los países desarrollados.

Los ácidos grasos Omega 3 y Omega 6, presentes en los productos del mar y especialmente en el pescado azul, ayudan a combatir la arteriosclerosis y reducir el colesterol; enfermedades que pueden llegar a provocar infartos de miocardio, infartos cerebrales o muerte súbita. También se ha relacionado el consumo de estos ácidos no saturados con una menor incidencia del Alzheimer y del retraso mental, por lo que los médicos los recomiendan especialmente en embarazadas al demostrarse que los niños cuyas madres han consumido pescado durante el embarazo son más sociables y receptivos. Estudios y publica-

***El pescado es un alimento protéico, sano, saludable, respetuoso con el medio marino y asequible a todos los bolsillos***

ciones más recientes han llegado a relacionar la no ingesta de productos del mar con algunos tipos de cáncer.

Aparte de los ácidos grasos, las algas –cuyo consumo aún no está muy extendido en nuestro país– contienen más vitaminas y minerales que muchas verduras y vegetales.

### **CONCURSO GASTRONÓMICO**

En el acto de presentación de la campaña, también se invitó a los cocineros –tanto profesionales como estudiantes– y a los aficionados a la cocina y a la gastronomía a participar en la segunda edición del concurso "Anzuelo de Oro" que premia con dicho galardón a la mejor receta que tenga a un pescado o marisco como ingrediente principal.

Las personas que deseen participar en este concurso tienen de plazo hasta el 8 de octubre para enviar sus recetas a través del correo electrónico en la dirección [recetas@anzuelodeoro.com](mailto:recetas@anzuelodeoro.com) o desde la página web [www.anzuelodeoro.com](http://www.anzuelodeoro.com), donde podrán recibir más información sobre el concurso.

Cualquier usuario de Internet podrá valorar estas recetas. De esta votación popular, saldrán tres finalistas, los otros seis serán elegidos por el jurado que en esta ocasión está formado por los cocineros Mario Sandoval, Koldo Royo y Adolfo ante quienes elaborarán sus platos en la final del próximo 21 de octubre en la Escuela Superior de Hostelería y Turismo de Madrid. Se premiará la mejor receta en la modalidad de pescado blanco, pescado azul y marisco y la entrega de premios tendrá lugar durante la primera quincena de noviembre en Zaragoza, Málaga y Salamanca, respectivamente. ■

**ANA DÍAZ**



La demanda de cursos es muy parecida a la del año pasado

# EL ISM OFERTA NUEVOS CURSOS de formación

*El programa formativo del ISM, cofinanciado por el Fondo Social Europeo, pretende dotar al sector de una preparación y cualificación adaptadas a las nuevas necesidades que demanda la profesión marítimo-pesquera. De manera habitual, los Centros Nacionales de Formación de Bamio, (Pontevedra) e Isla Cristina (Huelva) imparten cursos y enseñanzas pero además éstos también se llevan a cabo en las Direcciones provinciales y locales que el Instituto Social de la Marina tiene distribuidos a lo largo de nuestra geografía. Desde enero a junio de este año se han desarrollado 271 cursos y se han graduado 3846 alumnos. Cifras muy parecidas al mismo periodo de tiempo del 2008. Algunas de las enseñanzas, como las de marinero pescador o mantenimiento mecánico del buque, entre otras, no se habían impartido nunca.*



El Plan de Formación Profesional Marítima y Sanitaria que el Instituto Social de la Marina viene desarrollando a lo largo de este año está compuesto por un total de 89 cursos de especialización repartidos en 11 familias o grupos (Certificados Profesionales, Sanitaria, Seguridad Marítima y Contaminación, Títulos Profesionales, Idiomas, Electricidad y Electrónica, Cualificaciones Tra-



bajo a Bordo, Actividades Relacionadas con el Transporte Marítimo, Mecánica Industrial, Actividades Pesqueras e Informática). En esta ocasión, se han incluido nuevas enseñanzas como las de mariner pescador, mixto avanzado (avanzado l.c.i. y emb.sup. y botes de rescate no rápido), mantenimiento mecánico del buque y sistemas de aires acondicionado.

A pesar de que si analizamos la estadística



histórica, encontramos que desde el año 2006 - cuando se ofertaron 1001 cursos y graduaron casi 14.000 alumnos- tanto el número de cursos impartidos como de alumnos participantes han disminuido. En lo que va de año y hasta el mes de junio se han celebrado ya un total de 271 cursos, aprobados por 3838 alumnos. Cifras muy parecidas a las computadas en el mismo período de tiempo del 2008, cuando se ofertaron 287 cursos y se graduaron 3846 estudiantes.



## **DIRECCIONES PROVINCIALES**

Exceptuando los Centros Nacionales de Formación Marítimo Pesquera del ISM en Bamio e Isla Cristina y los Servicios Centrales en los que desde el año 2006 y hasta la actualidad son los lugares donde más cursos se han realizado, hay que resaltar el papel que juegan las distintas Direcciones provinciales en cuanto a la formación de los trabajadores del mar se refiere.

Desde el año 2006 y hasta mediados del 2009 las cinco Direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina en las que más cursos se han celebrado han sido Tenerife (240), Las Palmas (204), Vizcaya (186), Vigo (161) y Huelva (119). En cuanto al número de participantes que han finalizado los cursos destacan Las Palmas (3310), Vizcaya (2604), Tenerife (2414), Vigo (2273) y las Islas Baleares (1872).

En cuanto a la actividad que se ha llevado a cabo desde principios de año hasta finales de junio hay que señalar que se han impartido 271 cursos en los que han participado 3838 estudiantes. Durante este tiempo, en los Cen-

## **Los cursos homologados por la Dirección General de la Marina Mercante están sujetos a la Norma Internacional de Control de Calidad**

tros de Formación de Bamio e Isla Cristina se han celebrado 67 y 45 cursos a los que han asistido 744 y 529 alumnos, respectivamente. Sin embargo, el trabajo que en materia de formación se ha realizado en las Direcciones provinciales también es destacable. Así, Vizcaya (25), Las Palmas (19), Islas Baleares (16), A Coruña (15) y Alicante y Tenerife (11) son las Direcciones provinciales donde se han organizado más cursos de formación. El número de asistentes se corresponde con el mismo ranking; es decir, a Vizcaya han asistido 391 alumnos; a Las Palmas 360; a las Islas Baleares 262; a A Coruña 231 y a Tenerife 193.

## **PREFERENCIAS E INSCRIPCIONES**

De acuerdo con las últimas estadísticas correspondientes al mes de junio de 2009, los cursos más demandados a lo largo de este año han sido el de Buques ro-ro de pasaje y buques de pasaje distintos a buques ro-ro (con 44 cursos celebrados a lo largo de nuestra geografía y 702 alumnos aprobados); el de Formación Sanitaria específica inicial (con 26 cursos organizados y 381 alumnos aprobados); el

**CURSOS FINALIZADOS Y ALUMNOS FORMADOS EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA: COMPARATIVA POR AÑOS**

Curso	2006		2007		2008		2009	
	Cursos	Alumnos que finalizan						
<b>CERTIFICADOS PROFESIONALES</b>								
● Competencia marinera	8	133						
● Carga de mercancías peligrosas en bultos (STCW)	2	22	3	37	4	45		
● Buques gaseros	13	89	13	90	12	85	5	38
● Buques petroleros	14	99	12	92	13	97	3	23
● Buques quimiqueros	12	84	11	73	12	78	2	13
● Buques ro-ro de pasaje y buques de pasaje distintos a buques ro-ro	48	767	78	1.228	79	1.193	44	702
● Compensador de agujas nauticas	2	19	1	9	0	0	0	0
● Familiarización en buques tanque	24	304	18	237	18	243	7	99
● Operador general del S.M.S.S.M.	20	169	20	176	19	165	8	84
● Radar de punteo automatico (A.R.P.A.)	20	170	30	255	22	183	6	48
● Básico de buques de pasaje	8	145	6	105	8	140	1	20
● Operador restringido del S.M.S.S.M.	2	21	6	55	5	46	2	20
● Actualización Buques Gaseros			3	23	2	16	3	23
● Actualización Buques Petroleros			4	31	3	21	2	15
● Actualización Buques Quimiqueros			3	23	3	22	2	16
● Actualización Buques Ro Ro De Pasajes Y Buques de Pasaje Distintos Ro			0	0	2	16	1	8
● Actualización Familiarización Buques Tanque			3	31	4	47	1	12
● Actualización Operador General Del Ssm			1	6	2	9		
● Marinero Pescador					4	76	15	277
<b>SANITARIA</b>								
● Formación básica - módulo de primeros auxilios	102	1.615	88	1.356	74	1.314	21	353
● Formación sanitaria específica inicial	220	3.194	102	1.483	62	837	26	381
● Formación sanitaria específica avanzada	49	678	38	552	31	466	14	205
● Formación sanitaria para actividades subacuáticas	9	120	5	67			2	30
● Formación Sanitaria Básica	5	75	5	76	1	16		
● Formación sanitaria fonda	0	0						
<b>SEGURIDAD MARÍTIMA Y CONTAMINACIÓN</b>								
● Formación básica (3 módulos)	92	1.508	80	1.239	61	1.071	15	239
● Prevención de riesgos laborales N-1	16	239	30	453				
● Búsqueda y salvamento - iamsar	2	26	4	37	7	67	3	28
● Código ISM	2	32	1	15	2	32	1	16
● Mantenimiento de equipos de seguridad	1	11						
● Marpol 73/78	6	79	5	71	12	115	3	34
● Prevención, detección y sistemas fijos de extinción de incendios	1	6						
● Introducción a la prevención de riesgos laborales	2	31	1	18				
● Derrames de hidrocarburos: tecnologías informáticas aplicadas	5	32	6	42	1	6	1	5
● Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)	53	805	42	633	48	727	14	205
● Formación básica - módulo de seguridad en el trabajo	14	179	7	97	13	243	2	32
● Formación básica - módulo de supervivencia	13	163	4	44	10	184	0	0
● Gestión de instalaciones de energías alternativas	0	0						
● Oficial De Protección Del Buque	16	224	16	236	16	215	7	104
● Conocimientos generales del medio marino	65	891	58	842	59	945	16	267
● Avanzado en lucha contra incendios	45	737	42	654	33	548	7	104
● Botes de rescate rápidos	16	278	18	295	18	309	7	103
● Prácticas en Lucha Contra Incendios - Básico	4	68			4	71		
● Formación básica - módulo de lucha contra incendios	11	131	8	107	10	186	0	0
● Prevención y lucha contra contaminación nivel básico			1	10				
● Prevención De Riesgos Laborales Nivel Básico					19	283	4	61
● Mixto Avanzado (Avanzado L.c.i. Y Emb. sup. Botes Rescate No Rápido					2	40		
<b>TÍTULOS PROFESIONALES</b>								
● Patrón costero polivalente	3	37	3	36	2	26	0	0
● Patrón local de pesca	6	101	2	42	1	17		
● Frigorista de instalaciones navales N-1	2	21	2	16	2	19	1	9

**CURSOS FINALIZADOS Y ALUMNOS FORMADOS EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA: COMPARATIVA POR AÑOS**

Curso	2006		2007		2008		2009	
	Cursos	Alumnos que finalizan	Cursos	Alumnos que finalizan	Cursos	Alumnos que finalizan	Cursos	Alumnos que finalizan
● Frigorista de instalaciones navales N-2 y pesqueras	1	6	1	10	1	6	0	0
● Marinero de máquinas de marina mercante	3	34	5	66	4	41	1	9
● Marinero de puente de marina mercante	4	51	7	86	10	149	5	68
● Patrón portuario	6	100	5	77	9	150	4	73
● Patrón Costero Polivalente (puente y Común)	1	20						
<b>IDIOMAS</b>								
● Frases estandarizadas omi	2	27						
● Inglés para comunicaciones del S.M.S.S.M.	1	10						
● Inglés técnico marítimo nivel 1	2	11						
● Inglés técnico marítimo nivel 2	2	13	3	19	5	34	1	9
<b>ELECTRICIDAD Y ELECTRÓNICA</b>								
● Autómatas industriales N-1	1	4	0	0				
● Autómatas industriales N-2	1	4						
● Automatismos eléctricos	2	15	1	3	2	11	1	8
● Control automático por ordenador	1	8						
● Control y Acople de Alternadores	1	9	1	6	1	6		
● Instalaciones eléctricas N-2	1	11	3	21				
● Redes de autómatas industriales	1	4	0	0				
● Electrohidráulica			1	8				
● Electroneumática			1	5				
● Autómatas Industriales					1	8	0	0
● Instalaciones Eléctricas					3	26	1	9
<b>CUALIFICACIONES TRABAJO A BORDO</b>								
● Cartas electrónicas (ECDIS)	7	57	7	69	10	97	3	31
● Control automático integral de buques	0	0						
● Gestión integral de puente	4	41	8	66	8	62	2	14
● Cocinero	1	10						
<b>ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO</b>								
● Control de tráfico marítimo (VTS)	5	28	4	23	4	22	2	12
<b>MECÁNICA INDUSTRIAL</b>								
● Gestión Técnica de Instalaciones de Frío	1	10	1	8	0	0		
● Mantenimiento industrial de buques de pesca	1	4	1	7				
● Maquinaria y herramienta: torno y fresa	4	19	4	23	4	17	1	4
● Prevención de Legionella Y Tratamiento de Aguas	1	3	1	7				
● Sistemas de aire acondicionado y climatización nivel 2	1	8	1	4				
● Soldadura eléctrica con electrodos revestidos nivel 1	7	55						
● Soldadura eléctrica con electrodos revestidos nivel 2			2	19				
● Mantenimiento Mecánico del Buque					1	6		
● Sistemas de Aire Acondicionado					0	0		
● Soldadura Eléctrica para Mantenimiento a Bordo					4	36	1	8
<b>ACTIVIDADES PESQUERAS</b>								
● Detección de pesca con equipos electrónicos	3	21	2	9	3	22	2	10
● Mantenimiento de artes de pesca	2	34	1	14				
● Construcción de artes de pesca	1	14	1	11	1	8		
<b>INFORMÁTICA</b>								
● Introducción a la informática			1	7				
<b>TOTAL</b>	<b>1.001</b>	<b>13.934</b>	<b>842</b>	<b>11.460</b>	<b>772</b>	<b>10.930</b>	<b>271</b>	<b>3.838</b>

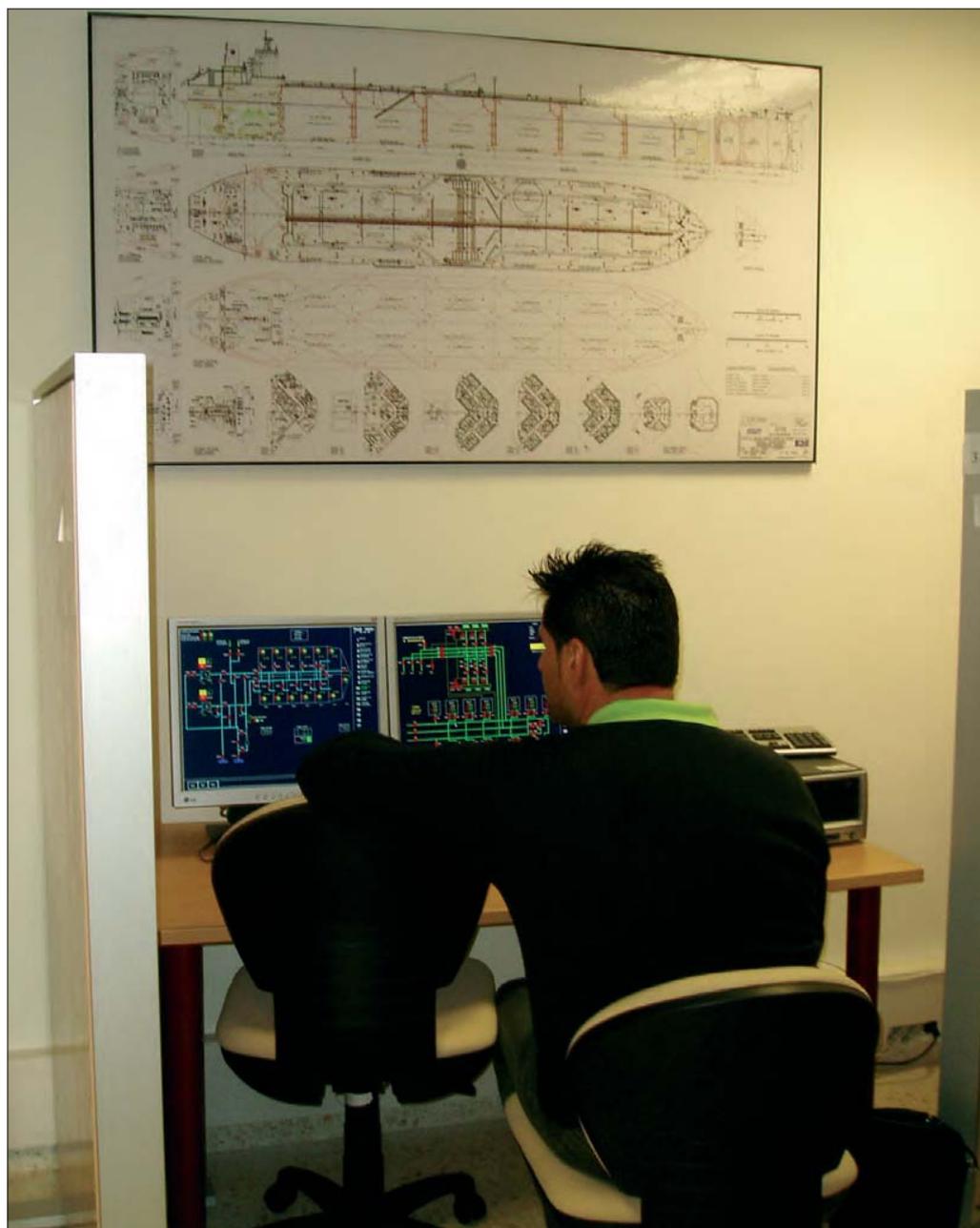
de Formación básico, módulo primeros auxilios (con 21 cursos y 353 participantes); el de Conocimientos generales del medio marino (del que se han impartido 16 cursos con la presencia de 267 alumnos); el de Marinero Pescador (del que se han celebrado 15 cursos y participado 277 profesionales); el de Formación Básica (tres módulos) en el área de seguridad marítima y lucha contra la contaminación (que también se han celebrado 15 cursos con la participación de 239 alumnos) y finalmente se han llevado a cabo 14 cursos de Formación Sanitaria específica avanzada y Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos) a los que han asistido un total de 205 alumnos en ambos casos.

Pero la oferta formativa continúa a lo largo del año y está abierta a todas aquellas personas que deseen matricularse. Para hacerlo hay que formalizar una solicitud que puede obtenerse bien en las Direcciones provinciales y locales del ISM o bien descargándose de la página web de la Seguridad Social en la dirección [www.seg-social.es](http://www.seg-social.es) y siguiendo los enlaces de la sección "trabajadores", que lleva a trabajadores del mar, y en el apartado de "formación" se pueden obtener

detalles sobre el plan de formación, las acciones formativas, las instalaciones y centros donde se celebran los cursos y la solicitud de admisión.

Desde esta misma página o en las propias dependencias del Instituto Social de la Marina se puede rellenar el modelo de solicitud del curso que se desee realizar. Si bien, una vez cumplimentado se deberá remitir al Director provincial del ISM, presentándolo en las Direcciones provinciales o locales del Instituto o en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 38 de la Ley 30/1992 de, 26 de noviembre, sobre el Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Las Direcciones provinciales podrán, en algunos casos, pedir el título o el certificado profesional del demandante así como una declara-



**Las solicitudes para participar en los programas de formación del ISM pueden descargarse a través de internet**

ción del solicitante de no padecer ninguna enfermedad o deficiencia que le incapacite para realizar el curso que desea. En algunos casos, también podrá solicitarse el certificado de empresa que acredite el compromiso laboral de contratar al alumno cuando haya superado la evaluación de la competencia en la formación solicitada.

Precisamente, los alumnos que tengan este compromiso por parte de las empresas tendrán prioridad a la hora de ser seleccionados. Salvo en estos casos excepcionales, en los demás se seguirá el criterio de la antigüedad en el plazo de entrega de la solicitud y el Instituto Social de la Marina garantizará, en la medida de lo posible, la proximidad del centro al domicilio del alumno. ■

**ANA DÍAZ**



# La **PROTECCIÓN SOCIAL** de los trabajadores del mar

***“El Instituto Social de la Marina dispone de centros asistenciales en Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Walvis Bay (Namibia), Seychelles y Diego Suárez (Madagascar)”, señaló Pilar López-Rioboo, directora general del Instituto Social de la Marina, durante su intervención en las jornadas sobre el sector pesquero, celebradas en Zagreb (Croacia), dentro del Programa Phare de la Unión Europea. Este programa constituye una iniciativa puesta en marcha por Bruselas para formar y asesorar a los nuevos países miembros sobre diferentes sectores económicos.***

La directora general explicó el funcionamiento de la protección social en el sector marítimo-pesquero que lleva a cabo el ISM. Estos centros, ubicados fuera de nuestras fronteras, atendieron durante el año 2008 a 1.396 trabajadores, las consultas sanitarias fueron 1.785 y se repatriaron a un total de 146 trabajadores.

Tras indicar que el medio marítimo supone un escenario laboral radicalmente distinto al que es propio de los trabajadores en tierra, hizo referencia a las medidas que lleva a cabo el Instituto, tanto en los niveles de protección, asistencia sanitaria y formación profesional.

En primer lugar justificó que el sector tenga un Régimen Especial propio, en el ámbito de la

Seguridad Social, porque el medio marítimo supone un escenario laboral radicalmente distinto al que es propio de los trabajadores en tierra. “Es de todos conocido que el espacio físico en que se lleva a cabo la actividad, la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, la carencia o precariedad de instalaciones adecuadas a bordo para una normal convivencia, las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad en la población del sector, conforman un cuadro socio-laboral que exige, inevitablemente una atención específica e integral por parte de los poderes públicos”. Por este motivo –afirmó– se fijan unos coeficientes correctores que minoran la cotización en porcentajes que oscilan entre el 0,10 y el 0,40 por ciento. Estos coeficientes se

aplican a cada año efectivamente trabajado con el límite máximo de 10 años, que sitúa la edad mínima de jubilación en 55 años. Además, tienen el doble efecto de adelantar la

***En los primeros siete meses de este año el Centro Radio-Médico ha atendido 698 casos, de los que 553 fueron por enfermedad y 145 por accidente***

edad de jubilación y de considerarse como periodos cotizados a efectos del cálculo del porcentaje de pensión.

## **MODELO DE PROTECCIÓN SOCIAL**

Las prestaciones son las mismas que las del Régimen General de la Seguridad Social, tales como asistencia sanitaria, incapacidad, maternidad, paternidad, riesgo por el embarazo y riesgo durante la lactancia natural. La principal diferencia se encuentra en la jubilación al aplicar los coeficientes reductores antes descritos.

En el año pasado la gestión de prestaciones otorgadas por el ISM ascendió a 15.363 expedientes solicitados, entre los que destacan 8.511 correspondientes a pensiones de jubilación, incapacidad permanente y de muerte y, 6.852 de incapacidad temporal y 4.012 a otras prestaciones. Otro dato significativo: el número de pensiones en vigor, en julio de 2009 asciende a un total de 131.907, de las cuales 9.300 corresponden a incapacidad permanente, 70.949 a jubilación y 51.658 a muerte y supervivencia. En ese mismo mes el número de trabajadores afiliados era de 79.761, pertenecientes a 11.348 empresas.

## **ASISTENCIA SANITARIA**

En cuanto al Programa de Sanidad Marítima, Pilar López Rioboo, dijo que se asienta en dos pilares básicos de actuación, el nivel preventivo y el asistencial. La medicina preventiva se lleva a cabo mediante los reconocimientos médicos de embarque marítimo, la formación sanitaria, las campañas de prevención y el apoyo médico al control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques.

También hizo referencia a los dos buques del ISM, el "Esperanza del Mar" y el "Juan de la Cosa", que cubren las zonas de gran concentración de la flota española. Los dos prestan atención sanitaria y logística. Cuentan con medios técnicos de última generación, lo que permite efectuar consultas por radio, la hospitalización a bordo de los pacientes y la evacua-



“ **El medio marítimo supone un escenario laboral radicalmente diferente al que es propio de los trabajadores en tierra (Pilar López-Rioboo, directora general del ISM)** ”

ción a tierra si la gravedad lo requiere. Además se ha implantado la telemedicina y poseen quirófanos. Las consultas se pueden realizar mediante videoconferencia, lo que permite el intercambio de datos en tiempo real. Como complemento a la actividad sanitaria también prestan apoyo logístico de emergencia a los buques que lo precisen tales como remolques, suministro de combustible, agua dulce y energía eléctrica, entre otros.

Por otra parte el Centro Radio-Médico, ubicado en el capital de España, constituye una unidad operativa de vital importancia. Se trata de un servicio asistencial a través de radio-consulta que permite el contacto directo con el buque, desde cualquier parte del mundo, para superar el vacío asistencial que se produce en el trabajo marítimo. Cuenta con un equipo médico que atiende las consultas durante las 24 horas del día, los 365 días del año. En los siete primeros meses de este año se han atendido 698 casos, de los que 553 fueron por enfermedad y, el resto, por accidente.

## **FORMACIÓN**

La acción formativa del ISM es muy amplia. Se realizan cursos de iniciación y especialización, reciclaje y nuevas tecnologías, autoempleo, seguridad marítima, lucha contra incendios, supervivencia en el mar, simulación de pesca y navegación, entre otros. La directora general del Instituto Social de la Marina hizo referencia a los Centros Nacionales de Formación de Bamio, situado en Vilagarcía de Arosa, en Galicia, y el de Isla Cristina en Huelva. También se imparten en las Oficinas de Empleo Marítimo y Centros de Sanidad Marítima de las Casas del Mar así como en las unidades móviles de Segu-



# Hacia un nuevo MODELO PRODUCTIVO

*Una vez concluido el paréntesis veraniego, de nuevo el diálogo social adquiere el protagonismo de meses anteriores. Además de los temas pendientes, los agentes sociales, el Gobierno y los grupos parlamentarios abordarán la Ley de Economía Sostenible una norma cuya clave, en todos los ámbitos, será el de la innovación. Esta norma constituye un ambicioso proyecto y será el revulsivo para el nuevo modelo productivo.*

**La Ley de  
Economía  
Sostenible  
contará con  
25.000 millones  
de euros para  
financiar  
proyectos**

**E**l Ejecutivo mandará el anteproyecto de Ley al Congreso de los Diputados en el mes de octubre para debatir los diferentes ámbitos contemplados, entre otros, la fiscalidad y la educación. Será una norma multidisciplinar que involucra a varios departamentos ministeriales, y contará principalmente con dos fondos cuya suma se eleva a 25.000 millones de euros, para financiar

varios proyectos, todos ellos con un objetivo común, conseguir crear un marco normativo estable para regular la situación económica y obtener un nuevo sistema productivo.

Hasta la fecha, la creación de empleo recaía en los sectores de la construcción y servicios. La crisis inmobiliaria, que ha arrojado a miles de personas al paro, requiere una reestructuración y, mediante la formación profes-



sional, orientar a los desempleados hacia otros sectores con mayor demanda de puestos de trabajo.

### **ECONOMÍA SOSTENIBLE**

La nueva norma abarcará objetivos muy ambiciosos, y en casi todos ellos se apuesta, de manera especial, por la innovación, la educación, la formación profesional, el impulso de las energías renovables, el desarrollo tecnológico, incentivos fiscales para la investigación y el ahorro energético.

Por líneas de actuación, en primer lugar, se pretende mejorar la regulación económica con el fin de crear una normativa estable, con bajo nivel de cargas administrativas y mayor transparencia para incorporar los principios que lleven a cabo la reforma de los órganos reguladores.

También aborda medidas para apoyar a las empresas y agilizar la contratación pública. Además pone especial énfasis en la reforma de la formación profesional y la cualificación de los trabajadores, orientándoles a ramas de actividad que demandan puestos de trabajo así como actualizar los conocimientos de los que se encuentran en activo. El ahorro energético y la movilidad sostenible también ocupan un puesto importante.

Además contempla incentivos fiscales para aumentar las rebajas de impuestos ya existen-

***Educación,  
formación  
profesional,  
ahorro  
energético e  
incentivos  
fiscales para  
la inversión en  
investigación,  
desarrollo  
tecnológico e  
innovación  
son, entre  
otras, las  
claves de la  
nueva  
normativa***

tes, a las actividades empresariales de desarrollo tecnológico, investigación e innovación.

La Ley de Economía Sostenible (LES), contará con dos partidas presupuestarias que suman 25.000 millones de euros. Uno con 20.000 millones de los que la mitad deberán aportarlos el sector privado para proyectos de inversión, que serán gestionados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO), y otro fondo de 5.000 millones de euros, también para proyectos de renovación tecnológica, que serán gestionados por los Ayuntamientos.

En definitiva, se trata de una Ley que apuesta de manera firme por la modernización de la economía española de manera que sirva para alcanzar un nuevo sistema productivo capaz de generar empleo, cualificar a los trabajadores en activo, orientar y formar a los parados hacia sectores emergentes que demandan puestos de trabajo y, en definitiva, hacer una apuesta firme por la Investigación, Desarrollo e Innovación en todos los ámbitos.

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero ha manifestado que "la recuperación debe servir para apoyar la transformación de nuestros sectores productivos tradicionales y potenciar otros. No hay otro camino. La Ley de Economía sostenible tendrá tres grandes ejes: sostenibilidad económica, medioambiental y social". ■

# SE AMPLÍA la protección a los desempleados

*El Gobierno ha enviado al Parlamento, para su debate y aprobación, un Proyecto de Ley, con carácter urgente, que amplía al 1 de enero el subsidio de 420 euros para los parados que han agotado la prestación por desempleo. Inicialmente esta subvención se aplicó a los desempleados que hubieran agotado la prestación el 1 de agosto.*

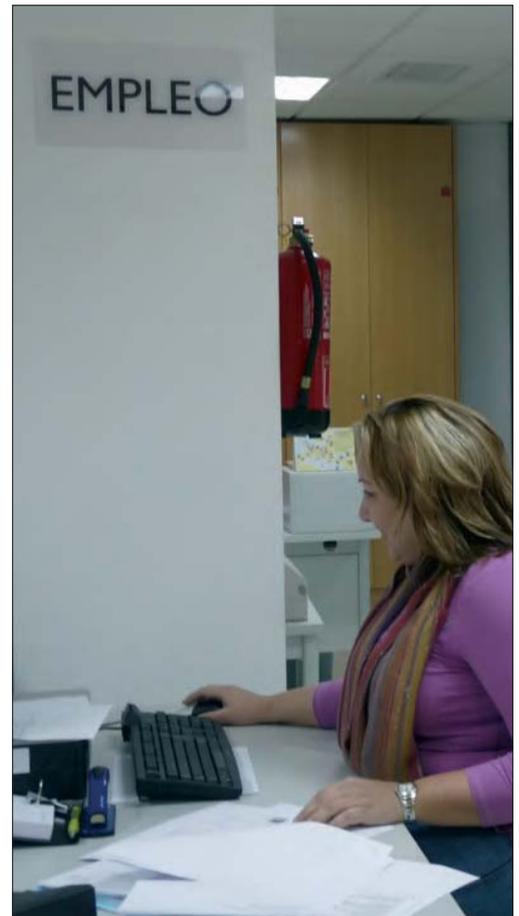
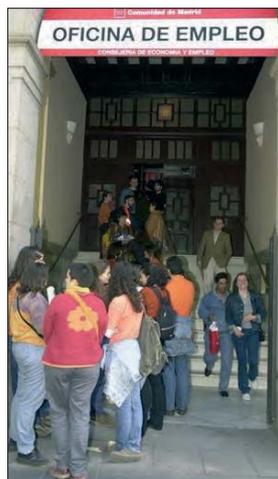
**S**in embargo, aunque esta medida beneficia, de momento, a las personas que han agotado las prestaciones a partir del 1 de agosto, el Congreso de los Diputados ha aprobado tramitar el Real Decreto como Proyecto de Ley con el objetivo de introducir modificaciones y ampliar el programa a las personas que se encontraron en esta situación a partir del 1 de enero de este año. Las personas que se incorporan al programa – además de recibir una ayuda de 420 euros mensuales durante un máximo de seis meses – asumen el compromiso de participar en un itinerario de Empleo personalizado. Dependiendo de cada caso, puede incluir orientación profesional, asistencia a entrevistas de trabajo, ayuda para elaborar el currículum y acciones formativas, entre otras.

## **PROGRAMA DE PROTECCIÓN**

En primera instancia, el Consejo de Ministros aprobó el pasado 13 de agosto, a propuesta del titular de Trabajo e Inmigración, el Programa Temporal de Protección por Desempleo e Inserción, que establecía el pago de 420 euros mensuales a los desempleados que agotasen su prestación o subsidio a partir del 1 de agosto. La financiación de esta nueva ayuda, estimada en 645 millones de euros, en el caso que se aplicara en el mes de agosto, correrá a cargo de los presupuestos del Servicio Público de Empleo Estatal, mientras las Comunidades Autónomas financiarán las acciones incluidas en los itinerarios de empleo. Si el Parlamento aprueba del Proyecto de Ley, con efectos retroactivos al 1 de enero, el presupuesto se incrementaría en 100 millones de euros al mes.

La percepción de esta ayuda será incompatible con otras rentas concedidas por las distin-

**Se establece una ayuda de 420 euros para los desempleados que hayan agotado su prestación el 1 de agosto**



tas Administraciones Públicas. Además, y con objeto de facilitar su incorporación al mercado laboral, el perceptor deberá participar en programas de formación, para mejorar sus capacidades y competencias profesionales.

Podrán ser beneficiarios de este programa los desempleados menores de 65 años que hayan agotado la prestación por desempleo de nivel contributivo, desde el 1 de agosto (si aprueba el Parlamento el nuevo Proyecto de Ley, esta fecha tendría efectos retroactivos desde el 1 de enero), y no tengan derecho al subsidio, siempre que carezcan de rentas superiores al 75 por ciento del salario mínimo interprofesional, así como aquellos que hayan extinguido por agotamiento, incluidas las prórrogas, los subsidios de desempleo. En ambos casos las personas desempleadas deberán estar inscritas como demandantes de empleo, y suscribir el compromiso de actividad y comprometerse a realizar las distintas actuaciones que se determinen por el Servicio Público de Empleo correspondiente.

El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, manifestó que esta medida era necesaria, urgente e inaplazable para articular los mecanismos con el fin de ampliar la cobertura de la protección de aquellos trabajadores que hayan agotado el desempleo, para impedir o mitigar con ello el riesgo de exclusión social.

**Posteriormente el Parlamento ha aprobado tramitar esta norma como Proyecto de Ley para ampliar el programa a las personas que hayan agotado el subsidio el 1 de enero**



Además el ministro hizo una nueva apuesta por el diálogo social “aunque en esta ocasión no haya sido posible firmar un acuerdo a tres bandas”, aunque advirtió que deben desaparecer los condicionantes que impidan alcanzar puntos de acuerdo.

Por su parte, Maravillas Rojo, secretaria general de Empleo, afirmó que “es una medida deseada, necesaria y oportuna”, tal y como se constató en la Conferencia Sectorial de Empleo, de la que forman parte los consejeros de todas las comunidades autónomas, es esta materia.

***El Instituto Social de la Marina también pagará esta ayuda a los trabajadores desempleados***

#### **PLANES DE PENSIONES**

El Consejo de Ministros también aprobó otras dos medidas que inciden directamente en la protección a los desempleados. En primer lugar dio luz verde para la modificación del reglamento de planes y fondos de pensiones, para que los parados, incluidos los autónomos, que no cuenten con ninguna prestación, bien por haberla agotado o por no tener derecho a ella, puedan rescatarlos inmediatamente. Antes de aprobar esta medida, la normativa establecía que para que un parado, participe de un fondo de pensiones, pudiera rescatarlo tenía que estar un mínimo de 12 meses en situación legal de desempleo, además de hallarse inscrito como demandante de empleo y no tener derecho o haber agotado la prestación. En lo que respecta a los trabajadores por cuenta propia, que cesen en su actividad y se inscriban como demandantes de empleo podrán percibir el plan sin que sea necesario esperar este periodo.

#### **FOGASA**

Por otra parte, y como medida de apoyo a los trabajadores sin empleo, el Gobierno aprobó un suplemento de crédito de 348 millones de euros para el Fondo de Garantía Salarial. El FOGASA tiene como objetivo abonar a los trabajadores los salarios e indemnizaciones que las empresas para las que trabajan no han podido satisfacer por encontrarse en situación legal de insolvencia o por haber sido declaradas en situación de concurso de acreedores. ■





# La flota española **PIERDE POSICIONES** en la Lista Blanca

*El último informe del Memorando de París (MOU) muestra un ligero descenso en la calidad de los buques, tanto a nivel general como de la flota española. Las deficiencias detectadas en los barcos bajo pabellón español pasaron de representar el 54,3% de las inspecciones realizadas en 2007, al 50,5%, en 2008, mientras*

*que las detenciones superaron la media de las registradas en los países pertenecientes al Memorando. Según el documento, la tendencia ascendente en las detenciones en 2008 hace pensar que las condiciones de mantenimiento de los barcos del MOU se pueden estar deteriorando.*

En la Campaña de Inspección Concentrada de este año se revisará el correcto estado de los dispositivos y medios de salvamento



Los buques de más de 15 años son los que registran el 75% de las deficiencias

Seis buques bajo pabellón español detenidos, como resultado de las 95 inspecciones que el Memorando de París (MOU) realizó en puertos extranjeros a nuestros buques, son los responsables del descenso del puesto 21 al 28 de la Lista Blanca de la flota española en 2008. Pese a que el número de deficiencias descendió, respecto al número de inspecciones realizadas, no se puede bajar la guardia. De los resultados del periodo 2006-2009 depende el que nuestra flota permanezca en la Lista Blanca, donde se encuentran las flotas de mayor calidad del mundo, o que descienda a la Lista Gris del MOU. No obstante, los últimos datos a los que ha tenido acceso esta revista indican que la situación puede estar variando, ya que en el primer semestre de este año sólo se ha producido una detención en las 40 inspecciones realizadas.

Entre 2006-2008 se efectuaron 264 inspecciones a 164 buques españoles, que tuvieron como consecuencia 11 detenciones; es decir, que se inmovilizó al 4,2% de los barcos revisados en este período. Concretamente, en 2006 se efectuaron 88 inspecciones a 58 buques bajo pabellón español, con un resultado de 3 detenciones. En 2007, se visitaron 50 buques en 81 inspecciones, de las que resultaron 2 barcos inmovilizados. Por último, 2008, con el peor de los datos, se detuvieron 6 buques en las 95 inspecciones que se realizaron de un total de 56 barcos.

El Memorando, como ya hemos explicado en números anteriores, es un Acuerdo alcanzado por las Autoridades marítimas de 27 países, la mayor parte de ellos pertenecientes a la Unión

**En el primer semestre de este año, sólo se ha producido una detención de las 40 inspecciones realizadas a buques bajo pabellón español, lo cual indica una recuperación de los estándares de calidad**

Europea, que pretende mejorar la seguridad marítima, sacar de las aguas a los buques subestándar y proteger el medio marino. Para ello, las citadas administraciones realizan inspecciones y controles a los buques extranjeros que recalcan en sus puertos, nunca a barcos de su propio pabellón, con lo que se garantiza la imparcialidad en la certificación del cumplimiento de las normas.

En esta parcela es en la que destaca la Administración marítima española, que se mantiene en el primer puesto en cuanto a inspecciones realizadas en sus puertos a barcos extranjeros, ya que, en 2008, se llevaron a cabo en nuestros muelles el 9,4% del total de inspecciones que efectuaron los estados del MOU.

#### **DIAGNÓSTICO GLOBAL**

El informe presentado en mayo, en Reykiavik (Islandia), indica también que, aunque la cifra media de detenciones se ha estabilizado en torno al 5%, en los últimos 4 años -el promedio para los buques españoles fue del 6,3%- el número de irregularidades detectadas a bordo ha aumentado un 34%, lo que hace pensar que las condiciones de mantenimiento de los buques, a nivel global, se está deteriorando. Según el Informe, la problemática de la recesión económica que, en algunos casos, hace tomar a los armadores decisiones que pueden comprometer la seguridad a bordo, junto con la relajación del régimen regulador de algunos Estados y organizaciones reconocidas, se apuntan como causas del posible deterioro de la seguridad en el transporte marítimo.



En 2008, se realizaron 26.647 inspecciones a 15.237 buques en los puertos de los estados que forman parte del Memorando, un 7,7% más que en 2007, es decir que, a cada buque, se le ha revisado una media de 1,5 veces al año. Por otra parte, cabe señalar la incorporación de Rumania y Bulgaria como miembros de pleno derecho al Memorando incrementando así el esfuerzo global de las inspecciones en un 4,5% y 2,1%, respectivamente.

La edad de los buques parece estar directamente relacionada con las deficiencias registradas a bordo, ya que el 75% de las irregularidades surgieron en barcos de más de 15 años. Así, aunque la cifra de detenciones ha descendido un 2,4%, respecto a 2007, el dato sigue siendo más alto que el registrado por la flota del MOU, en 2005.

Los inspectores del Memorando ordenan la detención de un barco cuando detectan elementos que ponen en peligro la seguridad, la salud o el medioambiente y no permiten su partida hasta que las deficiencias han sido subsanadas.

### **DEFICIENCIAS MÁS COMUNES**

El 45% de las deficiencias registradas el año pasado están relacionadas con equipo y maquinaria -al que se dedicó una Campaña de Inspección Concentrada, cuyos resultados mostraron un aumento del 30% de las irregularidades- y con los dispositivos de salvamento y equipos contra incendios. A estos tipos de irregularidades les siguen: las infracciones relativas a buques y operaciones de carga; condiciones de vi-

*Las detenciones de buques ro-ro han descendido respecto a 2007.*

**Bermudas, Francia y Reino Unido ocupan los primeros puestos de la Lista Blanca, donde se encuentran las flotas de mayor calidad del mundo**

da y trabajo; estabilidad y estructura y certificados. De todos ellos, aunque negativos, sólo las deficiencias relativas a equipo y maquinaria, estabilidad y estructura, y condiciones de vida y trabajo a bordo registran peores resultados que en 2007, lo que no deja de ser preocupante.

Por tipos de barcos, los que muestran una tendencia ascendente en el número de detenciones son los de carga general, los graneleros y los petroleros, con 718, 170 y 45 detenciones, respectivamente. Frente a ellos, los gaseros, los buques ro-ro y los de pasaje han sido inmovilizados en un porcentaje menor que en 2007.

### **RANKING DE CALIDAD**

La clasificación en listas de los buques -Lista Blanca, Lista Gris y Lista Negra- indica la mayor o menor calidad de las flotas en función de la proporción entre las inspecciones y las detenciones de buques en periodos de 3 años.

De los 83 estados de bandera que hay en el mundo, 21 se encuentran en la Lista Negra, es decir, se consideran de muy alto riesgo. En este sentido, el Informe destaca el incremento de esta relación en un 10,5%, respecto a 2007. Entre los pabellones con peores resultados está la República Democrática de Corea, Bolivia y Albania. Estos países tienen medias de detenciones del 30%, lo que supone un riesgo real para la seguridad marítima y el medio ambiente marino, además de, según el cuaderno profesional marítimo publicado por ANAVE, *una competencia desleal para los buques de registros de mayor calidad. Esto confirma que se debería de disponer de un mecanismo legal que permitiera exigir a estos*

pabellones un mayor compromiso con el adecuado mantenimiento de sus buques y el cumplimiento de la normativa internacional.

Por su parte, la Lista Gris, también cuenta con 21 banderas – 2 más que en 2007- y la Blanca está compuesta por con 41 pabellones, 3 más que el año anterior. En esta Lista, donde se agrupan las flotas de mayor calidad del mundo, los primeros puestos están ocupados por Bermudas, Francia y Reino Unido.

El estar en la Lista Gris supone para algunos estados de bandera un incentivo para mejorar sus condiciones y, por tanto, sus posiciones de cara a ascender a la Lista Blanca ya que, la inclusión en ésta se utiliza para hacerse publicidad como pabellones de calidad que ofrecen garantías sobre la actividad que desarrollan sus buques.



### **CAMPAÑAS DE INSPECCIÓN CONCENTRADA**

Como se señaló anteriormente, las Autoridades marítimas de los 27 estados que integran el Memorando de París, realizaron, en 2008, una Campaña de Inspección Concentrada para verificar el cumplimiento de las normas del Capítulo

V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). Concretamente, se revisaron la disposición, funcionamiento del registrador de Datos de la Travesía (RDT), el Sistema de Identificación Automática (SIA) y el Sistema de Visualización de la Carta Electrónica (SIVCE). Igualmente, se comprobó la familiarización de la tripulación con los mismos y que los dispositivos estuvieran certificados correctamente.

El resultado de esta campaña invita a la preocupación ya que, en una de cada cinco inspecciones se detectaron irregularidades. En la Campaña de inspecciones, realizadas de septiembre a noviembre de 2008, se realizaron 5.809 revisiones a buques en los puertos pertenecientes al MOU. Consecuencia de ellas, se detectaron 1.872 anomalías en la seguridad de la navegación que tuvieron como resultado 81 detenciones.

Para este año, los integrantes del Memorando de París han acordado realizar una Campaña de Inspección Concentrada que, en esta ocasión, supervisará el cumplimiento del Capítulo III del Convenio SOLAS, centrado en los dispositivos y medios de salvamento, con especial atención a la documentación, mantenimiento y registros de botes salvavidas, sus medios de puesta a flote, así como en la necesaria familiarización de la tripulación en la operación y manejo de los mismos.

Precisamente, como ya se ha señalado en otra ocasión, el Convenio SOLAS nace tras el hundimiento del Titanic, en el que la ausencia de una regulación internacional para el desalojo de buques en caso de accidentes, y la escasa importancia que se daba a estos medios, constituyó una de las causas fundamentales de la pérdida de tantas vidas. ■

### **INSPECCIONES Y DETENCIONES REALIZADAS POR EL MOU EN EL PERIODO 2006-2008 A BUQUES DE LOS PAÍSES DE LA LISTA NEGRA**

Estado de bandera	Inspecciones	Detenciones	Valoración sobre la Lista Blanca
R.D de Corea	204	73	MUY ALTO RIESGO
Bolivia	37	14	
Albania	284	72	
Libia	30	10	
Sierra Leona	345	73	
Comores	505	99	
Camboya	727	128	RIESGO ALTO
Georgia	885	150	
Eslovaquia	317	55	
Siria	227	39	
San Cristóbal y Nieves	306	50	
Líbano	96	18	MEDIO A ALTO RIESGO
Honduras	68	13	
Mongolia	53	10	
San Vicente y Granadinas	2.355	265	
Egipto	137	20	
República de Moldavia	92	14	RIESGO MEDIO
Belice	609	62	
Panamá	8.043	667	
Ucrania	575	55	
Dominica	175	19	

Fuente: ANAVE

**A MUNGUÍA**



Memorandum “El sector del Transporte en España”

Una sola voz

# PARA RELANZAR el sector

*Los empresarios del transporte español han decidido unir fuerzas para hacer una evaluación de la situación del sector y afrontar la crisis. Partiendo de las peculiaridades de cada una de sus modalidades, han presentado, el pasado julio, un Memorandum que contiene un diagnóstico pormenorizado de una actividad que -consideran- atraviesa un momento “dramático” y en el que plantean sus recetas para atajarlo. Frente a todos ellos, el transporte marítimo, aunque tímidamente, es quizás el que mejores perspectivas presenta, tanto por su acentuada dimensión internacional -que les permite operar en mercados alternativos- como por ser considerado el más ecológico por unidad transportada.*

Empresarios del sector del Transporte en España presentaron el pasado mes de julio el Memorandum “El sector del Transporte en España”, a través del cual quieren lograr “una voz única” representativa de las distintos modos y que constituye “el pilar fundamental” de su posición de cara a la próxima celebración de la Cumbre del Transporte Español, que tendrá lugar probablemente en los últimos días de octubre o principios de noviembre. En este foro, según anunció el presidente del Consejo de Transportes de la CEOE,

El sector quiere que se apoye claramente un modelo de transporte inter-modal

Ana Munguía



Lorenzo Chacón, solicitarán a las distintas Administraciones “su compromiso para dar un sentido co-modal a la estrategia de transportes”.

Durante la presentación de este informe, que analiza el sector del transporte tanto en España como en Europa, Chacón se refirió al “frenazo” que ha experimentado el modelo de transporte y a la necesidad de relanzarlo y relacionarlo con la economía nacional, ya que *sin transportes no hay posibilidad de desarrollo y, por tanto, de relanzamiento de la economía nacional*. El representante de CEOE calificó la situación del sector, como consecuencia de la crisis económica, de “dramática”. El transporte de mercancías por carretera, según señaló Marcos Montero, otro de los participantes en la presentación del Memorandum, se han destruido 130.000 de los 600.000 empleos con los que cuenta este sub-sector del transporte, de enero a julio de este año.

Sin embargo, el objetivo de unidad que se pretendía con el acto no fue total, debido a las discrepancias habidas con el subsector del

**Los últimos datos sobre empleo en las navieras españolas indican que, a comienzos de este año, empleaban a unas 11.300 personas**

transporte por ferrocarril -el único no representado en la conferencia de prensa-. Y es que, tanto los portavoces del transporte por carretera como los de las compañías aéreas denunciaron la posible competencia desleal de RENFE, por las tarifas del tren de Alta Velocidad (AVE), y no descartaron recurrir ante la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) y ante los organismos europeos por los citados precios.

Los transportistas indicaron que la mayor parte de las inversiones previstas por el Plan Estratégico de Infraestructuras (PEIT) se destina al ferrocarril. Concretamente, el Plan invierte el 43,70% de sus fondos en el transporte por ferrocarril; el 25,23% en el realizado por carretera; y el 6,31% y el 9,43% al transporte aéreo y marítimo, respectivamente. No obstante, los empresarios expusieron la buena sintonía que mantienen con el nuevo equipo del Ministerio de Fomento, cuyo titular, José Blanco, se ha comprometido con ellos, una vez recibidas y estudiadas sus propuestas, a realizar algunas modificaciones del PEIT antes de finales de año.



Ana Munguía

En los últimos diez años, los segmentos que más han crecido son los dedicados a líneas regulares (ferries, ro-ro y portacontenedores) y, especialmente, los buques de transporte de gases licuados.

El Memorandum establece también una relación entre la evolución experimentada por las características de la flota y la estructura empresarial naviera en España. Así, se ha producido un “proceso de concentración” en el cabotaje nacional, en el que sólo quedan 6 grupos empresariales pero, al igual que sucede con los buques, las dimensiones de estas compañías son superiores a las de hace diez años.

En cuanto al empleo, y teniendo en cuenta las modificaciones producidas en las características de la flota -menos barcos de mayor porte-, las navieras han reducido sus necesidades de mano de obra a bordo, algo que también está ocurriendo con el personal con que cuentan en tierra ya que, en los últimos años, la tendencia es contratar externamente servicios que antes prestaba la propia compañía. A comienzos de 2009, las navieras españolas empleaban a unas 11.300 personas. De ellas, en buques de pabellón español había 4.730 personas de nacionalidad de la UE, principalmente españoles, y 230 no comunitarios; en buques bajo otras banderas, pero de propiedad española, 1.200 europeos y 3.600 extra comunitarios y, en tierra, 1.500 personas, en su mayoría españoles.

Se analizan, también, las últimas iniciativas europeas adoptadas que inciden directamente sobre el transporte marítimo. Por una parte, el Espacio Europeo de Transporte Marítimo sin Fronteras, que pretende simplificar al máximo los trámites y requisitos administrativos para fomentar el desarrollo de este modo de transporte, que recibe todo el apoyo del sector; y, por otra, la regulación de las emisiones de CO2. En este punto, la patronal naviera no comparte la invitación de la Comisión Europea a la Convención de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CNUCC) para que establezca objetivos concretos a este respecto y se muestra partidaria del enfoque de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre la regulación de las emisiones de CO2, ya que, en su opinión, plantea medidas y objetivos realistas, alcanzables y verificables, y sin tanta premura en el tiempo.

## EL SECTOR NAVIERO ESPAÑOL

En lo relativo al transporte marítimo, el Memorandum recoge, entre otros datos, la evolución y situación actual del sector naviero. Según éste, la flota controlada por empresas navieras españolas ha registrado una tendencia creciente en los últimos diez años, tanto bajo pabellón español como bajo bandera extranjera. Desde 2005, los buques que optaron por la bandera nacional se decantaron, principalmente, por el Registro Especial de Canarias (REC) en detrimento de registro español. Así, aunque el número de barcos cayó en un 15%, el tonelaje total aumentó más del 60%. Entre las características de la nueva flota cabe destacar su sofisticación, gran tecnología y, como ya hemos indicado en numerosas ocasiones, su juventud, ya que la edad de los barcos españoles es de media inferior al promedio de la flota mundial.

*El transporte marítimo es el menos contaminante por unidad transportada, según reconocen numerosos estudios*

“

***El desequilibrio entre las importaciones y las exportaciones a nivel nacional nos está llevando a desplazar barcos en zonas en las que se está manteniendo un cierto nivel de demanda (Juan Riva)***

”

## PROBLEMAS Y PROPUESTAS

Según el Memorandum, uno de los principales escollos que el sector naviero español encuentra para su desarrollo está íntimamente relacionado con la coyuntura económica y se refiere a los problemas de liquidez por los que atraviesan las empresas. La inestabilidad de los mercados financieros está suponiendo una caída importante del mercado internacional de fletes con graves repercusiones para la demanda de transporte y que, en la esfera nacional, afecta principalmente a los tráficos de las Islas Baleares y Canarias, y los de Ceuta y Melilla. Esta situación está llevando a que gran parte de la flota se encuentre amarrada y a que haya un alto número de cancelaciones de nuevas construcciones. Juan Riva, ex presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), en representación del sector del transporte marítimo español estimó que los fletes (precio del transporte), en algunos subsectores cayó entre un 25% y un 30%. *En años anteriores hemos estado en niveles muy altos (unidades transportadas) y esto ha llevado a una sobre oferta de los activos que, al caer la demanda, ha supuesto que haya muchos barcos que vayan a desguace y que un porcentaje muy alto de flota esté amarrada a nivel mundial. Barcos que a lo mejor hace un año estaban perfectamente operativos, aunque con una cierta edad, ahora se están desguazando debido al desequilibrio de la demanda.*

En España, el sector calcula que puede haber un 10% de la flota amarrada y muchas paradas



Ana Munguía

*En la mesa, empezando por la izquierda, Juan Riva, que participó en el acto en representación del sector marítimo.*

*En algunos segmentos del transporte marítimo, los fletes cayeron entre un 25% y un 30%.*

estacionales, mucho barco fondeado esperando al mercado spot (al contado), con lo que no se pueden minimizar las tripulaciones ni amarrar el buque, porque hay puntas en el mercado. No obstante, afirmó Riva, el desequilibrio entre las importaciones y las exportaciones a nivel nacional nos está llevando a posicionar barcos en zonas en las que se está manteniendo, de una forma o de otra, un cierto nivel de demanda. Aunque, para concluir, señaló que estos signos de optimismo, son más "voluntaristas" que otra cosa, ya que se trata de puntas muy grandes y enseguida volvemos a la misma situación. *Siguen siendo períodos cíclicos y muy cortos.*

Por ello, ANAVE con el apoyo de la Confederación de Organizaciones Empresariales (CEOE) solicitó hace unos meses al Gobierno una línea de crédito para el sector que, aunque fue acogida muy favorablemente, según comentan, no está logrando los resultados previstos. Concretamente, reclaman que las entidades financieras hagan un uso de ésta de forma menos restrictiva y, para ello, instan al Ejecutivo para que establezca nuevas condiciones y medios para que los créditos del Instituto de Crédito Oficial (ICO) funcionen de forma más efectiva.

Los empresarios del sector del transporte marítimo español solicitan también la modificación del marco de competitividad del Registro Especial de Canarias (REC). El acceso de Chipre y Malta a la UE, con registros sensiblemente más competitivos, y el aumento de la complejidad administrativa del procedimiento para emplear tripulantes no comunitarios, según los empresarios, aconsejan la renovación del Registro. La posibilidad de mantener bajo pabellón español la flota actual como el posible re-



Greenpeace



torno de parte de la controlada en el extranjero está condicionado a estas mejoras, afirma el Memorandum.

Para ello, el sector propone aumentar la bonificación en el IRPF de los oficiales nacionales de la UE enrolados en buques REC, de un 50% a un 90%. Una medida que proponen en exclusiva para estos profesionales y no para el resto de la tripulación, con el objetivo de no producir un gran perjuicio económico para las arcas del Estado.

Además, los armadores sugieren aplicar la flexibilidad prevista en la Ley de Puertos y Marina Mercante de 1992, de modo que el porcentaje mínimo del 50% de tripulantes de la UE se calcule respecto a la dotación mínima de seguridad. Esta medida, aclaran los empresarios, no precisaría norma alguna para su aplicación y beneficiaría en gran medida a los buques de pasaje.

### **ALTERNATIVA SOSTENIBLE**

Las ventajas medioambientales del transporte marítimo frente a otros modos están reconocidas por numerosos estudios y por el Libro Blanco de la Política Europea de Transporte de la Comisión Europea. Sus ventajas en cuanto a los tráficos a corta distancia invitan a una promoción del mismo de forma más contundente. Por ello, el informe recoge la solicitud de apoyo económico real al lanzamiento de nuevos servicios de Short Sea Shipping (SSS) en España, como ocurre en países vecinos. En nuestro país, la única iniciativa de este tipo es el concurso de las Autopistas del Mar, cuya tramitación es, según el sector, muy complicada administrativamente hablando, lo que está provocando importantes demoras para su puesta en marcha. Para Juan Riva, *está muy bien que haya esas iniciativas de la UE pero, lo más importante, es*

## **Los navieros reclaman también las subvenciones que recibe el medio aéreo al transporte de pasajeros residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla**

*que se materialicen. España lo que tiene que hacer es seguir las directrices de la Unión de apoyo al modo de transporte marítimo como alternativa sostenible.*

Paralelamente, los navieros reclaman un tratamiento más igualitario respecto al medio aéreo, que recibe subvenciones al transporte de pasajeros residente en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

Mejorar los accesos a los puertos es otra de las demandas que se sugieren en el Memorandum. Mientras que las dársenas han recibido inversiones muy cuantiosas en los últimos años, sus accesos no han tenido las mismas atenciones. Esta circunstancia supone, tal y como recoge el informe, un deterioro global de la calidad de los servicios intermodales y la ralentización del desarrollo de los propios puertos.

Por último, la patronal del transporte marítimo español propone introducir en la Ley de Presu-



*La mejora de los accesos a los puertos es fundamental para el desarrollo de un modo de transporte combinado eficiente*

puestos Generales el conocido por "Ecobono". Concretamente, con esta medida proponen que se subvencione con un 25% de la tarifa marítima de referencia a los transportistas por carretera u operadores logísticos que embarquen sus camiones o semirremolques en servicios regulares de transporte marítimo de corta distancia (SSS) y, de esta forma, se favorezca el desarrollo del transporte intermodal.

### **LEY DE PUERTOS Y EMPRESAS ESTIBADORAS**

La puesta en marcha de la Ley de Puertos es otra de las principales preocupaciones del sector. Para ANAVE, la eliminación de las bonificaciones a los tráficos insulares e interinsulares, consecuencia de la aplicación de la normativa comunitaria, y la reducción de las bonificaciones en los tráficos de Short Sea Shipping va a tener un impacto muy negativo para estos tráficos. A través del informe, la patronal naviera afirma que existen posibilidades jurídicas para defender el actual régimen.

Por otra parte, para asegurar la estabilidad de la norma, la patronal naviera aconseja adoptar medidas que mejoren la prestación de servicios portuarios. Concretamente, se refieren al caso de la estiba, que dicen no se aborda en el Proyecto de Ley presentado. A este respecto, ANAVE viene proponiendo que la jornada de trabajo de los estibadores se ajuste a los horarios de los buques, y no a la inversa, como sucede ahora.

El texto presentado por el Gobierno a las Cortes, y actualmente en estudio, también es analizado por la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO), al que también plantean no pocas objeciones y alegaciones.

Sin salir de este colectivo, el Memorandum plantea la indefinición e inestabilidad del marco que las regula, lo que constituye uno de los principales obstáculos para el desarrollo de su actividad y que, según recoge el Informe, está complicando las relaciones laborales en el sector.

A esta situación hay que añadir el contencioso jurisdiccional planteado por Puertos del Es-

*Una de las propuestas de la patronal del transporte marítimo español es la puesta en marcha del "Ecobono"*



Aina Munguía

tado, UGT y CCOO en oposición al IV Acuerdo Marco suscrito en 2007 entre ANESCO y la Coordinadora de la estiba, cuya vista se celebrará en mayo de 2010 y que tampoco contribuye a la necesaria estabilidad jurídica para el desarrollo de la actividad.

### **CONCLUSIONES GENERALES**

La patronal del sector del transporte en España introduce en este informe una serie de conclusiones o propuestas que consideran de aplicación a la generalidad de los subsectores. Desde el punto de vista económico plantean, entre otras cuestiones, el pago puntual de las contraprestaciones por parte de la Administración y, mientras que dure la situación de crisis, autorizar el aplazamiento o fraccionamiento del pago periódico de impuestos como el IVA, el impuesto de Sociedades o el IRPF.

En lo laboral, el sector comparte plenamente los planteamientos de la CEOE y CEPYME (Confederación Española de Pequeñas y Medianas Empresas). Defienden la flexibilización de los instrumentos de entrada y salida del mercado laboral (flexibilidad del mercado laboral); compatibilizar la modernización de los Servicios Públicos de Empleo con la actuación de entidades privadas en este ámbito; abordar el tratamiento del absentismo en las empresas y reducir las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social.

Por último, el Memorandum establece una serie de propuestas de carácter específico para el sector, entre las que cabe destacar la solicitud de privatización de las empresas de transporte público y una regulación que permita una auténtica competencia entre los diferentes modos de transporte. Igualmente, plantean el aumento de inversiones en infraestructuras, potenciar las políticas de formación en el sector, mayores inversiones para el desarrollo de la *comodalidad e intermodalidad*, o la realización de una correcta transposición de la normativa comunitaria al ordenamiento jurídico interno. Un ejemplo de esto sería, para el sector naviero, lo que puede estar ocurriendo con el Proyecto de Ley de Puertos. ■

## **Entre las reformas que solicita el sector marítimo español para mejorar su competitividad destaca la modificación del marco de competitividad del Registro Especial de Canarias (REC)**

**A. MUNGUÍA**

Greenpeace,  
Destrucción  
a toda  
Costa 2009

*La organización ecologista Greenpeace denuncia, en su ya tradicional informe anual sobre el estado de las costas españolas, que más de la mitad de los espacios litorales protegidos está en peligro, lo que demuestra que la protección que parecen disfrutar estos "oasis de naturaleza" no es tal, ya que resultan fácilmente vulnerables frente a los intereses especulativos. Destrucción a toda Costa 2009 se centra, por primera vez, en analizar la situación de los 233 Espacios Naturales Protegidos (ENP) en nuestras costas. Conclusión: Si hay interés urbanístico en la zona, la declaración de ENP es "papel mojado". El hotel de "El Algarrobo" es un buen ejemplo.*

Urbanismo, infraestructuras y contaminación

# La mitad de los espacios litorales protegidos, **AMENAZADOS**



San Amaro, Ceuta. Playa cerrada al baño por el vertido de aguas fecales. Greenpeace/J.Barea.

**P**apel mojado. Esa es la conclusión que extrae Greenpeace tras el estudio que ha realizado sobre la situación en que se encuentran los espacios litorales protegidos. Y es que a pesar de haberse delimitado y protegido con leyes zonas de alto valor ecológico para así preservarlas de la degradación, la fuerza de la especulación inmobiliaria y todo lo que lleva aparejado se expande como una gran mancha que, de momento, se muestra imposible de detener por la actual legislación, y los límites de esos espacios van retrocediendo de forma inexorable.

En este su nuevo informe Destrucción a toda Costa 2009 -el noveno-, Pilar Marcos, responsable de la campaña de Costas de Greenpeace, destaca que de los 233 Espacios Naturales Protegidos (ENP) existentes en España, 120

sufren algún tipo de amenaza por urbanismo, infraestructuras y/o contaminación. Es decir, más de la mitad de esos espacios no está siendo respetado.

Como ejemplo de lo que está pasando cabe citar el del hotel ilegal que se estaba construyendo en "El Algarrobo", en el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, en Almería, uno de los pocos paraísos vírgenes con que cuenta el Mediterráneo español. Denuncian que, a pesar de la manifiesta ilegalidad de su construcción, la resolución definitiva sigue sin estar clara, perdida entre los intrincados caminos de la Justicia y las acusaciones, por parte de Greenpeace, de desidia y pasividad de las autoridades competentes. Una pasividad que la organización hace extensible a muchos otros procesos de expropiación de edificaciones ilegales, obviándose la normativa ambiental.



En Baleares, parque natural de La Albufera, Muro y la central térmica al fondo. Greenpeace/Pedro Armestre.

La defensa de la costa debe ser incondicional por parte de las administraciones públicas, sin rebajas ni excusas. No tiene ningún sentido derribar chiringuitos ilegales en playas urbanas si se sigue manteniendo un hotel ilegal de 21 plantas en la playa protegida de El Algarrobico. Y como El Algarrobico hay muchos otros ejemplos, concluye Pilar Marcos.

Otros casos ya han sido denunciados desde estas mismas páginas, como el proyecto de una mega-urbanización que afecta al Parque Natural de Cabo Cope y Puntas de Calnegre, en Murcia; o en Torredembarra, Ta-

**De los 233 Espacios Naturales Protegidos existentes en las costas españolas, 120 están amenazados por el urbanismo, las infraestructuras y la contaminación. El caso de El Algarrobico es suficientemente ilustrativo de esta situación.**

rragona, junto al espacio protegido de Platja Torredembarra i Creixel. Un claro ejemplo de cómo saltarse una norma previamente creada es el ocurrido en Canarias, y del que también se dio buena cuenta desde MAR. Allí, a iniciativa de Coalición Canaria y Partido Popular, se tratan de modificar las leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias. La finalidad es poder declarar como urbanos todos los terrenos de los pueblos afectados por la Ley de Costas.

#### **URBANISMO Y CONTAMINACIÓN**

En Andalucía, además del reseñado caso de El Algarrobico, hay en total 18 Espacios Naturales Protegidos amenazados. Estas amenazas van desde el proyecto de construcción de siete hoteles, 1.500 viviendas y un campo de golf en



Hotel de El Algarrobico (Carboneras Almería), en el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar. Greenpeace/Pedro Armestre.



Parque Natural de la Albufera de Valencia. Sin comentarios. Greenpeace/Juan Naharro.

el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar a la ampliación del puerto de Tarifa en el límite del Parque Natural del Estrecho.

La red de puertos deportivos aumentará su oferta de atraques en un 11%, hasta llegar a los 25.000 en 2015. Los primeros resultados serán visibles en Punta Umbría y Garrucha, donde ya se están realizando las obras de ampliación. Mientras, Andalucía mantiene un 46% de vertidos de aguas residuales sin tratar o no convenientemente tratadas, según reconoce la propia Junta. El estuario de Huelva es de los más contaminados del mundo, en cuanto a metales pesados y elementos radiactivos. En la contami-

nación por hidrocarburos no hay que olvidar la Bahía de Algeciras.

Asturias es, después del País Vasco, la comunidad litoral con menos espacios protegidos (15,6%). De los nueve estudiados por Greenpeace, siete están amenazados, debido a proyectos de urbanismo insostenible. Una situación en la que destacan Tapia de Casariego, Navia, Cudillero, Llanes y Ribadeo, entre otros. Una gran parte de estas viviendas irán destinadas a segunda residencia, por lo que, debido a su baja ocupación, no promueven servicios esenciales para los vecinos residentes todo el año. A pesar de que las matriculaciones de barcos de recreo siguen cayendo (un 12,8% el pasado año), el número de amarres se va a duplicar, promoviéndose 2.500 para dentro de tres años.

Otra fuente de degradación de espacios protegidos en Asturias proviene del tráfico marítimo en los puertos de Gijón y Avilés. El dragado y posterior vertido de los lodos portuarios mar adentro es otra de las actividades contaminantes que se registran en esta Comunidad, además de las tradicionales.

En cuanto a Baleares, el informe destaca que está sin ocupar más del 40% de las viviendas y, a pesar de ello, se sigue cementando o asfaltando a un ritmo de 1,4 hectáreas de territorio cada día. Y es que cemento y asfalto van parejos, ya que al construirse urbanizaciones dispersas, las carreteras son la forma natural de dar servicio a esas residencias. Muchas de estas carreteras (23 actuaciones de las 73 previstas en Mallorca) afectan a Espacios Naturales Protegidos, al igual que la ampliación del puerto deportivo Port Adriano, en Calvià, que afecta a la pradera de *Posidonia oceanica* que enlaza con el ENP de Cap de Cala Figuera y dos reservas de interés pesquero. También destaca Greenpeace el proyecto de un campo de golf en Son Bosc (Muro), que aumentaría la presión que ya sufre S'Albufera de Mallorca y asfixiaría aún más la periferia de este ENP.

## CRECIMIENTO INSOSTENIBLE

La situación de crecimiento urbanístico es de todo punto de vista insostenible. Un estudio realizado por la Universidad de las Islas Baleares señala que hay más coches que habitantes y el consumo de agua supera los 500 litros por habitante, el doble de la media nacional, debido a la abundancia de jardines y piscinas. Tampoco habría que obviar los campos de golf: Mallorca dispone de 23 y hay 11 más en proyecto o construcción. Cada campo de golf consume el agua equivalente a la precisa para cubrir las necesidades de 12.000 personas.

En Canarias, junto a lo señalado anteriormente, destacar que 14 de los 84 Espacios Naturales Protegidos analizados por Greenpeace se



Campo de golf construido sobre las dunas de Oyambre, próximo a Comillas, Cantabria. Greenpeace/Rafa Vivas.

encuentran muy amenazados. De ellos, La Palma y Lanzarote, declarados Reservas Mundiales de la Biosfera. En cuanto a desprotección de espacios naturales basta recordar la reciente decisión del gobierno canario de excluir del Catálogo de Especies Protegidas de Canarias a los sebadales, obstáculo natural que impide la construcción del puerto industrial de Granadilla. La contaminación es otro de los grandes problemas en Canarias (tráfico marítimo, actividades portuarias, vertidos industriales), al que se une un deficiente saneamiento de las aguas residuales.

Cantabria ocupa el segundo lugar, tras la Comunidad valenciana, en cuanto a ocupación artificial de los primeros cien metros de costa. El proyecto más relevante del gobierno de Cantabria, la autopista Dos Mares (AP-69), con la que se pretende agilizar el tráfico entre Bilbao y esta Comunidad, atravesaría 25 espacios incluidos en la Red Natura 2000. El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, que ha señalado que este proyecto es incompatible con la conservación de la biodiversidad, aún no ha emitido la Declaración de Impacto Ambiental del citado proyecto.

A esta destrucción del litoral de la costa cántabra, en cuanto a espacios protegidos se refiere, cabe destacar también la construcción de un campo de golf sobre la duna de Oyambre. Por otro lado, señalar que el Plan de Puertos e

**En cuanto a Baleares, el informe destaca que a pesar del alto número de viviendas vacías (más del 40%), se sigue cementando o asfaltando a un ritmo de 1,4 hectáreas cada día**

Instalaciones Portuarias de Cantabria pretende construir 2.750 nuevos amarres, para lo que invertirá más de 266 millones de euros de dinero público.

Cataluña es la comunidad con más litoral protegido. Sin embargo, también es la comunidad con más litoral urbanizado (46,5%) de toda la costa española. La mitad de sus 16 ENP están amenazados, destacando la presión sobre los humedales del Delta del Llobregat, tanto por el aeropuerto del Prat como por los numerosos polígonos industriales, a los que se une la construcción de 560 viviendas en uno de los últimos enclaves vírgenes (Torredembarra). El Delta del Ebro ha sido calificado por la Agencia Europea del Medio Ambiente como un "punto de alarma" por la contaminación de sus aguas. Las industrias contaminantes abundan en toda esta zona, como es bien sabido, y entre ellas destacan las del cloro. Delta del Llobregat, del Ebro y litoral de Tarragona son las zonas con mayor acumulación de organoclorados en mejillones de toda la costa mediterránea, según un estudio del Instituto Español de Oceanografía.

Euskadi tiene el menor porcentaje de litoral protegido de todo el Estado. Pero es que, además, el 80% de ese espacio está amenazado. En el informe Destrucción a toda Costa se señala que sólo el Plan Territorial Sectorial de Áridos Calizos, que contempla 131 nuevas canteras, supondrá el acoso al 78% del total de los



La Manga, Murcia. Anse/P. García.

parques naturales de Euskadi. Greenpeace destaca el enorme aumento en el consumo de suelo, agua y la generación de residuos. Otra de las grandes amenazas es la instalación de varios polígonos industriales en el entorno del ENP de las marismas de la Ría de Urdaibai (Vizcaya), junto a la proyectada destrucción del monte y los acantilados de Jaizkibel (Guipúzcoa), para la construcción del puerto exterior de Pasaia.

### **DESTRUCCIÓN DEL LITORAL GALLEGO**

El urbanismo sin control se ha adueñado de un buen número de municipios de litoral gallego. Se está recalificando suelo para la construcción de más de 618.000 viviendas en los próximos 12 años, mientras que en los 86 municipios existentes en el litoral gallego, hasta estos momentos, había construidas 816.000 (fuentes del sector de la construcción señalan que las grandes constructoras han comprado unos 30 millones de metros cuadrados de litoral con la intención de lograr su recalificación y construirlos). En ese mismo periodo de 12 años, el Plan Director de Instalaciones Náutico-Deportivas pretende aumentar en un 300% el número de amarres. Las cifras se comentan por sí solas.

A pesar de ser la segunda Comunidad en cuanto a espacios litorales protegidos, las amenazas que pesan sobre ellos son incontables: planes de acuicultura, puertos, desarrollos urbanísticos... A ello hay que añadir que el plan

**A través de la Ley del Suelo, en la Comunidad murciana se "liberaron" 15.000 hectáreas en el Espacio Natural Protegido de Cabo Cope-Calnegre para iniciar el mayor complejo turístico de Europa**

eólico contempla un tercio de los nuevos desarrollos en áreas de la Red Natura 2000, y el Plan de Acuicultura prevé la instalación de 13 nuevas factorías y la consolidación de otras 11 piscifactorías (se ocuparán tres millones de metros cuadrados), algunas de ellas sobre Espacios Naturales Protegidos. Otro de los graves problemas es la deficiente depuración de las aguas residuales, que está causando importantes problemas en las rías y sus bancos marisqueros.

El 35,1% del litoral murciano está protegido. Esa es la teoría; la práctica es que no es más que una declaración de intenciones, ya que esos espacios carecen de planes de gestión, vigilancia y control. A través de la Ley del Suelo se desprotegeron 15.000 hectáreas para iniciar el macroproyecto urbanístico en el Espacio Natural Protegido de Cabo Cope-Calnegre, el mayor complejo turístico de Europa. Otras actuaciones en espacios protegidos son los intentos de construir un campo del golf en la Cerrichera, en la Sierra de Almenara, o la construcción de la desaladora de Valdelentisco, cuyo emisario de salmuera afecta a la pradera de Posidonia de Cabo Tiñoso.

La Comunidad valenciana tiene el 20,6% de su costa protegida. Pura teoría también, ya que es la Comunidad con el mayor número de espacios naturales amenazados de todo el litoral español (de los 23 con que cuenta, 21 están en peligro), y ocupa el primer puesto en casos de corrupción asociada al urbanismo salvaje, como denuncia Greenpeace. Destacar la presión

sobre el principal humedal de Castellón, el ENP del Prat de Cabanes-Torreblanca, al que se considera parcialmente urbanizable, o el Plan de Uso y Gestión de la Albufera de Valencia, que permite la urbanización en suelo protegido en El Saler, El Palmar y Perelló. El proyecto de ampliación del puerto deportivo de Javea (Alicante) supondría, de llevarse finalmente a cabo, una seria amenaza para la ENP del Macizo de Montgó y cabo San Antonio. La contaminación también es importante, especialmente la derivada del vertido de aguas residuales tras pasar sólo un pretratamiento en poblaciones tan importantes como Vinarós, Benicarló, Peñíscola y Alcocebre.



*Ánades por aguas nada cristalinas en la ría asturiana de Villaviciosa. Greenpeace/GP Asturias.*

Ceuta y Melilla se han sumado al ritmo de deterioro del resto de las costas del Estado español. El desarrollo urbanístico en Ceuta se va expandiendo hacia la ENP del Monte Hacho. En Melilla destacar que el plan de ampliación del puerto pretende extender una explanada de medio millón de metros cuadrados hacia el mar, lo que afectará al ENP de los Acantilados de

Aguadú y su franja marina. Un espacio ya afectado por importantes focos de contaminación, como el vertedero de residuos o la incineradora la Punta del Morrillo.

Estos son los puntos más reseñables del informe que, como se señalaba al inicio, se centra en esta ocasión en la amenaza a los Espacios Naturales Protegidos. El informe de Greenpeace puede consultarse íntegramente en su web [www.greenpeace.es](http://www.greenpeace.es). ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**

## Según Ecologistas en Acción

### Las costas del norte se “mediterraneanizan”

**Según el informe Banderas Negras 2009, elaborado por Ecologistas en Acción, el litoral del norte peninsular se está degradando a un fuerte ritmo, superior incluso al de algunos puntos del Mediterráneo. La peor parte se la están llevando las costas gallegas, con una colonización urbanística que ya está mostrando sus peores consecuencias. Así, de las 311 banderas negras que simbolizan las zonas más degradadas del litoral español -siete más que el pasado año-, Galicia tiene 55. Y de los 392 puntos negros, que señalan impactos ocasionales (310 en 2008), las costas gallegas reúnen 102.**

**Esta situación de deterioro que está experimentando la costa gallega resulta “muy preocupante”, en palabras del responsable del Área Marina de Ecologistas en Acción, Jorge Sáez. Un proceso que califica de “mediterraneanización”. La situación no pinta nada bien para la naturaleza costera gallega, especialmente las pontevedresas, donde están previstos 120 nuevos puertos para 2015.**

**La situación en Andalucía es la segunda peor del Estado, según Ecologistas en Acción, con 51 banderas negras y 63 puntos negros. La mayor preocupación proviene de la contaminación debida a los vertidos industriales, especialmente entre el límite de la provincia de Almería hasta la Rábida, en Granada. El tercer puesto lo ocupa la Comunidad valenciana, con 34 banderas negras y 40 puntos negros. Más de un tercio de sus playas presenta problemas de erosión debido a obras de urbanización. En cuarto lugar figura Murcia, donde ya se urbanizan hasta los espacios naturales protegidos, como el cabo Cope-Calnegre.**

**Las costas catalanas -23 banderas negras y 20 puntos negros- son consideradas en este informe como las más desnaturalizadas y desconfiguradas. Resalta la gravedad de la falta de aporte de sedimentos al Delta del Ebro. Detrás de las costas catalanas, en situación decreciente de deterioro, sitúan a Asturias, País Vasco y Ceuta. Melilla cierra la tabla. ■ R.G.**

## El naufragio del “Hermanos Landrove” reabre el debate de la seguridad



*Siguen sin resolverse las causas de los continuos hundimientos.*

**Una comisión de investigación analiza las causas por las que el cerquero “Hermanos Landrove” naufragó la madrugada del ocho de septiembre cuando navegaba rumbo al caladero de merluza a veinte millas al noroeste del Cedeira, A Coruña. El hundimiento del barco, que se produjo a los pocos minutos tras volcar debido a haberse escorado en un viraje, produjo el ahogamiento de Andrés Landrove Yáñez, al quedar atrapado en el puente enredado entre el aparejo. Los otros seis tripulantes consiguieron subirse al bote salvavidas y fueron rescatados dos horas más tarde por el pesquero con base en Muxía Mercedes III.**

Desde que ocurrió el hundimiento que causó la muerte del armador y patrón—en el momento del naufragio del pesquero— y el regreso a la localidad pesquera de Cariño, A Coruña, del resto de la tripulación todo han sido conjeturas sobre este nuevo accidente mortal en el mar. Ni los ingenieros navales ni la gente del mar se explican cómo un barco de acero de menos de un año de antigüedad pudo hundirse en un mar en calma cuando se dirigía al caladero—por tanto no tenía las redes echadas— y, además, no llevaba carga ya que había alijado el pescado el día anterior. En este caso ni la climatología, ni la alteración de la distribución del barco sin autori-

zación ni control, ni el sobrepeso parece que hayan tenido que ver en el hundimiento.

La primera sospecha que se apuntó desde el punto de vista de los expertos recayó inicialmente en un problema relacionado con la estabilidad de la carga producida por un corrimiento de bultos debido a una ola. Para argumentar esta hipótesis se recordó que aún no se tiene interiorizada la seguridad y que de acuerdo con encuestas realizadas por Fomento un porcentaje alto de la tripulación desconoce la información específica sobre la estabilidad del barco. Sin embargo desde el punto de vista de la gente del mar, en los días posteriores al siniestro, se señaló como causa posible el diseño del barco—una arboladura alta debida a una legislación que con sus limitaciones de arqueo y eslora favorece las naves altas. Pero los expertos argumentan que, aunque haya barcos que tengan diseños más peligrosos debido a superestructuras muy altas, todos los barcos tienen que pasar inspecciones por parte de la Administración marítima que exige unos criterios de estabilidad. Y estas pruebas se deben a criterios establecidos tras los análisis de accidentes ocurridos en todo el mundo. También en las primeras horas tras el naufragio se apuntó la posibilidad de que el pesquero hubiera sido

golpeado por un barco mercante u otro objeto como ha ocurrido en otras ocasiones, pero esta hipótesis fue rápidamente descartada.

## **DISEÑO BAJO SOSPECHA**

El hecho de que el barco no se hundiera completamente y haber quedado con la quilla fuera del agua ha traído a la memoria de la gente del mar otros casos similares como el del “Nuevo Pilín” con base en Santoña o el “Siempre Cansina” y, de esta forma, el naufragio ha vuelto a sacar a la palestra el debate de la seguridad de los barcos de reciente construcción que, sobre el papel, tienen capacidad suficiente para desarrollar la actividad pesquera.

Para dar respuesta a todos los interrogantes sobre el hundimiento, la empresa Maritime Global Service ha sido la encargada de reflotar el pesquero utilizando dos grúas en el puerto exterior de Ferrrol para llevar a cabo las investigaciones pertinentes. En apariencia el barco no tiene golpes y, por tanto, volverá a surcar las aguas tras reparar la maquina y cambiar el sistema eléctrico.

De las declaraciones de los seis tripulantes -Fernando Armada, contra maestre; Ruslan Mamedov, mariner; Vicente Orizales, segundo patrón; Santiago Permui, mariner; Francisco Rodríguez, mariner; y Benigno Romero, cocinero- ante la Comisión parece que quedan descartadas como causas del hundimiento tanto la estiba deficiente de la carga como la embestida por otro barco. De acuerdo con las declaraciones de los tripulantes el segundo patrón dirigía el barco desde el puente y el resto de la tripulación dormía cuando notaron tres batidas fuertes y la popa quedó sumergida. Según los tripulantes la carga no fue el motivo ni por la colocación ni por el peso puesto que el barco estaba nivelado. También se desprende de sus declaraciones y del estado del casco del “Hermanos Landrove” que no hubo un golpe o impacto que provocara el accidente.

Así, tras las declaraciones de los tripu-

lantes, los expertos, teniendo en cuenta que todos hicieron referencia a tres batidas en el mismo sentido tras las que el barco se empezó a hundir por la popa, apuntan como causa posible del hundimiento la inundación de la zona de máquinas. Aunque esta hipótesis es la más posible, aún hay que indagar el motivo por el que no saltaron las alarmas de la cámara de máquinas.

De la información que se desprenda del estudio del barco y de las declaraciones de los tripulantes a los expertos de la Comisión de Investigación de Accidentes



e Incidentes Marinos saldrán las posibles causas del siniestro. Las investigaciones del naufragio, dirigidas por Francisco Javier Villanueva, serán publicadas en un plazo no inferior a cuatro meses. En este caso, las conclusiones, a diferencia con las de naufragios anteriores es que, serán públicas ya que desde que se constituyera la comisión en febrero pasado, los informes que elabore la Secretaría de la Comisión, tras ser aprobado por el Pleno, serán publicados en la página web del Ministerio de Fomento para que sean tenidas como recomendaciones técnicas que eviten que se produzcan nuevos siniestros. ■

## **◆ Nuevo presidente en Opmega**

La Organización de Productores de Mexillón de Galicia (Opmega) ha elegido por unanimidad a José Ignacio Lorenzo como Presidente. El hasta ahora vicepresidente de Opmega procede de una de las asociaciones que componen esta organización (Aspromeri) y encabeza la única candidatura que se ha presentado a las elecciones. Para dirigir a esta organización, que aglutina asociaciones de este subsector acuícola tan atomizado y dividido y que ahora comienza a salir su enésima crisis, el nuevo presidente se acompañará de un equipo que está compuesto por seis personas de las cuales tres ya ocuparon puestos en la dirección anterior: Francisco Sobradelo, vicepresidente; Elena Rodríguez Freire, secretaria; y Angélica Vázquez, vicesecretaria. Las tres caras nuevas son: Elisardo Par, tesorero; Juan José Casal, vicesorero; y Manuel Ferreiro, vocal.

## **◆ Hundido el arrastrero “Nosa Cantiga”**

El navío de guerra portugués “Schultz Xavier” rescató a los ocho tripulantes del arrastrero a 20 millas de la costa portuguesa cuando faenaba sin autorización para pescar. El barco de más de cuatro décadas de antigüedad pertenece a un armador de Ribeira y había pasado los últimos siete años amarrado a puerto, tras los que fue vendido a su actual dueño. La tripulación, compuesta por cuatro gallegos (el hijo del armador, el primer y segundo patrón y el maquinista) un ucraniano y tres marineros de Ghana fueron recogidos después de estar dos horas a la deriva y volvieron a casa tras prestar declaración en la Capitanía de Leixoes.

## **◆ Otra vida cobrada por el mar**

Carlos Queiro, el patrón del pesquero “Fucarán”, murió ahogado frente al puerto de Portosín en la Ría de de Muros cuando regresaba a puerto de madrugada tras recoger las nasas. El barco de madera y de casi diez metros de eslora volcó debido a que el fuerte viento provocó una gran entrada de agua que hizo



## BREVES

●●● inútiles los esfuerzos de achicar agua de los tres tripulantes por nivelar la embarcación. Los dos marineros—uno vecino de Noia y otro de origen peruano— fueron rescatados a la deriva tras nadar durante una hora por otro naseiro de la zona, pero ni este barco ni los que salieron después, tras dar la voz de alarma, nada pudieron hacer por Queiro que había decidido no nadar y quedarse en la zona del naufragio a medio kilómetro del puerto.

### ◆ Lucha contra el furtivismo en Galicia

Inspectores de la Xunta de Galicia, acompañados por la Guardia Civil, decomisaron 383 aparejos ilegales para capturar pulpo en Corme, Laxe y Corcubión, de los que 145, encontrados en Laxe, corresponden a un sistema prohibido de pesca. El Corme se requisaron 40 nasas de pulpo (pertenecientes al “Mar de Levante”) y 28 de nécora sin identificar y en una zona prohibida. El patrón se defendió diciendo que siempre hizo lo mismo y que todos los del pueblo cometen irregularidades. En Laxe se localizaron los 145 mencionados anteriormente y, en Corcubión, otras 170 nasas en una zona prohibida.

### ◆ Descargas ilegales de atún por barcos de recreo

La Cofradía de Algeciras ha denunciado la descarga de atún rojo en el puerto deportivo, lo que supone una “competencia desleal” con los pescadores profesionales y una actividad ilegal, ya que los barcos de recreo que se dedican a la pesca deportiva están obligados a devolverlos al mar o, en el caso de estar muertos, ser cedidos o donados. Desde la Cofradía solicitan un mayor control e inspecciones para evitar que esta situación se siga produciendo.

### ◆ Monstruos marinos en el Cantábrico

La Exposición “Monstruos marinos: de la leyenda a la realidad”, que se está realizando en la Sala de Exposiciones Antigua Rula, organizada por la Autoridad Portuaria de Gijón, ya es la exposición más visi-

CATALUÑA

## Entra en funcionamiento el primer laboratorio submarino español

**A tres millas de las costas de Vilanova i la Geltrú, Barcelona, y a 20 metros de profundidad, se encuentra el primer laboratorio submarino español. Gracias a este laboratorio, instalado desde el buque oceanográfico “Sarmiento de Gamboa”, los científicos podrán conocer, en tiempo real, la contaminación e incluso analizar datos que ayuden a predecir el cambio climático.**



Observatorio Submarino Expandible (OBSEA), éste es el nombre del proyecto de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) y del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Gracias a él, se ha instalado un laboratorio desde el que se transmitirá, a través de Internet, datos e imágenes del fondo marino en tiempo real. De esta manera, los científicos dispondrán de información recogida de una forma continua y durante un largo periodo de tiempo, algo que no puede lograrse a través de las campañas oceanográficas realizadas desde buques de investigación.

Según señala Antonio Manuel Lázaro, director del grupo de investigación Sarti de la Politécnica de Cataluña, se podrán analizar de forma permanente y a distancia datos como las tenues variaciones de temperatura, presión y salinidad del agua; analizar las señales acústicas de los mamíferos marinos o de las actividades procedentes de las

actividades humanas en el mar para evaluar la contaminación acústica; la contaminación por residuos y el tránsito marítimo. Está previsto que se le añadan a este laboratorio nuevos instrumentos con lo que medir las corrientes marinas y la turbulencia del agua o analizar riesgos geológicos.

Juan Dañobeitia, director de la Unidad Técnica del CSIC, destaca que el presente observatorio es un primer paso, ya que la idea es que esta tecnología nos permita llegar a profundidades de 3.000 metros. De hecho, el mismo buque del CSIC que procedió a la instalación de este laboratorio, el “Sarmiento de Gamboa”, se encargará de instalar otro equipo, el próximo mes de noviembre, en aguas del Golfo de Cádiz, entre 3.000 y 4.000 metros de profundidad. Será el futuro laboratorio submarino integrado en la Red Europea de Observatorios Marinos, en la que participan el CSIC y la UPC, y que constituirá un sistema de alerta temprana de terremotos y tsunamis. ■

## La basura en los mares tiene un hueco en el Acuario de Gijón

*La especie más venenosa para los mares, la basura, tiene un lugar destacado en el Acuario de Gijón. Sus responsables han dedicado un tanque para albergar neumáticos, zapatos, botellas, plásticos... ya que conforman uno de los grupos de elementos con mayor presencia en todos los océanos. Y es que la contaminación del medio acuático adquiere a veces mayor importancia que sus especies naturales.*



Foto cedida por el Acuario de Gijón

Concienciar es una de las labores de un acuario, no sólo ver las especies que están en los tanques. Por ello, como explica el biólogo del Acuario de Gijón, Andrés Loza, le han dedicado el último tanque a la basura que yace en los fondos marinos. Es una forma de concienciar a quienes hacen la visita para que antes de irse recuerden que está en su mano conservar todo lo que han visto.

Colillas, lastas de refrescos, bolsas de plástico... aumentan en nuestras costas durante el verano, debido a la mayor afluencia de turistas. Muchos de los residuos que se generan en las playas, según refiere Andrés Loza no son biodegradables y otros tardan años en desaparecer. Todos ellos acaban en el mar y constituyen un serio problema para los organismos marinos ya que, unidos a los que llegan a los océanos por otras vías (vertidos contaminantes, aguas sin depurar, accidentes y un largo etcétera) hacen que unas 230.000 especies marinas ca-

talogadas en todo el mundo se vean afectadas de forma directa por estas circunstancias.

Gran parte de esta basura acaba viajando, arrastrada por la corriente. Ya hay programas de investigación para saber a dónde llega y cuáles son las consecuencias, como el Proyecto Kaisei (en el que trabajan el Ocean Voyages Institute y National Geographic), que cuenta con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Uno de los grandes puntos de acumulación de basura es el vórtice que se encuentra en la mitad norte del Pacífico. La basura allí reunida está formando una especie de isla artificial cuyo tamaño supera al del estado de Texas, en EE.UU.

Un problema suficientemente importante como para que el Acuario de Gijón (que el pasado mes de julio cumplió su tercer año de existencia y ha sido visitado por más de 708.000 personas) le haya dedicado este tanque a la basura, la especie más venenosa de nuestros mares. ■

## BREVES

●●● tada de todas las muestras que han efectuado hasta el momento. Inaugurada el pasado 22 de mayo, a mediados de agosto ya había recibido la visita de 53.400 personas. La muestra, en la que se ofrece un recorrido por los pobladores del mar Cantábrico, especialmente por los más singulares que se han conocido en las costas asturianas, podrá verse hasta el 25 de octubre.

### ◆ Nueva línea de tráfico marítimo en Santander

El Puerto de Santander dispone de una nueva línea de tráfico marítimo que la conectará con la ciudad belga de Zeebrugge en unas 40 horas. La línea, que en principio tendrá tres escalas semanales, moverá un volumen estimado de 16.000 camiones en este primer año, aunque se espera que en los próximos años aumente el número de escalas y, por tanto, de trailers transportados.

### ◆ El "Urania Mella" entra en funcionamiento

El ministro de Fomento presentó el pasado agosto, en A Coruña, el buque recogedor de hidrocarburos "Urania Mella", el primer barco anticontaminación propio, con una capacidad de almacenamiento de residuos de 3.100 M<sup>3</sup>. Con su incorporación, la capacidad de almacenamiento y recogida de residuos de la flota de Salvamento Marítimo se incrementa hasta los 7.260 metros cúbicos, lo que supone multiplicar por 90 la capacidad existente en 2004, que era tan solo de 80 metros cúbicos.

### ◆ Concentración contra el puerto deportivo de Massó

Más de cien barcos de las Cofradías de Cangas, O Grove, Baiona, Moaña y otras localidades se congregaron en la ría de Vigo para protestar por la construcción de un nuevo puerto deportivo en Massó. Los participantes en la concentración querían denunciar que las obras acabarían con su modo de vida por la desviación de las corrientes que provocará la nueva dársena.

Sanidad marítima

**Con la cercanía del otoño, medio mundo se prepara para hacer frente a una probable y rápida propagación de la nueva gripe. Con la información nacional e internacional disponible, el Ministerio de Sanidad y Política Social subraya que el virus provoca una gripe leve que responde bien a los tratamientos convencionales. Para evitar saturaciones, es importante que sólo las personas que realmente lo necesiten utilicen los servicios sanitarios.**



La gripe es una enfermedad infecciosa que suele aparecer durante el invierno, en forma de epidemia (epidemia estacional), afectando a gran parte de la población. Es una enfermedad leve, con fiebre y síntomas varios como dolor de cabeza y muscular, malestar general, náuseas y diarrea, está causada por un virus y se contagia muy fácilmente.

La epidemia de gripe A, que empezó México en 2009, y empezó llamándose gripe porcina y "nueva gripe" y que ahora se llama gripe pandémica (H1N1) la produce un nuevo subtipo del virus de la gripe frente al que, precisamente por ser nuevo, no estamos inmunizados y hay muchas personas que estarán en riesgo de contraerlo. Una pandemia es una epidemia que afecta al mismo tiempo a muchos países del mundo.

El 11 de junio de 2009, la Organización Mundial de la Salud decidió activar los protocolos de Fase 6. La fase 6 de una pandemia, se caracteriza por la existencia de una transmisión elevada y sostenida en el mundo. La situación de pandemia declarada por la OMS implica diseminación y no mayor gravedad.

De hecho, la OMS califica el estado de la nueva gripe como de pandemia moderada basándose en los siguientes motivos:

- La mayoría de las personas se recuperan de la infección sin necesidad de hospitalización ni de atención médica.

- En general, la gravedad en los distintos países parece similar a la observada con la gripe estacional.

En nuestro país, según datos del Ministerio de Sanidad y Política Social, a mediados de agosto, cuando se elabora el presente artículo, la tasa estimada de gripe A en atención primaria según la Red de Médicos Centinelas del Sistema de Vigilancia de Gripe en España fue de 14,39 casos por 100.000 habitantes, inferior a la estimada en otros países de nuestro entorno como Bélgica (73 casos por 100.000 habitantes) Reino Unido (48,2 casos por 100.000 habitantes) y Francia (37 casos por cada 100.000 habitantes).

**¿CÓMO SE PRODUCE EL CONTAGIO?**

La nueva gripe A es una enfermedad respiratoria contagiosa causada por el virus de la gripe A (H1N1) que se transmite de persona a persona cuando alguien que tiene la enfermedad expulsa gotitas de

# FRENTE A LA GRIPE A: CALMA Y PREVENCIÓN

saliva o secreciones nasales al toser, hablar o estornudar. Éstas se desplazan por el aire y pueden entrar en contacto, o introducirse en la boca o la nariz de personas cercanas.

También se produce el contagio indirecto, más frecuente, por tocarse los ojos, la nariz o la boca después de haber tocado las microgotas que han quedado depositadas en manos y otras superficies.

El virus de la gripe A no puede contagiarse por comer carne de cerdo o sus derivados.

Los enfermos de gripe A transmiten el virus desde un día antes de empezar a manifestar los síntomas hasta siete días después.

**SÍNTOMAS**

Son muy similares a la gripe estacional: fiebre de más de 38° que aparece de repente, tos, congestión y secreción nasal, estornudos, dolores musculares y de garganta, escalofríos, fatiga y malestar general. En muchas personas también han aparecido vómitos y diarrea.

Lo más frecuente es que la gripe evolucione favorablemente en 2-4 días, aunque se pueda continuar con tos una semana y sentir cansancio durante las semanas siguientes al inicio de la enfermedad.

A veces se producen infecciones bacterianas al mismo tiempo que se desarrolla la enfermedad o después de que esta haya pasado, lo que puede dar lugar a neumonías, infecciones de oído o sinusitis. Los grupos que parecen presentar mayor probabilidad de sufrir complicaciones son las personas de cualquier edad con:

- Enfermedades del corazón (excepto hipertensión).
- Enfermedades respiratorias crónicas.
- Diabetes en tratamiento con fármacos.
- Insuficiencia renal moderada-grave.
- Enfermedades de la sangre como hemoglobinopatías o anemias si son moderadas o graves.
- Personas sin bazo.
- Enfermedades hepáticas crónicas avanzadas.
- Enfermedades neuromusculares graves.
- Inmunosupresión (incluida la del VIH- SIDA o las producidas por fármacos que tienen que tomar personas transplantadas).

- Obesidad mórbida (índice de masa corporal de 40 o más).
- Los menores de 18 años que reciben tratamiento prolongado con ácido acetilsalicílico (aspirina).
- Las embarazadas, ya que en el embarazo el sistema inmune está disminuido de manera natural, por eso hay más posibilidades de tener gripe y desarrollar complicaciones.

## ¿CÓMO ACTUAR?

**1) Evitar el contagio:** Las principales recomendaciones efectuadas por el Ministerio de Sanidad y Política Social para prevenir la propagación del virus son:

**a)** Lavarse las manos con agua y jabón, durante aproximadamente un minuto:

- antes y después de: tocarse los ojos, la nariz o la boca, atender a una persona enferma, comer, ir al baño, cambiar pañales.

- después de: toser o estornudar, viajar en transporte público, volver de la calle, tocar objetos (carro de la compra, teléfonos, móviles, pomos de las puertas, ordenadores...)

Si no existe un lugar donde lavarse las manos, se puede usar eventualmente toallitas que contengan alcohol.

**b)** Taparse la boca y la nariz al estornudar o toser con un pañuelo de papel (justo después tirar el pañuelo usado a la basura, cerrar la bolsa y lavarse las manos).

**c)** Dormir bien, tener una alimentación saludable, beber agua, llevar una vida físicamente activa, evitar las bebidas alcohólicas y el tabaco.

**d)** Evitar los besos y el contacto muy cercano, así como compartir vasos, cubiertos y otros objetos que hayan podido estar en contacto con saliva o secreciones.

No se recomienda el uso de mascarillas para la población general, ya que no se ha comprobado que su uso reduzca la propagación del virus y, menos aún, en espacios cerrados. Sólo se recomienda usarlas a las personas enfermas mientras están en contacto con otras personas y a las personas

que las cuidan, ya que si no se usan correctamente se puede aumentar el riesgo de transmisión.

### 2) Si tenemos síntomas de gripe:

En la mayor parte de los casos la gripe se cura sola y no hay que tomar ninguna medida especial, salvo las habituales ante cualquier gripe: beber líquidos en abundancia (agua, zumos...), utilizar los antitérmicos y analgésicos habituales como el paracetamol y seguir las recomendaciones de los profesionales sanitarios hasta recuperarse para evitar así también contagiar a otras personas. Es importante extremar la higiene.

Las personas con síntomas leves pero que pertenezcan a alguno de los grupos con mayor posibilidad de sufrir complicaciones deben ponerse en contacto con los servicios sanitarios siguiendo las indicaciones de su Comunidad Autónoma.

Si la gripe A se vuelve más agresiva será necesaria una atención médica inmediata por lo que se debe contactar con los servicios sanitarios lo antes posible si aparece alguno de los siguientes síntomas:

- dificultad para respirar, dolor o presión en el pecho o

abdomen, mareo repentino, confusión, vómitos constantes, labios de coloración morada o azulosa, signos de deshidratación, convulsiones y somnolencia

- en niños: respiración acelerada, dificultad para respirar, dificultad para despertarse o no tener ganas de jugar.

## DIAGNÓSTICO Y TRATAMIENTO

Al principio de la epidemia el diagnóstico se hace mediante pruebas de laboratorio; en fase de pandemia, cuando la aparición de casos es muy elevada ya no son necesarias para confirmar los casos y el diagnóstico lo hará el profesional sanitario basándose en los síntomas que la persona presenta.

Los medicamentos que se utilizan para el tratamiento de la nueva gripe son los mismos utilizados para la gripe estacional, medicamentos que alivien los síntomas (para bajar la fiebre, la tos, los dolores musculares...).

En España se dispone también de tratamientos antivirales como el oseltamivir (Tamiflu) y zanamivir (Relenza). Ninguno de estos medicamentos cura, sino que actúan disminuyendo la duración de la enfermedad y la posibilidad de complicaciones por lo que actualmente sólo están indicados en personas con gripe que requieran hospitalización o con mayor posibilidad de presentar complicaciones.

Como todos los medicamentos Tamiflu y Relenza tienen efectos secundarios y complicaciones y deben ser prescritos siempre por profesionales médicos. En estos momentos, España cuenta con una reserva de más de 15 millones de tratamientos, que ya se están usando en los casos en que está indicado. Estos medicamentos no se dispensan en las farmacias.

La gripe está causada por virus, por lo que los antibióticos no están indicados. Sólo son útiles, siempre bajo prescripción médica, en el caso de producirse complicaciones bacterianas.

## VACUNACIÓN

Se está trabajando para producir la vacuna frente al virus de la gripe A, previéndose su disponibilidad antes de finalizar el año. La vacuna de la gripe no evita en todos los casos que se adquiera la enfermedad pero sí da cierta protección frente a ella y reduce el riesgo de complicaciones. Por esto la vacuna estará indicada fundamentalmente en las personas que presenten mayor riesgo de desarrollar estas complicaciones.

Las vacunas que se usan contra la gripe estacional (la gripe que se presenta fundamentalmente en invierno todos los años) no han demostrado eficacia frente al nuevo virus pero se recomienda que todas las personas pertenecientes a los grupos de riesgo habituales se vacunen, como hacen cada año. ■



SERVICIO DE SANIDAD MARÍTIMA

## Concurso periodístico "Puerto Bahía de Cádiz"

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y la Asociación de la Prensa del Campo de Gibraltar han convocado la décima edición del Premio-Periodístico "Puerto Bahía de Algeciras", con el fin de difundir y destacar la importancia de la actividad del Puerto Bahía de Algeciras.

El tema elegido para esta ocasión es "La integración Puerto-Ciudad" y pueden presentarse todos los reportajes que reflejen esta integración, en relación a los municipios de la Bahía de Algeciras y Tarifa.

Se establece una sola modalidad de competición para todos los trabajos y dos premios en metálico, de 1500 euros y 1000 euros respectivamente, acompañados de un trofeo.

Quienes deseen participar podrán presentar un máximo de dos trabajos publicados o emitidos entre el 1 de enero y el 6 de noviembre de 2009 en cualquier medio de comunicación. Podrán estar escritos en cualquier idioma pero si no es castellano estarán acompañados de una traducción.



Los trabajos entregados deberán ir firmados y acompañados de los datos del autor o autores así como su dirección postal y el teléfono de contacto. Además, tendrá que acreditarse el medio y la fecha en la que han sido difundidos, mediante un certificado o informe del responsable del medio o cualquier otra fórmula que resulte fehaciente.

El plazo para la presentación de trabajos finaliza a las 14:00 horas del 18 de noviembre de 2009 y deberán enviarse a  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS

Gabinete de Prensa

"Concurso Periodístico Puerto Bahía de Algeciras"

Avenida de la Hispanidad nº 2

11207 ALGECIRAS

## Boletín de Vigilancia Tecnológica Pesquera

La Secretaría General del Mar ha puesto en marcha el Boletín de Vigilancia Tecnológica de la Pesca con el objetivo de dar a conocer las innovaciones tecnológicas del sector pesquero español y mejorar su competitividad. El boletín, que tendrá una periodicidad semestral, se difundirá a través de las webs de PescaPlus, la Plataforma Tecnológica de la Pesca y la Acuicultura y la Fundación OPTI.

Este primer número repasa la relación de patentes internacionales que se consideran potencialmente relevantes para el sector. Además, incorpora una selección de noticias en innovaciones y avances en el conocimiento y aplicación en el sector pesquero.

La Secretaría General del Mar pretende disponer a medio plazo de una serie de boletines de prospectiva y vigilancia tecnológica para todos los subsectores de la pesca

## Federación de Agrupaciones de Defensa Sanitaria

El sector acuícola marino ha puesto en marcha la Federación Española de Agrupaciones de Defensa Sanitaria de Acuicultura (FEADSA) que, impulsada por APROMAR, trabajará por la optimización de la sanidad animal en las explotaciones de acuicultura en España. Rodolfo Barrera Orozco, actual presidente de la ADS-ACUIVAL de la Comunidad Valenciana será el primer presidente de la Federación que nace con el objetivo de incrementar la competitividad general de las empresas del sector y mejorar las condiciones de bienestar de los peces.

## Formación continua

CEPESCA, APROMAR, la Organización de Productores piscicultores (OPP) y un grupo representativo de las organizaciones sindicales del sector pesquero han alcanzado un acuerdo estatal de formación profesional par los profesionales de la pesca y la acuicultura. El nuevo Acuerdo cumplirá las funciones de adaptación, mejora y calificaciones indispensables para fortalecer la situación competitiva de las empresas y su personal

## Inaugurada la cuarta oficina de PescaPlus

El Director General de Ordenación Pesquera del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Ignacio Gandarias, inauguró a finales de junio la nueva oficina PescaPlus, con sede en Valencia, cuyo responsable es Francisco Ruiz. La sucursal operará para las Comunidades Autónomas de Valencia, Región de Murcia, Cataluña y las Islas Baleares y se une a las ya existentes en Vigo (Galicia), Telde (Gran Canaria) y Madrid. La Red PescaPlus, que se completa con 25 agentes especializados en la gestión de ayudas de I+D+i, es gestionada por la Fundación Innovamar cuyo objetivo es fomentar la cultura de la innovación. Desde la creación de las oficinas, se ha propiciado el apoyo y asesoramiento a más de 120 empresas, realizado un centenar de diagnósticos y presentado 78 solicitudes de ayudas públicas para proyectos de I+D+i.

## Autorizan captura almeja fina en marismas

La Delegación Provincial de Agricultura y Pesca de Huelva ha autorizado la captura y comercialización de almeja fina en la zona de las Marismas comprendidas entre los ríos Guadiana y Carreras. La Junta de Andalucía prohibió la captura y comercialización de esta especie por la presencia de toxinas E. Coli. El resto del litoral permanece abierto -salvo la zona entre el río Guadiana y su desembocadura- pa-

ra el marisqueo de chirlas. También están abiertas ya para la coquina las zonas de Mazagón, Matascañas, Zona Mítica de Doñana, Isla Canela y la barra del Terrón.

El marisqueo sin licencia está prohibido por la Junta que recuerda que las sanciones por este incumplimiento pueden oscilar entre los 301 y los 60.000 euros.